

**Aan:** Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
**Van:** De Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie (NBAA)  
**Betreft:** Reactie internetconsultatie Wijziging Regeling Energie Vervoer kalenderjaren 2022-2030

---

De NBAA juicht het toe dat de Nederlandse regering met deze verordening haar ambities voor een duurzame transportsector nastreeft. Eerder dit jaar oarmden wij als sector de ambities van het nieuwe kabinet om de emissies in de mobiliteitssector fors terug te dringen. Met name het streven naar het bijmengen van duurzame biobrandstoffen, het verder decarboniseren van vliegtuigbrandstoffen en het vergroenen van de scheepvaart juichten wij toe. Wij achten het ook van belang dat het gelijke speelveld met betrekking tot het gebruik van grondstoffen niet wordt verstoord. De komende transitie is groot, maar het zou jammer zijn als de snelle push van hoge ambities ervoor zorgt dat oplossingen die vandaag kunnen worden ingezet, zoals biodiesel, over het hoofd worden gezien.

Hierom gaan wij graag in op de volgende vijf punten: 1) wijziging van de maritiem multiplier, 2) wijziging van de andere vermenigvuldigingsfactoren, 3) onderscheid tussen FAME en HVO-mengsels, 4) grondstoffen van bijlage IX, en 5) mogelijkheden tot hogere mengsels biodiesel.

#### 1. *Wijziging van de maritieme multiplier*

Wij hebben er kennis van genomen dat het ministerie een wijziging overweegt van de maritieme multiplier van 0,8 (*zie artikel 11, zesde lid, van de Regeling Energie Vervoer*). Het ministerie stelt dat, ondanks eerdere maatregelen, de gegevens van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) dit jaar een stijging laten zien van het aantal hernieuwbare energie-eenheden (HBE's) uit de zeevaart, wat volgens hen ten koste gaat van innovatie en bijmenging van (hoogwaardige) biobrandstoffen in het wegvervoer. Zowel in de zeevaart als in het wegvervoer vindt innovatie plaats door het toenemende gebruik van grondstoffen die moeilijker te verwerken zijn, hetgeen wordt ondersteund door de HBE-prijs. Het naar beneden bijstellen van de multiplier voor de zeevaart (dus lager dan 0,8) is een van de maatregelen die het ministerie overweegt om een evenwichtige prestatie in het wegvervoer en de zeevaart te sturen en de ketenemissiereductiedoelstelling voor 2023 volgens de richtlijn brandstofkwaliteit te halen, wat innovatie in andere modaliteiten ondersteunt.

Als biodieselproducenten zien wij onze biobrandstof zowel in de zeevaart als in het wegvervoer gebruikt worden. Nederland kan trots zijn op haar pioniersstatus door het gebruik van biobrandstoffen in verschillende transportsectoren te bevorderen. **Wij steunen het ministerie dat het gebruik van biobrandstoffen in de zeevaart niet ten koste mag gaan van innovatie in biobrandstoffen voor het wegvervoer. De NBAA ziet dat momenteel de HBE-prijs wordt uitgehold door de grote hoeveelheid HBE die ontstaat in de maritieme sector, waardoor biodieselproducenten geen hoogwaardige en duurzame eindproducten meer kunnen produceren. De toepassing van een multiplier moet gericht zijn op een geleidelijk toenemend fysiek gebruik van duurzame biobrandstoffen in de afzonderlijke vervoerssegmenten. Daarbij mag dit decarbonisatie en innovaties niet in de weg staan.**

De huidige multiplier van 0,8 voor de scheepvaart was nodig om grote stappen te zetten in het decarboniseren en de drang tot innovatie te behouden. **De NBAA is voorstander van decarbonisatie van de scheepvaart door het gebruik van biobrandstoffen. Gezien de bovengenoemde argumenten ziet de NBAA een verschuiving van de multiplier van 0,8 naar een range tussen 0,5 en 0,7 als iets aanvaardbaars, om de innovatie in biobrandstoffen voort te zetten. Onder voorbehoud van eventuele wijzigingen van de grondstoffen tussen bijlage 9a en 9b.**

