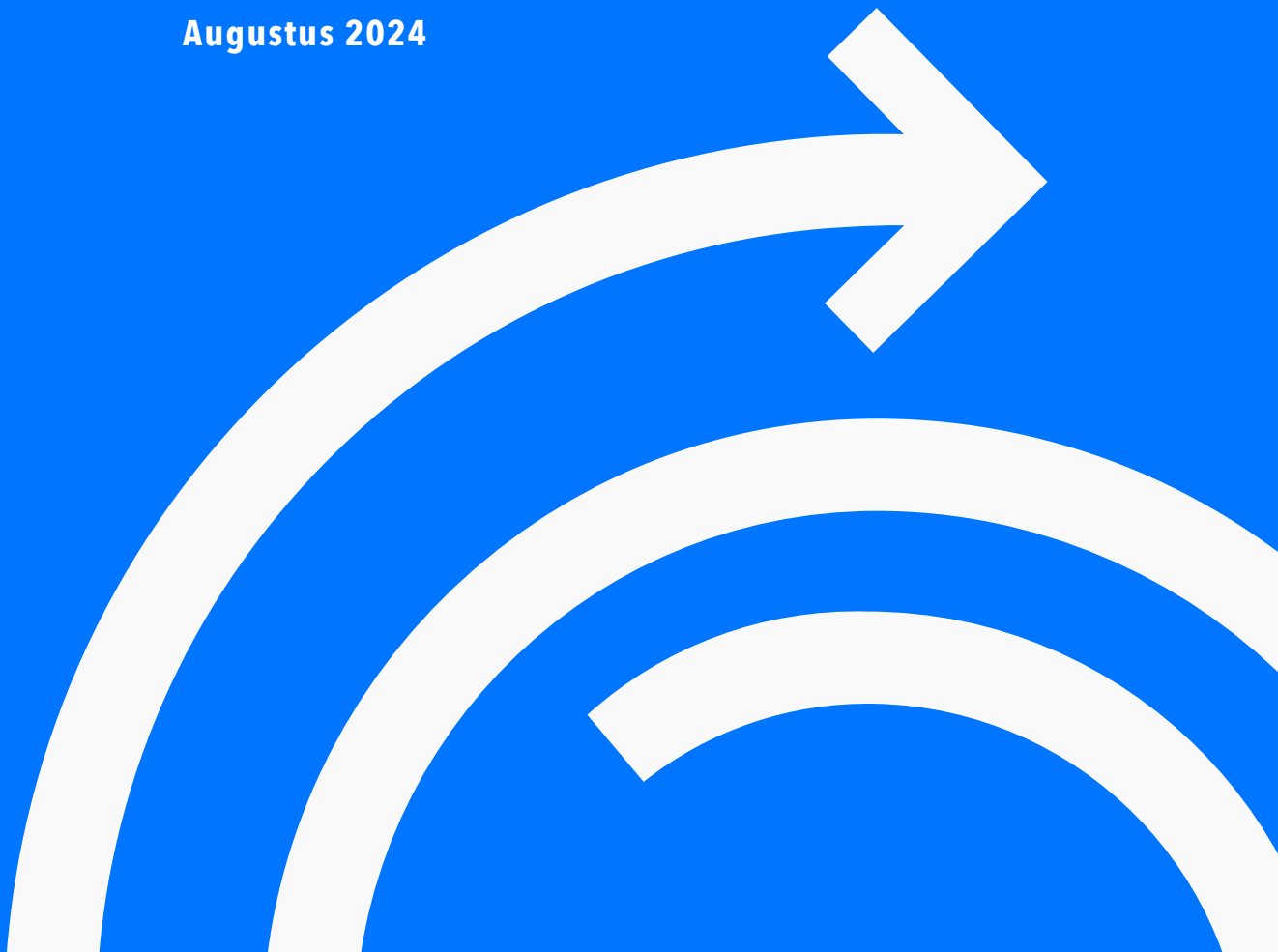


Richtlijn voor doorgeven  
informatie over hernieuwbare  
brandstoffen zoals voor het  
maken van Scope-3 claims door  
eindegebruikers  
Sectorinitiatief Clean Fuel  
Contracts

Augustus 2024



## **Richtlijn voor doorgeven van informatie over hernieuwbare brandstoffen zoals voor het maken van Scope-3 claims door eindgebruikers**

*Sectorinitiatief voor Clean Fuel Contracts*

Auteur NOVE en Platform Hernieuwbare Brandstoffen  
Auteurs: Kieran Green en Loes Knotter  
Werkgroepleden:  
Joan van Kessel, Henriette Willems – Van Kessel Olie  
Sacha Konan, Arnold Scherpenkate – VARO Energy Netherlands  
Cees Molenschot – AVIA Vollenhoven  
Harmen Huiskens – FinCo Energies  
Pim Carp, Piet van den Brink, Joost de Bruin – Catom PDM  
Wim Schouten, Erik de Vries – NOVE

Datum: Augustus 2024

© NOVE

Adres: Kosterijland 15  
3981 AJ Bunnik  
info@nove.nl  
www.nove.nl

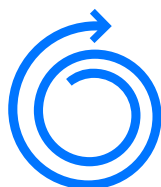
© Platform Hernieuwbare Brandstoffen

Adres: Cruquiusweg 111-A  
1019 AG Amsterdam  
contact@hernieuwbarebrandstoffen.nl  
www.hernieuwbarebrandstoffen.nl

De opinies en uitingen van het Platform Hernieuwbare Brandstoffen zijn gebaseerd op analyses en ontwikkelde kennis ten behoeve van de met leden geformuleerde missie en ambities. Ze zijn uitsluitend de verantwoordelijkheid van het Platform en op geen manier te beschouwen als standpunten of meningen van de afzonderlijke leden van het Platform.

## Inhoudsopgave

1	Introductie.....	4
2	De opgave: duurzaamheidsinformatie doorgeven aan de eindgebruikers .....	6
2.1	Fysieke leveringen versus toewijzing op basis van 'book and claim' .....	7
3	Geen Scope 3-claim zonder link met een directe emissie (Scope 1).....	9
3.1	Flexibiliteit in toewijzen van de reductie .....	10
4	Eisen aan toewijzen van emissies / eisen voor het maken van een claim .....	12
4.1	Proof of Sustainability.....	12
4.1.1	Toewijzen op basis van 'book and claim' .....	12
4.1.1	Inzet in dezelfde modaliteit .....	13
4.1.2	Vervaldatum (vintage constraint) .....	13
4.1.3	Additionaliteit.....	13
5	Clean Fuel Contracts stellen eisen aan het systeem .....	15
5.1	Eisen aan het systeem .....	15
5.1.1	Onveranderlijk.....	15
5.1.2	Uniek.....	15
5.1.3	Controleerbaar .....	15
5.1.4	Intrekking .....	15
6	Het Clean Fuel Information Record.....	17
6.1	Verificatie op basis van bestaande databronnen.....	17
6.1.1	Verificatie duurzaamheidsinformatie.....	17
6.1.2	Verificatie emissiereductie .....	17
6.1.3	Verificatie Scope 1 .....	17
6.1.4	Verificatie verplichting of additioneel volume .....	17
6.2	Technologiesysteem.....	18
7	Vervolgstappen .....	19
7.1	Technisch systeem.....	19
7.2	Aansturing .....	19
7.3	Aanbevelingen voor vervolg .....	20



# 1 Introductie

De Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche (NOVE) heeft het initiatief genomen om een richtlijn te ontwikkelen hoe informatie door te geven voor het maken van Clean Fuel Contracts op basis van de klimaatreducties van de inzet van hernieuwbare brandstoffen. Op basis hiervan kunnen partijen in de keten bijvoorbeeld een Scope-3 reductie<sup>1</sup> claimen.

De ontwikkeling van een richtlijn volgt op eerder werk van de platformleden om te onderzoeken hoe de transparantie over duurzaamheid in de biobrandstoffenketens valt te verbeteren<sup>2</sup>. Ook is in een innovatieproject samen met de Dutch Blockchain Coalition onderzocht op welke manier de inzet van Distributed Ledger Technologies, zoals bijvoorbeeld in de vorm van een Product Passport, de duurzaamheidsinformatie, die meereist met de fysieke stromen, de 'digital twin', kunnen bijdragen aan de wens om een uitspraak te doen over een unieke, onveranderlijke en controleerbare claim op de CO<sub>2</sub>-emissiereductie<sup>3</sup>.

Het doel van de Richtlijn is om vast te stellen welke eisen te stellen aan de informatie om een onafhankelijk verifieerbare claim voor gebruikers in de transport- en logistieke sector te leveren, die als basis kan dienen voor rapportages over indirecte emissies. De behoefte hieraan en haalbaarheid is eerder uitgewerkt in een haalbaarheidsonderzoek naar Clean Fuel Contract (2020)<sup>4</sup>. Dit is verder relevant geworden met de introductie van nieuwe regelgeving zoals de CSRD<sup>5</sup>. En kan in de context van Nederland ook input leveren op de CO<sub>2</sub>-prestatieladder of anderszins aantonen dat bijvoorbeeld partijen 100% fossielvrij transport leveren.

