



Onder het mom van duurzaamheid neemt het 'groene' ABP onverantwoorde risico's met pensioengeld

Posted on 5 juni 2025 by Maarten van Andel

Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) belegt 250 miljoen euro in SkyNRG, een fabrikant van duurzame vliegtuigbrandstof. Er bestaat echter niet zoiets als duurzame vliegtuigbrandstof. Zogenaamde Sustainable Aviation Fuel (SAF) is een groteske groene illusie. Het wordt hoofdzakelijk gemaakt van voedzame olierijke gewassen zoals palmoliepalmen en sojabonen, en stoot bij verbranding in vliegtuigmotoren minstens zoveel CO₂ uit als van aardolie gemaakte vliegtuigbrandstof. Bovendien is SAF een kleine gesubsidieerde nichemarkt met alle beleggingsrisico's van dien.

Er wordt beweerd dat SAF voor een groot deel uit 'reststromen' zoals landbouwfal en afgewerkt frituurvet gemaakt zou worden. Dat is een sprookje, want daarvoor zijn die reststromen veel te klein. SAF wordt nu al hoofdzakelijk van 'primaire'

biomassa gemaakt, voedzame olierijke en zetmeelrijke gewassen die met dat doel zijn verbouwd. Als de productie van SAF toeneemt wordt het aandeel primaire gewassen alleen maar groter, omdat reststromen beperkt zijn en als we circulair worden zelfs kleiner worden.

Die primaire gewassen voor SAF-productie vergen onevenredig veel landbouwareaal, waarop dan geen voedsel meer kan worden verbouwd voor mens en dier. Dat is niet aanvaardbaar in een wereld waarin miljoenen mensen honger lijden, daarom wordt voor SAF veel extra landbouwareaal gecreëerd door ontbossing. Dat lijkt me evenmin aanvaardbaar in een wereld waarin al teveel ontbossing plaatsvindt, maar daar hoor ik vreemd genoeg niemand over. Het is niettemin bijzonder schadelijk voor de biodiversiteit en CO₂-opname van volwassen natuurlijke wouden.

Gebrek aan expertise

Daar komt bij dat SAF een kleine beginnende technologie en markt is die alleen kan bestaan met overheidssubsidies. Dat maakt een belegging in SAF intrinsiek risicovol, niet waardevast en niet duurzaam. Het is verwerpelijk dat het ABP zich onder het mom van duurzaamheid het recht toe-eigent om ons particuliere pensioengeld te beleggen in een dergelijke risicovolle en milieuschadelijk gesubsidieerde nichemarkt. Pensioendeelnemers van het ABP hebben geen formele zeggenschap over het handelen van het stichtingsbestuur, en kunnen niet beletten dat hun pensioenfondsen op hun risico en kosten salonfähige keuzes maakt op een terrein waar het zo te zien weinig expertise in heeft.

Het ABP behoort zich bezig te houden met zaken waar het wél expertise in heeft, zoals solide beleggingen in gezonde winstgevende bedrijven en markten met een betrouwbare reputatie. Daar horen SkyNRG en SAF niet bij. De missie van SkyNRG is naar eigen zeggen 'het opbouwen van capaciteit voor duurzame vliegtuigbrandstof'. Die capaciteit is er dus nog niet. De eerste grotere productie-installaties in Delfzijl en de Amerikaanse staat Washington, goed voor 250.000 ton SAF per jaar, zijn nog in aanbouw en er staat op de website niet bij wanneer ze klaar zijn. Dat is inmiddels wel begrijpelijk, want de oplevering is sinds 2019 al meerdere malen met jaren uitgesteld. Zolang er nog geen productie van betekenis is, zijn er voornamelijk kosten en weinig inkomsten. Er is op de website van SkyNRG geen jaarverslag te vinden, en geen kwantitatieve informatie over actuele investeringen, productie, omzet en resultaat. Pensioendeelnemers van het ABP kunnen dus niet nagaan of hun pensioengeld wel verantwoord wordt belegd.

SkyNRG is naar eigen zeggen 'een wereldleider in SAF sinds 2010', dus hun concurrenten zijn ook nog in ontwikkeling. Het feit dat ze na vijftien jaar nog bezig zijn met hun eerste grotere productie-eenheden, en dat er niet wordt gezegd wanneer die klaar zijn, zou mij als belegger geen vertrouwen inboezemen. De International Air Transport Association (IATA) bevestigt dit, met de opmerking dat het wereldwijde productievolume van SAF 'teleurstellend langzaam' groeit. Het is werkelijk onbegrijpelijk dat het gerenommeerde ABP hier wel vertrouwen in heeft en er geld in steek op risico van hun pensioendeelnemers.

