



TER BESLISSING

Datum

25 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100395

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Beslistermijn

2 april 2024

Bijlage(n)

geen

Aan

Minister, Staatssecretaris

nota

Beslisnota nieuwe vormgeving raffinageroute

Om de voortgangsbrief over RED-III implementatie te kunnen finaliseren ontvangt u vier nota's met onderwerpen die politieke besluitvorming vragen:

- (i) De voorliggende nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de definitieve uitwerking van de raffinageroute.
- (ii) Een nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de aannames om de hoogte van de jaarverplichtingen te berekenen.
- (iii) Een nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de voorgestelde subverplichtingen en limieten.
- (iv) Een nota ter informatie met verwachte effecten op brandstofprijzen aan de pomp (verzoek minister). Met deze informatie hopen wij dat u een keuze kunt maken over thuisladen.

Het sluitstuk is (v) een nota met de concept-voortgangsbrief.

Aanleiding

U heeft recent (IENW/BSK-2023/388822) ingestemd met de afspraken met EZK over openstelling van de raffinageroute voor 6PJ en bijbehorende compensatie, en het gezamenlijk verkennen van mogelijkheden tot uitbreiding van de afspraken.

Inmiddels heeft overleg met EZK geleid tot een voorstel dat wij ambtelijk kunnen ondersteunen. In dit voorstel wordt het midden gevonden tussen het belang om de elektrolysecapaciteit op te schalen, en het belang dat er meer hernieuwbare waterstof in de mobiliteit wordt ingezet. In deze nota vragen wij uw instemming met de nieuwe vormgeving van de raffinageroute.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met de voorgestelde vormgeving van de raffinageroute en dit te bevestigen met de MKE tijdens het BWO over de voorjaarsnota van 27 maart. Dit compromis is pas zeer recent gevonden, vandaar dat u niet eerder om akkoord bent gevraagd. Voorbereiding voor het BWO volgt separaat.

Kernpunten

Werking voorgestelde raffinageroute

Bij de implementatie van de RED-III krijgen brandstofleveranciers in de sectoren land, binnenvaart en luchtvaart een (sub)verplichting om hernieuwbare waterstof

en op hierop gebaseerde hernieuwbare brandstoffen (RFNBO's) in te zetten¹. Brandstofleveranciers kunnen hieraan voldoen door verhandelbare eenheden te kopen, of door zelf direct RFNBO's te leveren.

1. RARE's. Voorgesteld wordt om toe te staan dat brandstofleveranciers verhandelbare raffinage-eenheden (afgekort RARE's)² kunnen kopen om aan hun subverplichtingen voor inzet RFNBO's te voldoen in de sectoren land, binnenvaart en luchtvaart.
2. Correctiefactor. Om te zorgen dat directe inzet van RFNBO's in de mobiliteitssector aantrekkelijker is dan RARE's, zal een nader vast te stellen 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 waterstof. Het is mogelijk dat een verschillende correctiefactor voor land, binnenvaart en luchtvaart wordt gehanteerd. Om de correctiefactoren te bepalen wordt nader onderzoek verricht.
3. Gelimiteerd. Als aan de subverplichting is voldaan, kunnen geen RARE's meer worden gekocht. Zo is de inzet van RARE's gemaximeerd en zo concurreren RARE's dus niet met de directe inzet van hernieuwbare elektriciteit of biobrandstoffen in de mobiliteitssector.

Datum

25 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100395

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Aan

Minister, Staatssecretaris

Bijlage(n)

Geen

Effecten voorgestelde raffinageroute

Het voorstel heeft meerdere belangrijke voordelen t.o.v. eerdere voorstellen:

- Geen extra kostenstijging aan de pomp. Door dit voorstel met correctiefactoren voor RARE's is het niet meer nodig om de jaarverplichting verder te verhogen, zoals in het eerdere voorstel werd voorzien. Dat betekent geen extra effect aan de pomp is ten opzichte van de al afgesproken 6PJ.
- Meer zekerheid RED-III doelen. Deze vormgeving biedt meer zekerheid voor het halen van de Europese RFNBO-subverplichting voor mobiliteit. RARE's werken als het ware als verzekering. Directe inzet is altijd aantrekkelijker, maar mocht de opschaling hiervan achterblijven, kunnen RARE's worden gebruikt. Hierdoor wordt minder CO₂-reductie misgelopen in de mobiliteit.
- Meer zekerheid voor investeringen. Dit voorstel biedt veel meer zekerheid voor het nemen van investeringsbeslissingen in elektrolyzers dan het vorige voorstel.
- Geen compensatie en einddatum nodig. Omdat de jaarverplichting niet verder hoeft te worden opgehoogd dan eerder afgesproken, is naast de reeds toegekende 210 mln. geen aanvullende compensatie noodzakelijk, en hoeft ook een einddatum niet langer opgenomen te worden.

Krachtenveld*EZK en raffinagesector*

- EZK wil de elektrolysecapaciteit in Nederland opschalen via de raffinageroute, maar ook voldoende beschikbaarheid van hernieuwbare waterstof voor de vraag vanuit industrie en mobiliteit. In bovenstaand voorstel is er enige flexibiliteit in de vraag vanuit mobiliteit; partijen kunnen de subverplichting met minder hernieuwbare waterstof invullen, als zij kiezen voor directe inzet.
- EZK en industrie zoeken op zeer korte termijn duidelijkheid over de vormgeving van de raffinageroute; het meest actuele project heeft in april

¹ Waarop de hoogtes van die subverplichtingen zijn gebaseerd staat in nota iii (IENW/BSK-2024/100682). Hoe hoog die verplichtingen zijn, staat in de bijlage van nota ii (IENW/BSK-2024/98858)

² RARE's ontstaan als een raffinaderij hernieuwbare waterstof gebruikt bij de productie van transportbrandstoffen.

duidelijkheid nodig om nog gebruik te kunnen maken van de gereserveerde wind-op-zee capaciteit.

Brandstofleveranciers met een verplichting

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

NEa

De NEa heeft eerder aangegeven dat zij een marktinstrument niet het meest geschikt vinden om een opkomende markt te ondersteunen. De NEa meent dat de gepresenteerde uitkomst wel beter is dan het voorgaande alternatief.

Datum

25 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100395

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Aan

Minister, Staatssecretaris

Bijlage(n)

Geen

Toelichting*Vorig voorstel*

- Voorheen ging het gesprek over de mate waarin de jaarverplichting zou moeten worden verhoogd om ruimte te bieden waarin brandstofleveranciers RARE's konden kopen. Dit zou leiden tot extra prijsstijging aan de pomp. Bovendien zou het minder afzetzekerheid bieden aan raffinaderijen. In de nieuwe situatie wordt de directe inzet van RFNBO's in de mobiliteit beter beloond dan inzet in raffinaderijen. Maar de raffinageroute blijft wel een verzekering om aan de subdoelen te voldoen. Zo wordt voldoende investeringszekerheid geboden, zonder dat dit ten koste gaat van de prijs aan de pomp of de CO₂-reductiedoelen van de mobiliteitssector.
- Het oude voorstel voor de raffinageroute zou waarschijnlijk onvoldoende zekerheid voor investeringsbeslissingen in elektrolyzers brengen, maar wel tot extra kosten aan de pomp leiden en gemiste CO₂-reductie in mobiliteit. De elektrolyzers zijn ook voor IenW van belang voor betaalbare hernieuwbare waterstof voor mobiliteit.

Implicaties van de voorgestelde afspraken

- Doordat er geen extra ophoging van de jaarverplichting noodzakelijk is, wordt voorgesteld om naast de 210mln. geen verdere compensatie te vragen van EZK. Eerder gemaakte afspraken over de 6PJ ruimte en 210 mln. compensatie betekenen dat de RFNBO-subverplichting cumulatief 1.5PJ hoger wordt.
- Met de nieuwe vormgeving wordt voorgesteld om de harde einddatum van de raffinageroute niet langer op te nemen; in plaats hiervan wordt een evaluatiemoment met EZK vastgelegd om gezamenlijk te bezien wat het benodigde instrumentarium is voor de mobiliteitsdoelen na 2030 en de verdere ondersteuning van hernieuwbare waterstofproductie.

Toelichting*Internationale/Europese context*

De RED-III legt landen 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. De voorgestelde uitwerking sluit aan op de uitwerking in Duitsland, Frankrijk en enkel andere lidstaten; ook hier mogen RARE's bijdragen aan het RFNBO-subdoel en is geen einddatum opgenomen.

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 jl. stelde het lid Erkens (VVD) Kamervragen over de voortgang van de raffinageroute.

Duurzaamheidsdoelen

Het wordt steeds duidelijker dat de Europese RFNBO-subverplichting zeer waarschijnlijk niet alleen met directe inzet van RFNBO's in mobiliteit kan worden ingevuld, en dat gebruik van de raffinageroute noodzakelijk zal zijn.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

25 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100395

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Aan

Minister, Staatssecretaris

Bijlage(n)

Geen

Voorgaande beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
21-03-2024	IENW/BSK-2024/98534	In deze nota wordt u geïnformeerd over prognose-aannames van de hoogte van de jaarverplichtingen in het systeem Energie Vervoer.
21-03-2024	IENW/BSK-2024/100395	In deze nota wordt u geïnformeerd over de definitieve vormgeving van de raffinageroute.
21-03-2024	IENW/BSK-2024/100682	In deze nota wordt u geïnformeerd over de sublimieten en subdoelen van de Jaarverplichting.
09-02-2024	IENW/BSK-2024/62196	In deze nota wordt nadere toelichting gegeven over thuisladen.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijdlijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK-2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK-2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.



TER BESLISSING

Datum

25 maart 2024

Onze referentie

IenW/BSK-2024/98534

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Beslistermijn

28-03-2024

Bijlage(n)

1

Aan

Staatssecretaris, Minister

nota

Prognose-aannames hoogte jaarverplichtingen Energie
Vervoer

Om de voortgangsbrief over RED-III implementatie te kunnen finaliseren ontvangt u vier nota's met onderwerpen die politieke besluitvorming vragen:

- (i) Een nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de definitieve uitwerking van de raffinageroute.
- (ii) De huidige nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de aannames om de hoogte van de jaarverplichtingen te berekenen.
- (iii) Een nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de voorgestelde subverplichtingen en limieten.
- (iv) Een nota ter informatie met verwachte effecten op brandstofprijzen aan de pomp (verzoek minister). Met deze informatie hopen wij dat u een keuze kunt maken over thuisladen.