## 2. Wijziging van de andere vermenigvuldigingsfactoren

Tegelijkertijd lezen wij dat een vermindering met 20% wordt overwogen van de multiplicators voor boekingen voor vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstoffen (van 2,5 naar 2,0), elektriciteit (van 4,0 naar 3,2) en biobrandstoffen uit grondstoffen als bedoeld in bijlage IX, delen A en B, van de richtlijn hernieuwbare energie (van 2,0 naar 1,6), met als doel de inzet van hernieuwbare energiedragers in de mobiliteit te vergroten.

**De NBAA wil benadrukken dat eventuele wijzigingen geen negatieve gevolgen mogen hebben voor specifieke opties voor het decarboniseren van de economie - zoals biodiesel - binnen sectoren (d.w.z. bijlage 9a vs. 9b). De (kosten)effectiviteit van de verduurzamingsopties moet leidend zijn bij eventuele wijzigingen.**

**De NBAA steunt de redenering en logica achter de voorgestelde vermindering met 20% om meer fysiek volume voor biodiesel te bevorderen, maar merkt op dat het wijzigen van multipliers slechts een kortetermijnoplossing is. Bovendien denkt de NBAA dat een aanvullende manier om een toename van de volumes te bereiken is door het Energiebesluit Vervoer te wijzigen en hogere percentages voor de jaarlijkse verplichting op te nemen.**

## 3. Onderscheid tussen FAME- en HVO-mengsels

Voor leveringen met zuivere of hoge mengsels FAME geldt een hogere bewijslast. De NBAA leest dat er een vereenvoudigde werkwijze komt voor HVO, terwijl leveringen met hogere FAME-mengsels een hogere administratieve last zullen hebben. **De NBAA roept het ministerie op te zorgen voor technologische neutraliteit, zodat producenten niet met verschillende lasten worden geconfronteerd. Daarnaast moet de versoepeling van de inschrijvingen voor hernieuwbare brandstoffen breder zijn dan alleen EN 15940 biobrandstoffen. Ook versoepeling van de boekingen van bijvoorbeeld (bio-)methanol of andere biobrandstoffen met een hoog gehalte moet worden overwogen.**

## 4. Grondstoffen van bijlage IX, delen a tot en met b

De in bijlage IX, deel a (geavanceerde) en deel b (afval-vetstoffen) genoemde grondstoffen worden gestimuleerd met het oog op de vervoersdoelstelling van RED II. De stimulering gebeurt voor de grondstoffen van deel a anders dan voor de grondstoffen van deel b, op basis van specificaties en chemische structuur. De grondstoffen hebben hun kwalificaties verkregen door hun effectiviteit bij het koolstofvrij maken. **De NBAA benadrukt daarom dat de grondstofkwalificaties onder RED II (zowel 9a als 9b) van kracht moeten blijven. Het overhevelen van grondstoffen van bijlage 9a naar 9b verstoort de decarbonisatie-inspanningen en stimuleert op oneerlijke wijze grondstoffen die niet worden overgeheveld. Dit zou nadelig zijn voor grondstoffen die grote verbeteringen hebben laten zien. Als het ministerie overweegt grondstoffen van bijlage 9a naar 9b over te hevelen, beveelt de NBAA aan deze wijziging alleen toe te staan voor de opt-in.**

## 5. Hogere mengsels biodiesel realiseren

**De NBAA stelt niet alleen voor om de volumes te verhogen, maar ook om te profiteren van hogere bijmenging aan biodiesel: B10 voor personenwegvervoer en B20 of hoger (B30) voor zware wegvoertuigen/vloten. Lees hieronder hoe wij dit zien gebeuren in 2023:**

- Invoering van Taskforce B10 - hogere mengsels

Biodiesel, gemaakt van afgewerkt frituurvet (UCO), stoot slechts 11% CO<sub>2</sub> uit in vergelijking met gewone diesel en levert dus een belangrijke bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-reductie die door het gebruik van biobrandstof wordt bereikt. In Nederland wordt meer dan 80% van de biobrandstoffen gemaakt uit afval. Meer dan 60% van de aan de Nederlandse transportsector geleverde biobrandstof is gemaakt van UCO. Nederland loopt hiermee voorop in Europa.

