



ADVIES COMMISSIE CORBEY KOMT
OP HET JUISTE MOMENT VOOR INDUSTRIE

'GEAVANCEERDE BIOBRANDSTOFFEN VERSNELD INVOEREN'

In een recent advies pleit de Commissie Duurzaamheidsvraagstukken Biomassa voor versnelde invoering van geavanceerde bio-brandstoffen (tweede generatie) via verplichte bijmenging. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met het gebruik van biomassa als grondstof voor de chemische industrie.

Tekst: Joost van Kasteren

Biomassa is een populaire brandstof, omdat het een snelle manier is om de doelstellingen voor hernieuwbare energie te realiseren. Inzet van biomassa wordt dan ook flink gestimuleerd, onder andere door het verplicht bijmengen van ethanol en biodiesel en door het subsidiëren van biomassa als brandstof in elektriciteitscentrales. Er zijn echter twee problemen met deze biobrandstoffen van de eerste generatie. Allereerst concurreert het gebruik van biomassa als brandstof met de productie van voedsel voor mens en dier. Direct, doordat maïszetmeel dat wordt omgezet in ethanol niet meer beschikbaar is om er bijvoorbeeld tortilla's van te maken. Indi-

rect, doordat de teelt van biobrandstoffen teelt van voedselgewassen verdringt, waardoor vooral kleine boeren hun heil zoeken op land waarop eerder een tropisch oerwoud groeide (ILUC – *indirect land use change*).

Het tweede probleem is dat het financieel en anderszins stimuleren van biomassa als brandstof het gebruik van biomassa als grondstof voor de biobased industrie op achterstand zet. Op een symposium over het nationale energieakkoord zei VNCI-directeur Colette Alma hier het volgende over: "In plaats van biomassa meteen te verbranden is het natuurlijk veel duurzamer om deze eerst te gebruiken als grondstof voor nuttige producten. Veel van die producten worden uiteindelijk

toch ook verbrand met energiete-rugwinning." Om de huidige, oneigenlijke concurrentie tegen te gaan, stelde Alma voor om de biomassa die gebruikt wordt als grondstof te laten meetellen als hernieuwbare energie en deze toepassing op gelijke wijze te stimuleren. Om de concurrentie met voedsel te voorkomen, heeft het Europees Parlement begin september een voorstel goedgekeurd om de verplichte bijmenging van ethanol en biodiesel in transportbrandstoffen te verlagen naar 6 procent in 2020, een stuk lager dan de eerder afgesproken 10 procent. Die 6 procent is een compromis tussen de wens van de Europese Commissie, die een limiet van 5,5 procent wilde, en de industrie, die de afgelopen jaren fors heeft geïnvesteerd in productiecapaciteit voor biobrandstoffen. Het gevolg is wel dat Europa extra moet inzetten op de ontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen van de tweede generatie (zie kader) om de afgesproken 10 procent hernieuwbare energie in de transportsector te halen in 2020.

Stevige aanbevelingen

Zo bezien komt het in september gepubliceerde advies van de Commissie Duurzaamheidsvraagstuk-



FOTO: POET-DSM ADVANCED BIOFUELS

DSM bouwt samen met het Amerikaanse bedrijf POET in Iowa een fabriek waarin gewasresten van maïs (stengels en bladeren) via fermentatie worden omgezet in alcohol.

GEAVANCEERDE BIOBRANDSTOFFEN

Geavanceerde biobrandstoffen zijn biobrandstoffen op basis van lignocellulose (hout en houtachtig materiaal zoals stro) en op basis van aquatische biomassa, zoals algen en zeewier. Ze onderscheiden zich van biobrandstoffen van de eerste generatie doordat ze niet concurreren met voedsel. Er wordt gebruikgemaakt van gewasresten. De productie van geavanceerde biobrandstoffen leidt dan ook niet of nauwelijks tot verschuivingen in landgebruik, maar dat moet wel aangetoond worden door te voldoen aan duurzaamheidscriteria.

