

Staatssecretaris S. van Veldhoven – van der Meer
Minister E. Wiebes,

Betreft:

26-08-2020

Reactie Platform Duurzame Biobrandstoffen op advies van de Sociaal Economische Raad (SER) 'Biomassa in balans' en beleidsontwikkelingen in hernieuwbare energie voor vervoer

Geachte mevrouw Van Veldhoven en heer Wiebes,

Met deze brief wil het Platform u erop wijzen, in reactie op het SER-advies, dat afbouw inzet biomassa in licht wegvervoer niet in overeenstemming is met Europese en Nederlandse beleidsdoelen¹. Dit zou conflicteren met de afspraken in het Klimaatakkoord waarin juist gewerkt wordt aan de opbouw van geavanceerde biobrandstofopties voor inzet in de Nederlandse en Europese transportmarkt. Afbouw brengt de economische ontwikkeling van een noodzakelijk aanvulling op de elektrificatie van de mobiliteit in Nederland in gevaar.

De ontwikkeling en opschaling van biograndstofketens voor licht-wegverkeer, zwaar-transport en inzet in chemie zijn met elkaar verbonden en versterken elkaar. Daarom pleit het Platform voor stimulerend, missiegericht beleid voor de post-fossiele economie met een passend instrumentarium dat oog heeft voor de synergie tussen de verschillende biobased sectoren². Met een integrale benadering gaan innovaties eerder renderen.

Het resterende 'carbon budget' om onder de 1,5 of 2°C temperatuurstijging te blijven, noopt tot snellere CO₂-emissiereductie voor de klimaatopgave, ook al in de komende jaren.³ Klimaatneutraliteit pas bereiken in 2050 is te laat. De klimaatopgave vereist daarom snelle oplossingen die nu en op korte termijn op schaal bijdragen aan substantiële CO₂-emissiereductie⁴. In dat licht blijft het opmerkelijk dat het Nederlandse Klimaatakkoord (2019) het aandeel hernieuwbare brandstoffen in transport heeft gelimiteerd, in plaats van een limiet op gebruik van fossiele brandstoffen in te stellen. Het Platform pleit ervoor om de reductiedoelen voor vervoer te verhogen en daarmee meer in lijn te brengen met de reductiedoelen afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs⁵.

Het Platform heeft in kaart gebracht dat de sector, binnen de bestaande brandstofsamenstellingen en voertuignormen, in plaats van de afgesproken 65 PJ hernieuwbare brandstoffen⁶ in het Klimaatakkoord, circa 152 PJ kan leveren. Inzet van deze hoeveelheid leidt tot een vermeden emissieuitstoot van circa 11,4 miljoen ton CO₂ in vervoer in 2030⁷.

¹ SER (2020) Biomassa in Balans. Figuur 4 schaaft toepassing biograndstoffen in lichtwegverkeer onder afbouw, p. 23. Let wel de Raad voorziet een geleidelijke afbouw "aangezien verbrandingsmotoren vooralsnog de vloot domineren", op p.62. De Raad merkt ook op "dat voor wegtransport [...] Europese eisen voor hernieuwbare energie leidend zijn" en wijst op "hetgeen in het Klimaatakkoord is afgesproken over bijmenging", p.81.

² Zie ook de gezamenlijke reactie van partijen in de biobased sector op het SER-advies 'Biomassa in Balans': <https://platformduurzamebiobrandstoffen.nl/reactie-ser-advies-biomassa-in-balans/>

³ Zie ook IPCC (2018) "Special report: Global Warming 1.5°C", Chapter 2, pag.95: IPCC wijst specifiek op de noodzaak om in de eerst volgende jaren, naar 2030 toe, al de CO₂-uitstoot sterker te verminderen dan in de nationale plannen (NDCs) voor 2030 is opgenomen. <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/chapter-2/>

⁴ Anderson e.a. (mei 2020) "[A factor of two: how the mitigation plans of 'climate progressive' nations fall far short of Paris compliant pathways](#)", gepubliceerd online in Climate Policy

⁵ Zie platformnotitie over limiet op fossiel: <https://platformduurzamebiobrandstoffen.nl/infotheek-item/2030-klimaatdoelen-voor-mobiliteit-vereisen-een-plafond-voor-gebruik-van-fossiele-brandstoffen/>

⁶ De genoemde 65 PJ in 2030 is de resultante van 1) de in het klimaatakkoord opgenomen aantal van 27 PJ extra hernieuwbare brandstoffen in wegverkeer, 2) 5 PJ biobrandstoffen inzet in binnenvaart en 3) 33 PJ opgenomen in de NEV2017 als hoeveelheid biobrandstoffen in transport (KEV2019 spreekt over 34 PJ).