Echter, andere landen in Europa – zoals Portugal, Frankrijk, Slowakije en België - gaan verder met B10-mengsels, terwijl Nederland vasthoudt aan B7-mengsels, waardoor Nederland deze effectieve verduurzamingsoptie niet optimaliseert en zijn koploperspositie dreigt te verliezen. Dit gebeurt terwijl voertuigmotoren dit hogere mengsel aankunnen, er Europese wetgeving is die dit toestaat (Fuel Quality Directive) en er een precedent is geschapen door andere landen. Een invoering van B10 op zich zou daarnaast het vermogen van hernieuwbare energiebronnen om Russische diesel te vervangen met 40% vergroten.

Het is hierin van belang om in acht te nemen dat de norm EN 16734 B10 definieert. Deze norm kan in principe direct in elke EU-lidstaat worden toegepast. Het misverstand wat er nu ligt is dat het algemeen aangenomen is dat EN 590 (B7) de EU-norm is, maar o.a. België en Frankrijk hebben in de praktijk bewezen dat er geen wettelijke of technische belemmering is om B10, (d.m.v. EN 16734) op tankstations in te voeren.

**De NBAA roept daarom het ministerie op om in 2023 een Taskforce B10 te starten met de industrie, zowel brandstofproducenten als autofabrikanten, om een uitrol op korte termijn te bespreken en dichterbij te brengen.**

- Stimuleren van B20 en hoger voor zwaar wegvervoer

Zwaar wegvervoer wordt beschouwd als een van de moeilijkst te verduurzamen sectoren. Omdat de elektrificatie van deze sector niet alleen moeilijk is maar ook trager verloopt dan gewenst, moet de rol van biobrandstoffen in die decarbonisatie worden geoptimaliseerd. Ook voor deze sector moeten hogere percentages biodieselbijmenging actief worden aangemoedigd als een van de meest kosteneffectieve oplossingen om sneller koolstofvrij te worden. Een B20-mengsel voor bedrijfswagenparken zou de broeikasgasreductie van HDV's verdrievoudigen.

Naast EV en waterstof moeten alle oplossingen in overweging worden genomen om de doelstellingen tegen 2030 te bereiken. **De NBAA roept het ministerie op om in 2023 in gesprek te gaan met brandstofproducenten en vlooteigenaren van zwaar wegvervoer om barrières voor hogere bijmengpercentages, zoals voertuiggaranties, aan te pakken en fiscale prikkels te overwegen om hen aan boord te krijgen voor bijmengpercentages van B20 en hoger.**

#### ***Over de Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie***

De NBAA is een alliantie van vijf producenten van biodiesel op basis van afval met een productielocatie of -faciliteit in Nederland. De NBAA heeft een gezamenlijke missie om de voordelen en mogelijkheden van deze duurzame biobrandstof onder de aandacht te brengen.

Biodiesel gebruikt anders vervuilende afvalstromen zoals afgewerkt frituurvet ter vervanging van fossiele brandstoffen. De hoge mate van emissiereductie van biodiesel draagt sterk bij aan de duurzaamheid van het vervoer - als aanvulling op andere middelen zoals elektrificatie en waterstof. De NBAA ziet dan ook een essentiële rol voor deze kosteneffectieve duurzame biobrandstof in de komende jaren.

De alliantie werkt nauw samen met Europese brancheorganisaties voor biodiesel op basis van afval.