Een belangrijke randvoorwaarde die is meegegeven voor de richtlijn is om te zoeken naar een manier om een onafhankelijke claim te doen zonder de administratieve last te vergroten voor de partijen in de transportketen.

Met deze richtlijn hoopt de sector ook bij te dragen aan een mogelijkheid om het inboeken van de informatie voor de jaarverplichting en voor de emissiehandelsysteem efficiënter te kunnen maken. Met deze toepassing zouden de mogelijkheden verkend kunnen worden om efficiënt te rapporteren over de duurzaamheidsinformatie voor zowel het Register energie vervoer (REV) voor de jaarverplichting en voor het onderliggend register voor het emissiehandelssysteem (ETS 2) waar leveringen energie voor vervoer onder valt.

In deze opdracht is in eerste instantie gekeken naar het doorgeven van de duurzaamheidsinformatie op de Nederlandse markt. Op eenzelfde wijze zou ook informatie toegevoegd kunnen worden over de fysieke kenmerken van de hernieuwbare brandstofvolumes, met bijvoorbeeld het toevoegen van referentie naar lab-analyses.

'Clean Fuel Contracts' is het verzamelbegrip voor het verbeteren van transparantie in de hernieuwbare brandstoffenketens van begin van de keten tot en met eindgebruiker. Deze richtlijn focust specifiek op een onderdeel van de keten van uitslag naar de markt naar eindgebruikers op de Nederlandse markt.

Deze NOVE en platformrichtlijn is gebaseerd op de onderliggende studie van studio Gear Up die samen met een werkgroep van NOVE-leden heeft gewerkt aan het formuleren van de richtlijn. De gebruikte figuren komen deels uit dit

---

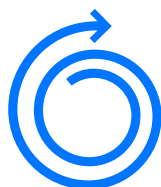
<sup>1</sup> Zie hoofdstuk 3 voor uitleg over het concept Scope-3 emissies.

<sup>2</sup> SQ Consult, Accessibility and traceability in sustainable biofuel supply-chains (2020) <https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/post/accessibility-and-traceability-in-sustainable-biofuel-supply-chains>

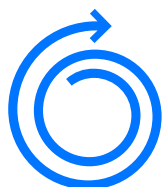
<sup>3</sup> Dutch Blockchain Coalition, Interim report renewable fuels traceability (2023) <https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/post/dutch-blockchain-coalition-interim-report-renewable-fuels-traceability-project>

<sup>4</sup> Studio Gear up in opdracht van Platform Hernieuwbare Brandstoffen, Haalbaarheid Clean Fuel Contracts (2020), <https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/post/pdb-haalbaarheid-clean-fuel-contracts>

<sup>5</sup> De CSRD is de Europese richtlijn voor duurzaamheidsrapportage. Deze richtlijn verplicht ondernemingen te rapporteren over hun duurzaamheid door middel van verschillende duurzaamheidscriteria. [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0380\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0380_EN.html)



onderliggende rapport, dat als een annex aan dit rapport is toegevoegd. In het onderliggende rapport zijn sommige punten voor de richtlijn nog verder uitgewerkt.

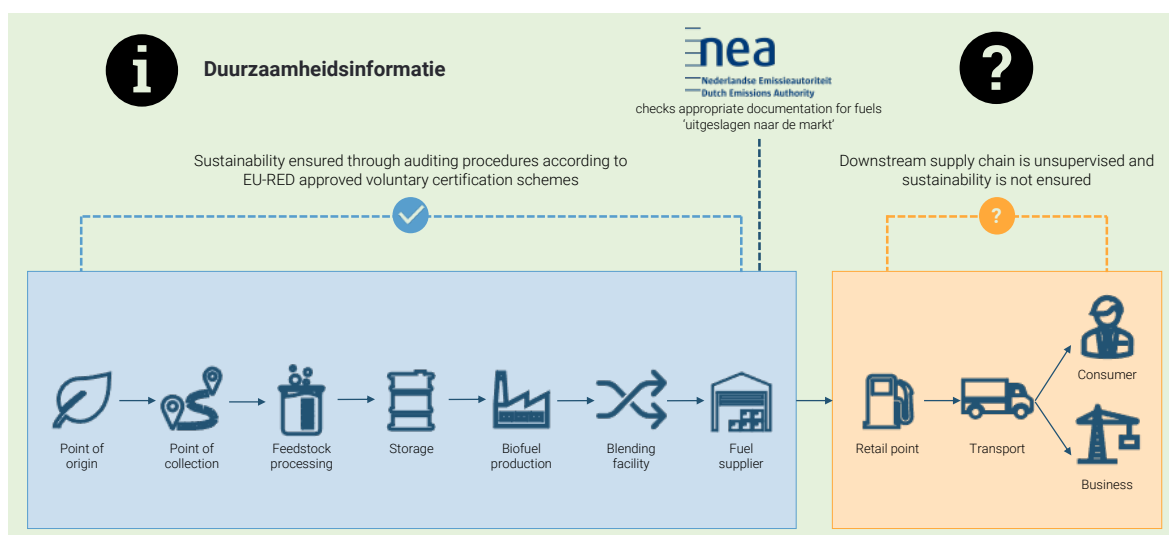


## 2 De opgave: duurzaamheidsinformatie doorgeven aan de eindgebruikers

Nederland moet rapporteren aan Europa over het aandeel hernieuwbare energie in energie voor vervoer. In het recent besloten gewijzigde doel voor 2030, moet Nederland de CO<sub>2</sub> (eq)-emissies met 14,5% verminderen voor de sector vervoer. Nederland heeft een hogere ambitie en dat leidt tot een voorstel tot een reductiedoel van 22,9% CO<sub>2</sub> eq emissiereductie voor wegvervoer<sup>6</sup>. Ook binnenvaart, zeevaart en luchtvaart krijgen een verplicht doel voor een aandeel hernieuwbare energie c.q. reductie van de emissie-intensiteit.

Om vast te stellen of de nationale doelstelling en de verplichtingen per bedrijf gehaald worden, is in Nederland een registratiesysteem opgezet dat door de Nederlandse Emissie Autoriteit (hierna NEa) wordt beheerd: het Register Energie voor Vervoer (REV). De NEa administreert hiermee de op de markt gebrachte hernieuwbare brandstoffen<sup>7</sup>, meer specifiek die “uitgeslagen” zijn in Nederland. Bedrijven die bijvoorbeeld duurzame biobrandstoffen in Nederland aan de markt leveren, boeken dit in (claimen) bij de NEa<sup>8</sup>.

Op het moment dat de levering is ingevoerd in het REV, eindigt in de meeste gevallen de informatiestroom. De leverancier van de brandstof heeft dus informatie over het type brandstof en de mate van duurzaamheid, maar deze informatie gaat meestal niet naar de klant toe, dit is de keten in blauw zoals aangegeven in Figuur 1. Deze informatie staat op een bij de NEa aangeleverde Proof of Sustainability (PoS). In een eerdere studie heeft het Platform al laten zien hoe veel klanten uitgaan van generieke informatie uit rapporten of wetgeving over de emissiereductie van hernieuwbare brandstoffen. Zo hebben we vastgesteld dat partijen bijvoorbeeld broeikasgasprestaties van de [website www.CO2emissiefactoren.nl](https://www.CO2emissiefactoren.nl) of TNO's factsheets “energiedragers wegverkeer” gebruiken, om richting klanten of opdrachtgevers te rapporteren over de emissiereductie door biobrandstoffen. Dit is jammer, want deze bronnen geven respectievelijk een standaardwaarde of marktgemiddelde waarde, terwijl een preciezer getal op het certificaat beschikbaar is<sup>9</sup> die doorgaans informatie bevat met een hogere behaalde feitelijke reductie dan de conservatievere standaardwaarden aangeven.



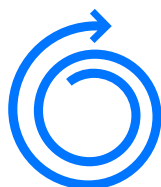
Figuur 1. Doorgeven van duurzaamheidsinformatie aan eindgebruikers

<sup>6</sup> Kamerbrief 26 april 2024, Voortgang implementatie RED III energie vervoer

<sup>7</sup> De NEa administreert alleen duurzame energie die wordt uitgeslagen naar eindgebruik in vervoer in Nederland, en alleen indien een bedrijf hiertoe een claim wenst te maken.

