

## Consultatie Wijziging Besluit Energie Vervoer REDIII

**De hier gegeven reacties op de consultatievragen zijn namens de waterstof sector in Nederland, verenigd in de vereniging NLHydrogen.**

### 1. Welk effect verwacht u dat de aanpassing van het besluit heeft op uw sector?

De introductie van RFNBO-mandaten voor de gehele transportsector creëert vraag naar groene waterstof en daarvan afgeleide brandstoffen in Nederland. Dit is essentieel voor de leden van NLHydrogen, bedrijven die werkzaam zijn in de waterstofketen.

Vraagstimulatie is belangrijk voor de ontwikkeling van de markt. Omdat de vraag beleverd kan worden door electrolyzers in Nederland of door geïmporteerde waterstofdragers, levert deze stimulatie niet vanzelf zekerheden voor de ontwikkeling van nationale productie. Gezien de belangrijke rol van electrolyse in de energietransitie, is het belangrijk dat in ieder geval voldoende nationale capaciteit aan electrolyzers wordt mogelijk gemaakt dat nodig is voor verlaging van de systeemintegratiekosten. Gelet op de reeds bestaande verplichtingen voor operators van off-shore wind parken om hun stroom af te zetten naar flexibele energiedragers, is er al bijna 2GW electrolyser capaciteit nodig.

De verlate implementatie van REDIII-industrietarget en vertraging van de DRC maken de raffinageroute nog belangrijker om RFNBO nu een rol te laten spelen in de energietransitie. De beoogde wijzigingen van het besluit zouden daarom RFNBO juist een grotere plek moeten geven, in plaats van onnodige restricties te plaatsen.

Als gevolg van de voorgestelde RFNBO-mandaten wordt (zonder correctiefactor) een vraag naar RFNBO's in de transportsector van ca 5 PJ in 2030 verwacht. Dit vraagt ordegrrootte 400 MW aan elektrolysecapaciteit. Gezien de grootte van de transportsector en het bestaande waterstofverbruik hierin is dit een zeer beperkte bijdrage aan het streefdoel van de overheid van 4 GW elektrolysecapaciteit in Nederland in 2030 en circa 8 GW in 2032 .

Meer concreet betekent dit dat we op basis van dit doel, in aanvulling op de Holland Hydrogen 1 electrolyser van Shell, nauwelijks aanvullende elektrolysecapaciteit en import nodig is. NLHydrogen denkt dat een grotere stimulans, gericht op de inzet van een groter volume groene waterstof in transport, nodig is, naast de vraag vanuit andere sectoren. Bijvoorbeeld door een vermenigvuldigingsfactor binnen het globale CO<sub>2</sub>-besparingsmandaat zoals in Duitsland of door een hogere RFNBO-verplichting (als onderdeel van de 5,5% sub-verplichting) zonder maximum op de raffinageroute. De markt zou ook vergroot kunnen worden door de export van RFNBO in de transportbrandstoffen toe te staan tussen Europese lidstaten. Directe inzet in mobiliteit kan bereikt worden door hier een apart doel voor vast te stellen, rekening houdend met de beschikbare middelen voor de stimulering van transportmiddelen op waterstof en waterstoftank- en bunkerstations, zoals de SWiM-subsidies.

Omdat zowel de productie van e-fuels als de directe inzet van waterstof in transport in volumes nog zeer bescheiden zijn, is het noodzakelijk dat de raffinageroute voldoende aantrekkelijk wordt, zowel om het subdoel op RFNBO's te kunnen behalen als om de opschaling van de productie van groene waterstof in Nederland op gang te krijgen. Deze opschaling leidt naar verwachting op termijn tot een daling in de prijs van de geproduceerde groene waterstof. Deze prijsdaling maakt de, door de markt en de overheid gewenste, directe inzet in de mobiliteit aantrekkelijker voor de gebruiker.

Bijkomend voordeel van de raffinageroute is dat door de inzet van groene waterstof in de raffinage relatief snel en tegen geringe maatschappelijke kosten een groot milieuvoordeel behaald kan worden door de vervanging van waterstof geproduceerd vanuit aardgas. De nu voorgestelde lage correctiefactor kan ertoe leiden dat bunkeren van (geïmporteerde) e-fuels in Nederland aantrekkelijker wordt dan de productie en inzet van groene waterstof in de mobiliteit en er daardoor in Nederland nauwelijks vraag voor de inzet en productie van groene waterstof ontstaat. Door de correctiefactor ontstaat zo onzekerheid voor de markt, ook als gekozen zou worden voor een hoge correctiefactor. Een onderzoek zoals gevraagd in de motie Bontenbal-Vermeer

(kamerstuk 36 600 XXIII) over de inrichting van de raffinageroute wordt daarom van harte ondersteund door de sector.

Direct gebruik van RFNBO's zijn naar verwachting de duurste vorm van naleving van de jaarverplichting. Deze categorie brandstoffen is echter wel noodzakelijk in verschillende vormen van (zwaar) vervoer. Daarom is het cruciaal dat de meerkosten van RFNBO's door de beoogde opschaling in de productie omlaaggaan. Het stimuleren van vraag en zekerheid, zoals hierboven beschreven, zorgt voor de eerste noodzakelijke investeringsbeslissingen.

