

Position paper MVO & NVDB m.b.t. separate mandaten voor wegvervoer, luchtvaart- en scheepvaart
10 juni 2020

MVO en NVDB, de vertegenwoordigende organisaties van bedrijven in de Nederlandse biodiesel keten, roepen op tot stimuleringsmaatregelen om het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in het wegvervoer, de luchtvaart- en scheepvaart te verhogen. Het stimuleringsbeleid moet op de lange termijn zekerheid bieden voor de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de lucht- en scheepvaart en tegelijk moet worden ingezet op het geleidelijk toenemende gebruik van hernieuwbare brandstoffen in het wegvervoer.

Wij stellen hiertoe een geïntegreerde aanpak voor, die:

1. een langdurig verhoogde inzet van hernieuwbare brandstoffen door alle individuele transportmiddelen borgt;
2. voorziet in competitieve criteria die investeringen in nieuwe en bestaande hernieuwbare brandstoffen aantrekt en die verbreding van de duurzame grondstoffenbasis voor hernieuwbare brandstoffen voor alle transportmiddelen stimuleert;
3. vrije, eerlijke en open handel mogelijk maakt en de bestaande en toekomstige investeringen in hernieuwbare brandstoffen voor alle transportmiddelen beschermt.

1. Afzonderlijke mandaten borgen toenemende inzet van hernieuwbare brandstoffen in individuele transportsectoren

Momenteel is het gebruik van hernieuwbare biobrandstoffen de belangrijkste bron voor verduurzaming van het wegvervoer en zorgde in 2019 voor een CO₂-reductie van 2,5Mton.¹ Het Klimaatakkoord bevat voor 2030 een doelstelling om 65 PJ hernieuwbare brandstoffen te bereiken, verdeeld over het wegvervoer (60 PJ) en de binnenvaart (5 PJ) en te realiseren door middel van een mandaat voor brandstofleveranciers. Het Klimaatakkoord streeft naar een kosteneffectieve aanpak om CO₂-uitstoot te verminderen en meer specifiek is afgesproken te sturen op een lage CO₂-uitstoot (van 'well-to-wheel') van hernieuwbare brandstoffen. Binnen het wegvervoer wordt maximale steun gegeven aan invoering van nieuwe alternatieve technologieën, zoals elektrische voertuigen. Echter, het wegvervoer, in het bijzonder het zwaar vrachtverkeer, zal voorlopig afhankelijk blijven van huidige sporen voor hernieuwbare brandstoffen om de afspraken uit het Klimaatakkoord te realiseren.

De inzet van hernieuwbare brandstoffen door de luchtvaart- en scheepvaartsector staat nog aan het begin, maar de productie op commerciële schaal ontwikkelt zich snel. Als onderdeel van het 'Ontwerpakoord duurzame luchtvaart' is afgesproken om in 2030 14% duurzame vliegtuigbrandstoffen in Nederland in te zetten en in 2050 de volledige vraag naar fossiele kerosine te vervangen door duurzame alternatieven.² Om deze doelstellingen te realiseren, zet de Nederlandse regering in op een aparte bijmengverplichting voor de luchtvaartsector, bij voorkeur op EU-niveau, en waarbij wordt gestreefd naar invoering per 2023.³ Voor de (zee)scheepvaartsector zijn er nog geen duidelijke doelen of beleidsinstrumenten, maar binnen IMO lopen er discussies om tegen 2050 50% CO₂-reductie te bereiken. Het belang van de inzet van biobrandstoffen om de scheepvaartsector te verduurzamen staat echter buiten kijf. Aangezien de internationale lucht- en scheepvaartsector op grote schaal brandstoffen gebruiken en beperkte alternatieven beschikbaar zijn, moet het verbruik van duurzame biobrandstoffen in deze internationale sectoren aanzienlijk

¹ [Biobrandstof zorgt voor grote daling CO₂-uitstoot](#), NEa, april 2020.

² [Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart](#), maart 2019.

³ [Kamerbrief ontwikkelingen duurzame brandstoffen luchtvaart](#), ministerie I&W, maart 2020.

toenemen om de lange termijndoelstellingen te behalen.