<sup>8</sup> Meer informatie wie kan inboeken op de website van Nederlandse Emissie-autoriteit: <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/inboeken>

<sup>9</sup> Idem, Studio Gear up in opdracht van Platform Hernieuwbare Brandstoffen, Haalbaarheid Clean Fuel Contracts (2020)



In principe kan een leverancier informatie over CO<sub>2</sub>-emissieprestatie en duurzaamheid aan de klant geven. Sommige leveranciers leveren op aanvraag informatie over de gekochte hernieuwbare brandstof. Enkele leveranciers doen dit structureel. In principe zou elke klant bij levering de informatie kunnen krijgen die terug te leiden is naar de bijbehorende (geëindigde) PoS. Dan heeft iedereen de informatie die hij nodig heeft. Dat is nu niet de praktijk. De informatie wordt nu veelal beschikbaar gemaakt met een door de leverancier geproduceerd bewijs en de klant vertrouwt de leverancier. De garantie of de informatie klopt, valt op dit moment niet onafhankelijk te verifiëren. Dit kan tot wildgroei leiden en misleiding is niet uit te sluiten. Met andere woorden de eindgebruiker heeft maar een beperkte informatiepositie en kan de informatie geleverd door leverancier niet onafhankelijk verifiëren. Clean Fuel Contracts zorgen ervoor dat de informatie die geleverd wordt aan de NEa ook doorgezet wordt naar de klanten in de keten daarna, dat is het oranje deel in Figuur 1.

## 2.1 Fysieke leveringen versus toewijzing op basis van 'book and claim'

Deze richtlijn voor Clean Fuel Contracts stelt eisen aan hoe de informatie wordt doorgegeven naar eindgebruikers. Daarmee houden we rekening met verschillende manieren om hernieuwbare brandstoffen aan de markt te leveren, deze staan samengevat in Figuur 2.

Met de verplichting komen veel hernieuwbare brandstoffen op de markt die bijgemengd worden in de diesel of benzine. De hernieuwbare brandstoffen worden in depots gemengd met fossiele brandstoffen en in de markt gezet. Het is niet gezegd dat elke B7 die getankt wordt ook een aandeel van 7% FAME bevat, dat kan minder zijn (of een hoger aandeel (tot max 30%) hernieuwbaar bevatten met bijmenging van synthetische hernieuwbare diesel, zoals met HVO boven de 7%). Klanten die een bewijs van duurzaamheid willen, ontvangen in dit geval informatie die op basis van 'book and claim' is toegewezen. Er is niet per se sprake van fysieke stroom, maar de duurzaamheidsinformatie van volumes geleverd aan de Nederlandse markt worden toegewezen aan een eindgebruiker.

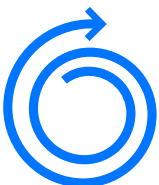
Er is ook sprake dat aan de verplichting wordt voldaan met fysiek gesegregeerde ketens, dan zit er een aantoonbaar aandeel hernieuwbaar in het geleverde brandstofvolume. Dat kan een 100% hernieuwbaar volume zijn, zoals bijvoorbeeld bij 100% HVO of 100% bio-LNG. Of een blend, bijvoorbeeld 7% FAME. Leveranciers van FAME die garant willen staan voor de fysieke kenmerken van FAME werken niet met een massabalans maar geven de duurzaamheidsinformatie van de fysiek geleverde volumes.

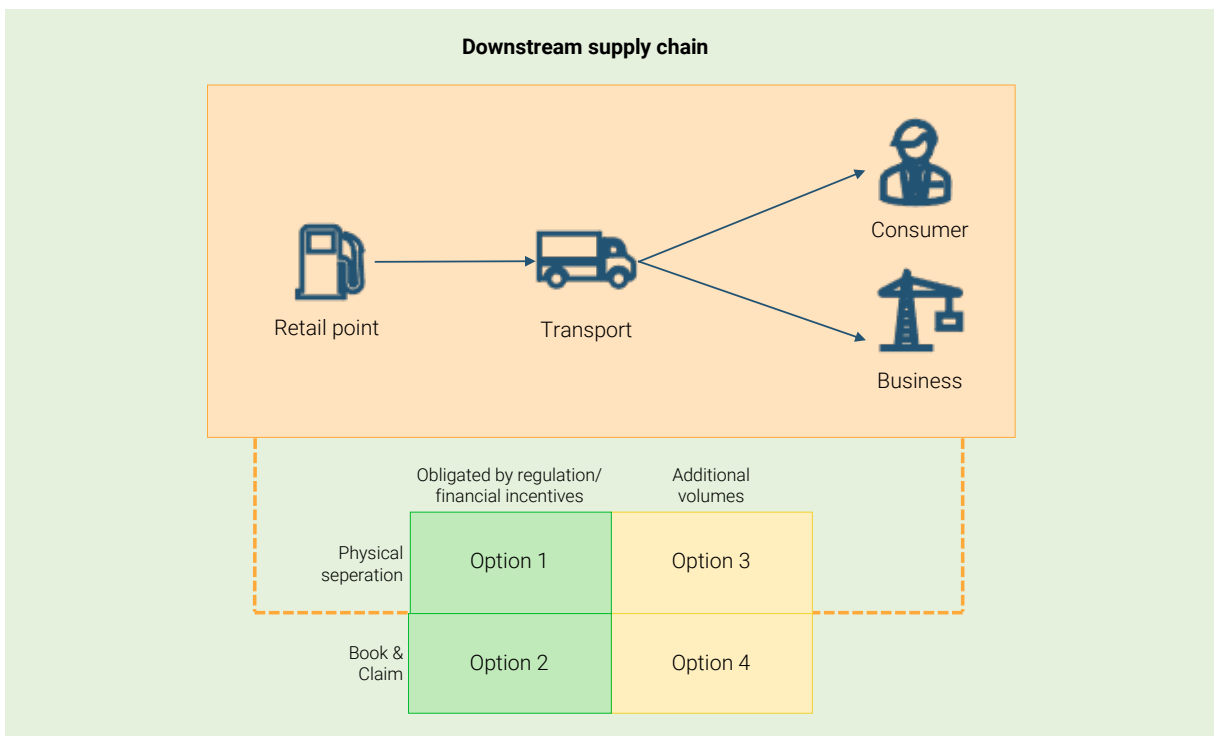
Bij deze twee brandstofleveringen wordt voldaan aan de verplichting. Dus deze brandstoffen komen op de Nederlandse markt, zodat verplichte partijen voldoen aan het mandaat. Er kan ook sprake zijn dat er meer brandstoffen op de markt komen dan nodig om te voldoen aan de verplichte doelen. Dit noemen we additionele volumes. En in deze situatie kan ook sprake zijn van duurzaamheidsinformatie van het fysiek geleverde hernieuwbare brandstofvolume of informatie die wordt toegewezen via het principe van 'book and claim' of fysiek geleverde brandstoffen.

Op dit moment is er nauwelijks sprake van additionele volumes die op de markt komen. Het is van belang om het systeem toekomst-proof in te richten en om er wel al rekening mee te gaan houden dat additionele volumes op de markt kunnen komen. Er kunnen situaties ontstaan door de praktijk van ondernemingen die hun uitstoot in lijn willen brengen met de Science Based targets (SBTi<sup>10</sup>) of om het aankopen van emissiehandelsrechten te vermijden (ETS) dat er volumes de markt op komen boven de doelen gesteld door de jaarverplichting. Het is belangrijk om dan aan te kunnen tonen dat deze additioneel zijn (zie ook Figuur 2).

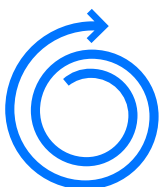
---

<sup>10</sup> Zie bijvoorbeeld: <https://sciencebasedtargets.org/resources/files/Aligning-corporate-value-chains-to-global-climate-goals-SBTi-Research-Scope-3-Discussion-Paper.pdf>





*Figuur 2. Clean Fuel Contracts geven bewijs van verschillende brandstofleveringen*