⁷ Dit betreft de nationaal toerekenbare CO₂-emissiereductie op basis van TTW-berekening. Hiernaast is er ook nog 2,5-3 Mton emissiereductie van 10,9 PJ inzet hernieuwbare elektriciteit met de daarbij vermeden emissie-

Opschalen van geavanceerde biobrandstoffen zoals op basis van lignocellulose of biogas biedt kansen op aanzienlijke uitbreiding van de grondstoffenbasis voor biobrandstoffen naast de bestaande routes zoals die op basis van rest- en afvalstromen (denk aan afgewerkte vetten). Geavanceerde biobrandstoffen creëren zelfs mogelijkheden voor negatieve emissies⁸.

Hieronder licht het Platform de investeringsstrategie toe en doen we aanbevelingen voor het verder verduurzamen en transparant maken van de biogroundstoffenketens.

Investeringsstrategie

Het Platform Duurzame Biobrandstoffen, PDB, werkt met andere partijen in de biobased sector aan een investeringsstrategie die veel voordeel oplevert voor Nederland. Met inzet van duurzame biobrandstoffen in wegvervoer, waarvoor reeds verplichte doelen zijn afgesproken, bouwen industriële spelers duurzame biogroundstoffenketens en innovatieve bioraffinage- en conversietechnologieën op. Die zijn ook noodzakelijk voor die sectoren die nu nog geen verplichting kennen - omdat ze in een ingewikkeld internationaal concurrentieveld opereren zoals chemie, zeevaart of er binnenkort een krijgen, zoals luchtvaart⁹. Naarmate het wegvervoer steeds verder elektrificeert, verschuift het volume van biobrandstoffen naar inzet in de andere sectoren.

Nederland, met een chemiesector die qua bedrijven en kennisinfrastructuur tot de internationale top behoort, kan met het ontwikkelen van toekomstperspectieven voor biobased producten, alternatieve petrochemie en het vervangen van fossiele grondstoffen zowel bijdragen aan oplossingen voor ecologische vraagstukken als de eigen economie dienen¹⁰.

Het is van belang dat Nederland voor de mainportfunctie ook in de toekomst een sterke concurrentiepositie in internationale bunkering van brandstoffen behoudt. Sterker nog, er is een urgentie om te kijken hoe de Nederlandse internationale zeevaartsector kan voldoen aan de doelen voor CO₂-emissiereductie die de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) reeds voor 2030 stelt, naast het absolute reductiedoel voor 2050¹¹.

Cruciaal daarvoor is het verkennen en ontwikkelen van duurzame biogroundstofwaardeketens, naast de reeds bestaande biobrandstoffenketens¹². De innovatieopgave is om ketens te ontwikkelen die bijdragen aan maatschappelijke opgaven als kringlooplandbouw, de Sustainable Development Goals (SDG's), sociale ontwikkelingsdoelen, klimaatdoelen, denk ook aan mogelijkheden voor negatieve emissies.

Opbouw van duurzame biogroundstof(verwerkings)ketens vraagt om stabiel beleid en investeringsvertrouwen en verbeteren van transparantie in de ketens, tot en met de eindgebruiker. Dat maakt het mogelijk om ketens op te bouwen en met schaalvergroting substantiële CO₂-emissiereductie en kostenverlaging te bereiken. Bovengenoemde internationale sectoren zijn immers erg kosten-sensitief en worden getypeerd door zeer dunne marges.

Zorg daarom voor langdurige investeringszekerheid. De opbouw van voldoende bioraffinagecapaciteit komt bijvoorbeeld in het gedrang door het advies van de SER om inzet

uitstoot door de efficiëntie van de elektrische optie op basis van 2 miljoen elektrische voertuigen in 2030. Navigant (2020), '[Renewable Fuels for Dutch Transport towards 2030](#)'.

⁸ [Field ea \(PNAS\) 2020](#) laten zien dat met steeds verdere verbetering in teelt en conversie van energiegewassen zoals snelgroeiende grassen 4 tot zelfs 15 keer meer koolstof vastgelegd kan worden dan met herstel van bos of grasland. Verder laten [Jackson \(2020\) ea in Environmental Research Letters](#) zien hoe wereldwijd de methaanemissies blijven stijgen, wat betekent dat methaanverwerking van mest, en afvalstromen naar groengas een belangrijke bijdrage levert aan het vermijden van de uitstoot van dit zeer krachtige broeikasgas.

⁹ Voor de luchtvaartsector ligt inmiddels een beleidsvoorstel op tafel voor een verplichting van inzet van hernieuwbare brandstoffen per 2023. Zulke beleidsinitiatieven zijn ook nodig voor de andere sectoren.