Het is verder opmerkelijk dat KLM een medeoprichter en belangrijke aandeelhouder is van SkyNRG. Dat zal niet zijn vanwege de vlotte en betrouwbare winsten, maar omdat ze wel móeten als ze willen blijven vliegen. De CO₂ van het minuscule beetje SAF wat KLM laat bijmengen in hun vliegtuigbrandstof hoeven ze niet mee te tellen in hun uitstoot, en dat levert een boekhoudkundige CO₂-reductie met een groen image op. Het feit dat die SAF-CO₂ wel gewoon de lucht in wordt geblazen en in de hele productieketen ontbossing en milieuschade op andere continenten veroorzaakt, blijkt niemand te interesseren.

Meer dan alle Europese landbouwgrond

Het wereldwijde productievolume van SAF bleef in 2024 met één miljoen ton ver onder de geplande anderhalve miljoen ton. Eén miljoen ton SAF is volgens IATA 0,3 procent van het totale mondiale productievolume van vliegtuigbrandstof, een druppel op een gloeiende plaat. Het vergt op basis van sojabonen wel twee miljoen hectare landbouwgrond, ongeveer zoveel als alle landbouwgrond in Nederland. Die landbouwgrond kan niet voor voedselproductie worden gebruikt, en is buiten Europa gecreëerd door bomen te kappen.

SAF zou tot maximaal 50 procent kunnen worden bijgemengd in conventionele fossiele kerosine. Als dat wereldwijd zou gebeuren zou dat in de orde van 200 miljoen hectare landbouwgrond vergen, meer dan alle landbouwgrond in Europa. Aangezien de luchtvaart nu ongeveer 3 procent van alle CO₂ uitstoot, zou dat een boekhoudkundige (niet werkelijke) reductie van 1,5 procent opleveren. De mondiale CO₂ uitstoot stijgt sinds de ondertekening van het Parijse Klimaatakkoord in 2015 jaarlijks met ongeveer een procent, dus zo'n reductie zou in anderhalf jaar alweer teniet zijn gedaan door de groeiende wereldbevolking en welvaart.

Onzindelijk verdienmodel

Zolang Nederland en de EU deze schande subsidiëren, verdienen minder rijke landen in andere werelddelen er kennelijk meer mee dan met het verbouwen van voedsel voor een hongerende bevolking. Wij verbranden hun kostbare voedzame olie en zetmeel met tonnen tegelijk in vliegtuigmotoren, moeten daar ongevraagd belastinggeld en zelfs particulier pensioengeld voor betalen, en worden zoet gehouden met de fabel dat het duurzaam is en CO₂ bespaart. Zolang onze overheden en pensioenfondsen hier op basis van deze fabel ons publieke en private geld in steken, wordt dit onzinnelijke, milieuschadelijke en ook wankel verdienmodel kunstmatig in stand gehouden.

Het ABP is gehouden om niet op deze wijze te speculeren met ons pensioengeld, maar het op langere termijn optimaal te laten renderen. Als het dat goed doet kan het zijn pensioendeelnemers structureel voldoende geld uitkeren om aan zelf geselecteerde duurzame producten en projecten te besteden. Het is arrogant en ongepast dat het ABP op basis van een oneigenlijk duurzaamheidscriterium die selectie voor zijn deelnemers maakt, vooral nu blijkt dat ze dat helemaal verkeerd doen.

Nu de Nederlandse regering is gevallen zal er vanuit Den Haag voorlopig geen verbetering komen. Die was waarschijnlijk toch al niet te verwachten van een minister van Klimaat en Groene Groei (Sophie Hermans) die meer in plaats van minder subsidiegeld in biomassa wilde steken. Het is te hopen voor alle planten, bomen, dieren en mensen op aarde dat dat onzalige plan in elk geval van tafel is. Dan brengt de kabinetsval op dit thema tenminste geen verslechtering.

Wynia's Week verschijnt drie keer per week, **156 keer per jaar**, met even onafhankelijke als broodnodige artikelen en columns, video's en podcasts. U maakt dat samen met de andere donateurs mogelijk. Doet u weer mee? **Kijk [HIER](#)**. Hartelijk dank!