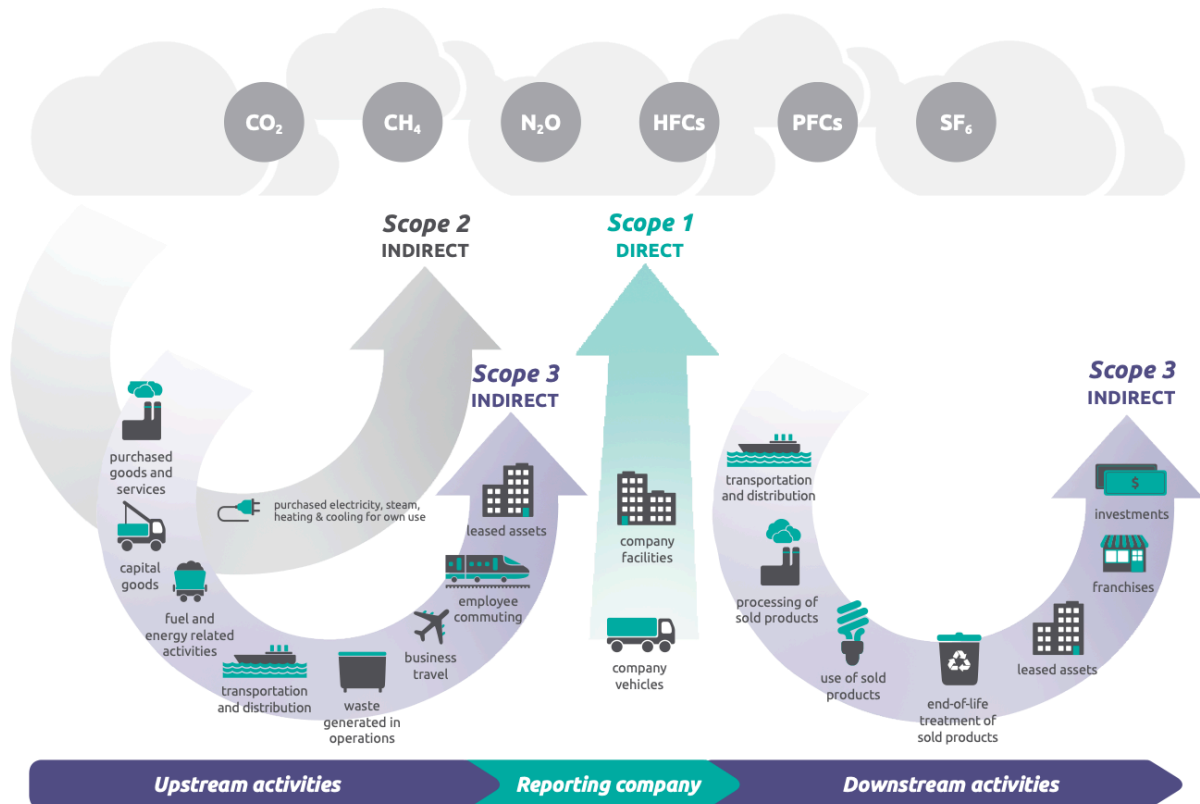




### 3 Geen Scope 3-claim zonder link met een directe emissie (Scope 1)

Deze richtlijn voor Clean Fuel Contracts is samen te vatten in een simpele boodschap: er valt geen Scope 3 claim te maken zonder een link met een directe emissie (Scope 1).

Om de indeling van Scope 1 en Scope 3 emissies toe te lichten verwijzen we naar de indeling van emissies volgens het zogenaamde Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol), zie de schematische weergave in Figuur 3.



Figuur 3. Overzicht van de verschillende GHG Protocol Scopes en de emissies door de waardeketen<sup>11</sup>

Voor het berekenen en toewijzen van koolstof emissies, beter bekend als carbon accounting maken bedrijven en landen gebruik van carbon accounting om inzicht te krijgen in hun klimaatimpact. Deze klimaatimpact wordt uitgedrukt als carbon footprint, ofwel koolstofvoetafdruk. Zo kan de koolstofvoetafdruk worden berekend van individuele producten, complete bedrijven of zelfs hele landen.

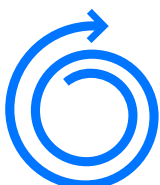
Bedrijven die vrijwillig willen rapporteren over hun koolstofimpact maken vaak gebruik van het zogenaamde GHG Protocol, waarmee ze hun directe emissies kunnen rapporteren, ook wel bekend als Scope 1 emissies. Daarnaast kunnen ze ook de emissies van de stroom die ze inkopen rapporteren (genaamd Scope 2). Scope 3 dekt alle emissies die plaatsvinden in de upstream supply chains voor hun grondstoffen, evenals emissies van het gebruik van hun producten.

Directe emissies tellen mee voor de nationale doelen en statistiek. In de kennisclip leggen we het onderscheid verder uit:

<https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/kennisclips#carbon>

Het GHG-protocol maakt dus een onderscheid tussen directe emissies en indirecte emissies. De directe emissies, ofwel Scope 1 emissies, verwijzen naar de emissies die vrijkomen in gebouwen, fabrieken of in transport. In transport zijn het dus emissies die vrijkomen bij het verbranden van brandstoffen in een

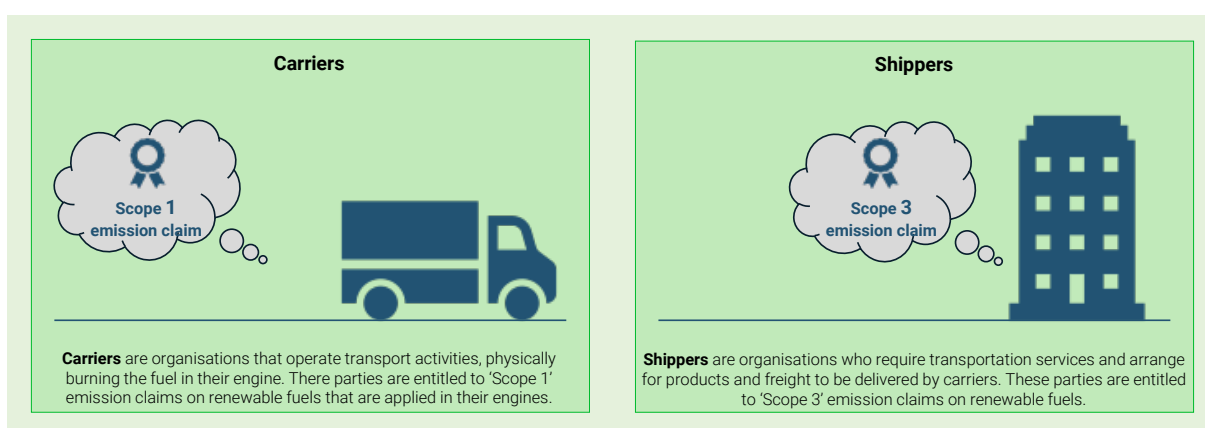
<sup>11</sup> Source: WRI, WBCSD, 2011, Greenhouse Gas Protocol - Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard I



verbrandingsmotor. Bij indirecte emissies, of Scope 3 emissies gaat het om het toerekenen van die uitstoot naar het product of dienst. Deze emissies hebben betrekking op de uitstoot van bedrijven die gebruik maken van deze transportdiensten, maar de emissies zelf niet produceren. Het is belangrijk om te beseffen dat het hier dus gaat om uitstoot die indirect wordt veroorzaakt en niet door het rapporterende bedrijf zelf.

De in de markt gebruikte ISO 14083<sup>12</sup> standaard en het “GLEC framework<sup>13</sup>, onderscheiden directe en indirecte transport emissies. Dit is anders dan de indeling van Scope 1, 2 en 3 maar in lijn met de ‘emission accounting’ en ‘reporting principles’ zoals ontwikkeld door het GHG Protocol.

Een Clean Fuel Contract zorgt ervoor dat de Scope 3 emissiereductie claim gelinkt wordt aan het inzetten van hernieuwbare brandstoffen in transport wat ervoor zorgt dat de koolstofvoetafdruk is verlaagd (scope 1). Dus de transporteur tankt hernieuwbare brandstoffen en deze worden verbrand bij gebruik. De transporteur creëert een verminderde koolstofvoetafdruk in de Scope 1 claim. De verlader, de opdrachtgever voor het vervoer kan deze reductie meenemen in de berekening van de koolstofvoetafdruk van het vervoerde product in de Scope 3 berekening.



Figuur 4. Eenvoudige boodschap: geen Scope-3-claim zonder link met een directe emissie (Scope-1)

### 3.1 Flexibiliteit in toewijzen van de reductie

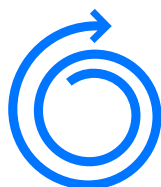
Sectorpartijen hebben aangegeven dat er behoefte is aan een mate van flexibiliteit in het toewijzen van de emissiereductie aan klanten. In Figuur 5 is er sprake van een directe relatie tussen het transport van de goederen en de opdrachtgever van het vervoer. In de praktijk vragen sommige partijen om hogere reducties en andere partijen niet. De markt wil daarom degene die om hogere reducties vraagt kunnen bedienen. Het kan dus zijn dat fysiek de hernieuwbare brandstof in het vervoer van andere producten zit, maar dat de claim wordt toegewezen aan deze vragende partij.

