

Vergaderjaar 2024–2025

**32 813**

**Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**Nr. 1419**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2024

Op 17 juni jl. (Kamerstuk 32 813, nr. 1403) is de Tweede Kamer voor het laatst geïnformeerd over de voortgang van de implementatie in Nederland van de herziene Europese richtlijn hernieuwbare energie voor vervoer (derde Renewable Energy Directive: RED-III). Met deze brief doe ik de Tweede Kamer een recent voltooid onderzoeksrapport toekomen en geef ik aan hoe de uitkomsten zullen worden betrokken in de verdere vormgeving van het beleid.

**TNO-onderzoek**

In de eerste voortgangsbrief van 26 april jl. (Kamerstuk 32 813, nr. 1383) is de introductie aangekondigd van een correctiefactor voor de inzet van hernieuwbare waterstof en op waterstof gebaseerde brandstoffen via de raffinageroute. De raffinageroute verwijst naar het gebruik van deze hernieuwbare energiedragers (renewable fuels of non-biological origin: RFNBO's) bij het raffineren van transportbrandstoffen. Het gebruik van RFNBO's in raffinage leidt na registratie bij de Nederlandse Emissieautoriteit tot een credit dat kan worden verkocht aan brandstofleveranciers die een CO<sub>2</sub>-ketenemissiereductieverplichting hebben in het systeem Energie Vervoer.

De raffinageroute biedt een direct beschikbare, grootschalige afzetmarkt voor hernieuwbare waterstof. Hiermee biedt het aanvullende zekerheid voor het halen van het Europese REDIII-subdoel voor RFNBO-gebruik in de mobiliteit, en vormt het een belangrijke schakel bij de opschaling van de elektrolysecapaciteit in Nederland. Door middel van een correctiefactor wordt voorkomen dat inzet van RFNBO's via de raffinageroute ten koste gaat van de gewenste directe inzet van RFNBO's in de mobiliteit.

TNO is gevraagd het verschil in meerkosten van directe inzet van RFNBO's in de verschillende mobiliteitssectoren en in raffinageprocessen van conventionele vervoersbrandstoffen via de raffinageroute in kaart te

brengen. Op basis van het verschil tussen deze kosten is berekend binnen welke bandbreedte de correctiefactor zich moet bevinden om een gelijk speelveld te realiseren tussen directe inzet en de inzet via de raffinage-route. Hierbij is ook gekeken naar de impact van verschillen in CO<sub>2</sub>-reductie tussen de verschillende vormen van RFNBO-inzet. Het rapport is bijgevoegd (bijlage 1).

TNO heeft voor het onderzoek een brede groep stakeholders geraadpleegd. Uit het onderzoek blijkt dat met name de kosten voor de hernieuwbare waterstof een dominante factor zijn bij te verwachten meerkosten. Het onderzoek geeft ook inzichten weer van het belang van de raffinage-route en de correctiefactor op de investeringsbeslissing.

### **Correctiefactor**

Op basis van de resultaten zal in de aankomende aanpassing van de Regeling energie vervoer een correctiefactor van 0,4 worden voorgesteld voor de raffinage-route in alle mobiliteitssectoren. Hoewel er (geringe) verschillen bestaan in de uitkomsten voor de verschillende modaliteiten wordt één correctiefactor voorgesteld. Zo wordt voorkomen dat het toch al complexe systeem nog ingewikkelder wordt en worden de lasten voor het bedrijfsleven en de Nederlandse Emissieautoriteit beperkt. De waarde van 0,4 bevindt zich binnen de door TNO gerapporteerde bandbreedtes voor alle sectoren in het meest waarschijnlijk geachte scenario (bij een waterstofprijs van € 7,5/kg). Ook in het scenario van een hogere waterstofprijs is dit de enige gedeelde waarde tussen de sectoren.

Op deze manier worden kansen en ruimte geboden voor zowel directe inzet als de raffinage-route; met een lagere factor zou de haalbaarheid en betaalbaarheid van de RFNBO-subdoelen in het gedrang kunnen komen, terwijl een hogere factor ertoe zou kunnen leiden dat directe inzet van RFNBO's in de mobiliteit niet van de grond komt. TNO geeft ook aan dat een te lage correctiefactor nadelig kan uitpakken voor de opschaling van elektrolysecapaciteit, omdat hierdoor de kosten ten opzichte van geïmporteerde waterstofdragers toenemen. Verder zou een hogere factor ook de ruimte voor de raffinage-route en daarmee voor aanvullende elektrolysecapaciteit beperken.

De beoogde waarde van de correctiefactor wordt nu bekend gemaakt met oog op de lopende openstelling van de Subsidieregeling grootschalige productie volledig hernieuwbare waterstof via elektrolyse (OWE) tot en met eind november. Zo kunnen bedrijven hier bij hun aanvraag voor een elektrolyseproject rekening mee houden.

Ten slotte wordt voor één waarde voor de periode 2026 t/m 2030 gekozen om de benodigde zekerheid voor de markt te bieden voor het maken van investeringsbeslissingen. Uiteraard wordt de impact van de factor op de directe inzet van RFNBO's in de mobiliteit, de haalbaarheid van de RFNBO-doelen en de kosten voor de automobilist nauwlettend gevolgd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
Ch.A. Jansen