

Pleidooi voor een genuanceerd biobrandstoffenbeleid

Dit is de standpuntbepaling van de ethanolsector in reactie op het Regeringsvoorstel tot omzetting van Richtlijn 2015/1513 en met het oog op een Ronde-Tafelgesprek Biobrandstoffen van de Commissie Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, op 19 april 2017.

De sector dringt aan op een genuanceerd biobrandstoffenbeleid waarin de onderstaande beginselen centraal zou moeten zijn:

- *het gebruik van biobrandstoffen met een hoge CO₂-besparing geproduceerd uit aantoonbaar duurzame grondstoffen en zonder negatieve sociale effecten,*
- *bescherming van investeringen en behoud van werkgelegenheid,*
- *kosteneffectiviteit (lage kosten per vermeden ton CO₂),*
- *emissiewaarden (van elke energievorm) gebaseerd op een well-to-wheel analyse, en*
- *eerlijke accijnzen op motorbrandstoffen.*

Ethanol levert een hoge CO₂-besparing op

De CO₂-besparing van ethanol uit landbouwgewassen kan oplopen tot meer dan 80% hetgeen vergelijkbaar is met sommige biobrandstoffen uit afvalstromen. Aanzienlijke stappen in procestechnologische innovatie hebben dit mogelijk gemaakt. Bijna 100% van de gebruikte grondstoffen in Rotterdam (voornamelijk veevoedersmaai) is afkomstig uit Europa en heeft geen aantoonbaar negatief gevolg voor landgebruik en voedselvoorziening.¹ Belangrijke bijproducten zijn hoogwaardig proteïnerijk veevoeder dat bijdraagt aan een verminderde methaanuitstoot van de veeteelt² plus vermindering van soja-import en daarnaast hernieuwbare CO₂ die wordt gebruikt om fossiele CO₂ in de NL tuinbouw te vervangen.³

De ethanolindustrie kan gemakkelijk schakelen tussen verschillende suiker- en zetmeelhoudende gewassen en op die manier een gunstige rol spelen in het vernieuwde Gemeenschappelijke Landbouwbeleid waarin gewasrotatie een belangrijke rol speelt.

Beperking van biobrandstoffen uit landbouwgewassen

De EU-wetgeving beperkt het (ondersteunend) gebruik van biobrandstoffen uit landbouwgewassen tot een limiet van 7% van de energie welke voor weg- en railtransport wordt gebruikt. De Regering heeft het voornemen dit percentage terug te brengen naar 5%. De ethanolsector is geen voorstander voor verdere verlaging van welke limiet dan ook. Mocht echter toch een verlaging worden doorgevoerd dan dringen wij aan op een nuancering: biobrandstoffen uit landbouwgewassen die op basis van de geldende berekeningsmethodologie⁴ inclusief de ILUC-factor zoals vermeld in Annex II(2) van Richtlijn 2015/1513 tenminste 60% broeikasgasbesparing kunnen realiseren, zouden niet beperkt moeten worden door de limiet.

In haar brief van 30 maart jl. schrijft de Staatssecretaris om EU rechtelijke redenen een dergelijke aanpak niet te kunnen uitvoeren, zich daarbij beroepend op Artikel 17.8 van Richtlijn 2009/28. Wij delen deze interpretatie niet; naar ons oordeel staat dit Artikel juist aanvullende duurzaamheidseisen toe mits en voor zover deze niet de werking van de Interne Markt beperken.

De ILUC-factor is in de EU-wetgeving opgenomen om veronderstelde extra broeikasgasuitstoot door het gebruik van biobrandstoffen uit landbouwgewassen te compenseren. Door het selectief gebruik van de ILUC-factor wordt sturen op CO₂ een realiteit en kan Nederland gemakkelijker het volume realiseren om de doelstelling van 16.4% in 2020, zoals nu voorgesteld door de Regering, te bereiken. Een doelstelling die wij van harte steunen.

Dubbeltelling

Wij pleiten voor een gebruik van het instrument van dubbeltelling enkel waar dit noodzakelijk is om werkelijk innovatieve biobrandstoffen sneller in de markt te krijgen. Door het dubbeltellingsinstrument

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/report-renewable-energy_en.pdf, zie pag 14.

² https://www.usda.gov/oce/climate_change/mitigation_technologies/USDAEthanolReport_20170107.pdf, pag 110

³ http://www.ocap.nl/files/Media/Persbericht_OCAP_oca61101.pdf

⁴ Zoals opgenomen in Richtlijn 2009/28 en zoals gewijzigd door Richtlijn 2015/1513

selectief in te zetten voor enkel die biobrandstoffen die de verwerking van afval- en reststromen koppelen aan innovatieve processen, vermijden we de systeemrisico's die verbonden zijn met eenvoudig te verwerken afvalstromen.⁵ Voor ons zijn dit de grondstoffen zoals opgesomd in Annex IX deel A in Richtlijn 2009/28 zoals gewijzigd door Richtlijn 2015/1513. Op die manier hebben de werkelijk geavanceerde biobrandstoffen uit ligno-cellulose en huishoudelijk afval een grotere kans marktaandeel te verwerven ondanks het feit dat dit investeringsintensieve processen zijn die een hoge CAPEX en OPEX vereisen.

