

# Platformreactie Internetconsultatie Besluit energie vervoer

**6 januari 2021**

Het Platform Duurzame Biobrandstoffen wil om te beginnen de waardering uitspreken voor de ambitie die Nederland laat zien met de gestelde doelen in het voorgestelde Besluit energie vervoer voor de jaarverplichting 2022-2030.

Samen met de transitie naar meer elektrificatie van vervoer zet Nederland hiermee de sporen uit om de klimaatimpact van vervoer te verlagen. Ook de Europese Commissie volgt dezelfde lijn van stimuleren van elektrische aandrijflijnen en het opschalen van hernieuwbare brandstoffen om de sterk achterblijvende reductie van klimaatemissies in de vervoerssector aan te pakken.

De opmerkingen die het Platform plaatst bij het voorgenomen besluit zijn te begrijpen als een verdere aanmoediging om de jaarverplichting te versterken en verder in lijn te brengen met de klimaatopgave.

Het Platform doet de sterke aanbeveling om te sturen op verlagen van klimaatimpact in plaats van op de afgesproken doelen in het Nederlandse Klimaatakkoord. De afspraken gemaakt in het Klimaatakkoord in 2019 voor vervoer leiden tot onvoldoende reductie van broeikasgasemissies in vervoer om onder de eerder in het Energieakkoord afgesproken limiet van 25 miljoen ton maximale uitstoot CO<sub>2</sub>-emissies in 2030<sup>1</sup> uit te komen. Met de voorgestelde maatregelen in het Klimaatakkoord, en de voorgenomen doelen voor hernieuwbare energie in vervoer in dit besluit blijven de emissies ruim boven de 31 miljoen ton CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Om hogere klimaatreductie in de jaarverplichting 2022-2030 te bereiken stelt het Platform de volgende punten aan de orde:

## *Hogere doelen in jaarverplichting*

Verhoog de ambitie om de klimaatimpact in lijn te brengen met 'Parijs'. Dat betekent maximaal 25 miljoen ton CO<sub>2</sub>-emissie van vervoer in 2030. Het Platform heeft overigens in eerdere berekeningen aangegeven dat dit plafond zelfs verder omlaag moet in 2030. Eigenlijk is er een limiet op de inzet van fossiele brandstoffen op de markt hard nodig. Er zou hooguit nog maar 335 PJ aan fossiele energie aan de Nederlandse vervoersmarkt in 2030 geleverd mogen worden. Dan moet de rest van de energie vraag afkomstig zijn van hernieuwbare elektriciteit, hernieuwbare brandstoffen, verbeterde energie-efficiëntie en minder mobiliteit.

## *Stuur op well-to-wheel CO<sub>2</sub>-reductie*

Stuur op well-to-wheel CO<sub>2</sub>-reductie. Activeer hiervoor reeds vanaf 2022 de Broeikasgasreductie-eenheid, de BKE, opgenomen in de wet, om naast de HBE ook te kunnen sturen op hoge reductieprestaties.

## *Focus op fysiek terugdringen van fossiele CO<sub>2</sub>-emissies*

Richt u op fysiek terugdringen van fossiele CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het dubbeltellen van fysieke stromen halveert de te behalen CO<sub>2</sub>-emissiereductie. U houdt daar rekening mee door een hoger percentage in te stellen voor bepaalde categorieën biobrandstoffen.

---

<sup>1</sup> Het Energieakkoord en Klimaatakkoord spreken overigens over Tank to Wheel CO<sub>2</sub>-emissies. Het Platform benadrukt de noodzaak om de CO<sub>2</sub>-emissies in de gehele keten terug te dringen.

Dat leidt mogelijke tot verwarring want er ontstaan twee werkelijkheden: een papieren werkelijkheid van 27,1% volume, maar met een CO<sub>2</sub>-emissiereductie van het volgens uw berekeningen 13,3% fysiek volume. Daarmee groeit het fysieke volume over de komende periode van 8% fysiek volume in 2020 naar circa 13,3% in 2030. Zo gesteld is dat weinig ambitie gezien de klimaatopgave.

