

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

28 januari 2008

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**– van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems, de dames Mieke Vogels en Vera Dua  
en de heren Jos Stassen en Jef Tavernier –**

**betreffende het duurzaam gebruik van agrobrandstoffen in de transportsector**

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Europese staats- en regeringsleiders hebben in maart vorig jaar beslist dat tegen 2020 10 percent van de brandstof in de transportsector afkomstig moet zijn uit agrobrandstoffen. In het Vlaams Parlement werd de behoefte aan de invoering van duurzaamheidscriteria voor het gebruik van zogenaamde biobrandstoffen aan de orde gesteld in een voorstel van resolutie. Jammer genoeg werd dat voorstel niet aangenomen. De bevoegde minister oordeelde dat dergelijke criteria wel degelijk wenselijk en zelfs noodzakelijk zijn, maar dat ze eerder op Europees niveau zouden moeten worden ingevoerd.

Het wekt dan ook verbazing dat de partijgenoten van de bevoegde minister recent in het Europees Parlement tegen een amendement hebben gestemd van de European Greens op een resolutie over “Cars 21: een concurrerend regelgevingskader voor de automobielsector”. Dat amendement, dat overigens ondanks de tegenstem van de CD&V- en N-VA-Europarlementariërs werd aangenomen, stelt het volgende: “Het Europees Parlement neemt kennis van het plan van de Commissie om voor agrobrandstoffen een bindende doelstelling vast te leggen en dringt er bij de Commissie op aan een bindend, allesomvattend certificatiesysteem te ontwikkelen voor de agrobrandstoffen die op de EU-markt worden aangeboden; is van mening dat de certificatiecriteria zodanig moeten worden opgesteld dat de uitstoot van broeikasgas gedurende de gehele levenscyclus ten opzichte van conventionele brandstoffen met minimaal 50% moet worden verminderd, naast de milieu- en sociale criteria.”.

Ondertussen is ook Europees commissaris Stavros Dimas zich bewust van de nefaste effecten van het onverantwoord gebruik van agrobrandstoffen. In een interview aan BBC gaf hij toe dat de sociale en ecologische problemen die veroorzaakt worden door het niet-duurzaam gebruik van agrobrandstoffen groter zijn dan oorspronkelijk ingeschat.

Het uitgelekte interne rapport ‘Biofuels in the European Context’ van de EU’s Joint Research Council, het wetenschappelijk orgaan van de Europese Commissie, is vernietigend voor de Europese doelstelling om tegen 2020 10 percent biobrandstoffen in de transportsector te introduceren. Het rapport brengt aan het licht dat de realisatie van die doelstelling 65

miljard euro zal kosten, beslag legt op enorm veel vruchtbare landbouwgrond in de derde wereld en daarenboven weinig tot geen baten oplevert in de strijd tegen het broeikaseffect. Het massale gebruik van meststoffen en de ontbossing die met de aanplant van energiegewassen voor de transportsector gepaard gaat, zouden de CO<sub>2</sub>-winst van het gebruik van biobrandstoffen tenietdoen. Bepaalde ecosystemen zoals savannes en graslanden dreigen verloren te gaan als ze in gebruik genomen worden om de Europese doelstellingen inzake agrobrandstoffen te realiseren. Een blik op de palmolieproductie in Indonesië maakt dat duidelijk. Veengebieden worden er ontbost en gedraineerd en vervolgens met oliepalmen beplant. Zo verliezen de veengebieden hun CO<sub>2</sub>-opslagcapaciteit. Aangezien de drainageactiviteiten gepaard gaan met branden, komen grote hoeveelheden broeikasgas in de atmosfeer vrij.

Ook ontwikkelingsorganisaties vragen een stopzetting van de grootschalige exploitatie van agrobrandstoffen. Voor een volle tank agrobrandstof van een 4x4 of een zware snelle wagen, heb je minstens 250 kilogram graan nodig. Dat komt overeen met de hoeveelheid voedsel van een persoon gedurende een volledig jaar.

De automobielsector promoot agrobrandstoffen als onderdeel van zijn ‘greenwashing’-campagne. Het is echter absurd om biobrandstoffen, zeker als ze op een niet-duurzame wijze geteeld en geproduceerd werden, te verspillen in veel te gulzige auto’s. Een rationeel mobiliteitsbeleid moet in de eerste plaats het aantal gereden autokilometers terugdringen. In tweede instantie moeten de autoproducenten de meest energiezuinige en milieuvriendelijke motortechnologieën op de markt brengen. Pas als aan die voorwaarden voldaan is, is het zinvol om op optimale wijze duurzame biobrandstoffen te gebruiken. Het gebruik van biobrandstoffen kan in ieder geval nooit als excuus worden gebruikt om energiegulzige en niet-efficiënte automodellen te promoten. Nochtans merken we dat op het ‘groene’ Brusselse autosalon amper promotie gemaakt wordt voor energiezuinige en CO<sub>2</sub>-arme automodellen. Het is dan ook totaal onaanvaardbaar dat agrobrandstoffen naar voren worden geschoven om de Europese CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen van autoconstructeurs af te zwakken. Europa heeft een gemiddelde uitstoot van 140 gram CO<sub>2</sub>/km in 2008 en 120 gram tegen 2012 vooropgesteld. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto’s waarvoor momenteel reclame gemaakt wordt, bedraagt echter niet minder dan 187 gram CO<sub>2</sub>/km. In totaal prijzen 90,7 per-

