

Position paper SkyNRG t.b.v. Rondetafelgesprek duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF)

SAF en strategische weerbaarheid

De oorlog van de VS en Israël met Iran en de daaropvolgende crisis rond de Straat van Hormuz hebben pijnlijk zichtbaar gemaakt hoe kwetsbaar Europa is voor externe schokken en wat het prijskaartje is van fossiele afhankelijkheid. Sinds het uitbreken van de crisis heeft Europa circa €100 miljard extra betaald voor fossiele brandstof, zonder daarvoor één extra molecuul energie te ontvangen.¹

Die afhankelijkheid raakt ook de luchtvaart hard, en de afgelopen decennia hebben geleerd dat dit soort prijschokken steeds vaker voorkomen. Europa zal voor langeafstandsluchtvaart, maar ook voor militaire operaties nog decennia vloeibare brandstoffen nodig hebben. De strategische keuze is daarom: blijven we afhankelijk van fossiele import, verruilen we die voor een nieuwe afhankelijkheid van hernieuwbare brandstoffen uit bijvoorbeeld China, of bouwen we in Europa zelf de productiecapaciteit op?

SkyNRG bouwt aan die Europese productieketens

SkyNRG is sinds 2009 actief als SAF-leverancier en maakt momenteel de omschakeling naar producent van duurzame luchtvaartbrandstof. Dit jaar zijn wij gestart met de bouw van DSL-01 in Delfzijl, met KLM als afnemer en APG en Macquarie als aandeelhouders. DSL-01 laat zien dat SAF-projecten financieel kunnen worden wanneer technologie, grondstoffen, beleid en langetermijnafname voldoende zekerheid bieden.

DSL-01 zal hoofdzakelijk gebruikmaken van Europese afval- en residustromen. Deze zijn beperkt beschikbaar. Om de luchtvaart te verduurzamen en de afhankelijkheid van fossiele import te verminderen, is een grondstof nodig die structureel kan opschalen: hernieuwbare elektriciteit. Daarmee kunnen via groene waterstof en gerecyclede koolstof synthetische brandstoffen als eSAF worden geproduceerd.

Daarom ontwikkelt SkyNRG in Noord-Zweden een grootschalig eSAF-project, waar de voorwaarden gunstiger zijn dan in Nederland, waaronder toegang tot goedkope hernieuwbare elektriciteit. Ook Nederland kan hiervan profiteren: Nederlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen Europese eSAF afnemen en Nederlandse bedrijven en financiële instellingen kunnen deelnemen aan de Europese waardeketen.

Het mandaat voor eSAF creëert vraag, maar marktfalen vragen om regie van Nederland en Europa

ReFuelEU Aviation creëert structurele vraag naar SAF en een oplopend submandaat voor synthetische brandstoffen. Dat is essentieel voor marktcreatie, maar voor de eerste commerciële eSAF-fabrieken onvoldoende. Producenten moeten miljardeninvesteringen financieren op basis van kasstromen over vele jaren, terwijl luchtvaartmaatschappijen en brandstofleveranciers terughoudend zijn om zich te committeren aan 10-15 jaar prijsrisico. Daardoor ontstaat een klassieke impasse: afnemers willen pas langjarig contracteren als de prijs voorspelbaar is, terwijl financiers pas instappen als voldoende langjarige omzet is vastgelegd in contracten. Deze impasse wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door twee marktfalen:

¹ EU Perspectives ([2026](#)), *EU pays €100bn extra for energy without getting more fuel*

1. **Afnamerisico:** onvoldoende langetermijn prijs- en omzetzekerheid

Een dubbelzijdige veiling of contract for difference (CfD) kan het verschil overbruggen tussen wat een producent nodig heeft om te investeren en wat een afnemer op lange termijn kan betalen. Duitsland, Oostenrijk en Luxemburg hebben recent samen een dubbelzijdig eSAF-veilingmechanisme aangekondigd. Gezamenlijk stellen ze meer dan €2 miljard beschikbaar over een periode van tien jaar. Het mechanisme brengt producenten en kopers samen en gebruikt publieke middelen om een resterende prijskloof te overbruggen.

Nederland neemt deel aan de Europese discussie rond early movers, maar moet deze rol ook financieel vertalen. Deelname aan een Europees veilingmechanisme kan Nederlandse afnemers toegang geven tot eSAF, ook wanneer de productie plaatsvindt waar de stroom het meest competitief beschikbaar is. Afnemers profiteren zo in Nederland van lagere SAF kosten t.o.v. een situatie zonder deelname.

2. **Financieringsrisico:** onvoldoende toegang tot betaalbaar risicodragend kapitaal

Onze ervaring met DSL-01 en de ontwikkeling van SkyKraft laten een belangrijk verschil zien. DSL-01 kon, na gerichte subsidies in de ontwikkel- en investeringsfase, met commerciële projectfinanciering worden gerealiseerd. Voor first-of-a-kind eSAF is de kapitaalbehoefte, het technologie- en uitvoeringsrisico en de onzekerheid rond langjarige inkomsten aanzienlijk groter. Alleen investeringssubsidies lossen dat niet op.

Wat ontbreekt is een publiek financieel anker dat private financiers in staat stelt mee te doen: langlopende en scherp geprijsde schuld, garanties, achtergestelde financiering en passende exportkredietsteun. De EIB, Invest International, Invest-NL en exportkredietinstrumenten kunnen daarin, ieder vanuit hun mandaat, een rol spelen. Het doel moet zijn risico te delen, de kapitaalkosten te verlagen en privaat kapitaal te mobiliseren. Op de miljardenschaal van eSAF projecten maakt een subsidie met een ordegrrootte van €10-100 miljoen vaak niet het nodige verschil, behalve voor de vroege ontwikkelfase.

Aanbevelingen aan de Tweede Kamer

- Borg binnen Europa langdurige beleidszekerheid rond ReFuelEU Aviation en de regels voor hernieuwbare waterstof. Voor projecten met een investeringshorizon van 10-20 jaar is een voorspelbaar regelgevend kader een financieringsvoorwaarde.
- Neem energiezekerheid en industriële weerbaarheid expliciet mee in het Nederlandse beleid rond SAF en brandstofvoorraden. Gebruik het Ministerie van Defensie als 'launching customer' voor hernieuwbare brandstoffen die onze autonomie versterken.
- Committeer Nederland financieel aan een Europees dubbelzijdig veilingmechanisme voor eSAF. Dit creëert de langjarige afname- en prijszekerheid die nodig is om projecten financierbaar te maken en zet publieke middelen via competitieve biedingen doelgericht in.
- Richt naast subsidies een financieringspakket in voor first-of-a-kind SAF-projecten. Zet nationale en Europese garanties, langlopende financiering, achtergestelde instrumenten en waar relevant ECA-dekking in om risico en kapitaalkosten te verlagen en private financiers te laten instappen.
- Gebruik dus publieke middelen primair om privaat kapitaal te mobiliseren. De maatstaf voor succes zou niet moeten zijn hoeveel subsidie wordt verstrekt, maar hoeveel private investering en Europese productiecapaciteit daarmee wordt ontsloten.