Neem als voorbeeld transporteur AB Texel<sup>14</sup>. Deze transporteur heeft vijf LNG-voertuigen die op 100% bio-LNG rijden en de rest van het wagenpark rijdt mogelijk op 7% FAME bijgemengd in de diesel. Het kan zijn dat een klant die met hun diesel-voertuigen wordt beleverd vraagt om 100% fossielvrij transport van de producten. AB Texel kan de Scope 1 reductie van een LNG-truck die op bio-LNG rijdt toewijzen aan deze klant. Dat betekent wel dat de klant die de producten krijgt geleverd met de truck op bio-LNG deze reductie niet krijgt. De reductie is toegewezen aan een andere klant. Dit is in essentie een uitruil: als de ene partij de groene claim wil maken, dan vervalt deze mogelijkheid voor de andere levering. Figuur 5 legt dit principe uit. De emissiereductie in het transport voor klant 1

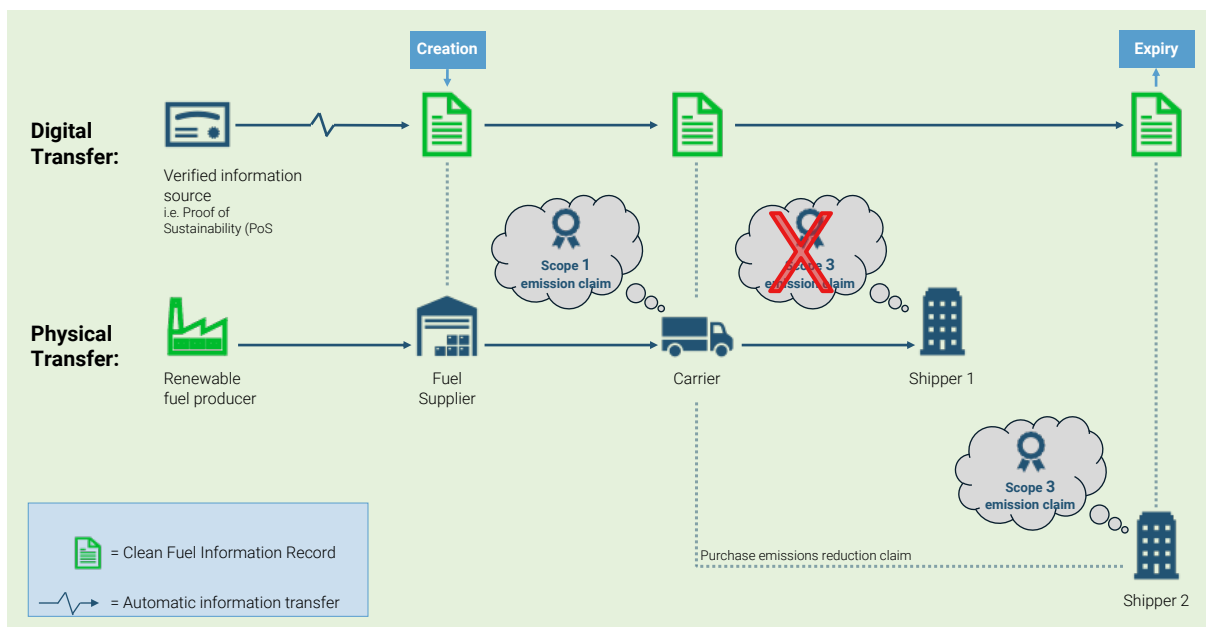
<sup>12</sup> Global Logistics Emissions Council Framework (GLEC) V3.0, Smart Freight Centre 3.0.

<sup>13</sup> ISO 14083:2023 Greenhouse gases — Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations.

<sup>14</sup> Website bezocht op 16 augustus 2024 <https://abtexel.com/duurzaamheid/transport/initiatieven-co2-reductie>



worden toegewezen aan klant 2, en daarmee vervalt de mogelijkheid voor klant 1 om een groene claim te maken. Dus in het voorbeeld met de LNG-truck van AB Texel die op 100% bio-LNG rijdt. Deze rijdt fysiek naar klant 1, maar de groene claim wordt toegewezen aan klant 2 die erom vraagt. Klant 1 krijgt dan de koolstofvoetafdruk van het transport op de B7 met 7% FAME. Deze uitruil kan plaats vinden in een Clean Fuel Contract zonder dat er sprake is van een dubbele claim.

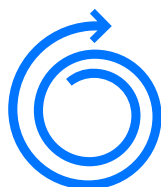


Figuur 5. Het mogelijk maken van flexibiliteit

Deze flexibiliteit is ook georganiseerd door het Smart Freight Centre met hun richtlijn "Market Based Measures Accounting Framework"<sup>15</sup> voor de vrijwillige rapportage over emissiereductie in de grote, complexe internationale logistieke ketens. Het idee is dat deze richtlijn bijdraagt aan het financieren van oplossingen die bijdragen aan een lagere koolstofvoetafdruk van transport zoals (maar niet alleen) de inzet van hernieuwbare brandstoffen. Het Smart Freight Centre heeft het boekhoudkundige raamwerk gebaseerd op het principe van 'book and claim' en dat maakt het mogelijk dat een gerealiseerde emissiereductie kan worden toegewezen aan een koper van de reductie. Hiermee kunnen meerdere kopers de reductie-maatregel financieren ook als die reductie niet in hun keten plaats vindt. Het Framework stelt eisen aan het toewijzen van emissies:

- deze moeten additioneel zijn,
- dezelfde modaliteit betreffen en
- er moet sprake zijn van een vervaldatum.

Deze eisen vormen onderdeel van deze Richtlijn, aangepast aan de Nederlandse context. Dit wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 4.



<sup>15</sup> <https://smartfreightcentre.org/en/our-programs/global-logistics-emissions-council/market-based-measures-accounting-framework/>

## 4 Eisen aan toewijzen van emissies / eisen voor het maken van een claim

De eisen aan toewijzing van emissiereductie in het Clean Fuel Contracts systeem zijn in lijn met de reeds opgestelde richtlijnen voor Scope-3 claims in de vrijwillige markt zoals geregeld in het GHG Protocol. En we volgen de eisen aan de toewijzing van emissiereductie zoals vastgelegd in de door de internationale sector ontwikkelde standaard voor carbon accounting van het Smart Freight Centre. Voortbouwend op dit framework legt het Clean Fuel Contract de nadruk dat bij het organiseren van flexibiliteit er nadrukkelijk sprake is van een uitruil: als de duurzaamheidsinformatie toegewezen aan een andere keten dan is de fysieke stroom daarmee in wezen “grijs” geworden, op basis waarvan dus geen groene claim meer gemaakt kan worden. Om het doorgeven van duurzaamheidsinformatie goed te borgen stellen we daarom ook eisen aan het gebruikte systeem waarop de Clean Fuel Contracts worden gemaakt zoals we in het volgende hoofdstuk uitwerken.

### 4.1 Proof of Sustainability

Om een Clean Fuel Contract aan te maken is een Proof of Sustainability nodig. Hierbij sluiten we aan bij de huidige praktijk. Alle hernieuwbare brandstoffen die voor de verplichting op de Nederlandse markt worden verkocht moeten voldoen aan minimale duurzaamheidseisen. Deze eisen worden gegarandeerd door een certificaat van één door de Europese Commissie geaccrediteerde Voluntary Schemes<sup>16</sup> en de brandstofleveranciers zijn verplicht om zo'n certificaat, een Proof of Sustainability te overleggen aan de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)<sup>17</sup>. Ook in geval van additionele volumes moeten, om in aanmerking te komen voor een Clean Fuel Contract, een Proof of Sustainability volgens de Europese regels overlegd worden. De duurzaamheidsinformatie op de Proof of Sustainability wordt doorgegeven aan eindgebruikers.

Figuur 6, zie volgende pagina, geeft een overzicht van het soort van informatie dat op een Proof of Sustainability staat (in dit voorbeeld duurzame biodiesel).

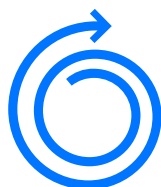
Op basis van de Proof of Sustainability kan informatie worden doorgegeven met een bevestiging dat het duurzame hernieuwbare brandstoffen betreffen, over de emissiereductie en in geval van duurzame biobrandstoffen kan ook informatie doorgegeven worden over grondstoffen en over land van oorsprong.

Verder stellen we voor om voor de Clean Fuel Contract in lijn met het Smart Freight Centre de volgende eisen te hanteren: het kunnen toewijzen van emissiereducties op basis van ‘book and claim’, onder de randvoorwaarde van inzet in dezelfde modaliteit (hoewel we daarvan kunnen afwijken gezien het voorstel voor het Nederlandse systeem om te voldoen aan de verplichting ruimte biedt voor handel tussen inzet in luchtvaart, zeevaart of binnenvaart), en tot slot met een vervaldatum.

#### 4.1.1 Toewijzen op basis van ‘book and claim’

Toewijzing op basis van ‘book and claim’ is mogelijk. De scope 1 emissies of duurzaamheidsinformatie op basis van ‘book and’ claim kunnen worden toegewezen.

Als er sprake is van een fysiek gesegregeerde levering staat die informatie op het Clean Fuel Contracts.



