



Sustainable Aviation Fuel Position Paper

Rondetafelgesprek Tweede Kamer op 4 november 2026

Geachte leden van de Vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Wij danken u voor de mogelijkheid om via het rondetafelgesprek en dit position paper bij te kunnen dragen aan de kansen en uitdagingen rondom de ontwikkeling van SAF voor Nederland.

Shell ziet voor Nederland een belangrijke rol als Europese hub voor Sustainable Aviation Fuel (SAF). Dankzij de haven van Rotterdam, de Nederlandse luchthavens en de bestaande opslag-, raffinage- en pijpleidinginfrastructuur heeft Nederland een sterke uitgangspositie voor de import, verwerking en distributie van SAF. Dat biedt kansen voor de verduurzaming van de luchtvaart, economische waarde en een meer weerbare Europese energievoorziening. Om deze positie daadwerkelijk te benutten en SAF betaalbaar op te schalen, zijn gerichte beleidsaanpassingen nodig. In deze paper doet Shell daarvoor drie concrete aanbevelingen.

Shell spreekt in dit rondetafelgesprek primair vanuit haar rol als inkoper, leverancier en afnemer van SAF en als partij die met langjarige afname en commerciële en technische expertise kan bijdragen aan het investeerbaar maken van nieuwe SAF-projecten.

Nederland als belangrijke logistieke hub voor SAF

Om de Sustainable Aviation Fuel (SAF)-ambities van de Europese Unie (EU) te verwezenlijken, zal de EU afhankelijk blijven van import van SAF en zal in de EU geproduceerde SAF moeten worden gedistribueerd naar belangrijke vraagclusters. Locaties voor de import en het bijmengen van SAF zullen daarom een cruciale rol spelen bij de opschaling van SAF in Europa. Met de Rotterdamse Haven, een uitgebreid pijpleidingnetwerk en tankopslag én raffinagecapaciteit ziet Shell een kans voor Nederland om de hub van Europa te zijn als het aankomt op de import van duurzame grondstoffen, het verwerken daarvan en de distributie van zowel deze grond- als brandstoffen. Hiermee kan Nederland economische waarde creëren en bijdragen aan een meer gediversifieerde en weerbare Europese brandstofvoorziening.

ReFuelEU creëert vraag naar SAF, maar maakt nieuwe SAF-productie niet automatisch investeerbaar. De uitdaging is daarom niet alleen om vraag naar SAF te creëren, maar ook om de voorwaarden te scheppen waaronder producenten, afnemers en financiers langjarige investeringsbeslissingen kunnen nemen. Daarvoor zijn ook zekerheid over afzet, toegang tot betaalbare duurzame grondstoffen en een efficiënt Europees systeem voor productie, handel en levering nodig. Er bestaan zowel op EU-niveau als in Nederland verschillende beleidsrisico's die het succes van Nederland bij het benutten van zijn logistieke voordeel kunnen ondermijnen. Shell ziet daarom drie beleidsaanpassingen die nodig zijn om de opschaling van SAF in Nederland te ondersteunen:

- 1. Meerekenen van SAF die via pijpleidingen wordt vervoerd.** Nederland heeft een uitgebreid pijpleidingnetwerk, wat bijdraagt aan het verminderen van transportbewegingen over de weg of via het water om brandstoffen op locatie te brengen. Wanneer SAF in Nederland via een pijpleidingsysteem wordt vervoerd, waaronder de CEPS-pijpleiding, worden de duurzaamheidskenmerken onder de huidige Nederlandse systematiek niet volledig erkend voor toepassing onder ReFuelEU Aviation en het EU ETS. Nederland zou daarom mogelijk moeten maken dat de duurzaamheidskenmerken van SAF behouden en erkend blijven wanneer SAF via bestaande pijpleidinginfrastructuur wordt vervoerd, mits dubbeltelling wordt uitgesloten en de benodigde traceerbaarheid is geborgd. Juist Nederland, met zijn sterke uitgangspositie om uit te groeien tot Europese hub voor duurzame grond- en brandstoffen, zou dit mogelijk moeten maken, zoals dit ook in andere EU-lidstaten gebeurt.
- 2. Maak haast met het implementeren van de zogenaamde Union Database.** Versnel de effectieve Europese implementatie van de Union Database (UDB). Eén betrouwbaar Europees registratiesysteem vermindert administratieve fragmentatie, versterkt traceerbaarheid en maakt grensoverschrijdende SAF-ketens eenvoudiger schaalbaar. Voor Nederland, met zijn sterke infrastructuur en handelspositie, is een

goed functionerende UDB belangrijk om zijn positie als Europese SAF-hub verder te ontwikkelen. Nederland zou daarom op EU-niveau moeten aandringen op snelle en effectieve implementatie.

