

Biobrandstof en boomaanplant zijn verdienmodellen, geen CO2-bespaarders

Posted on 17 oktober 2020 by Maarten van Andel

Er zijn tegenwoordig olie- en vliegmaatschappijen waar je tegen extra betaling je volle tank of vliegreis CO_2-neutraal zou kunnen maken. Dat riekt naar commerciële volksverlakkerij. Als het werkelijk zo zou zijn, dan zouden we voor een cent extra per liter toch gewoon op fossiele brandstoffen kunnen blijven rijden en vliegen?

Enig rekenwerk toont aan dat dit een groene illusie is. Bij de verbranding van een liter brandstof komt ongeveer 2,5 kilo CO_2 vrij. Een auto doet daar tien minuten over, een vliegtuig ruwweg één seconde. Een boom heeft gemiddeld zes weken nodig om 2,5 kilo CO_2 op te nemen. Dat schiet dus niet op als je een cent per liter investeert in de aanplant van bomen.

De energietransitie is tot een commercieel verdienmodel verworden, waarin overheden en burgers zich miljarden uit de zak laten kloppen. Ter compensatie wordt ons geweten gesust met de illusie dat we door te betalen onze zonden

kunnen groenwassen. Als olie- en vliegmaatschappijen graag bomen willen planten ten behoeve van het milieu, kunnen ze dat ook zonder die extra cent per liter. Het zou een loffelijk streven zijn, zolang ze ons maar niet wijsmaken dat ons reisgedrag daarmee CO_2-neutraal wordt.

Een groene drogredenering

Het komt mij zelfs als een drogredenering voor dat het planten van bomen zou bijdragen aan CO_2-reductie. Het is zeker waar dat een groeiende boom CO_2 opneemt, ruwweg één tot twee kilo per maand. Maar dat is niet het eind van het verhaal. Als wij bomen aanplanten, gebruiken we daarvoor braakliggend landoppervlak.

Wat gebeurt er als we op het laatste moment van gedachten veranderen, ons omdraaien en het braakliggende land aan zijn lot overlaten? Dan gaat de natuur zelf aan de slag, en als we na een aantal jaren terugkomen, zullen we constateren dat het land weelderig overwoekerd is met allerlei planten, struiken en bomen. Daar hoeft geen mensenhand aan te pas te komen.

Sterker nog, voor het vormen van een biodiverse flora lijkt mij de mens wel het laatste wezen dat de natuur nodig heeft. Wij verbouwen voor onze energiebehoefte het liefst monoculturen zoals maïs, palmoliepalmen en geselecteerde snelgroeiende houtsoorten. Wij voegen kortom met het planten van bomen niks toe aan wat de natuur zelf al heel goed kan. Alle grote wouden op aarde, de longen van onze planeet, zijn door de natuur gecreëerd, niet door mensenhanden. Alleen als we bijvoorbeeld woestijngebied ontginnen voor boomaanplant, voegen we wellicht iets toe, maar dat is vechten tegen de natuur en kost in elk geval heel veel energie.

Is E10-benzine wel goed voor het milieu?

Ook biobrandstoffen voor autos'en vliegtuigen blijken een groene illusie. Zo is er heel veel bio-ethanol nodig als we willen dat het 10 procent van elke liter benzine gaat uitmaken. We verbruiken jaarlijks in Nederland 6 miljard liter benzine. Dat vergt dus 600 miljoen liter bio-ethanol. Daarvoor moet 6 miljard kilo suiker- en zetmeelrijk gewas worden vergist, zoals suikerbieten en maïs. Om dat te verbouwen is jaarlijks ruim 100.000 hectare akkerland nodig. Dat is 13 procent van het totale Nederlandse akkerbouwareaal, en vergelijkbaar met het oppervlak van al onze 21

nationale parken bij elkaar.

Die 100.000 hectare, en de 6 miljard kilo voedzame gewassen die daarvan af komen, zijn dan niet meer beschikbaar voor de voedselvoorziening. Dat is niet aanvaardbaar in een wereld waarin miljoenen mensen honger lijden. Dus moeten we ergens 100.000 hectare natuur opofferen, bijvoorbeeld Braziliaans regenwoud. En dat is ook wat er op dit moment in de praktijk gebeurt. Het komt mij eerlijk gezegd voor dat we met E10-benzine het paard achter de wagen spannen.

Vrijwel alle biobrandstoffen worden gemaakt van gewassen die met dat doel verbouwd zijn. Zo zijn ze in directe concurrentie met natuur en voedselvoorziening. Ik kom net als professor Louise Vet, de Europese koepel van wetenschappers en ook Milieudefensie tot de conclusie dat biobrandstoffen niet duurzaam zijn en geen CO_2 besparen. Hoog tijd om dit op de Haagse en Brusselse agenda te zetten.

De groene kans

De groene kans is niet om fossiele brandstof te vervangen door biobrandstof, maar om veel minder brandstof te gaan verbruiken. De helft! Dat bespaart veel meer CO_2 dan alle biobrandstof en boomaanplant bij elkaar. Daartoe moeten we ook onze grootste particuliere brandstofverbruiker en CO_2-uitstoter aanpakken, en dat is de auto.

De auto torent samen met onze huisverwarming ver boven alles uit als het gaat om de particuliere CO2-uitstoot, ook als het een elektrische auto en een warmtepomp is. Met een rustige rijstijl kunnen we al 25 procent besparen, en met kordate Europese wetgeving nog eens 25 procent.

Een verbruik van 1 liter per 50 km of 1 kilowattuur per 15 km moet de norm worden, en dat is technisch nu al mogelijk. De auto-industrie weet dit als geen ander, maar verzet zich tegen zo'n ontwikkeling. Met behoud van een eerlijk concurrentieveld zouden alle autofabrikanten volgens een Europees tienjarenplan naar de nieuwe norm toe moeten werken. Zonder 4000 euro subsidie op elke nieuwe auto uiteraard. En we zorgen dan steeds dat de auto die het eerste aan elke stap in dat plan voldoet auto van het jaar wordt.

Dat lijkt me een fantastische competitie, voor technici, marketeers, ondernemers, financiers, journalisten, politici en burgers. Intussen kunnen we gewoon 100 blijven rijden, en nog steeds in twee uur veilig en comfortabel van Amsterdam naar

Groningen gaan. Met de helft van de energie, de helft van de CO_2, en veel minder milieuvervuiling en ongelukken dan nu. Als we vervolgens ook onze huisverwarmingsenergie halveren met goede isolatie, slaan we ook als burgers een geweldige CO_2-slag zonder veel geld of comfort te hoeven inleveren.



Op 7 november verschijnt van Maarten van Andel, de schrijver van dit artikel, het boek 'De groene kans'.