Het sluitstuk is (v) een nota met de concept-voortgangsbrief.

Aanleiding

Mede aan de hand van eerdere nota's heeft u recent keuzes gemaakt voor de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III). Deze keuzes moeten landen in een voortgangsbrief aan de Tweede Kamer (deadline: 31 maart a.s.). Om de voortgangsbrief te kunnen finaliseren en de Tweede Kamer concrete voorstellen te kunnen voorleggen voor de jaarverplichtingen in de vervoerssectoren, zijn er nog een aantal politieke besluiten nodig (zie kader).

In deze nota doen wij een voorstel voor de CO₂-ketenemissiefactor voor de verschillende energiedragers. Op basis van dit voorstel kunnen concrete jaarverplichtingen voor de vervoerssectoren bepaald worden (zie bijlage 1).

Geadviseerd besluit

Wij adviseren u om akkoord te gaan met toepassing van het rekenkundige gemiddelde van Nederlandse en Duitse correctiefactoren voor de omrekening van procentuele CO₂-reductie per sector naar hoeveelheden hernieuwbare energie.

Kernpunten

Onlangs heeft u per sector een keuze gemaakt voor de procentuele reductie van de uitstoot in de keten¹. Om deze om te kunnen zetten in de benodigde hoeveelheid hernieuwbare energie (in PJ's) is het nodig om aannames te doen voor de gemiddelde CO₂-ketenreductie van de verschillende energiedragers. Wij volgen hierbij de gebruikelijke aannames van PBL en de Nederlandse

¹ Beslisnota : IENW/BSK-2023/388698

Emissieautoriteit (NEa). Enige uitzondering hierop is de aanname voor biobrandstoffen gemaakt van voedsel- en voedergewassen.

Wij stellen voor om de omrekening te baseren op Nederlandse én Duitse correctiefactoren. Reden om ook naar Duitsland te kijken is dat zij al langer sturen op CO₂-ketenemissie, terwijl Nederland dat pas met de implementatie van de RED-III gaat doen. De NEa steunt dit voorstel. Door op deze manier correctiefactoren te bepalen wordt er een balans gevonden tussen het risico van een te grote inzet van biobrandstoffen gemaakt van voedsel- en voedergewassen (gemaximeerd in Klimaatakkoord) en het te zeer ontmoedigen van inzet van deze brandstoffen (waarmee RED-III doelen niet gehaald kunnen worden).

Datum
25 maart 2024

Onze referentie
IenW/BSK-2024/98534

Opgesteld door
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan
Staatssecretaris, Minister

Bijlage(n)
1

Tabel 1: Voorgestelde aannames voor de hoogte van emissiereductiefactoren

	Voorgestelde aanname	Laag (NL)	Hoog (DE)	Minimaal volgens RED ²
Voedsel- en voedergewassen	77%	72%	82%	65%
Annex IXa	92%	92%	92%	65%
Annex IXb	91%	89%	92%	65%
RFNBO's	80%	80%	80%	70%

Krachtenveld

Standpunt van DG MOVE

DG MOVE heeft in gesprekken op ambtelijk niveau aangegeven dat er bij het vaststellen van de hoogtes van de verplichtingen voor de luchtvaartsector met de minimale CO₂-reductie moet worden gerekend zoals door de RED vastgesteld. Dat zou betekenen dat er voor biobrandstoffen van 65% emissiereductie moet worden uitgegaan (en voor RFNBO's van 70%). De daadwerkelijke gemiddelde duurzaamheidsprestaties liggen op dit moment hoger, zoals blijkt uit zowel de Duitse als de Nederlandse cijfers. Deze minima zijn niet bedoeld om te prognosticeren, maar om slecht presterende biobrandstoffen uit te sluiten. Wanneer alle verplichtingen zouden worden geprognosticeerd op basis van de Europese minima, dan worden de RED-doelen niet gehaald. Als er alleen voor de luchtvaart een afwijkende aanname zou worden gedaan, moet de verplichting elders worden verhoogd. Dat leidt ertoe dat de verplichting voor de sector Land (binnenlands wegvervoer) hoger wordt.

Standpunt van de sector

Brandstofproducenten die gebruik maken van voedsel- en voedergrondstoffen zien het liefst veel ruimte voor de inzet daarvan. Dit wordt bereikt met een hoge emissiereductiefactor. Voedsel- en voederbiobrandstoffen worden vooral gebruikt om ethanol te produceren, gebruikt om benzine bij te mengen. Hoe lager de CO₂-ketenreductie wordt geschat, hoe lager de jaarverplichting voor hen uitvalt. Voor de sectoren luchtvaart, binnenvaart en zeevaart zijn voedsel- en voedergewassen niet inboekbaar en hebben deze partijen dus geen belang.

Milieuorganisaties zijn dikwijls gekant tegen het gebruik van Voedsel- en voedergewassen.

² Wanneer een installatie eerder gebouwd is kunnen deze waardes nog lager uitvallen.

Standpunt NEa

De NEa steunt het voorgestelde middenpad.

Politieke context

In 2021 is een motie Van Raan (PvdD) en Bouchallikht (GroenLinks)³ voor het uitfaseren van het gebruik van voedsel- en voedergewassen als biobrandstof verworpen met 79 stemmen tegen. De PVV en PvdA waren toen voor, de VVD, CDA en BBB waren toen tegen.

Toelichting

Emissiereductiefactoren kunnen variëren over tijd door verschillende technieken en innovaties. Om jaarverplichtingen te kunnen vaststellen is het nodig om vooraf inschattingen te maken van emissiereductiefactoren per energiedrager. Door monitoring kan vastgesteld worden of inschattingen juist zijn, zo nodig kunnen tussen 2026 en 2030 prognoses (naar boven) bijgesteld worden⁴.

Voor een zo goed mogelijke inschatting stellen wij voor om bij de omrekening uit te gaan van twee bronnen:

- De eerste bron is de rapportage van het systeem Energie Vervoer van 2022 die de NEa heeft opgesteld.
- De andere bron is dezelfde rapportage van Duitsland, omdat Duitsland al stuurt op CO₂-ketenemissiereductie, terwijl we in Nederland nu overstappen op dit sturingsmechanisme.
- De Nederlandse en Duitse cijfers zijn vrijwel gelijk. Alleen voor de factoren van voedsel- en voedergewassen is er een significant verschil in de aangenomen CO₂-ketenemissiereductiefactor.

Voedsel- en voedergewassen (V&V)

- Wanneer de emissiereductiefactor van biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen (V&V) lager uitvalt dan de aanname, wordt het limiet die bij het Klimaatakkoord werd afgesproken overschreden. Dat leidt mogelijk tot politieke weerstand. Dit geldt niet voor de andere grondstoffen.
- Als we de CO₂-ketenemissiereductie te laag inschatten, dan wordt de meeste reductie niet eerlijk beloond en wordt de ruimte voor deze brandstoffen onnodig beperkt.
- Om een balans te vinden tussen het risico van te grote inzet van biobrandstoffen gemaakt van V&V (Tweede Kamer heeft gemaximeerd) en het te zeer ontmoedigen van deze brandstoffen (waarmee RED-III doelen niet gehaald kunnen worden), is de aanname gebaseerd op het rekenkundig gemiddelde van de genoemde twee bronnen (zie *bijlage 1*).

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

25 maart 2024

Onze referentie

IenW/BSK-2024/98534

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, Minister

Bijlage(n)

1

³ Kamerstuk-35626-20

⁴ De prognoses worden beter niet naar beneden bijgesteld. Dat leidt namelijk tot investeringsonzekerheid bij de markt.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Invulling Jaarverplichting	Hierin staan de hoogtes van de emissiefactoren van het middenpad, de subdoelen, -limieten en -verplichtingen beschreven.

Datum

25 maart 2024

Onze referentie

IenW/BSK-2024/98534

Opgesteld doorDirectoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit**Aan**

Staatssecretaris, Minister

Bijlage(n)

1

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
21-03-2024	IENW/BSK-2024/98534	In deze nota wordt u geïnformeerd over prognose-aannames van de hoogte van de jaarverplichtingen in het systeem Energie Vervoer.
21-03-2024	IENW/BSK-2024/100395	In deze nota wordt u geïnformeerd over de definitieve vormgeving van de raffinageroute.
21-03-2024	IENW/BSK-2024/100682	In deze nota wordt u geïnformeerd over de sublimieten en subdoelen van de Jaarverplichting.
09-02-2024	IENW/BSK-2024/62196	In deze nota wordt nadere toelichting gegeven over thuisladen.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijdlijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK-2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK-2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.



TER BESLISSING

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Beslistermijn

22-04-2024

Bijlage(n)

Geen

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

nota

Implementatie subdoelen en sublimieten binnen RED-III

Om de voortgangsbrief over de RED-III implementatie te kunnen finaliseren ontvangt u vier nota's met onderwerpen die politieke besluitvorming vragen:

- (i) Een nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de definitieve uitwerking van de raffinageroute.
- (ii) Een nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de aannames om de hoogte van de jaarverplichtingen te berekenen.
- (iii) De huidige nota waarin uw akkoord wordt gevraagd op de voorgestelde subdoelen en limieten.
- (iv) Een nota ter informatie met verwachte effecten op brandstofprijzen aan de pomp (verzoek minister). Met deze informatie hopen wij dat u een keuze kunt maken over thuisladen.

Het sluitstuk is (v) een nota met de concept-voortgangsbrief.

Aanleiding

Mede aan de hand van eerdere nota's heeft u recent keuzes gemaakt voor de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III). Deze keuzes moeten landen in een voortgangsbrief aan de Tweede Kamer (deadline: 15 april a.s.). Om de voortgangsbrief te kunnen finaliseren en de Tweede Kamer concrete voorstellen te kunnen voorleggen voor de jaarverplichtingen in de vervoerssectoren, is er nog een aantal politieke besluiten nodig (zie kader).