Verplichte invoering van E10

In haar brief van 30 maart jl. schrijft de Staatssecretaris aan dat zij het verplicht gebruik van E10 wil invoeren. Wij juichen een dergelijk voornemen van harte toe. Daardoor zal 90% van de benzineauto's minder vervuilen en kan er voor een lager bedrag worden getankt, zoals nu al het geval is in Frankrijk, Finland, Duitsland en België. Dat is een win-win situatie. Uiteraard dient er rekening te worden gehouden met de 10% auto's die technische problemen kunnen ondervinden van de E10-brandstof. Er zal dus voldoende aanbod moeten zijn van 98 octaan-brandstof wellicht voor een hogere prijs dan 95 octaan, maar overwegende dat oudere auto's vervuilender zijn, strookt dit ook met het beginsel dat de vervuiler betaalt. Ook kan worden overwogen om de oude autovloot versneld te vervangen door een sloopregeling in te voeren en/of (opnieuw) steun te verlenen aan hybride wagens.

Eerlijke accijnzen

De overheid beschikt over het machtige instrument van de accijnzen om de markt te kunnen sturen. Op basis van de huidige accijnsregeling zijn zo goed als alle duurzame biobrandstoffen onderworpen aan de accijnswetgeving alsof het gaat om fossiele brandstoffen. Aangezien geen rekening wordt gehouden met de energie-inhoud en/of CO₂-prestatie van de brandstof wordt ethanol van alle motorbrandstoffen het zwaarste belast. Hoewel geen onderwerp van bespreking bij dit wetsvoorstel willen wij toch graag aandringen bij de Kamer op een consistent en effectief accijnsbeleid, waarbij ook een gelijktrekking van accijnzen op diesel en benzine overwogen zou kunnen worden.

Appels met appels vergelijken

Het in voetnoot 1 geciteerde 'Voortgangsrapport Hernieuwbare Energie' toont aan dat het gebruik van hernieuwbare energie in transport (8,1%) ver achterligt op het gebruik ervan voor elektriciteitsopwekking (42,1%) en verwarming en koeling (49,7%) en dit terwijl transport goed is voor 20% van alle broeikasgasuitstoot en de enige sector is die alsmear meer uitstoot.⁶

Willen we de doelstelling van het Parijs-akkoord bereiken dan moeten we alle middelen inzetten. Er is geen "silver bullet". Voor biobrandstoffen geldt dat de duurzaamheid van de gebruikte grondstoffen cruciaal is. Evenzeer geldt dat in het geval van het gebruik van elektriciteitsgebruik voor transport de opwekking van die elektriciteit duurzaam moet zijn; anders spannen we het paard achter de wagen. Een eerlijke vergelijking is ook hier geboden: uitstoot op basis van de *well-to-wheel* (van de bron tot het graf).

Een recente studie van Roland Berger⁷ maakte duidelijk dat ethanol (E10, E20 of E85) behoort tot de categorie brandstof die tegen een lage prijs een hoge CO₂-besparing realiseren. Indien de ethanol gebruikt wordt in een hybride motor worden de kosten per ton vermeden CO₂ zelfs de laagste.

Alco Energy Rotterdam is onderdeel van de Alcogroup. De fabriek in Rotterdam is de grootste ethanolfabriek in Europa en heeft een investering geleverd van ruim 500 miljoen euro. In Rotterdam wordt jaarlijks 480 miljoen liter alcohol geproduceerd, 380.000 ton veevoeder en 275.000 ton groene CO₂.

Enerkem is een Canadees bedrijf dat een technologie heeft ontwikkeld om uit niet-composteerbaar en niet-recycleerbaar huishoudelijk afval methanol en ethanol te maken. Enerkem zal samen met Akzo-Nobel en AVR in 2018 een fabriek bouwen in Rotterdam. De daar geproduceerde methanol en ethanol kunnen zowel in de chemische- als transportsector worden gebruikt. De investering bedraagt om en nabij de 200 miljoen euro.

170412

⁵ Zie de aanbevelingen in de Quick scan regelgeving dubbeltelling biobrandstoffen, NEA, 24 augustus 2016

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=celex%3A52014DC0015>

⁷ https://www.rolandberger.com/en/Publications/pub_integrated_fuels_and_vehicles_roadmap_2030.html