

**Van**

Alice Krekt

**Contactpersoon**[Joyce.conings@nlhydrogen.nl](mailto:Joyce.conings@nlhydrogen.nl)**Datum**

Februari 2024

**Onderwerp**

Position paper raffinageroute

## Samenvatting

- De raffinageroute is nodig omdat Europees beleid in de periode tot 2030 minder dan oorspronkelijk verwacht zorg zal dragen voor voldoende vraag naar hernieuwbare waterstof. De raffinageroute kan in Nederland de eerste waterstofprojecten van de grond trekken als deze lange termijn zekerheid geeft;
- De raffinageroute biedt voor zowel producenten als afnemers van waterstof zekerheid om over te gaan op investeringsbeslissingen;
- NLHydrogen pleit voor een systematiek in de RED-implementatie voor de raffinageroute die aansluit bij vijf principes: afzetzekerheid, voldoende volume, lange termijn perspectief, beschermen van de concurrentiepositie van de industrie, en rekening houden met andere technieken en sectoren;
- Er is snel duidelijkheid nodig over hoe Nederland de raffinageroute zal implementeren. Frankrijk, Duitsland en België implementeren de raffinageroute en daar gaan de eerste projecten door;

## Huidige situatie

Een klimaatneutrale 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, kunnen bijdragen aan deze ambities en de bredere hernieuwbare waterstofeconomie stimuleren.

Doordat de verplichting uit de Renewable Energy Directive (RED) voor het gebruik van RFNBOs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, oftewel hernieuwbare waterstof) in de mobiliteit significant verlaagd is ten opzichte van eerdere voorstellen, zal Europees beleid in de periode tot 2030 minder dan oorspronkelijk verwacht zorg dragen voor voldoende vraag naar hernieuwbare waterstof. Daar komt bij dat 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. De raffinageroute is een van de opties om investeringen in hernieuwbare waterstof te stimuleren. Het biedt namelijk 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. Raffinaderijen zijn namelijk de belangrijkste potentiële afnemers voor grote volumes hernieuwbare waterstof en kunnen

daardoor een belangrijke basis vormen voor een zekere afzet. De raffinageroute kan gedurende een overgangsfase (ca. 15 jaar) naar een aantrekkelijker systeem een bijdrage leveren aan het aanjagen van de waterstofwaardeketen. In Frankrijk, Duitsland en België implementeren de raffinageroute en daar gaan de eerste projecten door.

Momenteel is er in Nederland onduidelijkheid over de (wijzigingen in) implementatie van de raffinageroute.

## Maatschappelijk belang

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. Zij hebben hiervoor 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.

Bedrijven hebben met vertrouwen op basis van aangekondigde beleidsvoornemens omtrent de raffinageroute elektrolyseprojecten opgestart aangezien deze borging voor de afzet van hun waterstof creëert. 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 hinderen de investeringen. Daarom is er snel duidelijkheid nodig over de implementatie van de raffinageroute.

Deze onzekerheid wordt versterkt door de onduidelijkheid over de volumes en looptijd van de raffinageroute: zo zal een opt-in van bijvoorbeeld slechts 6 PJ (wat overeenkomt met ca. 2 tot 3 elektrolyzers) voor de jaren 2025-2030 de markt niet vooruit helpen. Voor vrijwel alle waterstofprojecten geldt namelijk dat deze pas vanaf 2026/2027 operationeel zijn (en betreft met name kleinere projecten). De grotere projecten komen later online. Een beperkte opt-in in combinatie met een lagere industrieverplichting betekent met andere woorden een significante reductie van de vraagzekerheid. Daarenboven is vooralsnog niet helemaal duidelijk wat de waarde is van de credits voor het inzetten van hernieuwbare waterstof in raffinaderijen.

## Oplossingen/positie

NLHydrogen pleit voor een systematiek in de RED-implementatie voor de raffinageroute die aansluit bij de volgende principes:

- Afzetzekerheid voor hernieuwbare waterstof en andere RFNBO's: Nieuwe elektrolysecapaciteit en importcapaciteit voor RFNBO's zal niet van de grond komen zonder duidelijke beleidskaders die vraag voor RNFBO's creëren;
- 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 elektrolysecapaciteit;

- Lange termijn perspectief: Ook na 2030 is beleid nodig om voor het stimuleren van de vraag naar RFNBO's, ook via de raffinageroute. Belangrijk is ook dat de regeling gedurende de looptijd niet fundamenteel verandert;
- Het beschermen van de concurrentiepositie van de industrie: Zonder industrie is er geen markt voor hernieuwbare waterstof en andere RFNBO's. De systematiek moet rekening houden met eventuele andere beleidskeuzes in omliggende landen;
- 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.

Naast raffinageroute kan ook een hogere RFNBO-verplichting in de transportsector bijdragen aan het stimuleren van de waterstofeconomie.

In ieder geval is duidelijkheid nodig over wat de waarde is van de inzet van hernieuwbare waterstof (i.e. RFNBO-waterstof) in raffinaderijen: opdat er een business case hiervoor kan zijn, moet deze waterstof kunnen bijdragen aan de RFNBO en geavanceerde brandstofdoelen en moeten raffinaderijen deze credits kunnen krijgen. Het toepassen van een vermenigvuldigingsfactor zoals in Duitsland kan hiervoor ook effectief zijn.

Daarbij moet het direct gebruik van waterstof steeds interessanter worden zodat producenten hun waterstof in de toekomst meer en meer kwijt kunnen in mobiliteit en industrieën die dat echt nodig hebben. Op korte termijn is het nodig dat waterstofproducenten investeringsbeslissingen nemen en zo de markt op gang brengen. Wij adviseren om twee aparte soorten emissiereductie eenheden (ERE's) te maken: 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 kom je tegemoet aan de meerkosten die verbonden zijn aan levering van waterstof aan mobiliteitsklanten in vergelijking met inzet in een raffinaderij. Zo wordt ervoor gezorgd dat er investeringszekerheid is waardoor meerdere projecten van de grond kunnen komen. Om daarbij te zorgen dat de raffinageroute de genoemde certificaten daadwerkelijk gebruikt (en dus niet louter een mogelijkheid blijft) kan Nederland het voorgenoemde Duitse voorbeeld van de Treibhausgasminsderungsquote volgen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://dserver.bundestag.de/btd/19/274/1927435.pdf>.