

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Minister S. Hermans
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp

Rapportage naleving regelgeving
Hernieuwbare Energie 2024

Datum

Is gelijk aan ondertekening brief

Kenmerk

NEA-2025/12921

Bijlage(n)

1

Geachte mevrouw Hermans,

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) draagt er als markttoezichthouder en uitvoeringsorganisatie zorg voor om het aandeel hernieuwbare energie in vervoer te vergroten, in lijn met het door uw ministerie ingezette beleid. Hierbij hoort ook dat het bestuur van de NEa jaarlijks rapporteert, op grond van het Besluit energie vervoer, over de resultaten die bedrijven hebben geboekt in het kader van de wet- en regelgeving hernieuwbare energie vervoer uit titel 9.7 van de Wet milieubeheer (Hernieuwbare energie vervoer - jaarverplichting) en titel 9.8 Wet milieubeheer (Rapportage-en reductieverplichting vervoersemisies).

De rapportage van de NEa bevat gegevens over de eigenschappen van de in 2024 geleverde hernieuwbare energie. Daarnaast rapporteert het bestuur hierin ook jaarlijks over de broeikasgasemissiereductie van de transportbrandstoffen op nationaal niveau en de bijbehorende achterliggende gegevens. Deze rapportage biedt hiermee inzicht in de behaalde resultaten voor Europese en nationale doelstellingen en het door u ingezette beleid. Zoals u verderop kunt lezen, zijn in 2024 belangrijke resultaten geboekt in de verdere opschaling van hernieuwbare energie in vervoer.

Het uitgebreide rapport van al deze gegevens is bijgevoegd. In deze brief vatten we de belangrijkste punten alvast voor u samen.

Bespiegeling NEa

Dit jaar is voor het eerst ook een bredere bespiegeling NEa opgenomen, waarin de NEa als markttoezichthouder reflecteert op de trends en ontwikkelingen. Hierin constateert de NEa dat ingrepen van uw ministerie effect hebben gehad en tot een grote groei van ingezette hernieuwbare energie hebben geleid. De meeste bespiegelingen zijn hieronder weergegeven als resultaten.

Daarnaast wijst de NEa in haar bespiegeling ten eerste op het steeds complexer wordende samenspel van wet- en regelgeving op het gebied van brandstoffen en hernieuwbare energie. De regeldruk is niet geheel te vermijden door de benodigde waarborgen voor betrouwbare en aantoonbare resultaten, maar de uitdaging voor bedrijven is hierdoor wel groot. Dit komt ook door de stapeling van instrumenten die zich richten op deels overlappende doelen, zoals het

ETS2, ETS voor luchtvaart en voor zeevaart en de Europese brandstofverordeningen voor luchtvaart (ReFuelEU Aviation) en zeevaart (FuelEU Maritime).

Ten tweede wijst de NEa op de kwetsbaarheden die er bestaan in de complexe en mondiale brandstofketens, met verhoogde frauderisico's bij de verhoogde ambities. Het blijft van belang om als Nederland op Europees niveau aandacht te besteden aan benodigde maatregelen om toezicht en transparantie te versterken. De NEa trekt hier samen met uw ministerie in op, en ook het bedrijfsleven zelf heeft hier een grote verantwoordelijkheid in. De uitdaging om de robuustheid van het systeem te waarborgen, wordt nog groter bij de aanstaande overgang naar ketenemissiesturing in 2026, door de lopende aanpassing van de Wet milieubeheer voor de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED3).

Belangrijkste inhoudelijke resultaten 2024:

- In 2024 hebben alle Nederlandse brandstofleveranciers **voldaan aan de jaarverplichting**. Het geleverde aandeel hernieuwbare energie t.o.v. de totale benzine- en dieselfazet bedroeg 26,1%. Dit is minder dan het verplichte aandeel van de jaarverplichting van 28,4%. Voor het restant is het HBE-spaarsaldo van 2023 ingezet, hetgeen is toegestaan. Met de geleverde hernieuwbare energie is een gemiddelde CO₂-emissiereductie in de keten van 11,1% bereikt. Hiermee is **ook de doelstelling van 6% CO₂-reductie in de keten bereikt**.

- In 2023 heeft u besloten om de jaarverplichting te verhogen naar 28,4% om zo 20 petajoule (PJ) aan extra duurzame biobrandstoffen in te zetten in het Nederlandse vervoer. Hiervan is **15 petajoule (PJ)** gerealiseerd, het restant van 5 PJ wordt in belangrijke mate verklaard door het **lagere dan destijds geschatte totale brandstofvolume** waarover de verplichting geldt en de ruime inzet van **spaarsaldo** om aan de verplichting te voldoen. Dit spaarsaldo is inmiddels grotendeels verdwenen, wat effect kan hebben voor 2025.

