

# RWE

Consultatie

**Wijziging Besluit energie vervoer REDIII**



## Introductie

De voorgenomen wijziging van het Besluit energie vervoer is onderwerp van consultatie. De wijziging beoogt (een deel van) de Europese richtlijn Hernieuwbare Energie (REDIII, EU 2023/2413) in de Nederlandse wet- en regelgeving te implementeren.

RWE deelt via dit document graag haar visie op de voorgenomen aanpassingen van het Besluit die betrekking en gevolg hebben op de inzet van RFNBO's bij de verduurzaming van de brandstoffen en de ontwikkeling van de groene waterstofeconomie in Nederland. Dat betreft dan in het bijzonder het voorgenomen beleid en bepalingen rondom de zogenaamde raffinageroute.

## Context

Tot voor kort was er in Nederland veel optimisme over de (snelle) ontwikkeling van een markt voor groene waterstof (RFNBO's). De voorgaande kabinetten maakten al veel werk van specifiek beleid voor groene waterstof en het formuleren van concrete doelstellingen (o.a. 4GW electrolysecapaciteit in 2030). Inmiddels heeft dat optimisme plaats gemaakt voor een meer realistische benadering. Gebleken is dat een grote meerderheid van de aangekondigde elektrolyse projecten de hobbels van een investeringsbeslissing (nog) niet heeft kunnen nemen.

Een en ander hangt o.a. samen met de vertraging van de noodzakelijke waterstof infrastructuur (zie de Kamerbrief m.b.t. het DRC project<sup>1</sup>), maar vooral ook met het gebrek aan een tastbare vraag naar groene waterstof. Die vraag zou voornamelijk uit de industrie (kunstmest, petrochemie, etc.) en uit de raffinage sector moeten komen. In die sectoren wordt vandaag de dag ook het leeuwendeel van het landelijke (grijze) waterstof volume ge- en verbruikt.

Nu blijkt dat de toepassing van groene waterstof in de raffinage sector (de zogenaamde "raffinageroute") wordt gedemotiveerd middels de introductie van **een (te) lage correctiefactor**<sup>2</sup>. Hoewel de correctiefactor an sich geen onderdeel van deze consultatie is

---

<sup>1</sup> [Kamerbrief 27 juni 2024 inzake DRC](#)

<sup>2</sup> [Kamerbrief 30 oktober 2024 inzake implementatie REDIII vervoer](#)

wil RWE juist wel specifiek op deze keuze van het kabinet ingaan. Mede ook omdat die keuze een succesvolle implementatie van de (2030) RFNBO doelstelling in het vervoer in de weg lijkt te staan.

## Raffinageroute

In de Kamerbrief van 30 oktober 2024 heeft staatssecretaris Jansen aangekondigd een correctiefactor van 0,4 toe te passen op de raffinageroute. Volgens de staatssecretaris biedt de raffinageroute een direct beschikbare, grootschalige afzetmarkt voor hernieuwbare waterstof en zou daarmee een belangrijke schakel bij de opschaling van de elektrolysecapaciteit in Nederland kunnen zijn. Tegelijkertijd wil de staatssecretaris door middel van een correctiefactor voorkomen dat inzet van RFNBO's via de raffinageroute ten koste gaat van de gewenste directe inzet van RFNBO's in de verschillende vervoersectoren.

Bij de bepaling van de hoogte van de correctiefactor is echter verzuimd om door middel van een grondig onderzoek naar de directe en indirecte effecten van de voorgestelde correctiefactor aan te tonen dat de voorgestelde hoogte van de correctiefactor inderdaad in de praktijk leidt tot een grootschalige afzetmarkt en de daaraan gekoppelde opschaling van de elektrolysecapaciteit in Nederland.

Middels een brandbrief aan het kabinet hebben diverse betrokken marktpartijen en brancheverenigingen daarom ook aangedrongen op een heroverweging. Deze partijen hebben aangegeven dat de business case voor de conversie van grijze naar groene waterstof in de raffinaderijen in Nederland met de voorgestelde correctiefactor niet rendabel is. De beperkte (0.4) meerwaarde van groene waterstof voor de raffinaderijen weegt simpelweg onvoldoende op tegen het kostprijs verschil tussen groene en grijze waterstof.

Hierdoor zal de raffinageroute in de praktijk naar alle waarschijnlijkheid niet worden toegepast en mist Nederland dus de kans om juist optimaal gebruik te maken van dit laaghangend fruit om niet alleen de groene waterstof markt een boost te geven maar ook om (tegen relatief lage maatschappelijke kosten) de bijbehorende significante reductie van CO<sup>2</sup> emissies te incasseren. Die (extra) emissiereductie is met name ook van belang in het

licht van de recente **Klimaat en Energie Verkenning**<sup>3</sup> waarin wordt benadrukt dat het “heel erg onwaarschijnlijk” is dat Nederland het 2030 CO<sup>2</sup> reductie doel (55%) gaat halen.

