



**TER BESLISSING**

**Datum**

23 oktober 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/301244

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

DuMo 2

**Beslistermijn**

30-10-2024

**Bijlage(n)**

3

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

# nota

Beslisnota correctiefactor en verzending derde  
voortgangsbrief 'Implementatie REDIII voor vervoer'

## Aanleiding

Uw ambtsvoorganger heeft de Tweede Kamer in april geïnformeerd over de voortgang van de implementatie van de Europese RED-III richtlijn (rondzendmap-2024/3784 - RED=renewable energy directive). In deze voortgangsbrief is aangegeven dat er begrensd ruimte wordt geboden aan het gebruik van hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen om transportbrandstoffen te produceren (de zogenoemde 'raffinageroute').

De ruimte is begrensd om te voorkomen dat de raffinageroute de directe inzet van hernieuwbare energiedragers in transport in de weg zit. In de brief is aangegeven dat er een correctiefactor wordt toegepast voor de raffinageroute en dat onderzocht wordt welke correctiefactor het meest geschikt is om te bewerkstelligen dat de directe inzet van hernieuwbare waterstof meer loont dan de inzet daarvan in raffinaderijen.

TNO heeft het aangekondigde onderzoek nu afgerond (zie bijlage 1).

In deze nota vragen wij uw instemming voor het versturen van een Kamerbrief met de onderzoeksresultaten van TNO en de keuze voor de correctiefactor die u op basis hiervan voorstelt.

## Geadviseerd besluit

- U wordt geadviseerd in te stemmen met een correctiefactor van 0,4 voor gebruik van credits uit de raffinageroute in alle vervoerssectoren in de periode 2026 t/m 2030. Met de keuze voor 0,4 is een en dezelfde correctiefactor in alle mobiliteitssectoren mogelijk; dit voorkomt nog verdere complexiteit.
- U wordt geadviseerd in te stemmen met het versturen van de bijgevoegde brief, waarin u de Tweede Kamer op de hoogte stelt van de uitkomsten van het onderzoek en uw voorstel voor de correctiefactor.

De sector kijkt reikhalzend uit naar de hoogte van de correctiefactor, omdat deze medebepalend is voor investeringsbeslissingen. Gezien de samenhang met de lopende OWE-subsidie (15 okt-28 nov) verzoekt KGG om de brief snel te versturen, liefst vóór het herfstreces (zie hieronder 'krachtenveld').

## Kernpunten

### Werking raffinageroute en correctiefactor

- RED-III verplichting hernieuwbare waterstof. De RED-III legt lidstaten de verplichting op om een bepaald aandeel aan RFNBO-inzet in mobiliteit te realiseren in 2030. Nationaal is ervoor gekozen om brandstofleveranciers in de sectoren land, zeevaart, binnenvaart en luchtvaart te verplichten om hernieuwbare waterstof of hierop gebaseerde hernieuwbare brandstoffen (RFNBO's) in te zetten. Brandstofleveranciers kunnen hieraan voldoen door verhandelbare eenheden te kopen, of door zelf direct RFNBO's te leveren.
- RARE's. Brandstofleveranciers wordt toegestaan om eenheden afkomstig uit de inzet van RFNBO's in de raffinage van conventionele brandstoffen en biobrandstoffen (afgekort RARE's) te kopen om aan hun RFNBO-verplichtingen te voldoen. De inzet van RFNBO's in deze raffinageprocessen zorgt voor verduurzaming van het eerste deel van de keten, maar de brandstoffen blijven fossiel en zijn niet duurzaam in het laatste deel van de keten. Uitgebreidere informatie over de raffinageroute en de voorgeschiedenis vindt u in bijlage 2.
- Correctiefactor. Om te zorgen dat de directe inzet van RFNBO's in de mobiliteitssector aantrekkelijker is dan RARE's, zal een correctiefactor gelden voor het gebruik van RARE's. Wanneer bijvoorbeeld de correctiefactor 0,25 zou zijn, dan hebben vier RARE's hetzelfde gewicht als één eenheid directe inzet van RFNBO's.
- TNO-onderzoek. TNO heeft onderzoek verricht naar het verschil in meerkosten van inzet van RFNBO's in de verschillende sectoren en via de raffinageroute. Op basis hiervan en de verschillen in emissiereductie tussen de verschillende routes zijn bandbreedtes voor de benodigde correctiefactor voor de verschillende sectoren berekend om tot een gelijk speelveld tussen directe inzet en het gebruik van RARE's te komen.
- 1 uniforme factor. Voorgesteld wordt om een factor van 0,4 te hanteren voor alle sectoren. Hiermee blijft de systematiek zo eenvoudig mogelijk en houden we ook de administratieve lasten en uitvoeringslasten beperkt. Bovendien is dit op basis van de TNO-resultaten mogelijk.

