



**TER BESLISSING**

**Datum**

21 mei 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/142896

**Opgesteld door**

Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Directie Duurzame Mobiliteit

**Beslistermijn**

28-05-2024

**Bijlage(n)**

1

Aan Staatssecretaris, Minister

# nota

MoU met België over gezamenlijke RED-III-implementatie

## Aanleiding

We zijn ambtelijk tot overeenstemming gekomen met België over een Memorandum of Understanding (MoU) waarin we afspraken maken over de gezamenlijke implementatie van de RED-III voor de binnenvaart, zeevaart en luchtvaartsectoren. U wordt gevraagd het MoU fysiek in drievoud te ondertekenen en naar het Kabinet van minister Tinne van der Straeten van Energie van België te versturen.

## Geadviseerd besluit

- Instemmen met het MoU en het fysiek in drievoud ondertekenen.
- Akkoord gaan met de aangepaste subverplichtingen voor RFNBO's.

## Kernpunten

- Om een gelijk speelveld te waarborgen voor binnenvaart, zeevaart en luchtvaart, is voor deze sectoren afgesproken dat Nederland en België dezelfde hoogtes voor de CO2-ketenemissiereductie of hernieuwbare-energieleveringen verplicht stellen aan brandstofleveranciers.
- Deze hoogtes komen overeen met de waarden voor 2030 waarover de Tweede Kamer in de voortgangsbrief RED-III van 26 april is geïnformeerd.
- Het enige verschil ten opzichte van de in Nederland voorgestelde implementatie is dat brandstofleveranciers aan de zeevaartsector op verzoek van België een subverplichting krijgen om (brandstoffen op basis van) waterstof (hierna: RFNBO's) te gaan leveren.
- Net zoals bij de overige sectoren kan daaraan onder voorwaarden ook worden voldaan via de raffinageroute. In 2028 wordt samen met België geëvalueerd hoe het staat met de opschaling van RFNBO's in de zeevaartsector en of de subverplichtingen eventueel moeten worden bijgesteld.
  - Als gevolg hiervan worden leveranciers aan de zeevaartsector in 2030 verplicht om 1,72 PJ RFNBO's te leveren.
  - Leveranciers aan de landsector zouden eerder 3,5 PJ aan RFNBO's moeten leveren, maar dat kan door verplichting in de zeevaartsector lager. Voorgesteld wordt om de brandstofleveranciers in de landsector nu te verplichten om 2 PJ te leveren. In de toelichting staat hierover meer weergegeven.
- Er kan in de komende weken nog een tweede verschil ontstaan. Er is namelijk een mogelijkheid dat de CO2-ketenemissiereductieverplichtingen voor brandstofleveranciers aan de zeevaartsector alsnog worden verhoogd. Op 29

mei woont u een evenement bij in Brussel waar het Belgisch EU-voorzitterschap probeert een multilaterale MoU op te stellen met alle westkustlidstaten<sup>1</sup> om bij in RED-III-implementatie gezamenlijk op te trekken m.b.t. de doelstellingen voor de zeevaartsector. Indien zo'n overeenkomst wordt gesloten, zal het ingroeipad naar 2030 dat in de voorliggende bilaterale MoU is opgenomen opnieuw samen met België worden vastgesteld als amendement op dit MoU. U wordt hier separaat over geïnformeerd.

**Datum**

21 mei 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/142896


**Opgesteld door**Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Directie Duurzame Mobiliteit**Aan**

Staatssecretaris, Minister

**Bijlage(n)**

1

Andere punten in de bilaterale MoU:

- Er is in het MoU afgesproken om sectorale verplichtingen op te stellen, in lijn met het Nederlandse beleid.
- Er is in het MoU afgesproken om géén biobrandstoffen van bewezen technieken (annex IXb) te laten meetellen in de zeevaartsector, in lijn met het Nederlandse beleid.
- Er is in het MoU afgesproken om een maximum te zetten op brandstoffen van categorie-3-dierlijk vet in de zeevaartsector. Dit levert geen probleem op, want het wordt in Nederland niet ingezet in die sector.
- Er is in het MoU afgesproken dat brandstoffen uit palm- en sojaolie niet meetellen, in lijn met het Nederlands beleid.
- Informatie andere lidstaat 

Zou mooi zijn!