Hoofddoel in de RED-III is de reductie van CO₂-emissies in de keten met 14,5% in de mobiliteitssector in 2030. Daarnaast vergt de RED-III ook invulling van subdoelen (minima die ten minste bereikt moeten worden) en sublimieten (maxima die niet overschreden mogen worden).

- Subdoelen. Het gaat om doelen voor hernieuwbare waterstof en hierop gebaseerde hernieuwbare brandstoffen (RFNBO's) en geavanceerde bio-brandstoffen (annex IXa). Gezamenlijk moeten deze van de RED-III ten minste 5,5% van de geleverde hernieuwbare energie uitmaken, met een minimum van 1% voor RFNBO's.
- Sublimieten. Biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen en biobrandstoffen van bewezen technologieën (annex IXb) mogen van de RED-III ten hoogste 1,7% bedragen.

Deze nota wordt aan u voorgelegd, omdat er bij eerdere RED-implementaties politieke discussie was over de subdoelen- en limieten. In het bijzonder de limiet op voedsel- en voedergewassen was een prominent onderwerp van discussie. Veel

partijen vonden dat voedsel niet in de tank moet eindigen. Hierbij bestaat de zorg dat voedsel- en voedergewassen inzetten als brandstoffen leidt tot meer landgebruik. Dat is niet goed voor milieu en klimaat.

Geadviseerd besluit

Wij hebben een ambtelijk advies voorbereid. U wordt geadviseerd om in te stemmen met het ambtelijk advies. U kunt om politieke redenen alternatieve keuzes maken. Wenst u een alternatieve keuze te maken, dan kunt u dit aangeven.

Kernpunten

Wij implementeren de RED-III in het systeem Energie Vervoer. Brandstofleveranciers krijgen daarmee een verplichting om CO₂ te reduceren. De RED-III bevat een totaalverplichting om hernieuwbare energie in transport in te zetten, maar vergt ook invulling van subdoelen en sublimieten.

Subdoelen zijn er in de RED-III om een aantal -relatief dure- grondstoffen op te schalen of nader te ontwikkelen, zoals hernieuwbare waterstof en biobrandstof uit huishoudelijk afval. Sublimieten zijn er juist om te voorkomen dat er te veel wordt ingezet op grondstoffen die minder wenselijk zijn, zoals voedsel- en voedergewassen.

Om voldoende zekerheid in te bouwen om RED-III doelen te halen en de sector voldoende investeringszekerheid te bieden, worden subdoelen en sublimieten waar mogelijk in onze nationale verplichting vertaald in een concrete subverplichting of cap per sector¹.

Het ambtelijk advies is uitgewerkt in de toelichting, hieronder in vier bullets samengevat. U hebt op bepaalde punten de mogelijkheid om een alternatieve keuze te maken.

- Brandstofleveranciers in alle sectoren – m.u.v. de zeevaartsector - worden verplicht een minimumhoeveelheid RFNBO's te leveren. De zeevaartsector is uitgezonderd, om de zeevaartbrandstofprijs te ontzien.
 - o U kunt er (alternatief 1) voor kiezen om ook de zeevaartsector een RFNBO-minimumhoeveelheid te verplichten. Zeevaartbrandstof wordt dan iets duurder, maar de pompprijzen gaan met ongeveer 0,5 cent minder omhoog.
- Brandstofleveranciers in de landsector moeten een minimumhoeveelheid geavanceerde biobrandstoffen (Annex IXa) leveren. In de zeevaartsector geldt dat er geen alternatief is dat grootschalig kan worden ingezet. Daar moet dus ook veel Annex IXa worden geleverd. De luchtvaartsector kan juridisch geen subdoel krijgen, en de binnenvaartsector is ontzien om de brandstofprijs daar niet te sterk te laten stijgen, en om de sector die aan het begin van de transitie staat wat minder dwingend te benaderen.
- De limiet voor biobrandstoffen van bewezen technieken (annex IXb goedkopere brandstoffen) wordt gehandhaafd en verdeeld over de lucht- en binnenvaartsectoren. De nationale kop van 20 PJ in de landsector mag aanvullend aan de RED-III-doelen ook met annex IXb worden ingevuld. Dat zorgt ervoor dat in deze sectoren de brandstofprijs minder sterk stijgt. De

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

Geen

¹ Met 'subdoelen' en 'sublimieten' verwijzen we naar de RED-III. Deze worden in het nationale systeem vertaald in 'subverplichtingen' en 'caps'.

- zeevaartsector is op het moment de meest goedkope sector. Op dit moment kan deze sector ook geen annex IXb inzetten.
- U kunt (alternatief 2) ervoor kiezen om in de nationale kop geen annex IXb te laten inzetten. In de land- en binnenvaartsectoren wordt dan minder annex IXb inzetbaar. Brandstof wordt in die sectoren duurder. Alle ingezette brandstoffen kunnen echter meetellen voor de RED-III-doelen in de energiestatistieken.
 - U kunt (alternatief 3) ervoor kiezen om ook de zeevaartsector annex IXb te laten inzetten. Dan is er minder ruimte in de binnenvaartsector. In de binnenvaartsector wordt de brandstof duurder, maar in de zeevaartsector iets goedkoper.
- De limiet op voedsel- en voedergewassen blijft gehandhaafd in de landsector op het niveau van 2020, conform het Klimaatakkoord.

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

Geen

Hier staan de politieke keuzes die bij de alternatieve keuzes centraal staan helder geformuleerd:

1. Ten eerste kunt u een eigen politieke keuze maken tussen het meer verhogen van de brandstofprijs in de zeevaartsector (en een verlaging in de wegsector), door toch een subverplichting op de inzet van RFNBO's in te zetten in de zeevaartsector. Zie toelichting voor meer informatie.
2. Ten tweede kunt u ervoor kiezen om de limiet op brandstoffen van bewezen technieken strikter te handhaven dan wij voorstellen. Dat leidt tot hogere brandstofkosten in de sectoren land en binnenvaart. Zie toelichting voor meer informatie.
3. Ten derde kunt u ervoor kiezen om brandstoffen van bewezen technieken in de zeevaartsector in te zetten. Dat leidt tot een hogere brandstofprijs in de binnenvaartsector, maar een lagere prijs in de zeevaartsector.

Zie toelichting voor meer informatie.

Toelichting

Hieronder lichten we nader toe op welke manier de invulling is opgebouwd om de Europese subdoelen en -limieten te borgen. De vertaling hiervan in concrete verplichtingen en caps is opgenomen in de toelichting. Het ambtelijk advies is telkens eerst weergegeven. **U kunt hierin nog andere keuzes maken.** De mogelijkheden hiervoor staan in de blauwe boxen aangegeven.

Ambtelijk advies: Nationale omzetting subdoelen RFNBO's

- RFNBO's zijn hernieuwbare waterstof en hierop gebaseerde hernieuwbare brandstoffen.
- Brandstofleveranciers moeten vanuit de RED-III aan de Nederlandse mobiliteitssector ongeveer 5,5 PJ aan RFNBO's leveren in 2030.
- **Binnenvaart:** We verwachten dat in dat jaar 20 binnenvaartschepen op RFNBO's varen. Dit wordt vertaald in een concrete subverplichting voor brandstofleveranciers aan de binnenvaartsector.
- **Luchtvaart:** De Europese ReFuel Aviation-verordening stelt een aandeel RFNBO's verplicht voor de luchtvaartsector. Dat aandeel nemen we ook over als subverplichting (cf. besluit op nota IENW/BSK-2023/393111).
- **Zeevaart:** De zeevaartsector krijgt geen subverplichting, omdat daar naar verwachting onvoldoende vraag zal zijn. In de RED-III is een streefdoel opgenomen voor de RFNBO-inzet in de zeevaartsector. Dit nemen we niet over, om de brandstofprijs niet te veel te laten stijgen ten opzichte van

andere havens en te voorkomen dat de bunkerpositie wordt aangetast. U kunt een andere keuze maken, zie de onderstaande blauwe box.

- **Wegvervoer:** In de sector land komt een subverplichting RFNBO's ter hoogte van het dan nog benodigde volume. Hierbij wordt rekening gehouden met aanvullende fysieke inzet via de raffinageroute, zoals parallel voorgelegd in een separate nota (IENW/BSK-2024/100395). De subverplichting in de landsector wordt hierdoor overigens nog iets hoger.

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

Geen

Alternatieve keuze 1: de zeevaartsector krijgt wél ook een RFNBO-subverplichting

De zeevaartsector krijgt een subverplichting, waarbij 1,0 PJ aan RFNBO's moet worden geleverd.

Daarmee volgen we het streefdoel van 1,2% dat in de RED-III is opgenomen.

Voordeel is dat de landsector 1,5 PJ minder RFNBO's hoeft te leveren. In de landsector zijn dan 40% minder RFNBO's nodig (2 PJ i.p.v. 3,5 PJ). Dat dempt de prijsstijging aan de pomp met ca. 0,5 cent/liter. België overweegt om een RFNBO-subverplichting op te leggen aan de zeevaartsector en wil in dat geval hierover graag met Nederland afspraken maken in de MoU die onze landen proberen te sluiten over de hoogtes van de zeevaart- en binnenvaartverplichtingen.

Of een RFNBO-subverplichting voor de zeevaart kan worden ingezet met de directe inzet van RFNBO's in die sector is uitermate onzeker. Op dit moment wordt niet verwacht dat er schepen zullen zijn die in 2030 op RFNBO's varen. Credits uit de raffinageroute kunnen echter worden ingezet om aan het subdoel te voldoen als directe inzet niet mogelijk blijkt (net als in andere sectoren). We moeten ervoor waken dat deze prijs zo hoog wordt dat schepen buiten Nederland of België gaan bunkeren. De kostprijs van RFNBO's is 3-4 keer hoger dan VLSFO (laagzwavelige stookolie) en 2-3 keer hoger dan de alternatieve biobrandstoffen. Brandstofleveranciers gaven eerder geen steun aan dit voorstel, maar lijken een subdoel wel te steunen nu raffinage-eenheden ook kunnen worden ingezet om te voldoen. Een subverplichting kan bovendien helpen om de vraag naar RFNBO's in de zeevaart te doen groeien.