¹⁰ Brief aan SER Duurzaamheidscommissie: <https://platformduurzamebiobrandstoffen.nl/betrek-ontwikkelen-van-kansen-bij-ser-advies-over-duurzaamheidskader-biomassa/>

¹¹ De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft een absoluut reductiedoel van 50% emissiereductie in 2050 afgesproken. Nederland in de Green Deal Havens, Binnenvaart en Zeevaart (2019), committeert zich aan 70% emissiereductie in 2050.

¹² De ontwerpparameters zijn bekend. Zie ook de criteria voor productie duurzame biogroundstoffen zoals geadviseerd in het SER (7 juli 2020) 'Biomassa in Balans'. Een duurzaamheidskader voor hoogwaardige inzet van biogroundstoffen, tabel 3.1 p 47

biograndstoffen in licht wegvervoer af te bouwen. Dit doorkruist de investeringsstrategie voor het opzetten en mobiliseren van gewenste duurzame biograndstoffen die ook voor de vergroening van zwaar transport en de chemiesector nodig zijn.

Het Platform beveelt het volgende aan:

Biograndstoffenketens met voordelen voor de samenleving

- Zet stimulerend, missiegericht innovatiebeleid in op de ontwikkeling van bioraffinage en beschikbaar maken van aanvoerlijnen duurzame biograndstoffen voor vervoer, alle segmenten, waar substantiële terugdringing van CO₂-emissies noodzakelijk is.
- Maak met een toetsingskader het verkennen en ontwikkelen van nieuwe, duurzame waardeketens mogelijk¹³. Sectorpartijen dragen graag kennis en expertise aan, zoals in de volgende BioMob (#2)¹⁴ die georganiseerd gaat worden in november 2020. Dit is de tweede expertsessie over het ontwerpen van duurzame biograndstofketens waarin gewerkt wordt aan een synthese tussen het ecologische perspectief (o.a. versterken bodem en biodiversiteit), het sociaaleconomisch perspectief (eerlijke en renderende ketens) en het klimaatperspectief (omvangrijke CO₂-emissiereductie ter voorkoming van klimaatverandering; bijvoorbeeld ketens op basis van afval- en reststromen, eventueel aangevuld met Bioenergy Carbon Capture and Storage BECCS¹⁵).
- Integreer de biograndstoffenketens in de transitieagenda's voor circulariteit. Binnen het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023 zou dit in de prioritaire keten Biomassa en Voedsel kunnen.

Verhoog de transparantie in de duurzame biobrandstofketen

- De sector wil de transparantie van informatie over hernieuwbare brandstoffen ook naar eindgebruikers in de markt verder verbeteren¹⁶. Dat is nu niet geregeld en daartoe doet de regering helaas ook nog geen voorstellen. Het Platform wil daarin graag zijn ambitie tonen en met partijen voorstellen ontwikkelen.
- Verbeteren van de regelgeving die vertrouwen in de optie versterkt, zoals afschaffen van prikkels met dubbeltellingen.
- De sector wil als eigenaar van de duurzaamheidsinformatie de transparantie van informatie in de keten verbeteren¹⁷.

Stuur op hoge CO₂-emissiereductie

- Laat beleid en regelgeving sturen op duurzame biobrandstoffenroutes met hoge CO₂-emissiereducties, per ingang van de nieuwe regelgeving Energie Vervoer met looptijd 2022-2030. Administratieve dubbeltelling van opties halveert feitelijk de te behalen fysieke CO₂-emissiereductie.
- Dat betekent ook per ingang 2022 het instellen van het reeds ontwikkelde beleidsinstrument, de Broeikasgasreductie-eenheid (BKE). De introductie van dit nodige sturingsinstrument is in

¹³ Specifiek voor Nederland is de suikerbieten te noemen als biograndstof voor biobased chemie, Zie ook [Routekaart Nationale Biograndstoffen](#) (2020). De regels voor conversieroutes voor biobrandstoffen en biobased chemie lopen niet synchroon en dat staat de ontwikkeling naar bioraffinage in de weg. In synergie ontstaat een grotere markt en gaan innovaties eerder renderen. Bij het Platform zijn partijen aangesloten die met biobrandstofproductie de business case rondkrijgen om specifieke biobased chemische producten te kunnen produceren.

¹⁴ Zie meer over de eerste BioMob op <https://platformduurzamebiobrandstoffen.nl/biomob2018-workshop/>

¹⁵ Zie bijvoorbeeld Hanssen e.a.(2020) "The climate change mitigation potential of bioenergy with carbon capture and storage"

¹⁶ Zie initiatief van Platform met sectorpartijen voor haalbaarheidsstudie naar Clean Fuel Contracts die eindgebruiker in de markt inzicht geeft in de CO₂-emissiereductie. Deze studie krijgt co-financiering vanuit de DKTI-regeling.

