

Bestendige deputatie Oost-Vlaanderen

Digitaal ingediend via omgevingsloket

Brussel, 28 februari 2024

Geachte,

Hierbij wensen Bond Beter Leefmilieu, BOS+, Canopea, FIAN België, Gents MilieuFront, Greenpeace België en Oxfam België **volgende bezwaren** in te dienen bij de omgevingsvergunningsaanvraag van NV Alco Biofuel (OMV 2023017915). Alco Biofuel wil via een omgevingsvergunningsaanvraag de productie van de eerste generatie bio-ethanol verhogen tot 300.000 m³/jaar, t.o.v. de huidige vergunde capaciteit van 150.000 m³/jaar bio-ethanol. In 2021 produceerde Alco Biofuel reeds 286.000 m³/jaar, een stuk meer dan de vergunde capaciteit.

De verdere productieverhoging die Alco Biofuel wenst door te voeren staat **haaks op het Belgische biobrandstoffenbeleid** dat het gebruik van de eerste generatie (1G) biobrandstoffen (dat zijn de biobrandstoffen uit voedsel en voer), [stelselmatig afbouwt](#) gezien de negatieve impact op [klimaat](#), [biodiversiteit](#), [waterkwaliteit](#), [landgebruik en voedselzekerheid](#). Het strookt ook niet met het Circular Delta programma en de klimaatneutraliteitsdoelstelling van het samenwerkingsverband Smart Delta Resources.

Daarnaast heeft Alco Biofuel nagelaten om in de MER een **alternatief scenario** op te nemen, waarbij de productiehoeveelheid niet verhoogd wordt of waarbij overgeschakeld wordt op reststromen (de meer geavanceerde biobrandstoffen). Dit terwijl ook de Europese regelgeving ([REDiii](#), [RefuelEU aviation](#)) sterk stuurt richting geavanceerde biobrandstoffen en 1G biobrandstoffen plafonneert of verbiedt, gezien hun negatieve impact. Bovendien vergelijkt de MER de verhoging louter t.o.v. de situatie in 2021, waarbij **Alco Biofuel een stuk meer** produceert dan de vergunde capaciteit. Het zou correcter zijn om de effecten t.o.v. de huidige vergunde hoeveelheid in kaart te brengen, zodat ook de **wenselijkheid van de regularisatie van de huidige hogere productie** ge-evalueerd kan worden.

De beoogde productieverhoging leidt tot een verdere toename van **inefficiënt landgebruik**, dat veel beter voor menselijke consumptie of herbebossing zou ingezet worden. Met de geplande uitbreiding, zou Alco Biofuel jaarlijks ongeveer **dubbel zoveel maïs** verwerken t.o.v. de momenteel vergunde capaciteit. Of 38.900 ton extra maïs t.o.v. 2021, bij een totaal van 762.423 ton verwerkte maïs. Hierbij zou ongeveer **dubbel zoveel land** gebruikt worden t.o.v. de momenteel vergunde capaciteit, **en 5.000 ha extra t.o.v.**

2019. Onder de uitbreiding zou het totale landgebruik 97.000 ha¹ bedragen. Indien rekening wordt gehouden met de productie van co-producten (vnl. veevoeder voor industriële veeteelt), komt het landgebruik neer op 3.000 ha extra t.o.v. 2019 en 58.000 ha in totaal. Dat is ongeveer 10% van gebruikte cultuurgrond in Vlaanderen ([624.990 ha](#)) en een stuk meer dan de Vlaamse herbebossingsdoelstelling van [4.000 ha](#) tegen 2024. Als het land zou gebruikt worden als **carbon sink**, zou het [1,2 miljoen ton CO₂](#), of 2,7% van de [Vlaamse ESR-uitstoot in 2021](#), kunnen opslaan. Bij rijden op elektriciteit uit zonne-energie in plaats van op biobrandstoffen, is [slechts 2,5%](#) van de totale oppervlakte nodig.

Alco Biofuel biedt ook geen transparantie over de **herkomst** van de 762.423 ton verwerkte maïs en met welke middelen (pesticidegebruik, meststoffen, waterverbruik, ...) deze geteeld wordt. Het [mestrapport 2023](#) wijst nogmaals op het feit dat bij **nitraatgevoelige teelten** zoals maïs gemiddeld hogere nitraatresidu's waargenomen worden, wat resulteert in een verhoogd risico op nitraatverliezen naar het grond- en oppervlaktewater. Aangezien de Europese Commissie op 15 februari 2023 een inbreukprocedure tegen de Vlaamse overheid is gestart en het Vlaamse Gewest veroordeeld is door de rechtbank van eerste aanleg in kader van de [Nitraatzaak](#), is het inzetten op méér nitraatgevoelige teelten onverantwoord in de huidige context.

Alco Biofuel wijst in deze context slechts naar ISCC certificering, waarvan echter geweten is (onder meer erkend door de Europese Commissie) dat het een [fraudegevoelig systeem](#) is. Intensieve maïsteelt heeft een sterke impact op **biodiversiteitsverlies**. Een [rapport](#) van het Duitse Ministerie van Milieu wees expliciet op de toegenomen teelt van koolzaad en maïs voor energiegebruik als een van de redenen voor de zorgwekkende trend van habitatverlies.