Ambtelijk advies: Nationale omzetting subdoel geavanceerde biobrandstoffen (Annex IXa)

- Annex IXa grondstoffen zijn geavanceerd en vereisen nieuwe technologieën, zoals huishoudelijk afval.
- Brandstofleveranciers moeten in 2030 ongeveer 80 PJ aan geavanceerde brandstoffen leveren.
- **Zeevaart:** Verwachting is dat in 2030 in de zeevaartsector ongeveer 40 PJ wordt ingezet.
- **Binnenvaart/luchtvaart:** We verwachten dat er in deze sectoren minder annex IXa-brandstoffen worden ingezet. We voeren geen specifieke subverplichting, omdat deze sectoren aan het begin van de energietransitie staan. Een subverplichting zou een kostenverhoging inhouden.
- **Wegvervoer:** We stellen daarom een subverplichting in voor brandstofleveranciers aan de wegsector van 40PJ. Deze subverplichting geeft marktpartijen investeringszekerheid. Het voeren van een subverplichting zal niet tot een significante prijsstijging aan de pomp leiden, omdat annex IXa

sowieso nodig zal zijn om aan de hoogte van de totale verplichting in deze sector te voldoen.

Ambtelijk advies: Nationale omzetting sublimiet voedsel- en voedergewassen

- Denk bij voedsel- en voedergewassen aan mais.
- In het Klimaatakkoord is er een cap afgesproken voor inzet van biobrandstoffen gemaakt uit voedsel- en voedergewassen op het fysieke niveau van 2020. Een verhoging wordt als onwenselijk gezien, omdat politiek consensus bestaat dat voedselgewassen niet in de tank horen. Bovendien bestaat de vrees dat het gebruik van deze grondstoffen leidt tot meer landgebruik en ontbossing tot gevolg heeft. Die limiet wordt gehandhaafd.
- **Wegsector:** Net als nu kunnen alleen brandstofleveranciers in de wegsector deze biobrandstoffen inzetten om te voldoen aan de verplichting in de sector land.

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

Geen

Ambtelijk advies Nationale omzetting sublimiet biobrandstoffen van bewezen technologieën (annex IXb)

- De annex IXb-lijst bevat brandstoffen waarbij de technologie om deze uit grondstoffen te winnen volwassen is. Nederland heeft zich eerder als tegenstander van deze limiet uitgesproken, die Europa voert om innovatie te stimuleren. Officieus lijkt deze lijst meer op een lijst van grondstoffen die fraudegevoeliger zijn dan anderen. Gebruikt frituurvet staat op deze lijst.
- Annex IXb is vaak een goedkope biobrandstof. In Nederland wordt deze op het ogenblik vooral in de landsector ingezet. De Europese limiet werd in 2022 bewust overschreden in het nationale systeem. Deze brandstoffen zijn goedkoper. Er werd toen 21 PJ geleverd, i.p.v. de toegestane 11 PJ. In 2030 komt de Europese limiet neer op 16 PJ².
- **Zeevaart:** De zeevaartsector zal – net als nu – geen annex IXb-brandstoffen kunnen inzetten om te voldoen aan de verplichting (een cap van 0). Als Annex IXb wel in de zeevaartsector inboekbaar zou worden, dan is de verwachting dat er niks overblijft voor de andere sectoren. Beschikbaarheid in de andere sectoren is juist belangrijk, omdat in deze sectoren anders een grote prijsstijging zou ontstaan, terwijl zeevaart kostenefficiënte alternatieven heeft.
- **Luchtvaart:** Voor de luchtvaartsector geldt dat deze bijna volledig kan voldoen aan de jaarverplichting door annex IXb-brandstoffen in te zetten. Dat is in lijn met de Europese ReFuel Aviation-verordening en komt neer op 10 PJ.
- **Binnenvaart:** Voor de binnenvaartsector geldt dat de jaarverplichting voor meer dan driekwart kan worden ingevuld met annex IXb. Dat komt neer op 6 PJ.
- **Wegvervoer:** Dat betekent dat we met de binnenvaart en luchtvaartsectoren al de Europese limiet bereiken. Toch is het ook voor de landsector belangrijk dat deze grondstof kan worden ingeboekt, omdat dit een prijsdempend effect heeft. Dat kan ook, omdat bij de voorjaarsnota van 2023 is besloten dat er een nationale kop komt bovenop de RED-III-doelen, ter hoogte van 20 PJ. We staan toe dat die ingevuld kan worden met annex IXb-brandstoffen. Dat is

² De Europese Commissie gaat deze limiet herzien, waardoor deze mogelijk hoger uitvalt. Wij zullen bovendien een derogatieverzoek indienen, zodat een groter deel kan meetellen voor de RED-III-doelen.

ongeveer gelijk aan het volume dat op dit moment in die sector wordt ingeboekt. Dit aandeel kan dus noch groeien, noch krimpen.

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

Geen

Alternatieve keuze 2: We zetten minder annex IXb-brandstoffen in (en handhaven de Europese limiet)

U kunt ervoor kiezen om de Europese limiet op de inzet van Annex IXb-brandstoffen te handhaven. Ook in de nationale kop wordt dan geen Annex IXb worden ingezet. In dat geval wordt de inzetbaarheid voor Annex IXb-brandstoffen verder beperkt in de sectoren land en binnenvaart. Er blijft ongeveer 6 PJ inzetbaar in de landsector (was in 2022 14 PJ) en in de binnenvaartsector 0,5 PJ (was 2022 nog nihil). In deze sectoren is dan meer Annex IXa-brandstof nodig. Die brandstof is iets duurder. Dit zorgt voor een duurdere brandstofprijs aan de pomp met 0,15 tot 0,4 cent per liter. Op het moment wordt vooral annex-IXb-FAME ingezet in de binnenvaartsector. Dat is dus beperkt mogelijk bij deze alternatieve keuze. De binnenvaart staat nog aan het begin van de energietransitie en het sterk beperken van Annex IXb wordt als zeer onwenselijk gezien voor het voltrekken van de transitie.

Alternatieve keuze 3: Ook de zeevaartsector mag annex IXb inzetten.

U kunt ervoor kiezen om Annex IXb-brandstoffen beperkt inboekbaar te maken voor de zeevaart. Net als in het voorstel wordt de nationale kop gebruikt op de inzet van deze brandstoffen niet te overschrijden, wordt de inzetbaarheid voor Annex IXb-brandstoffen daarbij gelimiteerd voor inzet in de zeevaart. Hierdoor kan minder annex IXb-brandstof worden ingezet in de binnenvaartsector (5,8 PJ minder, er kan nu nog 6,5 PJ worden ingezet) waardoor brandstoffen daar duurder worden. De zeevaartsector kan nu 5,8 PJ annex IXb inzetten (op een totaal van ongeveer 60PJ). De binnenvaart staat nog aan het begin van de energietransitie en het sterk beperken van Annex IXb wordt als zeer onwenselijk gezien voor het voltrekken van de transitie.

Krachtenveld

Deze voorstellen zijn bij stakeholderbijeenkomsten getoetst bij de markt, en leveren weinig zorg op. Het meest controversiële is het blijven uitsluiten van annex IXb-brandstoffen in de zeevaartsector. Verschillende brandstofleveranciers zijn daar tegen. Producenten van brandstoffen die vooral aan andere sectoren leveren steunen dit juist.

Toelichting*Internationale/Europese context*

Er geldt in de RED-III een gecombineerd subdoel voor annex IXa en RFNBO's van 5,5%. Daarvan moet 1%-punt RFNBO's zijn. Er geldt voor Nederland een limiet voor voedsel- en voedergewassen ter waarde van 1,4%. Voor annex IXb is de limiet 1,7%. Nederland overschrijdt op dit moment bewust de limiet voor Annex IXb. Argument daarvoor is dat producenten anders hun volume dat zij opgebouwd hebben voor de doelstelling in 2020 zouden moeten verminderen. De voorgestelde ruimte van 20 PJ annex IXb in de sector land in 2030 telt niet mee voor het transportdoel in de RED-III (artikel 25), maar deze inzet telt wel mee voor het gehele nationale doel (artikel 7c) in de RED-III.

Politieke context

Voor voedsel- en voedergewassen is in het Klimaatakkoord afgesproken dat niet meer zal worden ingezet dan het niveau van 2020.

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

Geen

Vertaling naar concrete verplichtingen, sub-verplichtingen en limieten

Land	2026	2027	2028	2029	2030
Sectorspecifiek	14,4%	16,4%	18,3%	20,3%	22,9%
Vrije ruimte	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal	14,4%	16,4%	18,3%	20,3%	22,9%
Verplichting Annex 9A	3,07%	4,49%	5,92%	7,34%	8,76%
Verplichting RFNBO	0,05%	0,09%	0,21%	0,48%	0,67%
Limiet Conventioneel	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
Limiet Annex 9B	4,29%	4,29%	4,29%	4,29%	4,29%

Zeevaart	2026	2027	2028	2029	2030
Sectorspecifiek	2,5%	3,3%	4,1%	4,9%	5,7%
Vrije ruimte	1,1%	1,5%	1,8%	2,2%	2,5%
Totaal	3,6%	4,8%	5,9%	7,1%	8,2%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	0%	0%	0%	0%	0%

Binnenvaart	2026	2027	2028	2029	2030
Sectorspecifiek	3,0%	4,1%	6,1%	8,2%	11,6%
Vrije ruimte	0,8%	1,0%	1,5%	2,0%	2,9%
Totaal	3,8%	5,1%	7,6%	10,2%	14,5%
Verplichting RFNBO	0,02%	0,04%	0,09%	0,17%	0,34%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	11,07%	11,07%	11,07%	11,07%	11,07%

Luchtvaart	2026	2027	2028	2029	2030
Sectorspecifiek	0%	0%	0%	0%	0%
Vrije ruimte	2,5%	3,2%	3,9%	4,6%	5,3%
Totaal	2,5%	3,2%	3,9%	4,6%	5,3%
Verplichting RFNBO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,56%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	4,77%	4,77%	4,77%	4,77%	4,77%

Wijziging percentages - Alternatieve keuze 1

Bij deze alternatieve keuze krijgt de zeevaartsector een RFNBO-verplichting, en de landsector een navenant lagere verplichting.