→ Verduurzaming van de mobiliteitssector vraagt om een verhoging van de productie van duurzame biobrandstoffen voor het wegvervoer, luchtvaart en scheepvaart. Nieuwe investeringen zullen alleen worden aangetrokken door beleid dat op lange termijn zekerheid verschaft over de toenemende inzet van duurzame biobrandstoffen en dat bestaande en toekomstige investeringen in hernieuwbare brandstofsporten voor alle transportmiddelen beschermt. Mandaten ('bijmengverplichtingen') hebben aangetoond een betrouwbaar en effectief instrument te zijn om de toenemende inzet van duurzame biobrandstoffen zeker te stellen. Mandaten gaan gepaard met strikte duurzaamheidscriteria, die al sinds lange tijd van kracht zijn, en zijn aangescherpt op grond van de herziene Richtlijn hernieuwbare energie ('RED2'). Bovendien is het gevolg van aparte mandaten per transportsector dat de afzonderlijke sectoren verantwoordelijk zijn voor hun eigen verduurzaming en de daarmee gepaard gaande kosten dragen. Daarom roepen wij op tot de invoering van afzonderlijke mandaten voor het wegvervoer, de luchtvaart en de (zee)scheepvaart.

2. Competitieve criteria om investeringen aan te trekken en de grondstoffenbasis te verbreden

Biobrandstoffen worden geproduceerd uit een grote verscheidenheid aan duurzaam geproduceerde grondstoffen, die kunnen worden omgezet in duurzame biobrandstoffen en andere duurzame producten. Aanvankelijk werden duurzame biobrandstoffen geproduceerd uit de hoofdproducten van gewassen, maar in de loop der jaren worden steeds meer afvalstoffen, residuen en andere materialen gebruikt. Ruim 80% van de biobrandstoffen die in 2019 in Nederland werd ingezet, bestond uit afvalstoffen.⁴ De overige biobrandstoffen worden geproduceerd uit duurzame materialen op basis van gewassen, met een laag risico op indirecte veranderingen in het landgebruik (ILUC). Om te kunnen voldoen aan de toenemende vraag naar duurzame grondstoffen als gevolg van de oplopende mandaten voor het wegvervoer, de luchtvaart en de scheepvaart, moet het potentieel van duurzaam beschikbare biomassa worden benut. De uitbreiding van de grondstoffenbasis is van essentieel belang en deze conclusie kan ook worden getrokken op grond van het recente rapport 'Beschikbaarheid en toepassingsmogelijkheden van duurzame biomassa' dat is opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).⁵ Het mobiliseren van bestaande afvalstoffen en residuen, zoals gebruikt frituurvet en dierlijke vetten, biedt nog veel potentieel, maar ook de inzet van nieuwe afval- en residumaterialen wordt door de biobrandstoffenketen verkend. Daarnaast bieden landbouwgewassen met een laag risico op indirecte veranderingen in het landgebruik nog veel potentieel. PBL benadrukt ook de mogelijkheden voor de teelt van biomassa op marginale, gedegradeerde en verlaten landbouwgrond, zowel wereldwijd als binnen de EU. De teelt van duurzame gewassen met een laag risico op indirecte veranderingen in het landgebruik draagt bovendien bij aan het vergroten van de beschikbaarheid van duurzame eiwitten voor de productie van voedsel en veevoer, verbetert de bodemkwaliteit en voorziet boeren van een inkomen.

→ MVO en NVDB zijn van mening dat de uitbreiding van de grondstoffenbasis gebaseerd moet zijn op competitieve criteria op basis waarvan het potentieel van huidige en nieuwe duurzame grondstoffen wordt benut. Dergelijke criteria moeten niet (uitsluitend) worden gebaseerd op willekeurige grondstoffenlijsten (Bijlage IX van de RED2). Concurrerende criteria moeten de inzet bevorderen van bestaande grondstoffen en nieuwe grondstoffen, zoals afvalstoffen en residuen, die voldoen aan de definities in de RED2. Met de in RED2 overeengekomen aanpak om de risico's in verband met indirecte veranderingen in het landgebruik te adresseren, is er geen reden om

⁴ [Biobrandstof zorgt voor grote daling CO2-uitstoot](#), NEa, april 2020.