<sup>16</sup> [https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/voluntary-schemes\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/voluntary-schemes_en)

<sup>17</sup> <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/themas/hernieuwbare-energie-voor-vervoer>

**Proof of Sustainability (PoS) for Biofuels and Bioliqids**

For biofuels and bioliqids according to the Renewable Energy Directive (RED) and the Fuel Quality Directive (FQD), both amended through Directive (EU) 2015/1513

Unique Number of Sustainability Declaration: [Kan bedrijf zelf kiezen]

Place and date of dispatch: [Dit zal de leveringsdatum zijn; max 30 dagen voor issuance]

Date of issuance: [ ]

www.iscc-systems.org

Supplier	Recipient
Name: [ ]	Name: [NEC]
Address: [ ]	Address: [ ]
Certification System: ISCC EU	Contract Number: [ ]
Certificate Number: [EU-SCC-xxxx [Beid]b-verticaal invoeler]	

**1. General Information**

Type of Product: Biodiesel

Type of Raw Material: Used cooking oil (UCO)

Additional Information (voluntary):

Country of Origin (of the raw material): China

Quantity: 1.000.000 m<sup>3</sup>/15°C or m<sup>3</sup>  metric tons

Energy content (MJ): 33.000.000 MJ

**2. Sustainability criteria of the biomass according to Article 17 RED:**

The raw material complies with the sustainability criteria according to Art. 17 (3), (4) and (5) RED?  Yes  No

The raw material meets the definition of waste or residue according to the RED, i.e. it was not intentionally produced and not intentionally modified, or contaminated, or discarded, to meet the definition of waste or residue?  Yes  No

**3. Greenhouse Gas (GHG) information**

Total default value according to RED applied  Yes  No

GHG emission saving<sup>1</sup>: 84,5% (for biofuels 53,8 gCO<sub>2</sub>eq/MJ) 83,1% (for heat production 77 gCO<sub>2</sub>eq/MJ)

83,7% (for electricity production 91 gCO<sub>2</sub>eq/MJ) 84,7% (for cogeneration 89 gCO<sub>2</sub>eq/MJ)

If the GHG emission savings are below 60%:

The installation where the final biofuel or bioliqid was produced started physical production of biofuels or bioliqids after 5 October 2015  Yes  No

Voluntary: Date when the final biofuel producer started operation<sup>1</sup> [ ]

This form is valid without signature. By issuing this PoS, the issuing party guarantees that all information made on this Proof of Sustainability are correct, in compliance with the requirements of ISCC and the RED, and that the biofuel or bioliqid has not already been used to fulfil a national quota obligation.

Figuur 6. Details van informatie op een Proof of Sustainability document<sup>18</sup>.

#### 4.1.1 Inzet in dezelfde modaliteit

De emissiereductie kan alleen uitgeruild worden als er sprake is van dezelfde vervoersmodaliteit.

Voor de consistentie met de principes van het Smart Freight Centre maken we dit ook onderdeel van de Clean Fuel Contracts.

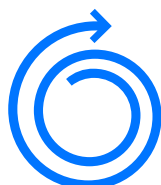
Hier is discussie over mogelijk of dit in de context van de Clean Fuel Contracts voor de Nederlandse markt noodzakelijk is. Zeker als het voorgenoemen besluit (zie Kamerbrief van 26 april 2024) voorstelt om handel in reductie-eenheden tussen modaliteiten toe te staan.

#### 4.1.2 Vervaldatum (vintage constraint)

De toewijzing kan alleen plaats vinden in hetzelfde boekjaar. Wij stellen voor om voor Nederland het boekjaar van het Register energie vervoer te nemen. Ook omdat we ervoor pleiten om een verbinding te maken met deze database.

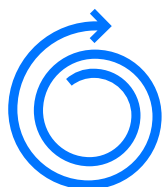
#### 4.1.3 Additionaliteit

De Clean Fuel Contract geeft aan of er sprake is van een volume van hernieuwbare brandstoffen dat op de markt is gekomen om te voldoen aan de verplichting of zonder de verplichting op de markt is gekomen. Dit is om aan te kunnen tonen of de brandstoffen additioneel, dus boven op de verplichte volumes op de markt komen. Zie ook de scenario's genoemd in hoofdstuk 1. Zoals al eerder genoemd geldt ook voor additionele volumes een Proof of Sustainability als basis.



<sup>18</sup> Bron figuur: studio Gear Up, 2020, Haalbaarheid Clean Fuel Contracts <https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/post/pdb-haalbaarheid-clean-fuel-contracts>

Additionaliteit wordt in de context van dit rapport beoordeeld op basis van de vraag of een hernieuwbare brandstof is gebruikt om te voldoen aan de verplichting energie vervoer of dat aan de hernieuwbare brandstof een subsidie is toegekend in het kader van het financiële stimuleringsprogramma SDE++ van de overheid. Indien geen van beide het geval is, wordt deze hoeveelheid brandstof als additioneel beschouwd.



## 5 Clean Fuel Contracts stellen eisen aan het systeem

Het doel van de Richtlijn is een onafhankelijk verifieerbare claim voor gebruikers in de transport- en logistieke sector te leveren, die als basis kan dienen voor rapportages over indirecte emissies. Daarom stelt de richtlijn voor Clean Fuel contracts ook eisen aan hoe de informatie wordt doorgegeven, dus aan het onderliggende systeem. Om een onafhankelijk en verifieerbare claim te kunnen maken, moet de informatie die doorgegeven wordt zowel onveranderlijke, als uniekheid kunnen garanderen, controleerbaar zijn en onttrokken kunnen worden als de emissieclaim is gemaakt. In het Engels is dit samengevat in de volgende principes: “Immutable, Unique, Verifiable and Retirable”.

### 5.1 Eisen aan het systeem

Deze principes die we hanteren stellen eisen aan hoe de reeds verzamelde duurzaamheidsinformatie op de Proof of Sustainability doorgegeven wordt.

#### 5.1.1 Onveranderlijk

Allereerst moet de duurzaamheidsinformatie zonder deze te kunnen veranderen worden doorgegeven. Dat betekent dat de informatie, zonder een tussenliggende actie, automatisch wordt doorgegeven en niet kan worden veranderd. Mocht er iets niet kloppen of sprake zijn van een foute link met de oorspronkelijk Proof of Sustainability dan kan de verandering worden vastgelegd, maar wordt de oorspronkelijk informatie niet overschreven. Dit borgt de transparantie en traceerbaarheid.

#### 5.1.2 Uniek

Essentieel is dat er sprake is van unieke informatie om dubbel verkoop van dezelfde reductie tegen te gaan. Daarom het Clean Fuel Information Record.

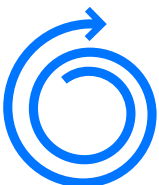
#### 5.1.3 Controleerbaar

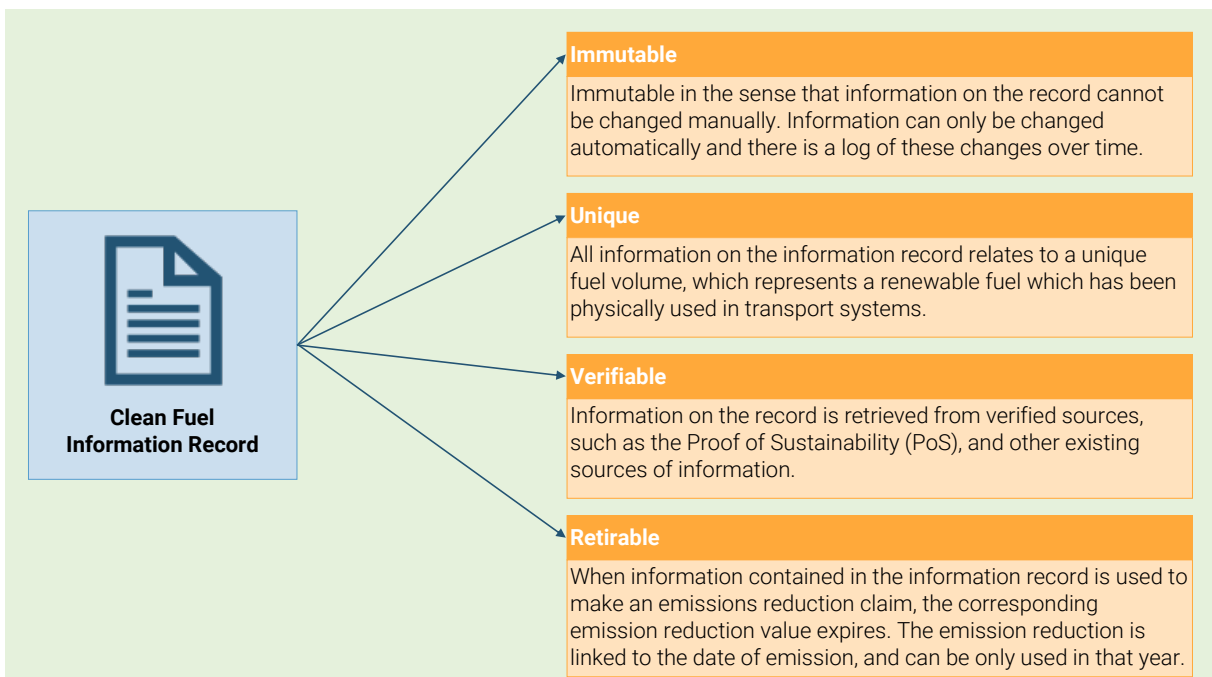
Een claim wordt gemaakt op basis van onderliggende informatie. Informatie wordt opgehaald uit geverifieerde bronnen, zoals het Bewijs van Duurzaamheid (PoS) die partijen inleveren bij de Nederlandse Emissieautoriteit, waarbij het hernieuwbare volume wordt ingeboekt in het Register energie vervoer. En andere bestaande informatiebronnen, zoals bijvoorbeeld gegevens over aanleveren van de brandstoffen bij een klant, met andere woorden de transactiegegevens.