Land	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichting RFNBO	0,02%	0,05%	0,10%	0,19%	0,39%

Zeevaart	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichting RFNBO	0%	0%	0,05%	0,09%	0,18%

Wijziging percentages - Alternatieve keuze 2

Bij deze alternatieve keuze wordt de resterende ruimte om annex IXb in te zetten evenredig verdeeld over de sectoren land en binnenvaart.

Land	2026	2027	2028	2029	2030
Limiet Annex 9B	1,23%	1,23%	1,23%	1,23%	1,23%

Binnenvaart	2026	2027	2028	2029	2030
Limiet Annex 9B	1,23%	1,23%	1,23%	1,23%	1,23%

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

Geen

Wijziging percentages - Alternatieve keuze 3

Bij deze alternatieve keuze wordt de resterende ruimte om annex IXb in te zetten evenredig verdeeld over de sectoren zeevaart en binnenvaart. Land behoudt zijn ruimte van 20 PJ.

Zeevaart	2026	2027	2028	2029	2030
Limiet Annex 9B	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%

Binnenvaart	2026	2027	2028	2029	2030
Limiet Annex 9B	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
21-03-2024	IENW/BSK-2024/98534	In deze nota wordt u geïnformeerd over prognose-aannames van de hoogte van de jaarverplichtingen in het systeem Energie Vervoer.
21-03-2024	IENW/BSK-2024/100395	In deze nota wordt u geïnformeerd over de definitieve vormgeving van de raffinageroute.
21-03-2024	IENW/BSK-2024/100682	In deze nota wordt u geïnformeerd over de sublimieten en subdoelen van de Jaarverplichting.
09-02-2024	IENW/BSK-2024/62196	In deze nota wordt nadere toelichting gegeven over thuisladen.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.

20-12-2023	IENW/BSK-2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijdlijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK-2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK-2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.

Datum

15 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/100682

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

Geen



TER BESLISSING

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Beslistermijn

19-01-2024

Bijlage(n)

2

Aan

Staatssecretaris, Minister

nota

RED-III: Verplichting op brandstofleveranciers luchtvaart
versus weg

Aanleiding

De RED-III¹ verplicht Nederland om aan brandstofleveranciers een verplichting op te leggen om 14,5% broeikasgasketenemissies² te reduceren over de transportenergieplas in 2030 (sinds de RED-III is dat – naast wegvervoer en binnenvaart – voor het eerst ook inclusief lucht- en zeevaartbrandstoffen³). In de brief aan de Kamer waarin u de start van de implementatie van de RED-III aankondigde, is het voornemen aangegeven om sectorspecifieke verplichtingen te realiseren⁴. Daarbij is gesteld dat deze implementatie een kans biedt om het mandaat vanuit *ReFuelEU Aviation* aan te vullen en te versterken. Het bleek echter niet eenvoudig om een verplichting op te leggen aan brandstofleveranciers over leveringen aan de luchtvaartsector vanwege de harmonisatie vanuit *ReFuelEU*. Op 19 december spraken we met u over de verschillende scenario's. Naar aanleiding daarvan wordt u middels deze nota gevraagd om een keuze te maken. *NB: voor de onderwerpen raffinageroute, thuisladen, MoU scheepvaart en tijdlijn van de RED-III staan separate nota's in deze rondzendmap.*

Geadviseerd besluit

Graag uw keuze tussen scenario's 0, 1, 2 en 3. Naar aanleiding van het gesprek op 19 december is scenario 3 toegevoegd. Omdat dit een politieke keuze is, kan hierin geen ambtelijk advies worden meegegeven. Voor alle scenario's is geprobeerd in beeld te brengen wat het verwachte effect is op de prijs aan de pomp, wat haalbaar is Europees gezien en of het een stimulans geeft aan de productie van hernieuwbare brandstof.

Kernpunten

Hieronder worden de vier scenario's toegelicht voor 2030. Bij het vaststellen van scenario's zijn ontwerpprincipes gebruikt, die in bijlage 1b zijn beschreven.

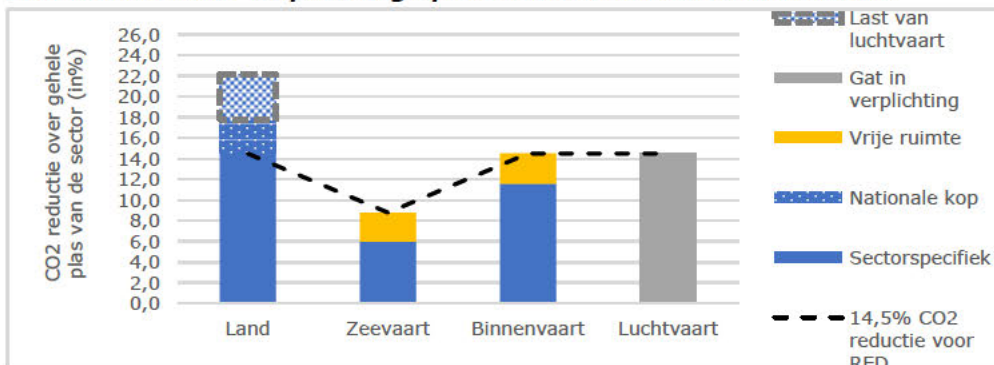
¹ De herziene richtlijn hernieuwbare energie

² Lidstaten kunnen kiezen voor een verplichting voor het aandeel hernieuwbare energie binnen het totale energieverbruik van 29% of een verplichting voor de reductie van de broeikasgasintensiteit van 14,5%. Nederland kiest met de voorgestelde wijziging van de Wet milieubeheer voor het laatste.

³ De zeevaartbrandstoffen tellen niet volledig mee. Bij de presentatie van de scenario's wordt daarom uitgegaan van dat deel van de zeevaartbrandstoffen dat wel meetelt.

⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 1171

Scenario 0: Geen verplichting op luchtvaartbrandstofleveranciers



Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

In scenario 0 wordt geen verplichting gelegd op brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector; andere sectoren krijgen een sectorspecifieke verplichting. Vanwege ReFuelEU moeten brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector al 6% bijmengen (dat komt ongeveer overeen met 4% CO₂-ketenemissiereductie). We gaan ervan uit dat deze waarde ook in Nederland zal worden behaald, ondanks dat hier vanwege het geografische flexibiliteitsmechanisme⁵ geen garantie voor is. Het verschil tussen 14,5% (de RED-III-doelstelling) en 4% (ReFuelEU) ketenemissies over de luchtvaartbrandstoffenplas wordt als aanvullende verplichting op de brandstofleveranciers aan de landsector opgelegd. Luchtvaart is uitgesloten in dit systeem.


Extra stijging prijs aan de pomp	Ja, naar verwachting met 9 cent per liter in 2030 doordat luchtvaartbrandstofleveranciers geen verplichting krijgen. Totaal: circa 23 cent vanwege gehele implementatie RED-III ⁶ . (idem scenario 1).	
Beleidsgevolg luchtvaart	Verplichtend:	Nee.
	Stimulerend:	Nee.
	Leidt tot extra hernieuwbare brandstof in Nederland:	Nee.
Juridische analyse	ReFuel Aviation harmoniseert de Europese SAF-markt en verbiedt lidstaten nationaal een hogere bijmengverplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers. Geen juridische risico's t.a.v. samenloop RED III en ReFuelEU-verordening.	
Appreciatie EC	DG MOVE van ReFuelEU Aviation (DG ENER ⁷ doet RED) ziet dit scenario het liefst.	
Zekerheid RED-doelen	Waarschijnlijk. Dit hangt er onder andere van af of het inboeken van leveringen via de CEPS-pijpleiding ⁸ in de toekomst mogelijk is. Die leveringen tellen op dit moment namelijk niet mee voor de RED-doelen. Een groot deel van de leveringen aan Schiphol loopt via deze pijpleiding.	

⁵ ReFuelEU staat brandstofleveranciers toe om leveringen over Europa te middelen. Op die manier bestaat dus geen zekerheid of hernieuwbare brandstof in Nederland wordt geleverd, of elders in de EU.

⁶ Alle bedragen in deze nota zijn grote schattingen die een grote onzekerheid kennen. Meer daarover in de toelichting.

⁷ DG ENER (RED) lijkt informeel de vier scenario's mogelijk te achten, maar verwijst ook naar DG MOVE. De passage uit de brief van de EC op pagina 10 is verstuurd door DG MOVE, en afgestemd met DG ENER.

⁸ De NAVO-kerosinepijpleiding. Om mee te tellen voor de RED, moet gemeten worden hoeveel biobrandstof door de pijpleiding is gekomen. Dit mag niet op basis van administratieve oorspronggaranties worden vastgesteld. Op dit moment zijn we in gesprek met de EC en buurlanden die dit anders interpreteren, om te bekijken of dit in de toekomst wel mogelijk kan worden gemaakt.

 Gevolgen scheepvaartsectoren	Krijgen eigen, grotendeels sectorspecifieke verplichting. Beperkte mogelijkheid om te handelen met andere sectoren (zee- en binnenvaart kunnen ERE's ⁹ uit elkaars sectoren kopen, of uit de landsector).
 Markt-gevolgen	De markt rekent op sectorsturing. Land-, binnenvaart- en zeevaartsectoren vinden dit wenselijk, omdat het de grootste garantie geeft op voldoende beschikbaarheid van hernieuwbare energie. Er worden geen administratieve lasten gelegd bij luchtvaartbrandstofleveranciers.

