



POWER2X
LEADING IN ENERGY

Nederland kan de brandstof van de toekomst zelf produceren. Wat houdt ons tegen?

Position Paper – Rondetafelgesprek SAF d.d. 4 november 2026

Nederland heeft een kans. Power2X wil die benutten.

Nederland heeft de ambitie om zowel de luchtvaart te verduurzamen als de energiezekerheid te versterken én de toekomst van onze industriële basis veilig te stellen. In de nationale [SAF-roadmap](#) benoemt het kabinet dat duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) essentieel zijn voor het verminderen van de klimaatimpact van de luchtvaart, en benadrukt het de kansen voor meer leveringszekerheid en toekomstig verdienvermogen. Deze prioriteiten vinden ook op Europees niveau hun weerslag.

De recente energiecrisis toont opnieuw aan hoe kwetsbaar Europa is door zijn afhankelijkheid van internationale brandstofmarkten en toeleveringsketens. Ook het HCSS-rapport *No Fuel, No Fight* waarschuwt voor de gevolgen van toenemende importafhankelijkheid en afnemende Europese raffinagecapaciteit.¹ Deze zorgen komen terug in de recent gepubliceerde integrale industrievisie van het kabinet.² De visie benadrukt het strategische belang van diversificatie van onze brandstofvoorziening en het behoud en de uitbreiding van productiecapaciteit in Europa, juist omdat de luchtvaart in de toekomst afhankelijk blijft van vloeibare brandstoffen.

Duurzame luchtvaartbrandstoffen bieden een antwoord op deze drie opgaven. Daarvoor zijn verschillende productieroutes nodig. Biogene SAF (bio-SAF) worden geproduceerd uit duurzame biologische grondstoffen, terwijl synthetische SAF (eSAF) worden gemaakt uit hernieuwbare waterstof en duurzame CO₂. Beide zijn geschikt voor bestaande vliegtuigen en verminderen de uitstoot van de luchtvaart. Momenteel bestaat het overgrote deel van de Europese SAF-productie uit bio-SAF, voornamelijk via de HEFA-route. Het huidige SAF-aanbod is sterk afhankelijk van gebruikt frituurvet en geïmporteerde grondstoffen, wat verdere opschaling bemoeilijkt.³ Naast bio-SAF is daarom eSAF nodig om aan de groeiende vraag te voldoen. De Europese ReFuelEU Aviation-verordening weerspiegelt deze behoefte met een oplopende SAF-bijmengverplichting en een afzonderlijke eSAF-verplichting vanaf 2030. Het belang van eSAF voor de verduurzaming van de luchtvaart wordt ook benadrukt door dr. Peeters en ir. Melkert in hun recente factsheet *Toekomst verduurzaming luchtvaart*.⁴

Nederland heeft een uitzonderlijk sterke uitgangspositie om voorop te lopen in deze brandstoffentransitie. Als Europese koploper in biobrandstoffen beschikt Nederland dankzij de Rotterdamse haven, een stevige chemische industrie en bestaande infrastructuur over een solide basis om ook in synthetische brandstoffen een leidende positie te verwerven. Power2X wil deze positie uitbouwen. Met eFuels Rotterdam ontwikkelen wij een fabriek met een jaarlijkse productiecapaciteit van ruim 250.000 ton eSAF. Via *Methanol-to-Jet* technologie zetten we geïmporteerde hernieuwbare methanol om in eSAF. Door methanol in te kopen uit landen en regio's met ruim beschikbare en concurrerend geprijsde hernieuwbare energie, waaronder in Europa, kunnen we internationale duurzame grondstoffenstromen verbinden met Nederlandse productiecapaciteit. Daarmee spreiden we onze grondstoffenvoorziening, verminderen we de afhankelijkheid van fossiele kerosine en benutten we de bestaande infrastructuur en expertise van het Rotterdamse industriecluster.

Met de geplande productiecapaciteit zou eFuels Rotterdam de volledige Nederlandse eSAF-bijmengverplichting tot en met 2039 kunnen dekken, overeenkomend met circa 40.000 ton in 2030, oplopend tot 180.000 ton per jaar in 2035. Volgens onafhankelijk [onderzoek van Ecorys](#) zou het project bovendien jaarlijks circa €1,3 miljard kunnen bijdragen aan het Nederlandse bruto binnenlands product en tot 6.400 banen kunnen ondersteunen.⁵

Het beleid legt de basis. Nu moeten de investeringen volgen.

Europa en Nederland zetten positieve stappen in de ondersteuning van eSAF-projecten. De Europese Commissie heeft onlangs eFuels Rotterdam en andere projecten geselecteerd voor steun uit het EU *Innovation Fund* en uitgenodigd een subsidieovereenkomst voor te bereiden. Power2X verwelkomt ook de aangekondigde openstelling van de Subsidieregeling Duurzame Luchtvaartbrandstoffen (SDL), die de noodzakelijke investeringen in technisch ontwerp en projectvoorbereiding ondersteunt. Dit zijn positieve signalen voor de markt en belangrijke stappen die projecten dichterbij een investeringsbesluit brengen. Tijdige uitvoering van de

¹ HCSS (2026), [No Fuel, No Fight: The Dutch Fuel Industry and European Military Readiness](#).

² Brief regering (2026), [Integrale aanpak industrie](#).

³ EASA (2026), [ReFuelEU Aviation Annual Technical Report 2026 – 2025 in Review](#).

⁴ Peeters, P. & Melkert, J. (2026), [Toekomst verduurzaming luchtvaart](#) – Update 2026, Parlement en Wetenschap.

⁵ Ecorys (2026), [Shaping Europe's eSAF Industry in Rotterdam](#).

