



TER BESLISSING

Onze referentie

IenW/BSK-2026/51519

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken

Dir. Luchtvaartstrategie &
Weerbaarheid

Afd. Luchtvaartinnov. &
Energietransitie

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

nota

Kabinetsreactie op de SAF-roadmap

Aanleiding

In het Regeerprogramma Schoof is afgesproken om te komen tot een roadmap voor duurzame luchtvaartbrandstoffen (hierna: Sustainable Aviation Fuels, SAF). Deze SAF-roadmap (hierna: roadmap) is op 3 juni 2025, via de verzamelbrief luchtvaart juni 2025, aan de Tweede Kamer verstuurd (zie bijlage 3). Bij het Commissiedebat Luchtvaart van 10 september jl. heeft de voormalig Minister IenW aan de Tweede Kamer toegezegd in het voorjaar van 2026 te komen met een kabinetsreactie hierop.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om akkoord te gaan om de kabinetsreactie aan de Tweede Kamer te versturen. De kabinetsreactie wordt parallel voorgelegd voor ondertekening aan de minister van KGG.

De Duurzame Luchtvaarttafel (hierna: DLT) zal parallel haar eigen appreciatie van de SAF-roadmap aan de Kamer versturen.

Kernpunten

De kabinetsreactie is opgesteld langs de volgende lijnen:

- Het kabinet staat positief tegenover de roadmap en de samenwerking tussen de overheid en sector die hiervoor de basis heeft gevormd;
- De kabinetsreactie zet uiteen hoe het kabinet invulling wil geven aan de SAF-roadmap. Op basis van de SAF-roadmap identificeert het kabinet vier beleidsprioriteiten:
 - (1) Het verbeteren van wettelijke kaders: het kabinet ziet de ReFuelEU verordening en het EU ETS als belangrijke instrumenten voor de energietransitie in de luchtvaart. In 2027 zal de ReFuelEU verordening worden geëvalueerd, het kabinet ziet kansen voor verbetering en wil hierin een proactieve rol innemen.
 - (2) Financiering: investeringen in SAF komen nog maar in beperkte mate van de grond. Ondersteuning op financiering is, gelet op de hogere productiekosten, het meest benodigd voor geavanceerde bio-SAF en e-SAF en het bij elkaar brengen van (Europese) vraag en aanbod. Het kabinet spant zich hier langs verschillende routes voor in.
 - (3) Noodzakelijke randvoorwaarden: Belangrijke noodzakelijke randvoorwaarden zijn het bieden van een oplossing voor het administratief laten meetellen van SAF in het CEPS-pijpleidingennetwerk en het

voorkomen van marktverstoring en/of dumping. Het kabinet spant zich voor beide zaken in.

- (4) Grondstoffen: vanaf 2035 zullen de huidige afvalstromen (afgewerkt frituurvet en dierlijke vetten) die gebruikt worden voor de productie van SAF naar verwachting opraken. Daarom is het van belang dat Nederland inzet op de opschaling van geavanceerde SAF-technologieën die gebruikmaken van andere reststromen. De beschikbaarheid van deze grondstoffen is sterk verbonden aan de inzet van die grondstoffen in andere sectoren. Daarom wordt met LvvN en EZK gewerkt om hiervoor ondersteunend beleid te ontwikkelen.
- De Tweede Kamer zal via een jaarlijkse brief worden geïnformeerd over de voortgang.

Onze referentie

IenW/BSK-2026/51519

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Luchtvaartstrategie & Weerbaarheid
Afd. Luchtvaartinnov. & Energietransitie

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Toelichting

In SAF-roadmap zijn de kansen, knelpunten en benodigde initiatieven opgenomen om de productie en afzet van SAF in Nederland te vergroten. De roadmap is opgesteld aan de hand van drie werkstromen die nodig zijn om:

1. de verplichtingen uit de ReFuelEU-verordening (de bijmengverplichting voor SAF) optimaal te realiseren;
2. uiting te geven aan de nationale SAF-doelen die zijn afgesproken met de luchtvaartsector in het Akkoord Duurzame Luchtvaart;
3. de Nederlandse positie als productieland voor SAF te versterken.

Om tot deze initiatieven te komen zijn de belangrijkste barrières in de markt en in wet- en regelgeving inzichtelijk gemaakt. Ook wordt in de roadmap ingegaan op specifieke uitdagingen in de ontwikkeling van nieuwe productietechnologieën, de beschikbaarheid en import van grondstoffen, en de investeringsmogelijkheden.

Krachtenveld

De SAF-roadmap is een gezamenlijk product van verschillende organisaties uit de luchtvaartsector en de ministeries van IenW en EZK. In 2019 heeft IenW met een brede groep sectororganisaties het Akkoord Duurzame Luchtvaart afgesloten. Daarbij is onder andere afgesproken in 2030 additionele volumes SAF bij te mengen en in 2050 fossielvrij te vliegen. Dit is bekrachtigd in de Luchtvaartnota. De SAF-roadmap geeft verdere invulling aan de afspraken met de sector om de productie en inzet van SAF in Nederland te ondersteunen. De uitwerking van deze afspraken vindt plaats aan de Duurzame Luchtvaarttafel (DLT) met daarin verschillende partijen uit de waardeketen. De DLT heeft vanaf eind 2025 het voortouw genomen om te komen tot gedragen voorstellen die toezien op financieringsinstrumenten die de verdere inzet van SAF in Nederland kunnen bevorderen.