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

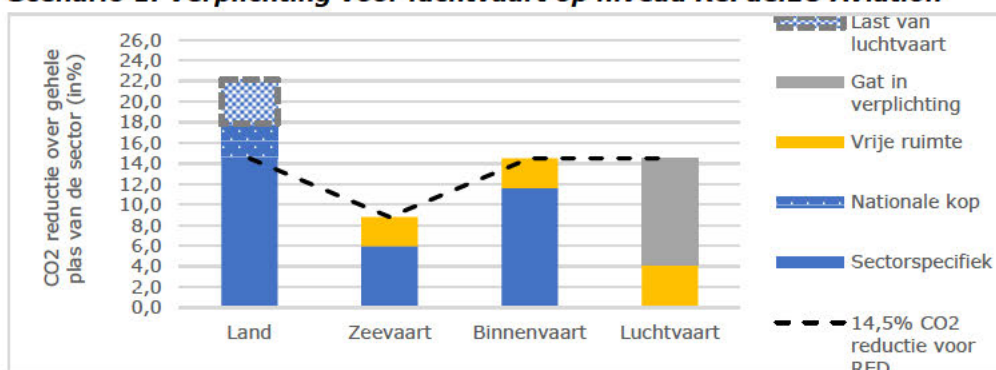
Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)








2

Scenario 1: Verplichting voor luchtvaart op niveau ReFuelEU Aviation



In scenario 1 krijgen brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector een broeikasgasreductieverplichting van ongeveer 4%. Als luchtvaartbrandstofleveranciers aan deze verplichting zouden willen voldoen door alleen bij te mengen in de luchtvaartsector, komt deze hoogte overeen met de hoogte van de bijmengverplichting die volgt uit ReFuelEU. De verplichting op de luchtvaartbrandstofleveranciers hoeft niet (volledig) binnen de sector te worden voldaan: brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector mogen aan de verplichting voldoen door ERE's te kopen uit andere sectoren. Kortom, een volledig vrije ruimte, waarvan verwacht mag worden dat de luchtvaartleveranciers deze wel invullen met zelf gegenereerde luchtvaartERE's, simpelweg omdat ze vanwege ReFuelEU al een equivalente bijmengverplichting hebben. Het verschil tussen 14,5% (De RED-III-doelstelling) en 4% (ReFuelEU) aan broeikasgasketenemissies over de luchtvaartbrandstoffenplas wordt als aanvullende verplichting op de brandstofleveranciers aan de landsector opgelegd. Omdat deze verplichting ReFuelEU niet overstijgt, wordt in dit scenario geen aanvullend beleid gevoerd. In dit scenario wordt gestimuleerd dat brandstofleveranciers hun ReFuelEU-verplichting in Nederland voldoen. Dit scenario biedt leveranciers aan deze sector bovendien de mogelijkheid om ERE's (credits) te genereren en te verkopen binnen de vrije ruimtes (geel) van de sectoren zeevaart en binnenvaart. Echter is hernieuwbare brandstof in deze sectoren aanzienlijk goedkoper dan in de luchtvaart. Het is dus niet zeker hoeveel effect deze stimulans heeft. Onder de huidige jaarverplichting (opt-in RED-II) wordt hier vrijwel geen gebruik van gemaakt. Daartegenover staat dat grote investeringen van **Bedrijfsnamen** in Rotterdam gebaseerd zijn op een business case waarin SAF ingeboekt kan worden.

⁹ ERE = Emissiereductie-eenheden (voorheen HBE's) zijn credits die een broeikasgasketenemissiereductie vertegenwoordigen

 Extra stijging prijs aan de pomp	Ja, naar verwachting met 9 cent per liter in 2030 doordat luchtvaartbrandstofleveranciers geen verplichting krijgen. Totaal: circa 23 cent vanwege gehele implementatie RED-III. (idem scenario 1).	
 Beleids-gevolg luchtvaart	Verplichtend:	Ja, vergroot kans op fysieke inzet SAF in Nederland
	Stimulerend:	Voor luchtvaart vergelijkbaar met huidige situatie, maar dan op kosten van binnenvaart en zeevaart
	Leidt tot extra hernieuwbare brandstof in Nederland:	Nee.
 Juridische analyse	ReFuel Aviation harmoniseert de Europese SAF-markt en verbiedt lidstaten nationaal een hogere bijmengverplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers. CO2-ketenemissiereductieverplichting is echter een handelssysteem, en geen bijmengverplichting. Doordat brandstofleveranciers ook kunnen voldoen door credits uit andere sectoren te kopen én de verplichting percentueel niet uitstijgt boven de bijmengverplichting van de ReFuelverordening, vinden sommige juristen dat dit zou mogen. Anderen wijzen erop dat ook het kopen van credits uit andere sectoren leidt tot een keuze tussen bijmenging of het afkopen daarvan, wat alsnog indruist tegen de geest van ReFuelEU. (idem scenario 3)	
 Appreciatie EC	DG MOVE van ReFuelEU Aviation (DG ENER ⁷ doet RED) geeft aan tegen dit scenario alleen een bezwaar te hebben als het flexibiliteitsmechanisme wordt doorkruist. Brandstofleveranciers die ook afzetten in andere lidstaten moeten worden uitgezonderd. Bedrijven Bedrijfsnamen doen dat, maar het is nog niet duidelijk of hun nationale dochterbedrijven Bedrijfsnamen als één of meerdere leveranciers worden gezien onder ReFuel en of zij problemen zouden zien met dit scenario. Daarnaast geeft DG MOVE aan dat het voor hen in dit scenario niet uitmaakt of de verplichting van 4% op luchtvaart vrije ruimte (geel) is of sectorspecifiek (blauw).	
 Zekerheid RED-doelen	Waarschijnlijk. Wanneer geen uitzondering zou worden gemaakt voor brandstofleveranciers die ook in andere lidstaten opereren zeker.	
 Gevolgen scheepvaart-sectoren	Krijgen eigen, grotendeels sectorspecifieke verplichting. Er is een beperkte mogelijkheid om te handelen met andere sectoren, die evenwel groter is dan in scenario 0. (zee- en binnenvaart kunnen ERE's uit elkaars sectoren kopen, of uit de luchtvaart- en landsector).	
 Markt-gevolgen	De markt rekent op sectorsturing. Land-, binnenvaart- en zeevaartsectoren vinden dit wenselijk, omdat het de grootste garantie geeft op voldoende beschikbaarheid van hernieuwbare energie. Aan hen is reeds gecommuniceerd dat dit voor de luchtvaartsector waarschijnlijk niet mogelijk zou zijn en dit scenario is met hen besproken. Een eerste zachte inschatting van de administratieve lasten op luchtvaartbrandstofleveranciers is éénmalig 325.000 euro en	

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

	structureel 2,5 mln. (te verdelen over 5 bedrijven) (idem scenario 2 en 3) ¹⁰ . Daartegenover staat de mogelijkheid om ERE's te verkopen aan de sectoren zeevaart en binnenvaart.
--	--

Datum
27 december 2023

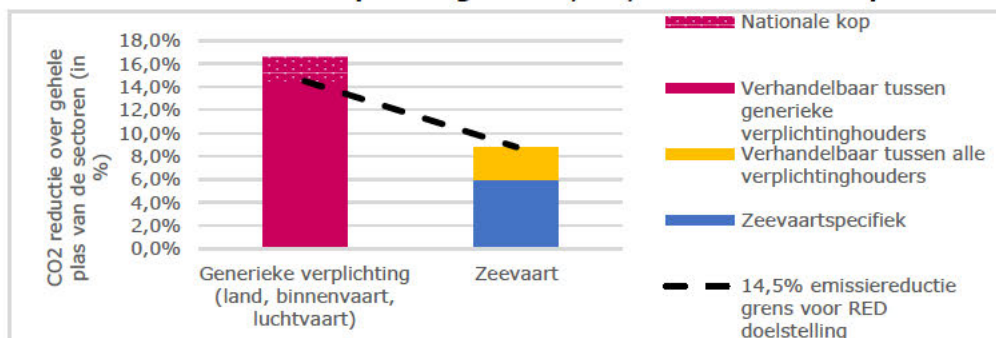
Onze referentie
IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan
Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)
2

Scenario 2: Generieke verplichting van 16,7%; zeevaart sectorspecifiek









In scenario 2 krijgen brandstofleveranciers aan de land-, binnenvaart- en luchtvaartsector één gezamenlijke broeikasgasketenemissiereductieverplichting van 16,7%. Er bestaat dus geen sectorsturing voor de sectoren land, binnenvaart en zeevaart. Daarmee is de garantie op een tijdige start met het aanbieden van hernieuwbare brandstoffen binnen elke modaliteit minder goed geborgd. Tot nu toe is de afstemming met sectorpartijen gericht geweest op sectorspecifieke verplichtingen (scenario's 0, 1 en 3). Een verplichting van 16,7% staat gelijk aan de RED-III-verplichting van 14,5%, aangevuld met de nationale kop van 20PJ die bij de Voorjaarsnota 2023 is vastgesteld. In principe zou die alleen voor wegverkeer gelden, maar dat onderscheid kan in dit scenario niet worden bewerkstelligd. Als luchtvaartbrandstofleveranciers aan deze verplichting zouden willen voldoen door alleen bij te mengen in de luchtvaartsector is dat ongeveer 4 keer zo veel als de bijmengverplichting die volgt uit ReFuelEU en ongeveer 80% meer dan het huidige nationale bijmengdoel van 14%. Mogelijk kan de luchtvaartsector niet volledig voldoen door in de eigen sector hernieuwbare brandstof te leveren, en moeten elders ERE's worden aangekocht. De verplichting is niet sectorspecifiek, maar generiek. Zeevaart wordt wel een aparte sector. De RED-III laat daar expliciet ruimte voor¹¹. Zeevaartbrandstoffen zijn namelijk aan veel minder kwaliteitseisen gebonden en daardoor goedkoper dan brandstoffen voor de andere sectoren. Zonder aparte zeevaartverplichting eindigt het leeuwendeel van de biobrandstoffen in de zeevaartsector, zelfs als andere sectoren daarvoor betalen. Bovendien zou het voor de biobrandstoffensector de stimulans wegnemen om te innoveren en geavanceerde grondstoffen te gebruiken. Op die manier zou niet elke sector verduurzamen. In dit scenario kunnen leveranciers onder de generieke verplichting geen ERE's kopen uit de zeevaartsector. Informatie andere lidstaat

Extra stijging prijs aan de pomp	Niet extra vanwege luchtvaart, die sector draagt evenredig bij.	
	Totale prijsstijging aan de pomp door RED-III-implementatie is 11 cent per liter (waarvan 4 cent door de nationale kop).	
	Verplichtend:	Ja, vergroot de kans op SAF in Nederland

¹⁰ Dit zijn IenW-inschattingen op basis van het Handboek Toetsing Regeldruk en gegevens van de NEa.

¹¹ Artikel 25, lid 3 onder d.