Alco Biofuel geeft aan dat slechts zo'n 10% van de verwerkte maïs uit België afkomstig zou zijn. Van de geconsumeerde biobrandstoffen op basis van maïs in België in 2021, kwam 35% van de maïs van buiten Europa, volgens de (nog niet-publiceerde) studie van Sia Partners in opdracht van de FOD Volksgezondheid. Dat wijst op aanzienlijke **transportkilometers en gerelateerde CO₂- en NOX-emissies**. Wel geeft het MER een significante toename van het aantal vrachtwagens: een toename met **26%, of 5000 extra vrachtwagens per jaar**, of 20 extra vrachtwagens per dag. Het MER bevat echter geen maatregelen, zoals elektrificatie van vracht, om de impact van deze vrachtwagenvloot op klimaat en luchtkwaliteit te reduceren. Bovendien leidt de extra import van maïs, bv. uit de VS, tot **verhoogde energieafhankelijkheid** en een verschuiving van de CO₂-emissies naar het buitenland. Tenslotte is het onduidelijk aan welke duurzaamheidscriteria de geïmporteerde maïs zal voldoen en wat de impact is op verschuivingen in landgebruik in de exporterende landen.

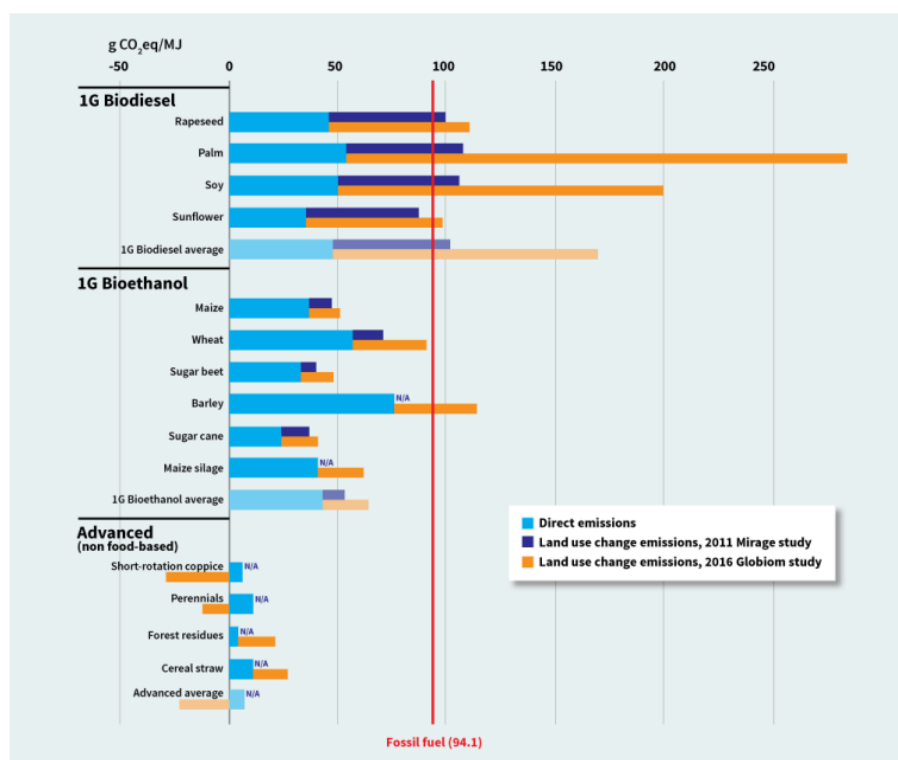
¹ Uitgaande van een opbrengst ratio van 7,87 ton/ha, zoals gebruik in [deze studie](#).

Daarnaast staat de productie van 175.000 ton eiwitconcentraat voor de veevoedersector - volgens Alco Biofuel ter vervanging van geïmporteerde soja - haaks op de doelstelling van de [Vlaamse eiwitstrategie](#) die erg bewust inzet op de productie van **duurzame eiwitteelten voor veevoer** (zoals grasklaver, luzerne, lupine, voedererwten/-bonen, of een mengsel van gras of granen met vlinderbloemigen) in Vlaanderen. Zo wil ze toewerken naar een areaalstijging van 40% tegen 2030 van duurzame eiwitgewassen voor lokale diervoeders, waarbij de bestaande percelen maïs of granen, bestemd voor diervoeder, zullen omgezet worden in meer eiwitrijke percelen.

Alco Biofuel, met een toekomstige (scope 1) uitstoot van 226.000 ton CO₂-eq geeft aan dat het een klimaatneutraliteitsdoelstelling heeft, maar het ontbreekt in de omgevingsvergunningsaanvraag aan een **concreet engagement en concrete maatregelen** om deze doelstelling kunnen realiseren. Los van een 15% reductie door toegenomen efficiëntie, worden geen maatregelen genomen om het **aardgasverbruik** (757.655 MWh) te defossiliseren. Het MER spreekt wel van “doorgedreven energierecuperatieprojecten”, maar het is onduidelijk over welke projecten dit gaat en tegen wanneer de energie maximaal gerecupereerd zal worden.