⁵ [Beschikbaarheid en toepassingsmogelijkheden van duurzame biomassa](#), PBL, mei 2020.

het gebruik van biobrandstoffen die zijn geproduceerd uit voedsel- en voedergewassen te beperken tot het consumptieniveau van 2020. Om het potentieel van deze duurzame materialen te ontsluiten moet de limiet op het gebruik van deze grondstoffen tenminste worden herzien naar 4% en biobrandstoffen geproduceerd uit gewassen afkomstig van marginale, gedegradeerde en verlaten landbouwgronden zouden van deze limiet moeten worden uitgezonderd.

3. Vrije, eerlijke en open handel moet worden gewaarborgd en gedane investeringen moeten worden beschermd

In de afgelopen periode is een grootschalige internationale waardeketen opgebouwd voor de productie en inzet van duurzame biobrandstoffen in het wegvervoer. Deze dient zich verder te ontwikkelen en er worden nieuwe technologieën en waardeketens ontwikkeld om te voldoen aan de groeiende vraag in andere transportsectoren en in de chemie- en materialensector. Binnen deze gereguleerde markten moet een vrije, eerlijke en open handel worden gegarandeerd. Een integrale aanpak en monitoring zijn nodig teneinde de nationale en internationale klimaatafspraken na te komen, onbedoelde oneerlijke effecten te voorkomen en om toegang te verkrijgen tot een duurzaam grondstoffenbasis voor bestaande en nieuwe conversieroutes voor hernieuwbare brandstoffen voor het wegvervoer, de luchtvaart en de scheepvaart, evenals conversieroutes ten behoeve van andere sectoren. Bij het ontwerpen van een integraal stimuleringsbeleid moet de Nederlandse overheid een geleidelijke toenemende inzet van duurzame biobrandstoffen binnen alle individuele transportmiddelen borgen en toegang tot de duurzame grondstoffenbasis verzekeren. Daarbij moet de acceptatie van nieuwe afval- en residustromen worden bevorderd, zoals naar voren is gebracht in interviews in het kader van een recente studie van E4tech die in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is uitgevoerd.⁶ Binnen deze integrale aanpak moet ook oog zijn voor het risico op verstoringen waardoor bestaande producenten van duurzame biobrandstoffen worden weggeconcurrerd, zoals uiteengezet in een andere studie van E4tech die is uitgevoerd in opdracht van EWABA.⁷ Verder worden op grond van de RED2 de limieten op het gebruik van specifieke materialen (te weten: voedsel- en voedergewassen en materialen opgenomen in Bijlage IX B) uitgedrukt als aandeel van het energieverbruik in het weg- en spoorvervoer. Het opleggen van deze limieten in nationale beleidsinstrumenten aan alle transportmiddelen, incl. lucht- en scheepvaart, ondermijnt zowel bestaande investeringen als nieuwe investeringen, met name in die landen met een relatief hoog brandstofverbruik door lucht- en scheepvaart.

- ➔ Vrije, eerlijke en open handel en de bescherming van bestaande en toekomstige investeringen in trajecten voor hernieuwbare brandstoffen moeten worden gewaarborgd binnen een geïntegreerde aanpak op basis van afzonderlijke mandaten voor wegvervoer, luchtvaart en scheepvaart. Onbedoelde marktverstoringen als gevolg van de beleidsinstrumenten moeten worden voorkomen en de toegang tot een duurzame grondstoffenbasis moet zijn geborgd voor bestaande en nieuwe sporen voor hernieuwbare brandstoffen. Het is het niet gerechtvaardigd om de grondstoffenlimieten toe te passen op leveringen aan de lucht- en (zee)scheepvaart, gelet op het internationale karakter van deze sectoren en omdat de limieten worden berekend over het (nationale) energieverbruik door het wegvervoer.

⁶ [Study on the potential effectiveness of a renewable energy obligation for aviation in the Netherlands](#), E4tech, december 2019

⁷ Analysis of aviation fuel demand on waste fats and oils market, E4tech, juli 2019.