- 3. Zet in op de ontwikkeling van meer hernieuwbare grondstoffen.** De Europese SAF-markt is momenteel sterk afhankelijk van een beperkt aantal grondstoffen. Volgens EASA kwam in 2025 circa 85% van de gebruikte SAF-grondstoffen van buiten de EU en was circa 80% van de geleverde SAF gebaseerd op gebruikte frituurolie. Europa heeft een aanzienlijk potentieel om duurzame hernieuwbare grondstoffen (inclusief rotatiegewassen) voor de productie van SAF beschikbaar te stellen, binnen robuuste duurzaamheidscriteria en met borging van voedselvoorziening en biodiversiteit. Dit draagt ook bij aan een meer gediversifieerde en weerbare Europese grondstoffenvoorziening. Ondersteunend beleid is nodig om te zorgen dat het potentieel aan biomassa in Europa volledig wordt gerealiseerd en daarmee de afhankelijkheid van niet-Europese grondstoffen wordt verminderd. Nederland zou daarom vooruitlopend op een Europese strategie een nationale biograndstoffenstrategie moeten ontwikkelen, gericht op het verantwoord ontsluiten van additionele duurzame grondstoffen voor onder andere SAF.

Shell in de luchtvaartsector

Shell Aviation is actief op 250 luchthavens in 30 landen, met meer dan 1,5 miljoen vliegtuigtankbeurten per jaar, ondersteund door een geïntegreerd handels-, logistiek- en leveringsnetwerk. Dit sterke internationale netwerk helpt ook de leveringszekerheid van kerosine voor de Nederlandse vliegvelden. Daarnaast produceert Shell in Pernis conventionele vliegtuigbrandstof voor de Nederlandse markt. Shell levert ongeveer 13% van de Nederlandse jetmarkt en is aanwezig op alle commerciële Nederlandse luchthavens: AMS, RTM, EIN, GRQ en MST.

Shell SAF Positie

Shell blendt en levert ongeveer 20% van alle SAF in Europa en Amerika en is een van de grootste SAF-leveranciers in Nederland. Shell koopt SAF van verschillende producenten wereldwijd en brengt dit via haar netwerk naar luchtvaartmaatschappijen en luchthavens.

Brandstofleveranciers spelen daarmee een belangrijke rol bij zowel de leveringszekerheid als de ontwikkeling van nieuwe SAF-projecten. Nieuwe SAF-projecten vragen grote investeringen en hebben daarom niet alleen beleidszekerheid, maar ook voldoende zekerheid over toekomstige afzet nodig. Langjarige afnameovereenkomsten kunnen hieraan bijdragen: zij geven projectontwikkelaars meer zekerheid over toekomstige inkomsten en kunnen daarmee de financierbaarheid van projecten ondersteunen. Shell kan als grote inkoper en leverancier van SAF de brug slaan tussen producenten enerzijds en luchtvaartmaatschappijen en andere klanten anderzijds.

Shell treedt onder andere op als langjarige afnemer van SAF-projecten. Daarmee kan Shell bijdragen aan zekerheid over toekomstige afzet en daarmee aan de financierbaarheid van nieuwe projecten, terwijl luchtvaartmaatschappijen en luchthavens toegang krijgen tot SAF. Daarnaast ondersteunt Shell de ontwikkeling van SAF-productie met technische en commerciële expertise, onder meer via Fischer-Tropsch-technologie, een SAF-testfaciliteit op de Energy Transition Campus in Amsterdam, een investering in LanzaJet en de inzet van Shell-technologie bij het KerEAUzen-project in Frankrijk.

Shell is overtuigd dat met bovenstaande beleidsaanpassingen, Nederland haar positie als een concurrerende en betrouwbare hub verankerd. Daarmee wordt er ook bijgedragen aan de strategische autonomie van Nederland, Europa en haar buurlanden. Wij danken u voor de mogelijkheid om onze zienswijze te delen en zijn beschikbaar voor verder dialoog.