

Aan: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Van: De Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie (NBAA)
Betreft: Reactie internetconsultatie Concept Beleidsprogramma Klimaat

De Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie roept het kabinet en de Minister voor Klimaat & Energie op tot het sturen op holistisch verduurzaming van alle transportsectoren. Alhoewel de transportsectoren primair onder de verantwoordelijkheid van de minister en staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat vallen, vormt de reductie van broeikasgassen in deze sector een onmisbaar onderdeel van de klimaataanpak van Nederland. Vanuit dat opzicht delen wij graag enkele handvaten met het ministerie in reactie op het beleidsprogramma, ter versterking van de inspanningen tot CO₂-reductie.

1. Hogere percentages maximale bijmenging biodiesel

Het 2021-[rapport](#) van de Nederlandse Emissie Autoriteit laat weer zien dat circa de helft van alle reductie op emissies in transport (wegtransport en scheepvaart) van biodiesel vermaakt uit afvalstromen (FAME) komt. Dit kan echter nog veel beter door het verhogen van het aandeel biodiesel in het brandstoffenmengsel. Momenteel hanteert Nederland (slechts) maximaal 7% (B7) bijmenging voor biodiesel. Het bijmengen van hogere percentages, zoals B20 of B30, is eenvoudig en vereist geen andere infrastructuur of veiligheidsprocessen. Invoering van B20 alleen al kan de CO₂-besparing van deze sector *verdrievoudigen*:

- Het verhogen van de bijmenging van biodiesel zal helpen in het verduurzamen van de ‘moeilijk-te-verduurzamen’ transportsectoren, zoals zwaar wegtransport en scheepsvaart. Hier zal biodiesel uit afval nog langer hard nodig zijn omdat elektrificatie voor deze transportmodaliteiten nog niet genoeg schaalbaar zijn om de benodigde broeikasreductie te realiseren.
- De nieuwverkoop van personenauto’s en lichte bedrijfsvoertuigen met interne verbrandingsmotor stopt daarnaast waarschijnlijk per 2035. Echter, rijden deze voertuigen dan nog minimaal 15 jaar rond. Per 2030 zijn er naar schatting van de EC nog 6 miljoen voertuigen met verbrandingsmotor op de Nederlandse wegen die sterk verduurzaamd moeten worden. Het kabinet bevestigde dit zelf ook [in februari](#) jl., dat het merendeel van het wagenpark in 2030 en 2040 nog op een verbrandingsmotor zal rijden, waardoor de inzet van hernieuwbare brandstoffen zoals biodiesel cruciaal blijft.
- Biodiesel is de meest kosteneffectieve manier om fossiele brandstoffen in het zware wegtransport en de scheepsvaart te vervangen, wat ook leidt tot lagere kosten voor de consument. Tegelijkertijd zal de afbouw van onze afhankelijkheid van invoer van fossiele brandstof worden bevorderd door hogere bijmengpercentages aan biodiesel. Zeker in tijden van geopolitieke invloeden op de energiemarkt is dit een noodzakelijke stap om te overwegen.

2. Verbreden grondstoffenbasis

Verbreiding van de grondstoffenbasis voor onder anderen SAF (Sustainable Aviation Fuels) is belangrijk om nieuwe vormen van duurzame brandstof te ontwikkelen en in te zetten om de klimaatdoelstellingen te halen.

De NBAA is erkentelijk dat de Minister dit inzielt, maar mist in het beleidsprogramma nog een concrete uitwerking van hóé de Minister voor zich ziet om de grondstoffenbasis te verbreden. Dit is essentieel bij diverse beleidskeuzes die zijn gemaakt, zoals het invoeren van een bijmengverplichting in de luchtvaart. Wij zouden de Minister willen adviseren hier een concreet plan voor in de finale versie van het beleidsprogramma op te nemen.

3. Inzet van sub-mandaten om innovatie te stimuleren

Naast het verbreden van de grondstoffenbasis, zijn sub-mandaten een effectief middel om nieuwe, opschaalbare technologieën verder te ontwikkelen en stimuleren. Bij de invoering van een bijmengverlichting voor de luchtvaart (Fit for 55 pakket) met het beoogde doel van meer CO₂-reductie te realiseren is dit eveneens essentieel:

- Producenten van luchtvaartbrandstoffen zullen zonder de juiste stimulans namelijk voor de goedkoopste optie blijven kiezen (HEFA uit afvalvetten) waardoor er geen stimulans is voor innovatie. Dit trekt afvalgrondstoffen weg uit het (zware) wegtransport en de scheepvaart, waar zij de komende decennia dus nog hard nodig zijn en waar zij het meest effectief zijn op het gebied van CO₂-reductie.
- Meer veelbelovende oplossingen voor de luchtvaart zijn synthetische brandstoffen, waterstof, hernieuwbare methanol, Ethanol-to-Jet, stedelijk afval en cellulose. Een bijmengverplichting die geen specifiek onderscheid maakt in welke nieuwe technologieën of grondstoffen te stimuleren zal deze innovaties echter ook niet stimuleren. Wij pleiten er daarom voor bij de overheid om te bezien welke sub-mandaten er hier zo snel mogelijk voor kunnen worden ingezet.

Afsluitend

Graag denkt de NBAA actief mee over het holistisch verduurzamen van alle transportsectoren. Naast de hierboven beschreven kernpunten zijn wij altijd bereid mee te denken over bestaand of aankomend beleid. Schroom niet om contact op te nemen indien er nog vragen zijn.

Over de NBAA

De NBAA is een alliantie van vijf producenten van biodiesel uit afval met een productielocatie of vestiging in Nederland. De alliantie is nauw verbonden met Europese brancheverenigingen voor biobrandstoffen uit afvalstromen. De NBAA heeft als gezamenlijke missie de voordelen en kansen van deze duurzame biobrandstof onder de aandacht te brengen. Naast het delen van kennis en expertise, vertegenwoordigt de NBAA de belangen van de industrie om ervoor te zorgen dat biodiesel uit afval een eerlijke behandeling krijgt in wet- en regelgeving. Een eerlijk speelveld in en tussen de sectoren is hierbij van belang. De NBAA is een betrouwbare gesprekspartner die wil dat er weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt die de verduurzaming in Nederland ten goede komen.

Contact

Inhoudelijke vragen over dit document? Neem contact op met de NBAA:

M: info@biodieseluitafval.nl

I: www.biodieseluitafval.nl