

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Betreft: Consultatie Wijziging besluit energie vervoer RED-III  
Datum: December 2024  
Door: Smart Delta Resources Nederland

---

## Consultatie Wijziging Besluit Energie Vervoer REDIII

### Vraag 1:

*Welk effect verwacht u dat de aanpassing van het besluit heeft op uw sector?*

### Antwoord Smart Delta Resources NL (SDR NL):

De raffinageroute is in onze ogen hét vliegwiel om op korte termijn vraag naar groene waterstof te creëren. Juiste implementatie van dit instrument kan leiden tot voldoende vraagvolume naar groene waterstof (en daarmee positief effect hebben op investeringsbeslissingen) en tegelijkertijd de raffinageroute een competitief instrument houden.

De raffinageroute is in onze ogen als volgt tot stand gekomen:

- De verplichting voor directe levering van RFNBO aan vervoerstoepassingen is lastig in de vullen, vanwege bijv. hoge kosten voor de volledige waardeketen in het directe gebruik van RFNBO's in de mobiliteit.
- Daarom is het mogelijk om de inzet RFNBO voor productie van fossiele en bio-brandstoffen te tellen als levering aan vervoer, de raffinageroute.
- De raffinageroute is naar verwachting relatief eenvoudig en goedkoop t.o.v. directe inzet van RFNBO in de transportsector.
- Dit zorgt voor het aanmaak van raffinagereductie-eenheden (RARE) bij inzet van RFNBO-waterstof via de raffinageroute, en aanmaak van emissiereductie-eenheden (ERE) bij directe inzet van RFNBO-waterstof in de transportsector.
- Daarbij zijn RARE's alleen te gebruiken voor RFNBO-doelen; er is geen bijdrage aan overige emissiereductie.
- Volgens I&W is daarom een "Correctiefactor" (CF) <1 op RARE's nodig t.o.v. ERE om (ver)gelijk(baar) speelveld te creëren voor alle routes.

De correctiefactor maakt van de in potentie relatief goedkope raffinageroute een duurdere optie voor de brandstoffenleverancier (waar de verplichting ligt) om te kunnen voldoen aan een RFNBO-verplichting. De correctiefactor verhoogt enerzijds het volume dat nodig is via de raffinageroute voor RFNBO-subdoelbereik; dit biedt ruimte voor meer elektrolysecapaciteit, maar anderzijds kan het kostenverhogend effect voor brandstofleveranciers de relatief goedkope optie van de raffinageroute ook uit de markt prijzen.

Dit is een onwenselijk effect voor SDR NL. Raffinaderijen beschikken over bestaande installaties die vrijwel direct groene waterstof kunnen verwerken, wat direct leidt tot CO<sub>2</sub>-reductie. Zorg er daarom voor dat de raffinageroute een concurrerend instrument blijft en dat hiermee voldoende vraag naar RFNBO's wordt gecreëerd voor producenten en importeurs van groene waterstof. Dat kan door meer ruimte te bieden voor waterstof in raffinaderijen. Specifiek door een combinatie van een ambitieuzer RFNBO-mandaat in mobiliteit en het toelaten hiervan in het globale CO<sub>2</sub>-mandaat van RED III. Neem daarbij Duitsland als voorbeeld en zet decarbonisatie op nationaal niveau als hoofddoel en verzand niet in interdepartementale discussies zoals omschreven in recent [NRC-artikel](#).

**Vraag 2:**

*Er wordt voorgesteld dat er verplichtingen komen tot en met 2030. Is die horizon lang genoeg om investeringen te nemen? Moet Nederland ook na 2030 verplichtingen instellen?*

