

Van

Alice Krekt en Joyce Conings

Datum

03-11-2023

ContactpersoonJoyce.conings@nlhydrogen.nl**Onderwerp**

Toelichting over de situatie rondom de implementatie van de raffinageroute in Nederland

Deze notitie geeft vanuit NLHydrogen - de branchevereniging die de Nederlandse waterstofsector verbindt, versterkt en vertegenwoordigd - toelichting op een zorg vanuit de sector: de implementatie van de raffinageroute in Nederland. Om de Nederlandse waterstofambities niet in gevaar te brengen pleiten wij ervoor om de route op korte termijn ruimhartig te implementeren, zoals dat nu ook in andere Europese landen gebeurt.

Context

Op 6 juli 2022 kondigde minister-president Rutte in het Louwman Museum in Den Haag de bouw aan van Holland Hydrogen 1, de eerste grootschalige groene waterstoffabriek van Europa. De HH1 gaat dagelijks 60 ton waterstof produceren met wind van onze Noordzee. De waterstof wordt gebruikt om brandstoffen op een schone manier – met hernieuwbare waterstof – te produceren. Onze premier noemde de bouw van HH1 destijds terecht een enorme boost voor de Nederlandse waterstofmarkt en sprak zijn hoop uit dat HH2 en HH3 snel zouden volgen.

Een van de incentives voor het nemen van dergelijke investeringsbeslissingen is het al dan niet invoeren van de zogenaamde 'raffinageroute' in Nederland. In Nederland is deze nog niet ingevoerd, en dreigen projecten die hernieuwbare waterstof voor het raffinageproces willen produceren in de gevarezone te komen.

Samengevat:

- De raffinageroute (de mogelijkheid om de bijmengplicht voor de transportsector ook te kunnen realiseren met de inzet van hernieuwbare waterstof in het raffinageproces) is op basis van Europese regelgeving mogelijk, en kan in Nederland de eerste waterstofprojecten van de grond trekken als deze lange termijn zekerheid geeft;
- Deze route biedt voor producenten en afnemers van waterstof zekerheid om over te gaan op investeringsbeslissingen;
- De raffinageroute is nodig omdat de onderhandelingen over de herziening van de RED hebben geleid tot een vermindering van de Europese doelen voor het gebruik van hernieuwbare waterstof, waardoor Europees beleid in de periode tot 2030 minder dan oorspronkelijk verwacht zorg zal dragen voor voldoende vraag naar hernieuwbare waterstof;
- Frankrijk, Duitsland (en binnenkort België) hebben deze geïmplementeerd en daar gaan de eerste projecten door.

Nadere toelichting: lange termijn zekerheid voor een nieuwe sector

Een klimaat neutrale samenleving kan niet zonder hernieuwbare waterstof. Er zijn meer steunmaatregelen en beleidskaders nodig om de kabinetsambitie van 4 GW in 2030 en 8 GW in 2032 te halen, maar de raffinageroute is op dit moment het enige concrete instrument waarmee bedrijven tot investeringsbeslissingen kunnen komen en kunnen bijdragen aan deze ambities.

Bedrijven hebben met vertrouwen op basis van aangekondigde beleidsvoornemens omtrent de raffinageroute elektrolyseprojecten opgestart. Op deze vrijwillige basis hebben ze hun projecten opgestart, want de raffinageroute-optie creëert de borging voor afzet van hun waterstof. Wachten op nieuwe of beoogde instrumenten leidt voor deze projecten onherroepelijk tot flinke vertraging, omdat bedrijven dan wederom moeten wachten op de implementatie van nieuwe beleidsvoornemens en terug naar de tekentafel moeten om de business case voor een elektrolyser zonder raffinageroute rond te krijgen. De huidige onduidelijkheid en wijzigingen in implementatie vertragen investeringsbeslissingen en de onzekerheid na 2030 maakt de investeringen zelfs onmogelijk.

Bedrijven die bereid zijn te investeren in een nieuwe sector - zoals hernieuwbare waterstof - hebben lange termijn zekerheid nodig. Omdat de technologie nog nieuw en kostbaar is moet op dit moment zowel een financieel gat bij de investeringskosten als in de operationele fase worden overbrugd.

De raffinageroute is een van de opties die al sinds de RED II opgenomen om investeringen in hernieuwbare waterstof te stimuleren. Ook in de RED III blijft deze optie bestaan. Met name in artikels 22a en 25 wordt verwezen naar de mogelijkheid om hernieuwbare waterstof als tussenproduct in te zetten bij de productie van conventionele brandstoffen waar normaliter fossiele waterstof wordt gebruikt om zo bij te dragen aan de transportdoelstelling uit de RED.

Werkbare raffinageroute

Onze suggestie voor de vormgeving van een werkbare raffinageroute is gebaseerd op de volgende 5 principes:

1. Afzetzekerheid voor hernieuwbare waterstof en andere RFNBO's: Nieuwe elektrolyse-capaciteit en importcapaciteit voor RFNBO's zal niet van de grond komen, zonder duidelijke beleidskaders die vraag voor RFNBO's creëren;
2. Voldoende volume: Het volume van de raffinageroute, in combinatie met de directe inzet van waterstof in transport, zou moeten bijdragen aan het opschalen richting 3-4 GW elektrolyse capaciteit;
3. Lange termijn perspectief: Ook na 2030 is beleid nodig om voor het stimuleren van de vraag naar RFNBO's, ook via de raffinageroute;
4. Het beschermen van de concurrentiepositie van de industrie: Zonder industrie, geen markt voor hernieuwbare waterstof en andere RFNBO's. De systematiek moet rekening houden met eventuele andere beleidskeuzes in omliggende landen;
5. Rekening houden met andere technieken en sectoren: De keuzes voor de raffinageroute moet rekenschap geven aan het feit dat op termijn andere sectoren een grotere rol zullen spelen in de afname van waterstof en dat de inzet van waterstof niet ten koste mag gaan van andere verduurzamingsopties.

