

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

703

Vragen van het lid **Erkens** (VVD) aan de Ministers voor Klimaat en Energie, van Economische Zaken en Klimaat, en van Infrastructuur en Waterstaat over *de voortgang van de raffinageroute* (ingezonden 13 november 2023).

Antwoord van Minister **Jetten** (Klimaat en Energie), mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 22 december 2023).

Vraag 1

Kunt u een stand van zaken geven over de uitwerking van de beoogde raffinageroute? Deelt u de mening dat een tijdige openstelling noodzakelijk is om de productie van groene waterstof in Nederland van de grond te krijgen?

Antwoord 1

Bij de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (REDIII) wordt de raffinageroute opgenomen in de systematiek energie vervoer per 2025, volgens de gemaakte afspraken (zie Kamerstukken 32 813, nr. 1042 en 32 813, nr. 868). In deze Kamerbrieven hebben we het belang van hernieuwbare waterstof in de transitie naar duurzame mobiliteit al beschreven en dat met het oog daarop nu elektrolyseprojecten van de grond moeten komen om de hernieuwbare waterstofproductie in Nederland op gang te brengen. Zonder investeringsbeslissingen op korte termijn lopen we namelijk het risico dat er onvoldoende productiecapaciteit is om onze doelen voor 2030 te behalen. De raffinageroute is daarbij een van de cruciale eerste stappen om die productiecapaciteit op korte termijn te realiseren.

In het voorstel voor de wijziging van de Wet milieubeheer is daarom een grondslag voor de raffinageroute opgenomen. De verdere technische invulling van de raffinageroute is vergeschorst en wordt opgenomen in het concept Besluit energie vervoer, dat de Tweede Kamer in de eerste helft van 2024 samen met het wetsvoorstel zal ontvangen. Bij de uitwerking van de beoogde raffinageroute hebben wij steeds de balans tussen de hernieuwbare waterstofdoelen, de concurrentiepositie van onder meer de industrie, de nationale klimaatdoelen en kosten voor de automobilist voor ogen.

Vraag 2

Kunt u aangeven in welk stadium de uitwerking hiervan zich bevindt en of de beoogde en al aangekondigde openstelling van 2025 wordt behaald? Zijn er mogelijkheden om dit proces te versnellen? Wat is uw voorgenomen tijdslijn?

Antwoord 2

De uitwerking bevindt zich in een vergevorderd stadium, waarmee de beoogde openstelling in 2025 zal worden gehaald. Aangezien de raffinage-route een aspect is van de implementatie van de REDIII voor transport, waarvoor een grondige wijziging van de bestaande systematiek energie vervoer noodzakelijk is, zijn er geen mogelijkheden om het proces te versnellen.

De voorgenomen tijdslijn van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is om in de eerste helft van 2024 het wetsvoorstel en wijziging voor het Besluit energie vervoer aan de Tweede Kamer te sturen. De wijziging van de Regeling energie vervoer, waarin de laatste technische details zijn uitgewerkt, volgt medio 2024.

Vraag 3

Welke mitigerende maatregelen kunt u treffen voor eventuele negatieve markteffecten door onvoldoende volume indien de beoogde openstelling wordt vertraagd? Hoe garandeert u dat er voldoende aanbod is voor waterstof? Hoe garandeert u dat er voldoende waterstof is voor de afnameverplichting voor waterstof uit hernieuwbare bronnen in de industrie voor de ingangsdatum van 1 januari 2026?

Antwoord 3

Het stimulerende effect van de raffinageroute kan in de praktijk alleen vervangen worden door meer subsidies beschikbaar te stellen. Zoals beschreven in de recente brief over hernieuwbare waterstof (Kamerstuk 32 813, nr. 1314) beogen we met productiesubsidies en ondersteuning van import, onder meer via H2Global, voldoende aanbod te creëren. Goedwerkende normering kan de effectiviteit van deze subsidies vergroten, door de subsidiebehoefte van projecten te verkleinen en vraagzekerheid te vergroten. Hoe meer hernieuwbare waterstof een project kan leveren onder bijvoorbeeld de raffinageroute, hoe minder subsidie een project nodig heeft. Zoals beschreven in de brief, geldt dit in mindere mate voor de normering van de industrie; vanwege de hoge concurrentiedruk in de industrie moet de normering daar vooral volgend zijn op het potentiële aanbod, om te voorkomen dat bedrijven door te hoge kosten hun activiteiten verplaatsen. Het beoogde niveau van de verplichting voor de industrie wordt komend voorjaar geconsulteerd, zodra een externe validatie van het voorstel afgerond is.