Voor luchtvaartmaatschappijen is het van belang dat het gelijke speelveld met omliggende landen en regio's behouden blijft en de initiatieven niet ten koste gaan van hun concurrentiepositie. Brandstofproducenten- en leveranciers hebben belang bij zekerheid over de afzetmarkt om de investeringsrisico's voor nieuwe SAF-fabrieken te beperken.

Internationale/Europese context

Met de inwerkingtreding van de ReFuelEU verordening (2025) zal de Europese en nationale vraag naar SAF de komende jaren flink toenemen. De opschaling van SAF staat nog in de kinderschoenen en is een (mondiale) markt in ontwikkeling.

Deze ontwikkelingen gaan gepaard met verschillende uitdagingen zoals o.a. financiering en de beschikbaarheid van grondstoffen. Nederland is vanwege haar geografische ligging, petrochemisch cluster, grote luchtvaartsector en innovatie ontwikkelingen goed gepositioneerd om een belangrijke speler te worden. De inzet van SAF levert daarnaast een bijdrage aan de strategische autonomie, leveringszekerheid en biedt Nederland economische kansen. In Europees verband wordt gekeken naar (financiering) instrumenten om de Europese markt te versterken en weerbaarder te maken ten opzichte van competitie uit andere regio's, zoals Azië. Nederland is via diverse werkgroepen nauw betrokken bij deze discussies en is vanwege haar open economie in belangrijke mate afhankelijk van een goed functionerende Europese markt.

Onze referentie

IenW/BSK-2026/51519

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Luchtvaartstrategie & Weerbaarheid
Afd. Luchtvaartinnov. & Energietransitie

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Politieke context

In het Coalitieakkoord is opgenomen dat Nederland samen met de sector inzet op het uitbreiden van de bijmenging van SAF en het stimuleren van de productie hiervan in Nederland. Hier zijn in het Coalitieakkoord geen additionele middelen voor gereserveerd. Ook wordt in het Coalitieakkoord genoemd dat het nieuwe strategische industriebeleid wordt voortgezet op basis van potentieel verdienvermogen, maatschappelijke opgaven en belang voor onze strategische autonomie. Hier speelt de raffinagesector voor de productie van o.a. SAF een belangrijke rol in. In de Tweede Kamer is een meerderheid van partijen die het nut en noodzaak van SAF investeringen onderschrijven, enerzijds vanuit klimaatperspectief en anderzijds vanwege de economische kansen voor Nederland.

Financiële/juridische overwegingen

De kabinetsreactie op de roadmap heeft geen directe financiële consequenties. Diverse initiatieven uit de SAF-roadmap kunnen financiële en juridische consequenties hebben, bijvoorbeeld waar het gaat om aanwenden van opbrengsten uit het EU ETS voor verduurzaming of een financiële bijdrage aan een Europees investeringsmechanisme.

Op dit moment wordt (ambtelijk) ingezet op de volgende sporen voor het verkrijgen van financiële middelen:

- Er is een bedrag van €150 miljoen gereserveerd in het Klimaat- en Energiefonds (KEF) voor de productie van e-SAF in Nederland. Met toekenning van deze reservering bevat de subsidieregeling in totaal €210 miljoen euro voor e-SAF en €90 miljoen euro voor (geavanceerde) bio-SAF. Deze subsidieregeling heeft als doel om commerciële SAF-projecten in Nederland financieel te ondersteunen in aanloop naar het nemen van een investeringsbeslissing.
- Daarnaast wordt ambtelijk ingezet op een additionele reservering uit het KEF voor de stimulering van de opschaling van SAF via de *e-SAF Early Movers Coalition*. Hierover heeft u recent een nota ontvangen.
- Daarnaast wordt verkend of de SDE++ opengesteld kan worden voor de stimulering van hernieuwbare brandstoffen voor de lucht- en zeevaart. Het PBL zal rond de zomer adviseren over hoe het stimuleren hiervan kan worden ingepast in de SDE++ systematiek. Op basis van dit advies zal het ministerie EZK besluiten of openstelling van de SDE++ voor deze sectoren vanaf 2027 wenselijk is.

Communicatie

De versturing van de kabinetsreactie op de SAF-roadmap kent een parallelle tijdslijn met de publicatie van de appreciatie van de SAF-roadmap door de DLT.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kabinetsreactie SAF-roadmap	
2	Nationale SAF-roadmap 2025-2035	
3	Onderzoek waarde SAF voor Nederlandse economie	

Onze referentie

IenW/BSK-2026/51519

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Luchtvaartstrategie & Weerbaarheid
Afd. Luchtvaartinnov. & Energietransitie

Aan

Minister

Bijlage(n)

3