 Beleids- gevolg luchtvaart	Stimulerend:	Beperkt
	Leidt tot extra hernieuwbare brandstof in NL:	Waarschijnlijk.
 Juridische analyse	ReFuel Aviation harmoniseert de Europese SAF-markt en verbiedt lidstaten nationaal een hogere bijmengverplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers. De reductieverplichting is een handelssysteem, en geen bijmengverplichting. Omdat er een reductieverplichting op alle brandstofleveranciers komt ongeacht hun sector, kunnen zij dus ook voldoen door brandstof te leveren aan welke sector dan ook (m.u.v. de zeevaartsector). Dus geen directe verplichting voor luchtvaartbrandstofleveranciers om méér fysiek bij te mengen voor een SAF. Anderen wijzen erop dat ook het kopen van credits uit andere sectoren leidt tot een keuze tussen bijmenging of het afkopen daarvan, wat alsnog indruist tegen de geest van ReFuelEU.	
 Appreciatie EC	DG MOVE van ReFuelEU Aviation (DG ENER ⁷ doet RED) heeft moeite met dit scenario, omdat brandstofleveranciers die alleen aan de luchtvaartsector leveren ERE's moeten kopen of moeten bijmengen. Zij worden hierdoor de facto verplicht om het 16,7% reductiedoel volledig te voldoen in de luchtvaart. Deze leveranciers zouden dan van de verplichting moeten worden uitgezonderd. Bedrijfsnamen <div style="background-color: #cccccc; height: 20px; width: 100%;"></div>	
 Zekerheid RED-doelen	Waarschijnlijk. Als geen uitzondering zou worden gemaakt voor brandstofleveranciers die slechts aan de luchtvaartsector leveren zeker.	
 Gevolgen scheepvaart- sectoren	Onduidelijk of de verplichting en daarmee de vergroening wordt gerealiseerd in de binnenvaartsector. Verder vergroot de hogere verplichting voor binnenvaart (door de nationale kop) het al bestaande risico op een weglekeffect van de gebunkerde brandstoffen. De vrije ruimte van zeevaart kan benut worden door andere sectoren, maar zeevaart heeft geen prikkel om verder te verduurzamen dan de verplichting, terwijl dit vanuit kostenefficiëntie aantrekkelijk kan zijn.	
 Markt- gevolgen	De markt rekent op sectorsturing. Voor land, binnenvaart en luchtvaart komt die te vervallen. In de binnenvaartsector zal dit op weerstand stuiten, omdat dit scenario (a) onverwacht komt (in de afgelopen maanden is met partijen gesproken over sectorsturing) en (b) veel minder garantie geeft op voldoende beschikbaarheid van hernieuwbare energie specifiek voor de binnenvaartsector. Wel is het zo dat de motivatie voor sectorsturing vooral zit in de zeevaartsector, en die blijft apart beschouwd. De luchtvaartsector rekent niet op een dergelijk hoge verplichting en heeft eerder aangegeven hierop tegen te zijn (in het kader van het oneerlijke speelveld dat wordt gecreëerd voor deze internationale sector). Een eerste zachte inschatting van de administratieve lasten op luchtvaartbrandstofleveranciers is éénmalig 325.000 euro en	

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

	structureel 2,5 mln. (te verdelen over 5 bedrijven) (idem scenario 2 en 3) ¹² .
--	--

Datum
27 december 2023

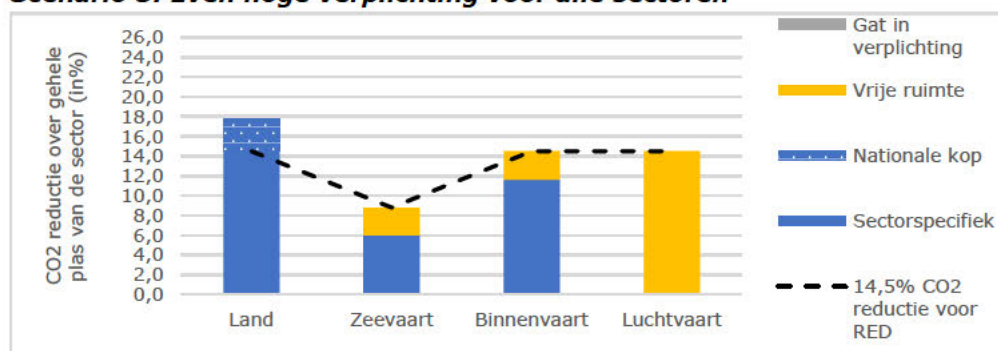
Onze referentie
IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan
Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)
2

Scenario 3: Even hoge verplichting voor alle sectoren





In scenario 3 krijgen brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector een broeikasgasketenemissiereductieverplichting van 14,5%, net als de andere sectoren. Als luchtvaartbrandstofleveranciers aan deze verplichting zouden willen voldoen door alleen bij te mengen in de luchtvaartsector, is dat ongeveer 3,5 keer zo veel als de bijmengverplichting die volgt uit ReFuelEU en 50% hoger dan het nationale bijmengdoel van 14%. De CO2-ketenemissiereductieverplichting aan de luchtvaartsector hoeft niet binnen de sector te worden voldaan:

brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector mogen voldoen door ERE's te kopen uit andere sectoren. Kortom, een volledig vrije ruimte. Voor de andere sectoren is er wel een sectorspecifieke verplichting. Luchtvaartbrandstofleveranciers hebben de mogelijkheid om ERE's (credits) te genereren en te verkopen binnen de vrije ruimtes (geel) van de sectoren zeevaart en binnenvaart.

	Extra stijging prijs aan de pomp	Niet extra vanwege luchtvaart, die sector draagt evenredig bij. Totale prijsstijging aan de pomp door RED-III-implementatie is 14 cent per liter (waarvan 7 cent door de nationale kop).	
	Beleidsgevolg luchtvaart	Verplichtend:	Ja, vergroot kans op fysieke inzet SAF in Nederland
		Stimulerend:	Voor luchtvaart vergelijkbaar met huidige situatie, maar dan op kosten van binnenvaart en zeevaart
		Leidt tot extra hernieuwbare brandstof in Nederland:	Waarschijnlijk.
	Juridische analyse	ReFuel Aviation harmoniseert de Europese SAF-markt en verbiedt lidstaten nationaal een hogere bijmengverplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers. CO2-ketenemissiereductieverplichting is echter een handelssysteem, en geen bijmengverplichting. Doordat brandstofleveranciers ook kunnen voldoen door credits uit andere sectoren te kopen, vinden sommige juristen dat dit zou mogen. Anderen wijzen erop dat ook het kopen van credits uit andere sectoren leidt tot een keuze tussen bijmenging of het afkopen daarvan, wat alsnog indruist tegen de geest van ReFuelEU. (idem scenario 1)	

¹² Dit zijn IenW-inschattingen op basis van het Handboek Toetsing Regeldruk en gegevens van de NEa.

 Appreciatie EC	DG MOVE van ReFuelEU Aviation (DG ENER ⁷ doet RED) heeft sterk bezwaar tegen dit scenario.
 Zekerheid RED-doelen	Zeker.
 Gevolgen scheepvaartsectoren	Krijgen eigen, grotendeels sectorspecifieke verplichting. Er is een beperkte mogelijkheid om te handelen met andere sectoren, die evenwel groter is dan in scenario 0 en 1 (zee- en binnenvaart kunnen ERE's uit elkaars sectoren kopen, of uit de luchtvaart- en landsector). Dat is aantrekkelijk vanuit het stimuleren van verdere verduurzaming en de inzet van relatief goedkopere hernieuwbare brandstoffen (en daarmee kostenefficiëntie).
 Markt-gevolgen	De markt rekent op sectorsturing. Land-, binnenvaart- en zeevaartsectoren vinden dit wenselijk, omdat het de grootste garantie geeft op voldoende beschikbaarheid van hernieuwbare energie. Aan hen is gecommuniceerd dat dit voor de luchtvaartsector waarschijnlijk niet mogelijk zou zijn. (idem scenario 1) De luchtvaartsector rekent niet op een dergelijke hoge verplichting en heeft eerder aangegeven hier op tegen te zijn (in het kader van het oneerlijke speelveld dat wordt gecreëerd voor deze internationale sector). Een eerste zachte inschatting van de administratieve lasten op luchtvaartbrandstofleveranciers is éénmalig 325.000 euro en structureel 2,5 mln. (te verdelen over 5 bedrijven) (idem scenario 2 en 3) ¹³ .

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

Krachtenveld

Hernieuwbare brandstofproducenten

Biobrandstofproducenten zien het liefst hoge verplichtingen op alle sectoren. Zij zijn zeer kritisch op de raffinageroute.

Sectorpartijen wegvervoer

ANWB maakt zich zorgen over de stijgende brandstofprijzen aan de benzinepomp. Transport en Logistiek Nederland geeft aan dat de landsector niet een veel hogere verplichting moet krijgen dan de andere modaliteiten.

Sectorpartijen luchtvaart

Sectorpartijen in de luchtvaartsector steunen een verplichting voor de luchtvaartsector op het niveau van de ReFuel Aviation-verordening.

Sectorpartijen binnenvaart en zeevaart

Deze partijen zien graag een sectorspecifieke verplichting (scenario's 0, 1, 3), omdat dit de beschikbaarheid van hernieuwbare energiedragers het beste borgt. Vooral bij de binnenvaart wordt weerstand verwacht als niet voor sectorsturing wordt gekozen

ATR

De ATR heeft in reactie op de wetswijziging – die sectorsturing introduceerde – aangegeven dat er te weinig onderbouwing was gegeven voor deze wijziging die gepaard gaat met administratieve lasten.

¹³ Dit zijn IenW-inschattingen op basis van het Handboek Toetsing Regeldruk en gegevens van de NEa.

NEa

De NEa vindt het als markttoezichthouder belangrijk dat toezeggingen aan de markt gestand wordt gedaan. Dat betekent: de implementatie van de RED-III niet uitstellen als niet wordt gekozen voor een drastische wijziging ten opzichte van wat was gepland (bij de luchtvaart is dit bij scenario 2 wel het geval).