**Krachtenveld**

Een gelijk speelveld met België is voor de binnenvaartsector en de zeevaartsector van groot belang. Hoewel de zeevaartsector geen voorstander is van een eigen RFNBO-subdoel, zal het belang van het MoU voor het garanderen van een gelijk speelveld met buurlanden zwaarder wegen. Tevens lijken brandstofleveranciers dit voorstel te steunen nu raffinage-eenheden ook kunnen worden ingezet, hoewel dit onafhankelijk is van waar een RFNBO-subdoel wordt gesteld.

**Toelichting***Herverdeling subverplichting RFNBO's*

- Brandstofleveranciers moeten vanuit de RED-III aan de Nederlandse mobiliteitssector ongeveer 5,5 PJ aan RFNBO's leveren in 2030. In lijn met de eerdere besluiten levert de binnenvaart daarvan 0,22 PJ in 2030, en de luchtvaart 1,1 PJ. Met deze beslisnota verandert de situatie voor de overige sectoren:
  - **Zeevaart:** De zeevaartsector krijgt een subverplichting in lijn met het streefdoel uit de RED-III. Dit subdoel komt overeen met 1,72PJ in 2030, waarbij de haalbaarheid van dit subdoel in 2028 wordt geëvalueerd. Er komt een ingroeipad, zodat ook RFNBO's in de jaren tussen 2026 en 2030 verplicht worden RFNBO's te leveren.
  - **Wegvervoer:** De sector land krijgt een subverplichting RFNBO's gebaseerd op de resterende opgave voor het Europese subdoel en de verwachte waterstofvoertuigen op basis van de beschikbare subsidiemiddelen, met aanvullende ruimte voor marktontwikkeling. Hierbij wordt rekening gehouden met aanvullende fysieke inzet via de raffinageroute, zoals eerder aan u voorgelegd in een separate nota (IENW/BSK-2024/100395). Dit vertaalt zich in een subdoel van 2PJ.

<sup>1</sup> Duitsland, Nederland, België, Frankrijk en Spanje

- De wijziging leidt tot een gelijkmatigere verdeling van het Europese RFNBO-subdoel (zie figuur 1) en de bijbehorende kosten over de sectoren en dempt de prijsstijging aan de pomp met circa 0,5 cent/liter.
- Met de verwachte extra fysieke inzet van hernieuwbare waterstof via de raffinageroute door de correctiefactor is het halen van het Europese doel voldoende afgedekt. Met deze herverdeling blijft het totale RFNBO-subdoel haalbaar in het licht van de benodigde hoeveelheid hernieuwbare waterstof.

**Datum**

21 mei 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/142896

**Opgesteld door**

Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Directie Duurzame Mobiliteit

**Aan**

Staatssecretaris, Minister

**Bijlage(n)**

1

*Politieke context*

De Belgische legislatuur loopt tegen het einde. Op 9 juni wordt de minister van Energie demissionair. In Nederland wordt onderhandeld over een nieuw kabinet, maar de huidige regering is vooralsnog missionair op de RED-III-implementatie.

Dit MoU is onderhandeld met de Belgische minister van Energie, van het ministerie van Economie. Het is uiteraard belangrijk dat de verplichtingen voor de verschillende sectoren in dit MoU ook worden ondersteund door het Belgische ministerie van Mobiliteit en Vervoer, voor luchtvaart mede vanwege de interactie tussen de RED-III en ReFuelEU Aviation. Hiervoor zijn de Belgische ministeries zelf verantwoordelijk. Op het moment van schrijven is hierover vanuit IenW nog geen contact mogelijk geweest vanwege de meivakantie en de beperkte bezetting aan de Belgische zijde.

*Communicatie*

De wijzigingen in de voorgenomen uitwerking worden in de volgende voortgangsbrief RED-III-implementatie aan de Tweede Kamer gedeeld. Deze wordt naar verwachting in de zomer verstuurd. Belanghebbenden zullen per e-mail worden geïnformeerd.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Informatie andere lidstaat

**Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
2.	MoU met België over gezamenlijke RED-III-implementatie	Deze MoU kunt u ondertekenen om de afspraken met België te beklinken.

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
02-04-2024	IENW/BSK-2024/100395	In deze nota wordt uw akkoord gevraagd op de uitwerking van de Raffinageroute.
21-03-2024	IENW/BSK-2024/100682	In deze nota wordt uw akkoord gevraagd over de sublimieten en subdoelen van de Jaarverplichting.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388964	In deze nota wordt uw akkoord gevraagd over de afspraak voor gelijke

		scheepvaartverplichtingen met België.
--	--	---------------------------------------

**Datum**

21 mei 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/142896

**Opgesteld door**

Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Directie Duurzame Mobiliteit

**Aan**

Staatssecretaris, Minister

**Bijlage(n)**

1