

# Wil jij vliegen op slachtafval?

Het gebruik van biobrandstoffen heeft een grote vlucht genomen. Vanwege klimaatdoelstellingen wordt er in de luchtvaart steeds vaker gebruik gemaakt van biobrandstoffen. Voor een groot deel bestaan deze biobrandstoffen uit dierlijke vetten: slachtafval. De bio-industrie is echter verre van duurzaam. Het is daarom misleidend om een restproduct uit deze industrie het label 'duurzaam' mee te geven. Daarbij dragen inkomsten uit het gebruik van deze restproducten bij aan het rendabel houden van de bio-industrie.

De Vegetariërsbond roept de Nederlandse luchtvaartsector dan ook op geen gebruik te maken van biobrandstof op basis van dierlijke vetten.

Cijfers uit het in mei 2023 uitgegeven rapport 'the fat of the land' dat het gespecialiseerde consultancy bureau Cerulogy in opdracht van de Britse NGO Transport & Environment (T&E) heeft uitgevoerd geven aan dat de markt voor dierlijke vetten in biobrandstof flink is gegroeid, met Nederland als koploper.

## **Toenemend gebruik van dierlijke vetten voor de aandrijving van Europese auto's en vliegtuigen**

Gesmoltene dierlijke vetten zijn een bijproduct van de industriële vleesproductie en hebben een aantal verrassende en minder verrassende toepassingen. Tot nu toe zijn met name dierlijke vetten gebruikt in voedsel voor huisdieren en in de oleochemische industrie (de chemische bewerking van plantaardige en dierlijke oliën en vetten tot basis grondstoffen, bijvoorbeeld zeep, cosmetica). Minder bekend is echter het gebruik ervan als transportbrandstoffen, momenteel vooral in auto's en vrachtwagens. Grote luchtvaartmaatschappijen als Ryanair en Wizz Air hebben onlangs grote deals gesloten met olieleveranciers voor wat 'duurzame vliegtuigbrandstoffen' (SAF) worden genoemd. Ook al zijn de details van de exacte grondstoffen die in SAF's worden gebruikt meestal vaag, toch omvatten ze vaak dierlijke vetten.

Zoals blijkt uit het onderzoek, staat er nu al flinke druk op de aanvoer van dierlijk vet. Zo is het gebruik ervan in biodiesel **sinds 2006 verveertigvoudigd**. De vraag naar dierlijke vetten zal volgens gegevens verzameld door T&E door de groei van de hoeveelheid biobrandstoffen naar verwachting **in 2030 verdrievoudigd** zijn ten opzichte van 2021. Deze grondstof zal naar verwachting het meest gebruikte materiaal in SAF's zijn bakolie (UCO), waarbij brandstofleveranciers zwaar investeren in de verwerking van dierlijke vetten voor biodiesel en andere brandstoffen.

**Uit het onderzoek blijkt dat Europa al 46% van alle dierlijk vet als biodiesel verbrandt.** De transportsector is de grootste gebruiker van dergelijke vetten. Maar zoals bij elk product is de beschikbaarheid van dierlijke vetten beperkt. Simpelweg meer dieren doden is geen optie. **De berekeningen van T&E laten zien dat voor een transatlantische vlucht tussen Parijs en New York per enkele reis 8.800 dode varkens nodig zouden zijn.**

## **Concurrerend gebruik en onduurzaamheid**

De EU-regels classificeren drie soorten dierlijke vetten, afhankelijk van hun risiconiveau voor menselijke consumptie en overdracht van ziekten. De drie categorieën hebben verschillende toepassingen buiten transport. Categorieën 1 en 2 kunnen worden gebruikt voor verwarmingstoepassingen, terwijl categorie 3 veel meer toepassingen kent, zoals in diervoeding

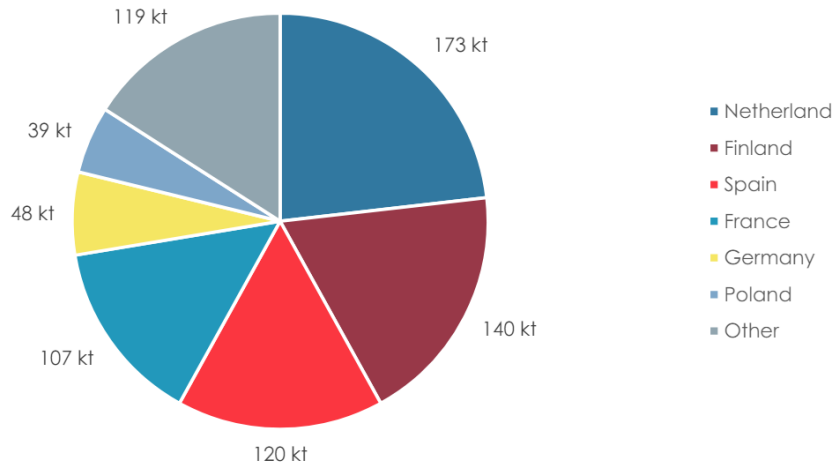
en voor de oleochemische industrie. De toegenomen vraag naar dierlijke vetten voor transport zorgt voor druk op het aanbod van alle categorieën, wat leidt tot verdringingseffecten wanneer in industrieën dierlijke vetten vervangen door andere materialen, meestal goedkoop verkrijgbare oliën. Als niet-duurzame materialen het huidige gebruik van dierlijke vetten vervangen, kan de verschuiving in het gebruik daarom de klimaatvoordelen van het gebruik van biobrandstoffen uit dierlijke vetten aanzienlijk ondermijnen. In de oleochemicaliën industrie en de diervoedingsindustrie wordt palmolie bijvoorbeeld als het meest waarschijnlijke alternatief beschouwd omdat het de meest vergelijkbare eigenschappen heeft als dierlijke vetten en de goedkoopst beschikbare optie is. Als virgin palmolie dierlijke vetten zou vervangen, zou de CO<sub>2</sub>-uitstoot van op dierlijke vetten gebaseerde biobrandstof tot 1,7 keer slechter zijn dan conventionele diesel.