- Het **brandstofvolume** waarover de verplichting geldt was zoals bovengenoemd in 2024 **lager** (-5%) dan het volume van 2023. Vanuit milieuoogpunt is dit goed nieuws, omdat dit met minder uitstoot gepaard gaat.

- De biobrandstoffen die aan vervoer worden geleverd, zijn voornamelijk gemaakt van afvalstromen en residuen. In 2024 was dit aandeel nog steeds hoog, namelijk 91%. De hoge inzet van afvalstromen en residuen betekent **een zeer lage vraag naar voedsel- en voedergewassen voor de in Nederland gebruikte biobrandstoffen**. Nederland is één van de koplopers in Europa als het gaat om de inzet van biobrandstoffen uit afvalstoffen en residuen.

- Conform de afspraken uit het Klimaatakkoord zijn er ook in 2022 **geén biobrandstoffen uit palmolie en soja** ingezet voor de jaar- en reductieverplichting voor vervoer in Nederland.

- De **vermenigvuldigingsfactor** voor zeevaart is voor 2024 door u verlaagd van 0,8 naar 0,4 vanwege het onevenredig grote aandeel van deze sector in de systematiek. Met een meer evenredige verdeling over de sectoren wordt ook de inzet van breder inzetbare biobrandstoffen gestimuleerd. Dit heeft als gevolg gehad dat er meer balans is gekomen in de inzet van duurzame energie, en de inzet in wegvervoer sterk is gestegen, ten koste van de inzet in zeevaart. Waar in 2023 28% van de HBE's uit zeevaart verkregen waren, was dit nog maar 7% in 2024. Daarentegen is 80% van de HBE's in 2024 verkregen uit **wegvervoer** tegenover 64% in 2023. Dit betekent dat de beleidsinterventie om het aandeel zeevaart in de systematiek te verminderen effect heeft gehad. Over alle sectoren heeft dit tezamen met de verhoogde jaarverplichting bijgedragen aan de aanzienlijke stijging van de hoeveelheid ingezette hernieuwbare energie in vervoer.

- Als gevolg van de stijging van de leveringen aan het wegvervoer is **hydrotreated vegetable oil (HVO)** in 2024 de meest ingezette biobrandstof. Dit komt omdat diesel bestemd voor het wegvervoer een bijmenglimiet van 7% voor de reguliere dieselvervanger FAME kent, vanwege brandstofkwaliteitseisen. Met de huidige jaarverplichting en het grote aandeel van de sector wegvervoer, is deze limiet snel bereikt en wordt ingezet op brandstof HVO die in grotere mate

dan 7% bijgemengd mag worden. Het aandeel HVO van de vloeibare biobrandstoffen is hierdoor gestegen van 17% in 2023 naar 41% in 2024. Het aandeel FAME is gedaald van 53% in 2023 naar 28% in 2024.

- Biobrandstoffen in de luchtvaart spelen ook een belangrijkere rol in de systematiek.

Biokerosine maakte 12% uit van de totaal geleverde duurzame energie in 2024, een stijging van 4% ten opzichte van 2023. In termen van fysiek geleverde energie gaat het om bijna een **verdubbeling** van de hoeveelheid geleverde biokerosine (5 PJ in 2024). Dit is gevolg van de voorbereidingen die luchtvaartmaatschappijen treffen voor de bijmengverplichting voortkomend uit ReFuelEU. Evenals de introductie van gratis ETS-rechten voor biokerosine waarvoor al een 0-emissie geldt en de mogelijkheid voor vliegtuigmaatschappijen om dezelfde biobrandstof te mogen gebruiken voor ETS als eerder door de brandstofleverancier ingeboekt was voor het verkrijgen van HBE's.

- Van alle ingezette grondstoffen is afvalwater van **palmoliemolens (POME)** voor het eerst de meest gebruikte grondstof. In 2023 was het aandeel nog 20% maar de inzet is hard gestegen tot 31% in 2024. Deze ontwikkeling hangt samen met de grotere inzet van HVO, waar net als vorig jaar POME de meest gebruikte grondstof voor was. Gebruikt frituurvet heeft in 2024 ongeveer hetzelfde aandeel als in 2023 met 26%.

Rapportage per inboeker

Naast bijgevoegde geaggregeerde rapportage moet het bestuur van de NEa op grond van de Wet milieubeheer ieder jaar een overzicht openbaar maken, waarin per brandstofleverancier (inboeker) van biobrandstof de grondstoffen, landen van herkomst en het gehanteerde duurzaamheidssysteem zijn opgenomen.

De publicatie hiervan is gekoppeld aan procedures volgens de Wet openbaarheid bestuur. De NEa zal deze procedures starten, nadat de thans voorliggende rapportage over 2024 door u openbaar is gemaakt, zodat de NEa eind van dit jaar deze zogenoemde 'Rapportage per inboeker' kan publiceren.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Het spreekt voor zich dat wij graag bereid zijn tot een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

het Bestuur van de Nederlandse Emissieautoriteit
namens deze:
de directeur-bestuurder