De oproep vanuit de markt vond ook zijn weerslag in de motie van Bontenbal en Vermeer<sup>4</sup>. Deze Kamerleden betoogden, o.i. terecht, dat juist de raffinageroute ervoor kan zorgen dat de waterstofmarkt (verder) op gang komt en dat daarmee investeringen in waterstofproductie gestimuleerd kunnen worden. Maar ze constateerden ook dat de voorgestelde correctiefactor voor de raffinageroute ertoe zal leiden dat investeringen in groene waterstof niet in Nederland plaats zullen vinden, omdat het de businesscase voor waterstofproductie in Nederland veel minder gunstig maakt ten opzichte van ons omringende landen. Bontenbal en Vermeer verzochten het kabinet daarom met spoed te onderzoeken **hoe de raffinageroute (inclusief de correctiefactor) eruit moet zien om maximaal bij te dragen aan de verduurzamingsdoelstellingen van de industrie en het stimuleren van investeringen in elektrolyzers en op basis van de resultaten van dit onderzoek de Regeling energie vervoer aan te passen**. De motie werd inmiddels door een ruime meerderheid van de Tweede Kamer aangenomen, maar tot nu toe is een (inhoudelijke) reactie van het kabinet op dit punt uitgebleven.

Naast de heroverweging van de hoogte van de correctiefactor wil RWE ook op twee andere aspecten van de raffinageroute wijzen. In de opzet van de REDIII jaarverplichting voor de industrie is voorzien dat in de periode tot aan de complete oplevering van het waterstof pijpleidingen netwerk (HNS backbone) een **versoepeling van de inboekregels** (het zogenaamde “book & claim” regime) van kracht zal zijn. Een dergelijke voorziening is noodzakelijk (conditio sine qua non) aangezien een groot deel van de naar schatting vijftig industriële waterstofgebruikers op korte termijn niet direct via een pijpleiding met een toekomstige producent van groene waterstof verbonden zullen zijn.

Aangezien in feite dezelfde problematiek opgeld doet voor de raffinaderijen die (middels de raffinageroute) zouden willen overschakelen naar groene waterstof, is het spijtig dat het “book & claim” regime (vooralsnog) niet wordt opengesteld voor dit deel van de groene

---

<sup>3</sup> [Klimaat- en Energieverkenning 2024 | Planbureau voor de Leefomgeving](#)

<sup>4</sup> [Motie Bontenbal en Vermeer onderzoek raffinageroute](#)

waterstof markt. RWE dringt er daarom sterk op aan om de reikwijdte van de geplande versoepeling van de inboekregels uit te breiden naar de raffinageroute.

Verder stelt het kabinet (vooralsnog) de raffinageroute optie beschikbaar voor de periode 2026 t/m 2030. Dat biedt onvoldoende perspectief (tijd) voor zowel de raffinaderijen als de potentiële groene waterstof producenten om de noodzakelijke investeringen uit te voeren en terug te verdienen. Als gevolg daarvan (en “on top of” de te lage correctiefactor) zal daarom de ontwikkeling van de electrolysecapaciteit niet of nauwelijks gestimuleerd worden. Vanuit een breder perspectief zou het veel logischer zijn om **de doorlooptijd van de raffinageroute te koppelen** aan het voornemen om per 2035 de verkoop van auto's met brandstofmotoren te beëindigen of (veel beter) **aan de definitieve uitfasering van de (binnenlandse) vraag naar conventionele/fossiele motorbrandstoffen**. Dan valt het einde van de raffinageroute optie op een meer natuurlijke manier samen met het wegvallen van deze specifieke “use case” in de Nederlandse raffinaderijen.

## Samenvatting en aanbevelingen

RWE wil nogmaals benadrukken dat de voorgenomen hoogte van de raffinageroute correctiefactor niet het gewenste effect zal hebben en onvoldoende stimulans biedt voor raffinaderijen in Nederland om van grijze naar groene waterstof over te schakelen. Dit heeft dan tevens tot gevolg dat er ook geen positief effect optreedt voor de ontwikkeling van electrolysecapaciteit in Nederland. Daarmee mist het kabinet ook een belangrijke kans op het reduceren van CO<sub>2</sub> emissies.

Om deze nadelige en ongewenste effecten te mitigeren doet RWE de volgende aanbevelingen:

- i. Voer de motie Bontenbal en Vermeer zo snel mogelijk uit;**
- ii. Heroverweeg de hoogte van de correctiefactor;**
- iii. Pas de versoepeling van de inboekregels ook toe op de raffinageroute;**
- iv. Verruim de periode waarin de raffinageroute van toepassing is.**