### **subsidie**

De biobrandstofindustrie in de EU is een door beleid ondersteunde industrie. De kosten van de productie van biobrandstoffen uit dierlijke vetten zijn hoger dan de prijs van fossiele diesel, en daarom is er een vorm van subsidie nodig om de productie van biobrandstoffen financieel haalbaar te maken. Dit kan de vorm aannemen van een directe subsidie, zoals een korting op de belastingen die betaald moeten worden op de verkoop van biobrandstoffen, of het zou een indirecte subsidie kunnen zijn, zoals het verplicht stellen van een minimale hoeveelheid biobrandstof in de totale transportbrandstofvoorziening. In het kader van de EU-richtlijn hernieuwbare energie (RED II, Europese Unie, 2018) hebben de lidstaten mandaten geïmplementeerd die het gebruik van biobrandstoffen of andere vormen van hernieuwbare energie in het transport verplichten, die het bijmengen van ethanol in de benzinevoorziening en van biodiesel en hernieuwbare diesel ondersteunen. De RED legt een premie op het gebruik van bepaalde grondstoffen waarvoor geavanceerde technologieën nodig zijn om te worden verwerkt, of die worden beschouwd als afval of residuen van andere processen. Sinds de goedkeuring van de eerste RED in 2009 mogen de lidstaten de uit deze materialen geproduceerde biobrandstoffen twee keer meetellen voor de naleving van de nationale doelstellingen voor het verbruik van biobrandstoffen.

### **Nederland grootste producent**

Nationale biobrandstofvoorschriften die worden opgelegd om te voldoen aan de vereisten van de RED creëren een vorm van subsidie voor biobrandstofproducenten die hen in staat stelt meer te betalen voor grondstoffen en zo voordeel te behalen ten opzichte van andere industriële spelers. Op de Nederlandse markt komen biodiesel en hernieuwbare diesel uit dierlijke vetten bijvoorbeeld in aanmerking voor het genereren van "HBE-O"-certificaten die kunnen worden gebruikt om aan te tonen dat wordt voldaan aan de Nederlandse verplichting voor hernieuwbare energie in de transportsector. Voor dierlijke vetten van categorie 3 wordt per geleverde gigajoule brandstof één certificaat afgegeven. Voor dubbelgetelde dierlijke vetten uit categorie 1 en 2 worden voor elke gigajoule geleverde energie twee certificaten afgegeven. Een recent marktrapport schat de prijs van HBE-O-certificaten op ongeveer € 12,50 per gigajoule. Dit komt neer op ongeveer € 420,- aan subsidiewaarde voor elke ton omgerekende dierlijke vetten uit categorie 3, maar het dubbele (ongeveer € 840) voor elke ton geconverteerde dierlijke vetten uit categorie 1 en 2. Nederland blijkt de grootste producent van biobrandstof op basis van dierlijke vetten te zijn.



### Productie van biobrandstoffen op basis van dierlijke vetten per land in 2021

#### Twee keer een certificaat door menging.

De Nederlandse biobrandstofvoorschriften zorgen door het gebruik van dubbelgetelde categorie 1- en 2-vetten voor de mogelijkheid dat een biobrandstofproducent het dubbele van de impliciete subsidiewaarde ontvangt die beschikbaar is voor een producent die categorie 3-vetten gebruikt (wat neerkomt op ongeveer € 420 per ton verwerkt materiaal). Uit de Nederlandse biobrandstofstatistieken (Nederlandse Emissieautoriteit, 2022) blijkt dat deze hiërarchie van stimuleringsmaatregelen momenteel werkt – in 2021 werd ongeveer 83 duizend ton biobrandstof dierlijke vetten uit categorie 1 en 2 als biobrandstof gebruikt, terwijl er niet meer dan 11 duizend ton dierlijke vetten uit categorie 3 werd gebruikt. De cijfers wekken de indruk dat consumeerbare categorie 3 vetten worden vermengd met niet-consumeerbare categorie 1- en 2 vetten zodat er op een dubbele certificaten -en dus een hogere vergoeding-aanspraak kan worden gemaakt.