Deze informatie blijft toegankelijk ook in een keten waarin meerdere transacties plaats vinden. Dit betekent dat een eindgebruiker, of een accountant namens een eindgebruiker, in principe de emissiewaarde moet kunnen herleiden naar een onderliggende informatiebron en de uniciteit ervan moet kunnen vaststellen.

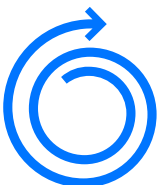
#### 5.1.4 Intrekking

Wanneer een emissiereductie, Scope-1 wordt geclaimd, vervalt de overeenkomstige emissiereductiewaarde. Dit hangt samen met het garanderen van een unieke claim. Met andere woorden de rechten op emissiereductie worden vernietigd en kunnen niet langer worden gebruikt als scope 1, maar wel als een scope 3 die samenhangt met scope-1. De emissiereductie is gekoppeld aan de emissiedatum en kan alleen in dat jaar worden toegepast. Het valt buiten de scope van deze richtlijn, maar deze eis in combinatie met bovenstaande eisen aan het systeem kunnen ten grondslag liggen aan een vorm van “tokenisation”: verhandelbare eenheden.





*Figuur 7. De leidende principes: onveranderlijke, unieke, controleerbare informatie met een einddatum - Immutable, Unique, Verifiable and Retirable*





## 6 Het Clean Fuel Information Record

Met deze richtlijn voor Clean Fuel Contracts willen we zorgen dat gebruikers in de transport- en logistieke sector voor rapportages over indirecte emissies deze op een onafhankelijk en verifieerbare claim kunnen baseren. Rekening houdend met de belangrijke randvoorwaarde die is meegegeven om de duurzaamheidsinformatie door te geven zonder de administratieve last te vergroten voor de partijen in de transportketen, sluiten we aan bij informatie die reeds in de sector wordt gebruikt. De kern is daarom een Clean Information Record die gebaseerd is op bestaande databronnen en transacties. Zie de samenvatting in Figuur 8 op volgende pagina.

### 6.1 Verificatie op basis van bestaande databronnen

#### 6.1.1 Verificatie duurzaamheidsinformatie

Clean Fuel Contracts maken gebruik van de informatie op de Proof of Sustainability. Deze duurzaamheidsinformatie wordt doorgegeven in een door de Europese regelgeving geëist gecertificeerd en geverifieerd duurzaamheidssysteem vanaf de bron naar uitslag tot de markt. Een link naar de PoS levert daarom een onafhankelijk verificatie op van de duurzaamheidsinformatie.

Uitgezocht moet worden of de link met de PoS wordt gelegd door de verplichte partij die immers ook deze gegevens moet aanleveren aan de NEa of dat een link gelegd kan worden met het Register.

Ook moeten we verder uitwerken of een PoS een uniek nummer heeft om naar te kunnen verwijzen, of anders zou moeten krijgen en op welke manier. Dit is een aandachtspunt voor de "governance" van het systeem, zie volgende hoofdstuk.

#### 6.1.2 Verificatie emissiereductie

Een automatische berekening van de emissiereductie vindt plaats op basis van de GHG-waarde op de PoS en de transactie met geleverde volume. Het systeem genereert automatisch de waardes op basis van well-to-wheel, tank-to-wheel.

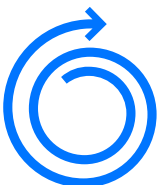
#### 6.1.3 Verificatie Scope 1

Verder stellen we voor om de transactiegegevens van de levering aan het tankpunt op te nemen op het Clean Fuel Contract Informatie Record. Deze transactiegegevens geven aan dat er sprake is van een Scope-1 emissie. Dit kan bovendien informatie geven over de modaliteit, als we ervoor kiezen om een eis op inzet in dezelfde modaliteit gaan opnemen. Voorlopige laten we modaliteit buiten beschouwing. Ook geven deze transactiegegevens gegevens over het geleverde volume.

#### 6.1.4 Verificatie verplichting of additioneel volume

Gegevens uit het REV van de NEa kunnen aangeven of de volumes op de markt zijn gebracht om te voldoen aan de verplichting. Een automatische link met het register zou deze informatie kunnen onderbouwen

Wat nog verder uitgezocht moet worden is op basis van welke bestaande data aangegeven kan worden of er sprake is van een fysiek gesegregeerde keten, ofwel een fysieke levering of dat er sprake is van toewijzing op basis van book and claim. Het kan zijn dat dit bij het aanmaken van het Clean Fuel Information Record wordt aangevinkt. Gezien wij elke claim op een databron willen baseren voor een onafhankelijke verificatie wordt nog gezocht aan welke data we dit kunnen linken. Te denken valt aan een referentie naar lab-analyses.

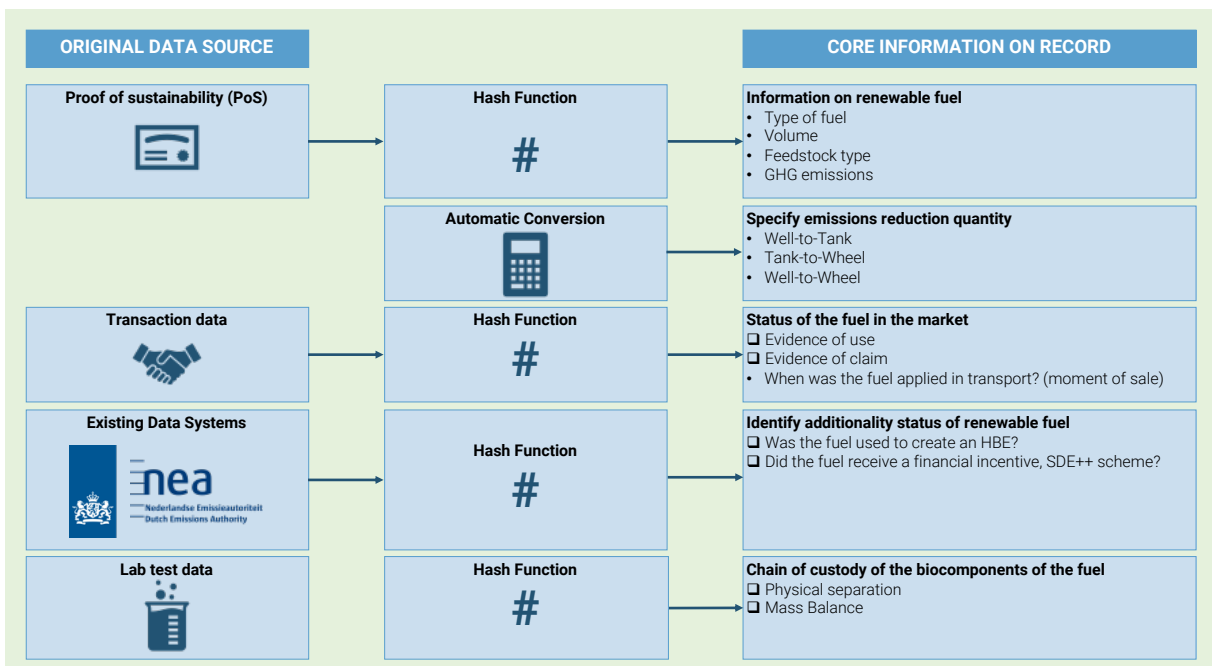


## 6.2 Technologiesysteem

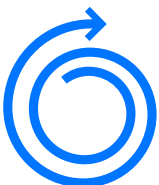
Het automatische doorgeven van duurzaamheidsinformatie stelt eisen aan de gebruikte systemen. Daarom stel de richtlijn vast dat een automatische link nodig is met de gegevens die de informatie verifiëren.