Daarnaast is aanvullend beleid nodig waarmee ook de risico's en de kosten in de keten omlaaggaan, zoals het vrijstellen van nettarieven.

## **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?**

De verplichting tot 2030 is niet lang genoeg. Voor investeringen in productiecapaciteit van groene waterstof (en idem voor e-fuels en nieuwe biobrandstoffen) is voor de markt duidelijkheid en zekerheid voor een langere termijn nodig.

Om dit te illustreren, een project dat nu in een vergevorderd stadium zit kan, na het doorlopen van alle procedures die nodig zijn om tot een definitief investeringsbesluit te komen, in 2028-2029 opstarten en heeft vervolgens een periode van 10-15 jaar (dus tot ca 2040) nodig om de kapitaalsinvestering terug te verdienen. Om een investeringsbesluit te kunnen nemen zijn over het algemeen langjarige afnamecontracten nodig, wat alleen mogelijk is indien er voldoende zekerheid is over hoe de markt er uit gaat zien.

De combinatie van het vastleggen van verplichtingen in de loop van 2025, het vastleggen van de hoogte van jaarverplichtingen en correctiefactoren in een AMvB (die eenvoudig door de Minister aangepast kan worden) en het ontbreken van een juridisch kader of een visie voor de periode na 2030, zorgen voor de gehele sector voor grote onzekerheid welke het nemen van investeringsbeslissingen in Nederland sterk zal bemoeilijken.

De overheid kan de productie van duurzame brandstoffen sterk stimuleren door vast te leggen dat de verplichtingen (incl. subverplichtingen voor RFNBO's) in de periode van 2030 tot 2040 in vergelijkbare vorm worden gecontinueerd en geleidelijk in omvang zullen toenemen. Daarnaast is het raadzaam als de Nederlandse overheid op Europees niveau stimuleert zo snel mogelijk tot een RED IV draft te komen; bij voorkeur nog ruim voordat de looptijd van de RED III afloopt.

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

Om investeringsbeslissingen in de productie van groene waterstof in Nederland mogelijk te maken zijn langjarige afnameovereenkomsten met gebruikers nodig. De huidige voorstellen bevatten een RFNBO-verplichting die oploopt tot effectief 0,5% in 2030 (en mogelijk minder als gevolg van vermenigvuldigingsfactoren voor lucht- en zeevaart), terwijl er geen incentive lijkt te zijn om meer RFNBO's in te zetten dan dit percentage, omdat:

- er ofwel een limiet is vanuit de regelgeving op de inzet van RARE's en in de praktijk op directe inzet van groene waterstof door het beperkte aantal geschikte voertuigen.
- ofwel andere compliance-opties lagere kosten hebben. Dat resulteert in een zeer beperkt vraagvolume voor waterstof, zoals hierboven geschetst.

De animo bij de bedrijven die energie leveren aan vervoer om de benodigde afnameovereenkomsten aan te gaan lijkt beperkt gezien de onlangs vanuit de branche verstuurd brandbrief aan de bewindslieden, onder meer vanwege de door het ministerie voorgestelde correctiefactor van 0.4. Verschillende partijen geven aan waarschijnlijk andere markten dan Nederland aantrekkelijker te zullen vinden, ook door andere zaken die nadelig zijn voor de Nederlandse concurrentiepositie, zoals zeer hoge en onvoorspelbare nettarieven, een nationale CO2-heffing voor de industrie en onzekerheid over IKC-ETS en de tijdige realisatie van infrastructuur.

Hierdoor is het op dit moment zeer twijfelachtig in hoeverre de voorgestelde RFNBO-verplichting gaat bijdragen aan elektrolyse en import capaciteit in Nederland en daarmee aan de productie van

RFNBO's in Nederland. Hiermee ontstaat onzekerheid over de haalbaarheid van het naleven van de voorgestelde jaarverplichtingen in Nederland.

Daarnaast staat in het concept Besluit beschreven dat 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 brengt dat alsnog niet het stabiele kader waar in de brief aangaande de correctiefactor de nadruk op werd gelegd.

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 is hierbij op te merken 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 en daarom vragen wij een toelichting op de volgorde van ERE-afboeking.

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

Het is van belang dat de vrije ruimte zo wordt vormgegeven dat het investeringen stimuleert in productie van brandstoffen die we op de lange termijn nodig hebben 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 c.q. investeringen in de keten). Bependingen aan de vrije ruimte geven meer zekerheid voor routes binnen een bepaalde sector en zorgen ervoor dat er binnen elke sector aan het doel wordt bijgedragen.

Samenvattend.

Wij adviseren het ministerie om in haar finale voorstel rond de stimulering van de 1% norm tussen de verschillende subsectoren, en het implementeren van verschillende correctiefactoren of multipliers, reken te houden met:

- Maximalisatie impact of decarbonisatie doelen 2050
- Voldoende stimulans vanuit de raffinageroute om zo snel mogelijk tot investeringsbeslissingen in electrolysecapaciteit te komen
- Bieden van zekerheden voor ontwikkelingen van nieuwe technologieën die direct RFNBO's verbruiken
- Voorkomen dat importvolumes de lokale productie buitenspel zetten, met systeemintegratie problemen als gevolg.

Hiermee kan het ministerie borgen dat de uiteindelijke maatschappelijke kosten zo minimaal mogelijk blijven, en ook de energiezekerheid geborgd blijft.