De **productiehoeveelheid** die Alco Biofuel beoogt staat ook niet in verhouding met de Belgische consumptie. Volgens de (nog niet-publiceerde) studie van Sia Partners in opdracht van de FOD Volksgezondheid was de Belgische consumptie van bio-ethanol uit maïs **54.000 m³ in 2021**, dat is slechts één zesde van de geplande productiehoeveelheid door Alco Biofuel. De totale hoeveelheid geconsumeerde 1G bio-ethanol was volgens dezelfde studie 130.000 m³ in 2021. De productie van Alco Biofuel is dus geenszins nodig om aan de Belgische vraag te voldoen, noch zijn eerste generatie biobrandstoffen geschikt om de transportuitstoot te decarboniseren (zie onderstaande figuur uit [dit rapport](#)). Om onze klimaatdoelstellingen te behalen, moeten ICE wagens daarentegen zo snel mogelijk uitgefaseerd worden i.p.v. hun gebruik in stand te houden via biobrandstoffen. Bij een **werkelijk duurzaam mobiliteitsbeleid**, worden onnodige kilometers vermeden via kernverdichting en wordt maximaal ingezet op actieve verplaatsingen en openbaar vervoer. Voor de resterende verbrandingsmotoren vormt elektrificatie veruit het meest geschikte zero emissie alternatief.

Figure 1: emissions from biofuels made from different feedstocks, composed of direct emissions (from Renewable Energy Directive) and land-use change emissions (from Mirage and Globiom studies)



Alco Biofuel beweert zelf dat de geproduceerde bioethanol een (scope 3) CO₂-reductie met 90% t.o.v. fossiele brandstoffen kan realiseren, **zonder te verduidelijken welke emissies** hierbij in rekening worden gebracht (bv. transportemissies, indirecte CO₂-emissies, verschuivingen in landgebruik, ...). Er wordt hierbij verwezen naar ISCC certificeren, waarvan geweten is dat het [geen waterdicht systeem](#) is. Aangezien officiële cijfers geen rekening houden met het (direct en indirect) landgebruik door de teelt van voedselgewassen, vormen ze een [sterke overschatting](#) van het CO₂-reductiepotentieel van biobrandstoffen. Wanneer het landgebruik wél correct wordt meegenomen, zijn 1G biobrandstoffen vaak zelfs schadelijker voor het klimaat dan fossiele brandstoffen. Talrijke wetenschappelijke studies, waaronder [studies in opdracht van de EU](#), hebben aangetoond dat de extra vraag naar landbouwgrond als gevolg van biobrandstoffen - direct of indirect - leidt tot uitbreiding van de landbouw naar voorheen onbebouwde gebieden. Als gevolg daarvan worden natuurlijke ecosystemen vernietigd, met zeer schadelijke gevolgen voor het klimaat en de biodiversiteit.

Tenslotte worden in de omgeving van Alco Biofuel de **WHO advieswaarden voor NO_x en fijn stof reeds overschreden**. Een toename van **20 extra vrachtwagens per dag**, zonder elektrificatiemaatregelen, en een totale NO_x uitstoot van 85.000 kg/jaar, lijken in deze context haaks te staan op de Vlaamse en Europese doelstellingen om te evolueren naar een luchtkwaliteit zonder gezondheidsimpact. Hierbij wordt bijkomend opgemerkt dat ook de verbranding van biobrandstoffen het behalen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen

in de weg staat.

North Sea Port geeft aan dat ze duurzaamheid hoog in het vaandel draagt. Inspanningen van North Sea Port op vlak van duurzaamheid mogen niet beperkt mogen blijven tot het minimaliseren van de lokale milieu-impact. De haven dient ook een beleid op te stellen dat de productie weert waarbij gebruik wordt gemaakt van grondstoffen die een schadelijke impact hebben op de waterkwaliteit, biodiversiteit en het klimaat.

Om al deze redenen vragen Bond Beter Leefmilieu, BOS+, Canopea, FIAN België, Gents MilieuFront, Greenpeace België en Oxfam België met aandrang om de vergunning niet toe te kennen en de huidige hogere productie niet te regulariseren. Daarnaast vragen de organisaties om op de hoogte gehouden te worden over het verdere verloop van dit dossier en zijn ze steeds bereid om de geformuleerde bezwaren verder toe te lichten. Tenslotte vragen ze verduidelijking m.b.t. de totstandkoming en legaliteit van de huidige toestand, nl. de huidige productie (286.000 m³ bio-ethanol) die hoger ligt dan de vergunde capaciteit (150.000 m³).

Met vriendelijke groeten,

Danny Jacobs



vzw Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen

Mede in naam van: BOS+, Canopea, FIAN België, Gents MilieuFront, Greenpeace België en Oxfam België.

Contact: naomi.cambien@bblv.be