Bij het claimen van de reductie die moet worden aangegeven op het record wordt de reductie toegewezen en uit de markt wordt gehaald. De databron is in het Clean Fuel contract systeem de transactie tussen levering en klant. Wel geven we de mogelijkheid om de toewijzing toe te wijzen aan een andere klant, dit wordt dan ook toegevoegd en daarmee vastgelegd, maar er kan geen sprake zijn van dubbele toekenning van de emissiereductie.

Een Clean Fuel Information Record kan daarom ook gebruikt worden als basis voor het genereren van credits en een systeem van "tokenisation". Dit valt buiten het bestek van deze richtlijn.



Figuur 8. De kern is de Clean Fuel Information Record: gebaseerd op bestaande databronnen en transacties



## 7 Vervolgstappen

In dit project hebben we een richtlijn geformuleerd voor Clean Fuel Contracts voor de Nederlandse markt. Hiermee hebben we het onderliggende Clean Fuel Information Record ontworpen. Deze informatiedrager is in lijn met het 'Market based measures accounting framework' van het Smart Freight Centre en werkt het principe van flexibiliteit verder uit tot een systeem dat de uitruil van groene en grijze emissies vastlegt. Ook stellen we -daarop voortbouwend- eisen aan het technologiesysteem dat de principes van onveranderlijkheid en uniekheid, moet waarborgen.

### 7.1 Technisch systeem

Met deze richtlijn is er behoefte aan een pilot om een proof-of-concept van een technisch systeem te maken waarin de Clean Fuel Contract gemaakt kunnen worden met een link met de onderliggende databronnen.

Het zou de verificatie versterken als voor verificatie een link gelegd kan worden met de database van de NEa. In elk geval moeten er een link bestaan tussen de bijgaande Proof of Sustainability en aangegeven worden of de volumes voor de verplichting zijn ingezet of additioneel aan de markt worden geleverd. Een link met een C14- lab resultaat of andere lab-test kan onafhankelijk verifiëren of er sprake is van een fysiek geleverd product.

De keuze voor het technologiesysteem borgt de onafhankelijke verificatie, het uniek volume en onveranderlijkheid van informatie en de toewijzing. Dit sluit aan bij de 'deep dive' die sectorpartijen in het eerder innovatieproject hebben ondernomen om te verkennen hoe blockchain based technologie hierop in te zetten is.

### 7.2 Aansturing

Voor een sectorinitiatief is een uitwerking nodig voor de aansturing van het Clean Fuel Contract systeem. Het is nodig om spelregels te formuleren en uit te werken wat de verantwoordelijkheden zijn van partijen en welke acties ondernomen worden en door wie als er fouten optreden. Als er sprake is van bedrijven die een eigen technologiesysteem inrichten, of een technologieaanbieder een opdracht geven om een Clean Fuel Contract aan te maken, dan is een onafhankelijk audit nodig of het systeem de automatische link met de databronnen legt en daarmee duurzaamheidsinformatie doorgeeft aan de keten die onveranderlijk is en controleerbaar, dus of het systeem in lijn is met de in deze richtlijn geformuleerde principes van: "Immutable, Unique, Verifiable and Retirable" en de eisen voor het toewijzen van een claim.

De vraag is nog of dit vastgelegd moet worden in een industrieafspraken of in een publieke-private samenwerkingsvorm of anderszins.

#### 7.2.1 Verantwoordelijkheden en verplichtingen

In dit traject hebben we de volgende verantwoordelijkheden en verplichtingen geïdentificeerd die verder uitwerking nodig hebben in de governance van de Clean Fuel Contracts.

#### Uniek kenmerk voor de Proof of Sustainability

Deelnemers aan het Clean Fuel Contract zullen aan de geldende Proofs of Sustainability een uniek kenmerk of een codering moeten geven om in deze opzet de duurzaamheidsinformatie te kunnen doorgeven van depot naar "nozzle" en naar de keten daarna.

#### Transactiegegevens

Deelnemers gaan akkoord om voor het maken van een Clean Fuel Contract een referentie te maken naar de gegevens van de transacties van depot naar "nozzle" en van "nozzle" naar klant. Deze bevatten in elk geval een referentie naar volume



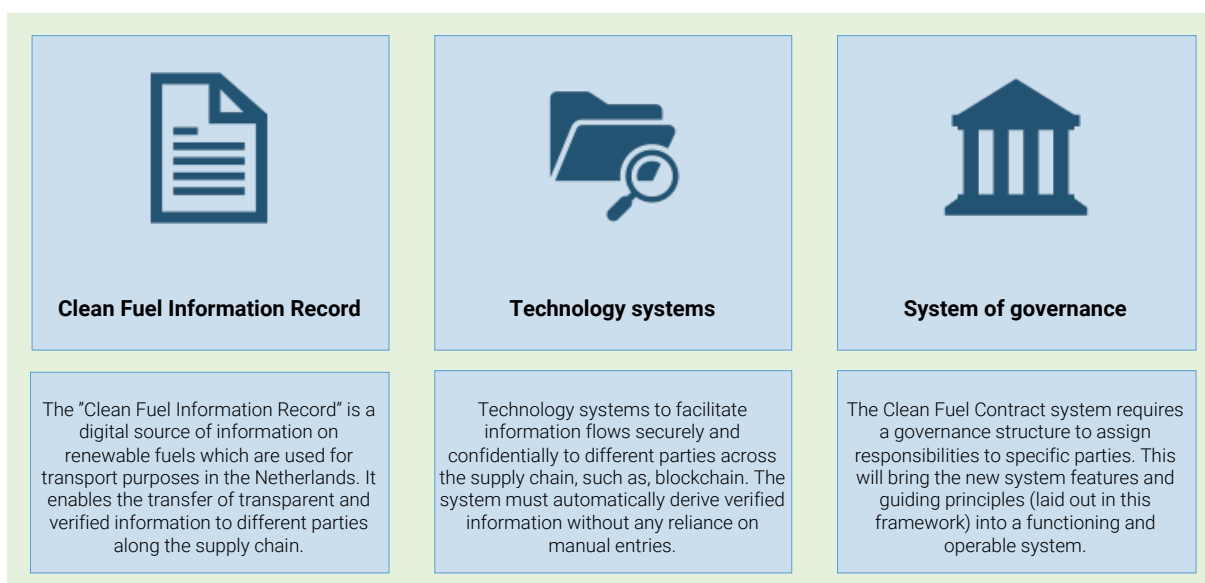
en een datum en een digitale handtekening van verkoper en klant. De prijs is niet relevant voor het maken van een Scope-3 rapportage.

### Bewijs van inboeking bij de NEa

Een relatie met het REV van de NEa maakt het mogelijk aan te tonen dat de volumes op de markt zijn gekomen om te voldoen aan de verplichting. Ook laat het bewijs van inboeking zien dat deze volumes uitgeslagen zijn tot de Nederlandse markt. Een link met REV strekt tot aanbeveling voor de verificatie van data door een derde partij. Hiervoor is toestemming van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nodig en de medewerking van de NEa om een koppeling te maken met het register. Indien dit moeilijk zou liggen, kan ook het bewijs van overleggen van de PoS en ontvangstbewijs van de NEa in de correspondentie van het deelnemende bedrijf een bron kunnen zijn om naar te verwijzen. Onderzocht moet worden hoe de link het best gelegd kan worden.

### Referentie naar data van uitkomst labtest

Het leggen van een referentie met de uitslag van een labtest, zoals een C-14 test die het volume aan biogene brandstoffen aantoont, zorgt bij biobrandstoffen voor een derde datapunt dat toegevoegd kan worden om het biogene volume vast te stellen. In geval sprake is van een fysiek gesegregeerde keten, kan desgewenst informatie over de vastgestelde kwaliteit of samenstelling toegevoegd worden. Ook hierbij geldt dat de labtest een uniek kenmerk of codering nodig heeft.

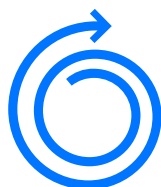


Figuur 9. Samenhang met deze richtlijn met nog te nemen vervolgstappen

## 7.3 Aanbevelingen voor vervolg

We doen de volgende concrete aanbevelingen voor het vervolg:

1. Actieve participatie van NOVE-leden in het project van RVO om de kernelementen van deze richtlijn te verankeren in de voorgenomen pilot
2. Uitbreiding met het volgen van fysieke kwaliteit van de hernieuwbare brandstoffen. Dit kan gebruik maken van hetzelfde systeem
  - Bijvoorbeeld in de FAME- en HVO-keten
3. Uitwerkingen van de richtlijn voor luchtvaart en zeevaart
4. Uitwerking van de governance
5. Ontwikkelen van de communicatie naar eindgebruikers.



Platform Hernieuwbare Brandstoffen  
Cruquiusweg 111A  
1019 AG Amsterdam  
[contact@hernieuwbarebrandstoffen.nl](mailto:contact@hernieuwbarebrandstoffen.nl)  
[www.hernieuwbarebrandstoffen.nl](http://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl)  
Augustus 2024