cent van de advertenties wagens aan die meer dan 140 gram CO<sub>2</sub>/km uitstoten. Slechts 4 percent van de reclamebudgetten wordt besteed aan de promotie van auto's die minder dan 120 gram CO<sub>2</sub>/km uitstoten.

Het is dan ook absurd om op grote schaal niet-duurzame agrobrandstoffen in te voeren, terwijl autoconstructeurs geen inspanningen doen om het verbruik van hun wagens te doen dalen en het autogebruik blijft toenemen. Het massaal invoeren van niet-duurzame agrobrandstoffen zal de voedselprijzen in de ontwikkelingslanden doen stijgen en heeft geen positieve impact op de reductie van de uitstoot van broeikasgassen. De belangrijkste maatregel is daarom in de eerste plaats om de automobielsector te verplichten om het verbruik van auto's drastisch te verminderen. In de huidige omstandigheden is het wenselijk dat de Europese Commissie afziet van de doelstelling om het aandeel agrobrandstoffen in de transportsector op te trekken tot 10 percent in 2020. De bevoorrading van niet-duurzame agrobrandstoffen voor de Europese markt zorgt nu al voor landconflicten, gedwongen uitdrijvingen, schendingen van mensenrechten, toenemende armoede en slechte arbeidsomstandigheden in ontwikkelingslanden.

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

Mieke VOGELS

Vera DUA

Jos STASSEN

Jef TAVERNIER

---

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– stelt vast dat:

- 1° de Europese staats- en regeringsleiders hebben beslist om tegen 2020 het aandeel agrobrandstoffen in de transportsector op te trekken tot 10 percent;
- 2° er momenteel geen duurzaamheidscriteria of certificaten systemen bestaan die een ecologisch en sociaal verantwoorde teelt, productie en gebruik van biobrandstoffen garanderen;
- 3° de realisatie van die Europese doelstelling onder de huidige omstandigheden:
  - a) de import van grote hoeveelheden niet-duurzaam geteelde energiegewassen van buiten de Europese Unie vergt;
  - b) weinig of geen voordelen oplevert voor het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in de transportsector;
  - c) een negatieve impact heeft op de beschikbaarheid en op de prijs van noodzakelijke voedingsgewassen, voornamelijk in de ontwikkelingslanden;
- 4° de automobielsector weigert om de Europese doelstelling inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot per km na te komen en prioritair promotie blijft maken voor energiegulzige en weinig milieuvriendelijke automodellen;
- 5° op 3 maart 2008 een Europese milieuraad plaatsvindt, waar de thema's energie en klimaat op de agenda staan en waar mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, optreedt als woordvoerder voor België;
- 6° in het verlengde van de Europese milieuraad op 13 en 14 maart 2008 de Europese lentetop van staatshoofden en regeringsleiders plaatsvindt, waar de energie- en klimaatproblemen eveneens aan bod zullen komen;

– vraagt de Vlaamse Regering:

1° op de Europese milieuraad van 3 maart 2008:

- a) de invoering van Europese duurzaamheidscriteria en duurzaamheidscertificaten voor de teelt, de productie en het gebruik van agrobrandstoffen op de agenda te plaatsen en te bepleiten;
- b) de opschorting te vragen van de doelstelling om tegen 2020 het aandeel agrobrandstoffen in de transportsector op 10 procent te brengen, zo lang de duurzaamheidscriteria niet ingevoerd zijn;
- c) te pleiten voor reële CO<sub>2</sub>-reducties in de automobielsector, onder meer door het vastleggen van grenswaarden voor de uitstoot per voertuig;

2° binnen het overlegcomité ervoor te pleiten dat de Belgische vertegenwoordigers op de Europese lentetop van staatshoofden en regeringsleiders, op 13 en 14 maart 2008, zich op actieve wijze inzetten voor de onder punt 1° vermelde opdrachten;

3° maatregelen te nemen om:

- a) het aantal verreden autokilometers in Vlaanderen terug te dringen;
- b) de autoconstructeurs ertoe aan te zetten om prioritair auto's op de markt te brengen en te promoten die minder dan 120 gram CO<sub>2</sub>/km uitstoten;
- c) enkel het gebruik van echt duurzame biobrandstoffen in Vlaanderen aan te moedigen.

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

Mieke VOGELS

Vera DUA

Jos STASSEN

Jef TAVERNIER

---