Raffinageroute en de herziening van de RED doelstellingen voor mobiliteit

De raffinageroute is extra belangrijk aangezien de onderhandelingen over de herziening van de RED hebben geleid tot een verlaging van de Europese doelen voor het gebruik van hernieuwbare waterstof in de industrie en in de mobiliteit. Doordat de verplichting voor het gebruik van RFNBOs (hernieuwbare waterstof) in de mobiliteit significant verlaagd is ten opzichte van eerdere voorstellen (van een voorgenomen 2,6% of 5,2% naar een minimum van 1% in 2030), zal Europees beleid in de periode tot 2030 minder dan oorspronkelijk verwacht zorgdragen voor voldoende vraag naar hernieuwbare waterstof. Daar komt bij dat deze sectoren op korte termijn moeilijk grote volumes hernieuwbare waterstof kunnen afnemen. In de mobiliteit is de grootste beperking dat er nog onvoldoende zware voertuigen op waterstof rijden en er ook nog onvoldoende waterstoftankstations zijn gebouwd, waardoor directe inzet van waterstof in mobiliteit momenteel nog beperkt is. Voor de industrie spelen vergelijkbare belemmeringen, zoals het ontbreken van de benodigde waterstofinfrastructuur.

Om toch op korte termijn de hernieuwbare waterstofeconomie een stimulans te geven is de raffinageroute cruciaal. Dit is namelijk op dit moment het enige concrete instrument waarmee bedrijven tot investeringsbeslissingen kunnen komen. Raffinaderijen zijn namelijk één van de grootste potentiële afnemers voor grote volumes hernieuwbare waterstof en kunnen daardoor een belangrijke basis vormen voor een zekere afzet. Daarvoor is het nodig dat via de inzet van hernieuwbare waterstof in het raffinageproces brandstofleveranciers hun jaarverplichting kunnen halen. Nederland heeft bovendien een grote exporterende raffinagesector. Om deze gunstige uitgangspositie te benutten zou Nederland ambitieuzer moeten zijn dan de huidige Europese RFNBO-doelen, wat uiteindelijk ook de directe inzet in mobiliteit en industrie ten goede zal komen. Tegelijkertijd leidt de raffinageroute tot een sterke verlaging van de CO₂-voetafdruk van benzine en dieselgebruik.

Beheersbaar implementeren in internationaal perspectief, met het eindbeeld voor ogen

De Nederlandse overheid heeft met de juiste invoering van de raffinageroute een van de belangrijkste sleutels in handen om te zorgen dat Nederland een rol gaat spelen als waterstofland en de klimaatdoelen haalt. Hernieuwbare waterstof zal namelijk één van de basis ingrediënten vormen van de toekomstige Nederlandse economie en haar concurrentievermogen. De raffinageroute wordt binnen andere Europese landen (België, Frankrijk en Duitsland) toegepast om deze zekerheid te geven. Door de raffinageroute ook in Nederland open te stellen kunnen wij aansluiten bij andere Europese landen en dus een gelijk speelveld creëren.

Het is daarbij belangrijk om de raffinageroute beheersbaar te implementeren en in samenhang met de andere hernieuwbare energiedragers binnen het mobiliteitsdoel te bezien. Naast de route dient het direct gebruik van waterstof namelijk steeds interessanter gemaakt te worden zodat producenten hun waterstof kwijt kunnen in mobiliteit en industrieën die dat echt nodig hebben. De raffinageroute kan daarmee gedurende de overgangsfase van ca. 15 jaar naar een aantrekkelijker systeem een bijdrage leveren aan het aanjagen van de waterstofwaardeketen. Alle producenten van waterstof zijn op zoek naar partijen die bereid zijn om een meerprijs voor hernieuwbare waterstof te betalen en deze af te nemen. Om direct gebruik van waterstof te stimuleren kunnen twee aparte

soorten ERE's gecreëerd worden: een voor de raffinageroute enerzijds en een voor de directe inzet anderzijds. Deze dragen aan dezelfde subdoelstelling bij, maar de laatste is daarbij meer waard. Daarmee wordt er tegemoet gekomen aan de meerkosten die verbonden zijn aan levering van waterstof aan mobiliteitsklanten in vergelijking met inzet in een raffinaderij. Tegelijkertijd wordt kannibalisatie van doelstellingen voorkomen: de groei van de ene hernieuwbare brandstof gaat niet ten koste van de andere. Door ook zekerheid over de periode na 2030 te bieden worden de huidige hernieuwbare waterstofprojecten in staat gesteld om zo snel mogelijk investeringsbeslissingen te nemen.

Cruciaal punt voor het realiseren van de Nederlandse waterstofambities

Wij staan nu op een cruciaal punt als het gaat om het realiseren van de Nederlandse waterstofambities. We hebben zes jaar om de ambitie van 4 GW in 2030 te bereiken. Dit lukt enkel met een en/en strategie waar de raffinageroute – met inachtneming van de nodige knoppen om ongewenste neveneffecten te voorkomen en beheersbaarheid te realiseren – bijdraagt aan zowel de mobiliteitsdoelstellingen als de Nederlandse ambities ten aanzien van hernieuwbare waterstof. Spoedige duidelijkheid over de inrichting van de raffinageroute brengt een kwart van de ambities voor 2030 binnen handbereik.