

# Biohaven of hongershaven?

*De haven van Gent* maakt de laatste tijd heel wat publiciteit als groene haven of biohaven. Er zijn immers grote plannen voor de uitbouw van de industriële productie van biobrandstoffen. In het stadsmagazine van februari heeft de Gentse havenscheper, Sas van Rouveroij, het onder andere over de samenwerking met Terneuzen. 'Als dat lukt, zullen we samen de grootste biobrandstofcluster van Europa vormen'. Die biobrandstof zal gewonnen worden uit graan.

JOHAN PIETERS

Dasit klinkt verleidelijk. Bio is in en heeft de bijklank van duurzaam, gezond voor mens, natuur en milieu. Maar is dat wel zo? Zijn biobrandstoffen een mogelijk alternatief voor de opwarming van het klimaat en zijn vernietigende invloeden op de natuur en de mens?

In zijn recent boek 'Hitte. Hoe voorkomen we dat de planeet verbrandt?' schrijft de Britse journalist George Monbiot dat we, om de opwarming en de gevolgen ervan op onze leefomgeving voldoende af te remmen (niet eens te stoppen) en de gevolgen beheersbaar te houden, onze CO<sup>2</sup>-uitstoot in de komende jaren, niet decennia, met 80 tot 90% zullen moeten verminderen. Hij onderzoekt de verschillende mogelijkheden om dat te doen en voor transport haalt hij de volgende cijfers aan (veel van die cijfers zijn gemiddelden en prognoses, dikwijls gebaseerd op Britse gegevens): om in Groot-Brittannië de auto's voor 20% op biodiesel te laten rijden is het hele Britse landbouwareaal nodig. Voor België, met zijn hoge bevolkingsdichtheid en kleinere oppervlakte, zullen we helemaal niet aan die 20% komen. In de realiteit zal men natuurlijk de oliehoudende gewassen halen uit landen waar ze massaal en goedkoop geproduceerd kunnen worden, zoals de VS of de derde wereld, waar de regenwouden er massaal moeten voor wijken. Bijvoorbeeld op Sumatra, waar Natuurpunt, samen met andere partners, een project sponsort om een stukje van het laaglandregenwoud te redden.

Toch zijn er 'geleerde' koppen die dat bagateliseren. Zo lees ik in *Vacature* van 19 januari 2008 uit de mond van Johan Albrecht (milieu-econom, Itinera Institute en Universiteit Gent): 'Want wie mag kiezen tussen maïs in de tank of maïs in de taco heeft snel gekozen.'


Wat een wereldvreemde man. De eenvoudige waarheid is dat in de realiteit een kleine minderheid van welstellenden, vooral in de rijke landen, hun tank zullen volgieten ten koste van ondervoeding en hongersnood voor grote massa's mensen, vooral in de armere landen. En dat is geen verre science fiction, maar de harde realiteit van vandaag. Vorig jaar waren er al hongeropstanden in Mexico omdat het basisbestanddeel van de geciteerde taco, maïsmeel, 40% duurder geworden was. Een deel van het maïsmeel komt immers van de VS, waar het nu gedeeltelijk gebruikt wordt om biobrandstoffen te produceren, met een opwaartse prijsenspiraal tot gevolg. En dit is pas een begin. Geen wonder dat Jean Ziegler, gewezen Zwitsers parlements lid en VN-rapporteur voor het recht op voedsel, spreekt van 'het zaaien van dood en vernieling'. Voor 50 liter biobrandstof heb je even veel maïs nodig als om een persoon een jaar te voeden (Uit MO\*, november 2007).

Wanneer die tendens voor het massaal produceren van biobrandstof onoordeelkundig groeit, zal dat ook een enorme druk uitoefenen op de landbouw en de natuurgebieden, niet alleen in verre landen maar ook in België. Biodiversiteit, natuurgebieden, terugdringen van residu's van chemische bestrijdingsmiddelen en meststoffen: alles zal onder versterkte druk komen te staan.

Dit betekent niet dat biobrandstoffen niets te bieden hebben, maar niet als ze uit voedingsgewassen komen. Alternatieven zijn er. Opnieuw Johan Albrecht: 'Ook de markt voor biobrandstoffen zal de komende tien jaar blijven groeien, vooral die van de tweede generatie. Die laatste puren brandstof uit stro, gras, populieren of houtafval, en brengen dus de voedselmarkt minder in gevaar.' Ook daar

zal men uiteindelijk echter omzichtig mee moeten omspringen. Populierenakkers zijn niet meteen natuurgebieden die uitblinken in biodiversiteit en natuurlijke rijkdom.

Biobrandstoffen zijn in ieder geval geen antwoord op de invloed van onze mobiliteit op milieu en natuur. Het is rommelen in de marge. Het echte antwoord, wat ons persoonsvervoer betreft, zal dicht in de buurt liggen van het afschaffen van de wagen en die vervangen door TTB (trein tram bus) en fiets. Tenminste zolang de luchtkastelen van brandstofcellen en waterstofverbranding geen realiteit worden.

De concrete realiteit van 'Gent: groene biohaven' zou een thema kunnen zijn van gedegen onderzoeksjournalistiek. Maar wie de algemene context ziet, stelt zich wel de vraag hoe groot de kans is dat die strategie van de Gentse haven meewerkt aan grootschalige ondervoeding ergens op onze planeet. 98% of 100%? Mens, milieu en natuur over de hele wereld, ook in ons eigen land, varen er niet wel bij. 

NB: recentelijk verschenen twee interessante werken met veel basiscijfermateriaal over opwarming, klimaat, natuur en mogelijke oplossingen. Die staan ter beschikking van het publiek in de bibliotheek van Natuurpunt. 'Hitte. Hoe voorkomen we dat de planeet verbrandt?' George Monbiot, 2006/2007 'De laatste generatie. Hoe de natuur wraak neemt voor het broeikas-effect' Fred Pearce, 2006/2007.