### *Innovatieprogramma aanjagen productiecapaciteit RFNBO's en geavanceerde biobrandstoffen*

De categorie "overig" is in het voorgestelde besluit in omvang vergelijkbaar met het voorgestelde volume van de categorie Annex IX A. Volgens de berekeningen door RVO, die u heeft gedeeld met het Platform, houdt u rekening met volume aan dubbeltellende brandstoffen in deze categorie. Dat betekent dubbeltellende brandstoffen zoals RFNBO's, of meer volume aan geavanceerde biobrandstoffen. Het Platform nodigt het ministerie uit om over deze benodigde volumes met de markt in gesprek te gaan voor het ontwikkelen van een sterk stimulerend innovatieprogramma om de productiecapaciteit voor deze volumes aan te jagen.

### *Heroverweeg de ondersteuning elektriciteit binnen de jaarverplichting.*

Voor de transitie naar elektrische aandrijflijnen zet u andere beleidsinstrumenten in die met name gericht zijn op het vergroten van het aantal voertuigen in de markt. Het Besluit energie vervoer gaat over het vergoeden van de vloeibare en gasvormige brandstoffen. Dat zijn de referentiebrandstoffen. De opgave van het vergroenen van de elektriciteit ligt buiten de transportsector, namelijk in de elektriciteitssector. Door de TTW-berekening worden de emissies van elektriciteit voor vervoer op nul gesteld ongeacht de kleur, dus ongeacht of dit fossiele of hernieuwbare elektriciteit betreft. Een HBE voor elektriciteit levert geen toegevoegde CO<sub>2</sub>-emissiereductie voor de samenleving op. Er wordt geen tegenprestatie geleverd voor het verwaarden van een HBE voor elektriciteit. Die prestatie is immers al toegerekend aan de elektriciteitssector. Die hoeft niet nogmaals beloond te worden met een HBE. Het kunnen creëren van HBE's voor elektriciteit voor vervoer verkleint het volume aan hernieuwbare brandstoffen. U laat daarmee CO<sub>2</sub>-emissiereductie liggen.

### *1% punt hoger percentage voor HBE-C*

Platform adviseert om een 1% punt hoger percentage in te stellen voor HBE-C conform artikel 26.1 van de REDII. Dit moet uitsluitend gelden voor conventionele biobrandstoffen die geen ILUC-risico kennen. Dit betreft in Nederland ethanol die ingezet wordt voor E10. In het licht van de steun die het SER-rapport 'Biomassa in Balans' uitspreekt voor meervoudige verwaarding van biograndstoffen is de inzet van ethanol passend. De eiwitten van biomassa productie vinden toepassingen in diervoeder, van het daarvoor niet benodigde suikerdeel wordt ethanol gemaakt. De daarbij vrijkomende biogene CO<sub>2</sub> vervangt gebruik van aardgas in kassen.

### *Definitie hernieuwbare brandstoffen*

Tot slot grijpt het Platform de gelegenheid van deze internetconsultatie over het besluit aan om nogmaals de foutieve definitie van hernieuwbare brandstoffen zoals opgenomen in het wetsvoorstel onder de aandacht te brengen. De reden dat we dit punt meenemen in deze internetconsultatie over het besluit is het uitblijven van beantwoording op dit punt in de internetconsultatie over de wijziging van de wet

De Nederlandse wetstekst volgt niet de definitie 'hernieuwbare brandstoffen' zoals opgenomen in de Europese richtlijn hernieuwbare energie, RED2. Het Platform Duurzame Biobrandstoffen vindt dat die wel in lijn gebracht moet worden. Het onderscheid dat het Nederlandse wetsvoorstel maakt tussen hernieuwbare brandstoffen enerzijds en duurzame biobrandstoffen anderzijds draagt bij aan investeringsonzekerheid.

Het Platform dringt erop aan om de definities van 'biobrandstof' en 'hernieuwbare brandstof' aan te passen en in lijn te brengen met Richtlijn 2018/2001. De term 'hernieuwbare brandstoffen' is de overkoepelende categorie, waaronder twee categorieën te onderscheiden zijn: hernieuwbare brandstoffen van biologische oorsprong, zijnde biobrandstoffen, en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zijnde brandstoffen gemaakt van hernieuwbare elektriciteit. In het huidige voorstel worden hernieuwbare brandstoffen uitsluitend gedefinieerd als hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong. Dit is onvolledig.