

## ***Optimalisering van het verduurzamen van de vervoersector d.m.v. biodiesel uit afval***

Naast elektrificatie en waterstof zijn biobrandstoffen zoals biodiesel uit afval nodig om de klimaatdoelstellingen te halen en de (resterende) verbrandingsmotoren op de Nederlandse wegen te decarboniseren. Met reden: biodiesel uit afval speelt nu al een belangrijke rol, omdat het tot 90% uitstoot kan besparen ten opzichte van fossiele diesel. Dit maakt het de meest kostenefficiënte oplossing voor moeilijk te reduceren transportsectoren, zoals het zware wegtransport en de scheepvaart. Momenteel is biodiesel uit afval verantwoordelijk voor bijna de helft (!) van alle broeikasgasreducties op transportbrandstoffen. ([NEq](#))

### **B10 beschikbaar maken voor wegvervoer bij de tankstations**

Biodiesel uit afval is 100% hernieuwbaar, in tegenstelling tot fossiele uitstoot. Bovendien stoot het slechts 11% CO<sub>2</sub> uit in vergelijking met gewone diesel en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-reductie die met 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 afgewerkt frituurvet (UCO).

Momenteel wordt in Nederland maximaal 7% biodiesel (B7) toegevoegd aan het brandstofmengsel dat aan de pomp wordt verkocht. Andere landen in Europa – zoals Frankrijk, België en Portugal – gaan echter verder met B10-mengsels (10%). Hierdoor optimaliseert Nederland deze effectieve verduurzamingsoptie niet en dreigt het zijn koploperpositie te verliezen. Dit terwijl voertuigmotoren dit hogere mengsel aankunnen, er Europese wetgeving is die dit toelaat (Fuel Quality Directive) en er een precedent is geschapen door de genoemde landen. **Met deze verhoging naar 10%, zoals eerder gedaan met ethanol (van 5% naar 10%), kunnen tot 2040 grote broeikasgasreducties worden bereikt in het wegvervoer en de resterende dieselmotoren op de Nederlandse wegen. Een invoering van B10 op zich zou het vermogen van hernieuwbare energiebronnen om Russische diesel te vervangen met 40% doen toenemen.**

### **Prikkel tot hogere bijmenging voor zwaar wegvervoer**

Rechtstreeks aan transportbedrijven geleverde dieselmengsels (B2B) mogen hogere percentages bijmenging bevatten, zoals B20 en B30. Dit gebeurt al in Nederland, maar de toepassing wordt nu nog belemmerd door garantievoorwaarden in verbrandingsmotoren. **Deze maken het onaantrekkelijker om duurzame brandstoffen te gebruiken, terwijl bij toepassing ervan de reductie in het zware wegvervoer zou kunnen verdubbelen of zelfs verdrievoudigen. Aangezien de elektrificatie in deze sector nog moet versnellen, zijn biobrandstoffen de komende decennia nodig om te decarboniseren.** ([Klimaatnota](#))

Het bijmengen van hogere percentages biodiesel in het zware wegvervoer kan worden gestimuleerd, bijvoorbeeld met een belasting- of brandstofaccijnsstimulans, die aanbieders van vrachtwagenmotoren er indirect toe aanzet de vereiste garantietests uit te voeren. **Door de accijnzen op fossiele diesel licht te verhogen of bedrijven een belastingvoordeel te geven bij de aankoop van duurzame alternatieven voor fossiele diesel, zullen transportbedrijven waarschijnlijk duurzamere brandstofmixen in hun wagenpark gebruiken en grootschalige CO<sub>2</sub>-reducties realiseren. Het zou mogelijk zijn de stimulans zo vorm te geven dat deze kostenneutraal is voor de overheid.**

### **Wijziging van de jaarlijkse verplichting (RVO) om de hoeveelheden hernieuwbare brandstoffen te vergroten.**

Een wijziging van de jaarlijkse verplichting kan de volumes hernieuwbare brandstoffen doen toenemen en hogere mengsels van biobrandstoffen ondersteunen. Momenteel strijden brandstoffen, elektriciteit en waterstof om de maximale 60PJ in het wegvervoer. **Door EV en waterstof uit deze jaarlijkse verplichting te halen en ze onafhankelijk te ontwikkelen met de huidige stimulansen, kunnen al deze vormen van hernieuwbare energie in het wegvervoer een nog grotere rol spelen. Anders kan het opnemen van hogere percentages voor de jaarverplichting - door wijziging van het Energiebesluit vervoer - dit ook ondersteunen.**

#### **Over NBAA**

NBAA is een samenwerkingsverband van vijf producenten van biodiesel uit afval met een productielocatie of -faciliteit in Nederland. De gezamenlijke missie van NBAA is om de voordelen en mogelijkheden van deze duurzame biobrandstof onder de aandacht te brengen. Naast het delen van kennis en expertise, behartigt NBAA de belangen van de industrie om ervoor te zorgen dat biodiesel uit afval een eerlijke behandeling krijgt in wet- en regelgeving. Een gelijk speelveld binnen en tussen industrieën is hierbij belangrijk. NBAA is een betrouwbare gesprekspartner die ervoor wil zorgen dat er weloverwogen beleidskeuzes gemaakt kunnen worden die de duurzaamheid in Nederland ten goede komen.

Heeft u inhoudelijke vragen over dit document? Neem dan contact op met de NBAA:

M: [info@biodieselluitafval.nl](mailto:info@biodieselluitafval.nl)

I: [www.biodieselluitafval.nl](http://www.biodieselluitafval.nl)