¹⁷ Zie ook deze studie van SQ-Consult (2020) in opdracht van het Platform hoe transparantie en traceerbaarheid van informatie in de biobrandstoffenketen te versterken valt:

<https://platformduurzamebiobrandstoffen.nl/infotheek-item/accessibility-and-traceability-in-sustainable-biofuel-supply-chains/>

lijn met de door de Tweede Kamer gewenste maatregel om op zo hoog mogelijke CO₂-emissiereductie in biobrandstofketens te sturen.

Platformreactie op het SER-advies

- Naar mening van het Platform is het advies risico-controllerend ingestoken, terwijl het merendeel van de risico's al worden geadresseerd in marktaanpak en bestaande regelgeving. Platform pleit voor een kansenbenadering, gebaseerd op duurzame ontwerpparameters.
- Zoals aangegeven is het SER-advies voor afbouw inzet hernieuwbare brandstoffen in licht wegvervoer niet in overeenstemming met Europese en Nederlandse beleidsdoelen.
 - Afspraken in het Klimaatakkoord¹⁸ sturen op de opbouw van geavanceerde biobrandstofopties voor de Nederlandse en Europese markt. Verder veroorzaakt het lichte wegtransport circa de helft van de CO₂-emissies in mobiliteit. De komende tien-vijftien jaar zal het aandeel hernieuwbare elektriciteit – ondanks de beoogde groei van elektrische voertuigen in het Nederlandse wagenpark – nog in verhouding een relatief bescheiden aandeel zal hebben¹⁹. De vergroening van de brandstoffen is noodzakelijk voor het terugbrengen van de klimaatimpact van de vervoerssector en staat dus naast opbouw van een elektrisch wagenpark
 - Deze SER-aanbeveling staat ook in conflict met de Europese beleidsopgave, om het aandeel geavanceerde biobrandstoffen tot ten minste 3,5% te laten groeien. Ook van dat aandeel zal een groot gedeelte in het lichtwegvervoer worden ingezet.
 - Verder staan geavanceerde biobrandstoffen opgenomen als mitigatie-optie in de Europese Taxonomy Report²⁰, 'Financing a Sustainable European Economy' als een van de drie belangrijke vervangers van gebruik van fossiel in vervoer.
 - Nog een opmerking over de 'strategie ter voorkoming van lock-in (figuur 1, pag 13 van het advies): Er is geen sprake van een lock-in situatie voor wegtransport, omdat immers zowel Europees als uw eigen beleid ervoor zorgt dat wegtransport (met name personenvervoer) als eerste overgaat naar volledig elektrisch. Er is daarmee een eind gedefinieerd aan het gebruik van brandstoffen in wegvoertuigen²¹. Het tempo van elektrificatie bepaalt vervolgens hoeveel hernieuwbare brandstoffen nodig blijven.

Tot slot, in het besef dat leveranciers de wettelijke plicht hebben hernieuwbare brandstoffen in te zetten, moeten deze partijen in staat gesteld worden om de meest kosteneffectieve opties te ontwikkelen. Dat is ook in het belang van de eindgebruikers, die recht hebben op betaalbare klimaatmaatregelen.

We vernemen graag uw reactie op onze in deze brief aangedragen punten. Uiteraard zijn we graag bereid bovenstaande verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,


Prof. John Grin,
onafhankelijk voorzitter Platform Duurzame
Biobrandstoffen


Eric van den Heuvel,
directeur Platform Duurzame Biobrandstoffen

¹⁸ Klimaatakkoord (2019), C2.3 Afspraken Duurzame hernieuwbare energiedragers in Mobiliteit, p. 49-50

¹⁹ Zie de ontwikkeling van de van het personenwagenpark naar 2030 en vanaf 2030 met 100% verplichte verkoop lichte elektrische voertuigen in Van den Heuvel (2017) "[Full Focus on electric vehicles is not enough to bring down carbon emissions in the Netherlands](#)"

²⁰ [Technical annex to the TEG final report on the EU taxonomy](#), Sectie 4.13, p. 249 en p. 489 definieert de criteria hoe biobrandstoffen een "substantial contribution to climate change mitigation" leveren. De criteria bepalen overigens dat alleen geavanceerde biobrandstoffen en brandstoffen op basis van elektriciteit (e-fuels) in aanmerking komen (RED II Annex IX A feedstock). Verder bepaalt de Taxonomy dat alleen 100% geavanceerde biobrandstoffen of synthetische brandstoffen basis van elektriciteit, voor zwaar wegtransport en scheepvaart als duurzame investering gezien worden. Voor vervoerssegmenten die reeds in 2026 op elektrisch overgaan zijn hernieuwbare brandstoffen geen mitigatie-optie.

²¹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (juni 2020) "Visie duurzame energiedragers mobiliteit".