SDL is nu cruciaal. Om vanaf de eerste jaren van de bijmengverplichting eSAF te kunnen produceren, moeten projecten ruim op tijd een definitief investeringsbesluit nemen, aangezien bouw en ingebruikname meerdere jaren vergen. Het is daarom essentieel dat besluiten over SDL-subsidies voortvarend worden genomen.

Met ReFuelEU Aviation heeft Europa een belangrijke stap gezet. Sinds 2025 moeten brandstofleveranciers een oplopend aandeel SAF leveren: van 2% in 2025 naar 6% in 2030. De afzonderlijke eSAF-verplichting begint bij 1,2% in 2030 (circa 500.000 ton jaarlijkse EU-vraag), stijgt naar 5% in 2035 (2,3 miljoen ton) en bereikt 35% in 2050. Deze verplichtingen creëren een markt voor SAF en bieden een fundament voor langetermijninvesteringen. De aankomende technische evaluatie van ReFuelEU moet dit fundament waarborgen door de bestaande beleidskaders te behouden.

De kostenimpact van de eerste eSAF-bijmengverplichting voor passagiers blijft naar verwachting beperkt. Volgens T&E leidt de verplichting van 1,2% in 2030 tot circa €3 extra voor een kortereafstandsvlucht en €15 voor een langeafstandsvlucht.⁶ Toch is eSAF momenteel aanzienlijk duurder dan fossiele kerosine. Hoewel de productiekosten naar verwachting zullen dalen, blijft het prijsverschil voorlopig te groot om de markt met alleen een bijmengverplichting op gang te brengen. Hoge prijzen en het ontbreken van betrouwbare prijsreferenties maken afnemers terughoudend met langjarige afnamecontracten, die producenten juist nodig hebben voor financiering en een definitief investeringsbesluit. Het EU ETS-mechanisme voor SAF-emissierechten kan een aanzienlijk deel van dit prijsverschil overbruggen. Power2X verwelkomt daarom het voorstel van de Europese Commissie om dit mechanisme tot 2040 te verlengen, maar het voorgestelde budget is daarvoor ontoereikend. Aanvullende middelen voor SAF-emissierechten en instrumenten zoals *Double-Sided Auctions* (DSA's) en *Contracts for Difference* (CfD's) zijn nodig om langjarige prijszekerheid te bieden en investeringen in eSAF-productie te faciliteren.

Europa heeft dus de koers uitgezet, maar Nederlandse eSAF-projecten hebben nog geen definitief investeringsbesluit bereikt. Private partijen zijn bereid commerciële risico's te dragen, maar kunnen niet alle onzekerheden over regelgeving en toekomstige inkomsten volledig opvangen. Aanvullende beleidsondersteuning van de Nederlandse overheid is nodig om van plan naar realisatie te gaan, zodat Nederland een koploperspositie kan vervullen in deze opkomende industrie.

Wat Nederland nu kan doen

1. Behoud het ReFuelEU Aviation-beleidskader en waarborg zekerheid voor investeerders.

Met het oog op de aangekondigde herziening van ReFuelEU Aviation is het van belang dat Nederland zich blijft inzetten voor het behoud van de bestaande beleidskaders, inclusief het eSAF-submandaat en het boetestelsel, en voor een tijdige afronding van de herziening. Een stabiel en voorspelbaar beleidskader biedt investeerders en afnemers de zekerheid die nodig is voor langetermijninvesteringen.

2. Maak langjarige afnamecontracten mogelijk door het prijsverschil te overbruggen.

Er zijn aanvullende instrumenten nodig om het prijsverschil tussen eSAF en fossiele kerosine te overbruggen en langjarige afnamecontracten mogelijk te maken. Wij roepen de overheid op zich in te zetten voor voldoende, specifiek voor eSAF gereserveerde middelen binnen het EU ETS-mechanisme voor SAF-emissierechten, en nationale instrumenten te verkennen die de Europese steun aanvullen en Nederlandse eSAF-productie mogelijk maken. Mogelijkheden zijn een DSA, een instrument waarop verschillende lidstaten nu inzetten, of een CfD, voortbouwend op de Nederlandse ervaring met de SDE++-regeling.

3. Benut overheidsaanbestedingen om de vraag naar eSAF en de leveringszekerheid te ondersteunen.

Overheidsaanbestedingen kunnen een voorspelbare vraag naar eSAF creëren, investeringen in productiecapaciteit stimuleren en de leveringszekerheid versterken. Mogelijkheden om te verkennen zijn de inzet van eSAF voor wettelijk verplichte brandstofvoorraden en langjarige afnamecontracten met publieke afnemers. De ambitie van Defensie om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen en op termijn eSAF te gebruiken, zoals beschreven in de *Toekomstvisie Brandstoffen- en chemiegrondstoffenproductie*, is hiervoor een welkom signaal.² Verkennen hoe deze ambitie kan worden vertaald naar toekomstige inkoop kan de ontwikkeling van Nederlandse eSAF-productie ondersteunen.

De volgende stap is bouwen

Nederland kan met SAF en eSAF bouwen aan een schonere luchtvaart, een sterkere brandstofvoorziening en een toekomst voor zijn industrie. Power2X wil daarin vooroplopen en met eFuels Rotterdam een nieuwe industriële waardeketen op gang brengen.

De plannen liggen klaar. Power2X wil de volgende stap zetten. Met de juiste randvoorwaarden kunnen we de sprong wagen. Neem de resterende belemmeringen weg, dan kunnen wij gaan bouwen.

⁶ Transport & Environment (2026), [Why airlines' complaints about ReFuelEU don't add up](#).