Wereldwijd zijn en worden initiatieven genomen om geavanceerde biobrandstoffen te ontwikkelen en te vermarkten. Zo bouwt DSM in een joint venture met het Amerikaanse bedrijf POET een fabriek waarin gewasresten van maïs (stengels en bladeren) worden omgezet in alcohol via fermentatie. In Nederland en elders zijn diverse bedrijven en kennisinstellingen bezig met de productie van diesel en kerosine uit algen. Er zijn dus wel aanzetten, met name in de VS, maar de ontwikkeling gaat te langzaam.

ken Biobrandstoffen – naar haar voorzitter meestal de Commissie Corbey genoemd – op het juiste moment. Daarin staat een aantal stevige aanbevelingen voor het versneld invoeren van geavanceerde biobrandstoffen, waarbij de commissie ook nadrukkelijk oog heeft voor het gebruik van biomassa als grondstof.

De beste manier om technologie en markt voor geavanceerde biobrandstoffen te ontwikkelen, is volgens de commissie een langdurig stabiel overheidsbeleid. Op de korte termijn – de eerstkomende tien jaar – kan dat het beste via een bijmengverplichting, zoals ook geldt voor de biobrandstoffen van de eerste generatie. Een bescheiden 0,5 procent in 2020, oplopend tot 2 procent in 2024. Daarmee wordt dus niet de beoogde 10 procent hernieuwbare energie in

de transportsector gerealiseerd, erkent commissievoorzitter Dorette Corbey. “Ja, dat zal op een andere manier moeten, want daarvoor is de ontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen nog niet ver genoeg.”

Opslag brandstofprijzen

Naast de volgens Corbey realistische bijmengverplichting, adviseert de commissie daarom ook om geld vrij te maken voor onderzoek, ontwikkeling en demonstratieplants. Dat kan budgettair neutraal voor de overheid door een tijdelijke en minieme opslag op de brandstofprijzen van een halve cent per liter. Voor de automobilist is dat nauwelijks merkbaar, maar bij een verbruik van 12 miljard liter motorbrandstoffen per jaar levert dat toch het aardige bedrag van ruim 60 miljoen euro op. Dat versterkt de rol van Nederland in de ontwikkeling van geavanceerde brandstoffen, waardoor ook weer stappen gezet kunnen worden naar de biobased economie.

Op de langere termijn, rond 2030, kan de bijmengverplichting vervallen en moet er worden gestuurd op CO₂. Corbey: “Sturen op emissiereductie van CO₂ en overige broeikasgassen is de beste en meest eenduidige manier om klimaatdoel-

stellingen te realiseren. Het voordeel is bovendien dat je geen subdoelstellingen meer hebt voor bepaalde soorten brandstof, zoals biobrandstof, maar dat je een duurzame transportmix krijgt, inclusief elektrisch vervoer.”

Een bijkomend voordeel van sturen op emissiereductie is volgens haar dat de oneigenlijke concurrentie tussen biomassa als brandstof en biomassa als grondstof kan verdwijnen. “Bioraffinage levert naast brandstof ook andere waardevolle producten op. Daarom is de emissiereductie allicht groter dan wanneer biomassa alleen als brandstof wordt gebruikt. Via accijnskorting of -vrijstelling voor biobrandstoffen op basis van de CO₂-uitstoot in de hele keten kun je bioraffinage stimuleren.”

Eigenlijk moeten we volgens Corbey de huidige productie van biobrandstoffen zien als een ‘stepping stone’ op weg naar het grootschalig gebruik van biomassa als brandstof en als grondstof voor de biobased industrie. “Door op korte termijn een *green deal* te sluiten tussen betrokken sectoren en de rijksoverheid, kun je de technologie en de markt ontwikkelen voor zowel geavanceerde brandstoffen als voor groene grondstoffen.” ■

‘Green deal sluiten voor ontwikkelen geavanceerde brandstof en groene grondstof’