**Antwoord Smart Delta Resources NL (SDR NL):**

SDR NL stelt dat een verplichting t/m 2030 te weinig zekerheid voor de lange termijn biedt bij het opstarten en opschalen van de groene waterstofmarkt. Er is in Nederland slechts één investeringsbeslissing (FID) genomen voor een grootschalige elektrolyser. Na FID is er nog een behoorlijke periode nodig voor het daadwerkelijk in gebruik nemen van een dergelijk grote fabriek. Dat maakt dat een dergelijke doelstelling voor een langere periode doorgevoerd zal moeten worden om opschaling van deze eerste generatie projecten mogelijk te maken. Juiste implementatie van de raffinageroute biedt een goed instrument om direct groene waterstof in te zetten in bestaande installaties. Daarmee komen CO<sub>2</sub>-doelstellingen voor de raffinagesector dichterbij en wordt het brandstoffengebruik in de transportsector duurzamer. Parallel kunnen andere toepassingen voor waterstof in de transportsector (bijv. directe inzet) ontwikkeld worden. Het ligt in onze ogen niet in de lijn der verwachting dat dit al voor 2030 zal gebeuren.

Wel roepen we op om bij het verlengen van verplichtingen goed te kijken waar de markt op dat moment staat.

**Vraag 3:**

**Kan uw sector uit de voeten met de voorgestelde wijzigingen? Waarom wel/niet?**

**Antwoord Smart Delta Resources NL (SDR NL):**

Nee, zie antwoord op vraag 1.

**Vraag 4:**

**Is de vrije ruimte in uw sector van waarde? Of kan het net zo goed of zelfs beter zonder?**

**Antwoord Smart Delta Resources NL (SDR NL):**

Het is van belang dat de vrije ruimte zo wordt vormgegeven dat het investeringen stimuleert in productie van brand- en grondstoffen die op de lange termijn nodig zijn zoals RFNBO's.

Een bepaalde vrije ruimte is vanuit kostenperspectief wenselijk. Hierdoor kan de raffinageroute in verschillende sectoren bijdragen, wat relatief efficiënt is t.o.v. andere routes (i.e. grote CO<sub>2</sub>-besparing t.o.v. de benodigde hoeveelheid hernieuwbare elektriciteit en kosten zoals eerder genoemde investeringen in de volledige waardeketen).

### Aanvullende vragen vanuit Smart Delta Resources NL (SDR NL):

1. In het concept Besluit staat beschreven dat er in de regeling per sector een percentage wordt gedefinieerd voor het aantal RAREs dat ingezet kan worden voor de RFNBO subtargets. Dit betekent dat mogelijk niet het volledige RFNBO subtarget vanuit de raffinageroute voldaan mag worden, en het impliceert ook flexibiliteit en veranderlijkheid omdat de regeling per jaar aangepast kan worden. Dit vinden wij moeilijk te rijmen met de eerder gecommuniceerde onderbouwing aangaande de Correctiefactor van 0,4 die over de looptijd 2026-2030 constant gehouden zou worden om juist duidelijkheid aan marktpartijen te bieden. Wanneer de correctiefactor op de raffinageroute constant blijft maar de maximale bijdrage van de raffinageroute alsnog op regelingniveau aan te passen is door middel van dit gedefinieerde percentage brengt dat alsnog niet het stabiele kader waar in de brief aangaande de correctiefactor de nadruk op werd gelegd.

→ Kunt u uitleggen hoe deze redenering tot stand is gekomen?

2. De volgorde van afboeking van de verschillende types ERE om aan de jaarverplichting te voldoen is niet voor iedere sector hetzelfde, wat deels verklaard wordt doordat bijvoorbeeld luchtvaart en zeevaart geen conventionele biobrandstof kunnen inzetten, maar anderzijds valt wel op dat RFNBO-EREs in sector Binnenvaart niet ingezet kunnen worden voor het deel boven het RFNBO subtarget, terwijl dat voor sector Land, Luchtvaart, en Zeevaart wel mogelijk is. Verder hierbij op te merken is dat voor sector Land eerst geavanceerde EREs worden afgeschreven, voordat RFNBO EREs aan bod komen, terwijl dit bij sector Luchtvaart en Zeevaart andersom is (eerst RFNBO EREs afboeken, daarna geavanceerd). Uit de toelichting wordt niet duidelijk waarom deze volgorde verschillend wordt toegepast.

→ Wat is de redenering bij deze verschillen in volgorde van ERE-afboeking?