Vraag 4

Hoe bent u van plan langetermijnzekerheid te bieden aan de sector voor investeringen in groene waterstof en de dekking van operationele kosten voor productie van groene waterstof?

Antwoord 4

Zoals beschreven in de recente brief over hernieuwbare waterstof (Kamerstuk 32 813, nr. 1314) beogen we met productiesubsidies uit het Klimaatfonds voor de eerste projecten de gevraagde langetermijnzekerheid bieden. Voor de projecten daarna hebben we een combinatie van productie- en vraagsubsidies en normering voor ogen, waarbij de verplichtingen in de mobiliteit, inclusief de raffinageroute, en de industrie een belangrijke rol spelen. Daarnaast zullen in de komende jaren in toenemende mate de waterstofinfrastructuur en tankinfrastructuur uitgerold worden, waardoor vraag en aanbod van waterstof elkaar makkelijker kunnen vinden.

Vraag 5

Welke lessen of processen neemt u mee uit de reeds ingevoerde raffinage-routes, zoals in Duitsland en België? Hoe bent u van plan om een gelijk speelveld te waarborgen?

Antwoord 5

De Ministeries van EZK en IenW zijn regelmatig in gesprek met andere lidstaten over de implementatie van de raffinageroute. Het Ministerie van IenW zet hiervoor een kortlopende Europese taskforce op waarin lidstaten samen vragen en aandachtspunten richting de Europese Commissie kunnen signaleren met betrekking tot dit onderwerp.

In de ons omringende landen is een raffinageroute al concreet ingevoerd of zijn er plannen voor snelle invoering als onderdeel van het opstarten van de waterstofmarkt:

- In Duitsland wordt de raffinageroute opengesteld per 1 januari 2024. De consultatie van de relevante wetgeving¹ daartoe is begin september afgerond. De kern van die wetgeving is dat hernieuwbare waterstof gebruikt kan worden in het raffinageproces, waarmee rechten worden opgebouwd die door brandstofleveranciers ingezet kunnen worden voor de invulling van hun CO₂-reductieverplichting. Duitsland kent een hogere nationale doelstelling dan het Europese doel uit de REDIII, wat tot uiting komt in een regeling waarbij er geen volumebeperkingen zijn voor raffinage-eenheden. Ook is er geen tijdshorizon voorzien voor toepassing van raffinage-eenheden.
- België heeft per 31 juli 2023 wetgeving² ingevoerd waarin de mogelijkheid van toepassing van raffinage-eenheden in motorbrandstoffen is vastgelegd. Daarbij is er vooralsnog geen tijdshorizon voorzien. Bij koninklijk besluit dienen de specifieke mogelijkheden voor het gebruik van hernieuwbare waterstof nader vastgelegd te worden.
- In Frankrijk is het per 1 januari 2023 mogelijk om hernieuwbare waterstof (direct ingezet of via raffinageroute) mee te tellen voor de invulling van de CO₂-reductieverplichting in transportsector³ (doelstelling oplopend naar 14,5% in 2030). Per 1 januari 2024 zal dit ook van toepassing zijn voor CO₂-vrije waterstof.

Wij volgen de keuzes in andere lidstaten aandachtig, met oog voor een gelijk speelveld en voor uitgangspunten die per land verschillen qua doelstellingen, systematiek en omvang van de raffinagesector, die in Nederland verhoudingsgewijs zeer groot is. In aanloop naar het herziene Besluit energie vervoer als onderdeel van het REDIII implementatietrajecten voeren we met de sector gesprekken over de vormgeving van de raffinageroute. Hierbij moeten wij het evenwicht bewaren tussen onze waterstofdoelen, behoud van onze concurrentiepositie van onder meer de industrie, onze nationale klimaatdoelen en de kosten voor de automobilist.

¹ Stellungnahme des BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. (bmuv.de)

² Wet houdende de productnormen voor het integreren van energie uit hernieuwbare bronnen in fossiele motorbrandstoffen bestemd voor de vervoerssector (www.ejustice.just.fgov.be/eli/wet/2023/07/31/2023044749/justel)

³ La Taxe Incitative Relative à l'Utilisation des Energies Renouvelables dans le Transport (TIRUERT)DP_Paris_deep_decarbonisation.pdf (economie.gouv.fr)