Sector/route	Kostenverhouding met correctie voor verschil in emissiereductie
Land	0,3 – 0,4
Binnenvaart	0,4 – 0,4
Zeevaart	0,4 – 0,5
Luchtvaart	0,3 – 0,5

*Bandbreedte voor correctiefactor bij waterstofprijs van 7,5 euro/kg uit TNO-onderzoek*

- Vaste factor voor gehele looptijd. Door de factor t/m 2030 vast te zetten, wordt de markt een stevige basis voor investeringsbeslissingen in elektrolyseprojecten geboden.

## Krachtenveld

### KGG en raffinagesector

KGG wil de elektrolysecapaciteit in Nederland opschalen via de raffinageroute om daarmee op termijn ook voldoende beschikbaarheid van hernieuwbare waterstof te hebben voor directe inzet in industrie en mobiliteit.

### Datum

23 oktober 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/301244

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

### Aan

Minister, Staatssecretaris, cc.  
Minister

### Bijlage(n)

3

KGG en industrie zoeken op zeer korte termijn duidelijkheid over de correctiefactor die gaat gelden voor de raffinageroute. Voor deze partijen is communicatie m.b.t. de correctiefactor ruim vóór 28 november van groot belang, zodat dit kan worden meegenomen bij voorstellen voor de subsidieregeling 'grootschalige productie volledig hernieuwbare waterstof via elektrolyse' (OWE-tender).

Partijen die reeds een investeringsbeslissing voor een elektrolyzer hebben genomen, pleiten voor een correctiefactor dicht bij 1, omdat dit leidt tot hogere inkomsten en een sterkere concurrentiepositie voor de raffinageroute ten opzichte van import van RFNBO's. Bedrijven die nog een investeringsbeslissing moeten nemen, pleiten juist voor een lagere factor, om op die manier genoeg ruimte te creëren voor RARE's.

#### *NEa*

De NEa ziet belangrijke voordelen in het stellen van één factor voor RARE's in alle sectoren, omdat dit de systematiek eenvoudig houdt.

#### *Brandstofleveranciers met een verplichting*

De brandstofleveranciers aan mobiliteit zoeken zekerheid m.b.t. het halen van de eigen RFNBO-subverplichting. Doordat RARE's hieraan kunnen bijdragen, hebben verplichtinghouders meer mogelijkheden om hieraan te voldoen.

### **Toelichting**

#### *Internationale/Europese context*

De RED-III legt Nederland een subverplichting op voor inzet van RFNBO's van minimaal 5,5PJ in 2030. Hier mag zowel directe inzet van RFNBO's als gebruik van de raffinageroute aan bijdragen.

#### *Politieke context*

In eerdere debatten hebben de Kamerleden Grinwis (CU) en Bontenbal (CDA) moties ingediend om (1) de raffinageroute in te voeren en (2) openstelling hiervan voor de periode na 2024 toe te zeggen. Op 13 november 2023 stelde het lid Erkens (VVD) Kamervragen over de voortgang van de raffinageroute.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

[Lopende onderhandelingen](#)

[Redacted content]

### **Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Derde voortgangsbrief implementatie RED-III	De te verzenden brief

#### **Datum**

23 oktober 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/301244

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

#### **Aan**

Minister, Staatssecretaris, cc.  
Minister

#### **Bijlage(n)**

3

3	Achtergrond raffinageroute	Informatie over de achtergrond van de raffinageroute en de eerder gemaakte afspraken
4	TNO-rapport Kostenvergelijking van de raffinageroute met opties voor direct gebruik	Onderzoeksrapport dat recent is afgerond

**Datum**

23 oktober 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/301244

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

**Aan**

Minister, Staatssecretaris, cc.  
Minister

**Bijlage(n)**

3