Toelichting

Politieke context

De Tweede Kamer heeft zich uitgesproken tegen fossiele subsidies. Een lagere verplichting op luchtvaart en een opt-in voor de raffinaderijen kunnen als zodanig worden uitgelegd. De reden daarvoor is dat de vervuiler niet zelf betaalt, maar dat in dit geval de landsector betaalt zodat de luchtvaartsector en de fossiele raffinaderijen kunnen doorgaan met fossiele brandstofleveringen. De Tweede Kamer heeft in september een beoogde verhoging van de brandstofaccijnzen voor één jaar teruggedraaid. Wanneer de landsector een deel van de luchtvaartverplichting overneemt stijgen de brandstofprijzen extra. In de onderstaande tabel staat weergegeven in welke sectoren de partijen die hun verkiezingsprogramma hebben laten doorrekenen bij het PBL graag meer hernieuwbare brandstof zouden zien.

	VVD	D66	GroenLinks- PvdA	ChristenUnie	Volt
Bijmenging	+25 PJ	+20 PJ	+15 PJ	+45 PJ	+70 PJ
Hernieuwbare brandstoffen 2030	wegverkeer	wegverkeer	wegverkeer	wegverkeer	scheepvaart
	+50 PJ	+65 PJ	+70 PJ	+25 PJ	en luchtvaart
	scheepvaart	scheepvaart	scheepvaart	zeescheepvaart	
	+14PJ	en luchtvaart		+5 PJ	
	luchtvaart	+5 PJ		binnenvaart	
		binnenvaart		+10 PJ	
				luchtvaart	

De nu formerende partijen hebben uiteenlopende opvattingen over luchtvaart. De PVV heeft geen specifieke positie op brandstoffen maar wil de bestaande vliegbelasting afschaffen. De VVD wil een internationale kerosine-accijns, een Europese bijmengverplichting en investeringen in synthetische kerosine. NSC wil ook een internationale kerosine-accijns (en daartoe verdragen onderhandelen) en een hogere Europese bijmengverplichting voor 2030. Ook BBB wil een internationale kerosine-accijns.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Afhankelijk van het gekozen scenario zullen brandstofprijzen in de verschillende modaliteiten meer of minder stijgen. Gezien de totale opgave vanuit de RED vaststaat, zal het economische effect van de scenario's niet sterk uiteenlopen. Immers komen de kosten via de transportmodaliteiten altijd terug bij Nederlandse bedrijven en burgers. Een kwantitatieve inschatting hiervan kunnen wij niet geven.

Prijsstijgingen in internationale sectoren zijn het sterkst verbonden aan de internationale concurrentiepositie en het meest gevoelig voor weglekeffecten. De prijsstijging aan de pomp voor automobilisten is juist het meest zichtbare effect voor burgers. Deze is hierboven expliciet benoemd per scenario. Dit zijn schattingen met een grote onzekerheidsmarge, op basis van een HBE-prijs van 20

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

euro. In eerdere nota's dit jaar is gerekend met een bandbreedte van 6-20 euro, dit is dus de bovenkant van de bandbreedte naar huidige inschattingen.¹⁴ Er is geen rekening gehouden met inflatie en BTW en de kosten van de hernieuwbare brandstoffen zouden nog hoger uit kunnen vallen. Andere instrumenten zoals ETS2 en de kosten aan de 'pomp' voor andere modaliteiten zijn niet meegenomen.

De rol van Europa

DG ENER is verantwoordelijk voor al het energiebeleid, waaronder de RED. Eerder gaven zij informeel aan dat luchtvaartbrandstofleveranciers onder een 'generieke verplichting' gebracht mogen worden. Hun eerste idee daarbij is een verplichting die lijkt op scenario 2. Ze gaven aan ook scenario's 1 en 3 mogelijk te achten, maar DG ENER verwijst ook naar DG MOVE. DG MOVE is verantwoordelijk voor ReFuelEU Aviation, en legt de mogelijkheden anders uit. In een met DG ENER afgestemde brief heeft DG MOVE de (on)mogelijkheden beschreven. Hieronder staat een uittreksel uit die brief die volledigheidshalve als bijlage 2 is opgenomen. Naar aanleiding van het verzoek van de minister, zullen wij via de Permanente Vertegenwoordiging in Brussel nagaan of de Juridische Dienst van de Raad van de EU (JDR) om een advies kan worden gevraagd.

*[...] Last but not least, some Member States have approached the Commission services to enquire about the relation between [RED3](#) and ReFuelEU Aviation. **RED3 does not allow the creation of dedicated obligations on aviation fuel suppliers.** The entry into force of ReFuelEU Aviation established a strong and stable legal framework for SAF supply in the Union, building on a harmonized European approach. In line with Recital 72 of RED3 and with ReFuelEU Aviation, the supply of SAF cannot be subject to dedicated obligations on aviation fuel suppliers under RED3, nor by national instruments that 'de facto' create such dedicated obligations. This also applies to further distinctions under a combined target applying specifically for aviation fuels.*

*In that sense, all existing **national legislation regulating the supply of SAF, their uptake or both are now superseded and replaced by ReFuelEU Aviation, which establishes the common European legislation.** Furthermore, no new national legislation shall be set up regulating either the supply of SAF, their uptake or both. Regulating the supply and uptake of SAF is at the core of the scope of the Regulation, and are to remain exclusively regulated there. In this vein, I would be grateful if you could **confirm to us, by 15 December 2023**, about any necessary steps taken by your Member State to withdraw or repeal any national legislation further to the adoption of the new EU Regulation. [...]*

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Informatie andere lidstaat

[Redacted text block]

Bedrijfsnamen

[Redacted text block]

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

¹⁴ Er is nog zeer veel onzekerheid over de toekomstige ontwikkeling van kosten en daarmee marktprijzen voor hernieuwbare brandstof. Op dit moment achten we een HBE-prijs van 20 euro als beste richtgetal.

Bijlagen

Nr.	Naam	Toelichting
Bijlage 1	Ontwerpprincipes	Hierin staan de verschillende ontwerpprincipes waarmee rekening kan worden gehouden bij het vormgeven van sectorverplichtingen.
Bijlage 2	Brief DG MOVE	Brief van de dg MOVE waarin relatie tussen ReFuelEU en RED-III wordt benoemd

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388698

Opgesteld doorDirectoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit**Aan**

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijdlijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK-2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK-2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.



Aan Staatssecretaris, Minister

nota

RED-III: vormgeving en vervolgafspraken raffinageroute

Aanleiding

Zoals afgesproken met EZK treft u in bijlage 2b een gezamenlijk ambtelijk opgestelde notitie over vervolgafspraken met betrekking tot de raffinageroute. In deze nota adviseren wij u om akkoord te gaan.

Sinds het vorig BWO zijn er verschillende gesprekken met EZK geweest; EZK erkent dat er nog 107 mln euro extra nodig is om aan de oorspronkelijke afspraak tegemoet te komen. EZK zal daarom ambtelijk positief adviseren op onze Klimaatfondsclaim van 210 mln in totaal (103 plus 107 mln). Wij hebben ondertussen in de nieuwe systematiek onder de RED3 de raffinageroute een plek gegeven; het gaat dan om ruimte voor 6PJ. Met de notitie wordt dit bestuurlijk gemarkeerd.

Het is bij de verdere uitwerking nog voorstelbaar dat er keuzes te maken zijn waarbij EZK en IenW niet op voorhand op een lijn zullen zitten (bijv over afzet- of prijsgaranties). Deze keuzes zullen ook weer aan u worden voorgelegd.

NB: voor de onderwerpen sectorverplichting luchtvaart versus weg, thuisladen, MoU scheepvaart en tijdlijn van de RED-III staan separate nota's in deze rondzendmap.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- Akkoord te gaan met de afspraken in bijgevoegde notitie over de eerder besproken 6PJ¹ en de compensatie van 210 mln euro.
- In te stemmen met de afspraak om uiterlijk medio februari tot een besluit te komen over eventuele uitbreiding van de openstelling van de raffinageroute, en daarbij duidelijk te maken aan EZK dat een eventuele ophoging mogelijk is, maar niet onder aanvullende voorwaarden.
- Daarbij moet tevens in overweging worden genomen dat er nog geen gedeeld beeld is over (de grondslag voor) compensatie bij eventuele uitbreiding.

Krachtenveld

Raffinaderijen en partijen uit de waterstofindustrie geven aan dat de raffinageroute cruciaal is voor de businesscase van elektrolyzers. Het kan een grootschalige, direct beschikbare afzetmarkt voor hernieuwbare waterstof bieden. Voor directe inzet in mobiliteit ontbreken nu nog de voertuigen en

TER BESLISSING

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388822

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programma-directie
Duurzame Mobiliteit

Beslistermijn

19-01-2024

Bijlage(n)

- 2b. Gezamenlijke notitie met EZK
- 2c. Vervolgacties BWO 15 september
- 2d. Kamerbrief over hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen vanaf 2025
- 2e. NEa-beoordeling raffinageroute

¹ In 2021 en 2022 hebben IenW en EZK afspraken gemaakt over de raffinageroute.

tankinfrastructuur, terwijl voor industrieclusters aansluiting op de backbone en het grote kostenverschil grootschalige afzet in de weg staan. Andere partijen in de systematiek energie vervoer, zoals biobrandstof-producenten, staan juist kritisch tegenover de raffinageroute en vragen om beperking van de openstelling. Ook de NEa is kritisch.

Toelichting

Internationale/Europese context

Inzet van hernieuwbare waterstof bij de productie van fossiele en biobrandstoffen telt mee voor de Europese REDIII-doelen voor transport en het subdoel voor inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's).

Duitsland en Frankrijk kiezen voor een ongelimiteerde openstelling van de raffinageroute, met daarin eigen accenten (zo kan in Frankrijk ook waterstof uit nucleaire energie bijdragen). Andere lidstaten staan hier kritischer tegenover, maar hebben de raffinageroute nog niet concreet uitgewerkt. België lijkt te verkennen om raffinaderijen te verplichten groene waterstof in te zetten. IenW heeft dit ook voorgesteld, maar daarop zeer negatieve marktrespons ontvangen.

Politieke context

In eerdere debatten hebben de Kamerleden Grinwis en Bontenbal moties ingediend om (1) de raffinageroute in te voeren en (2) openstelling hiervan voor de periode na 2024 toe te zeggen. Op 13 november jl. stelde het lid Erkens (VVD) Kamervragen over de voortgang van de Raffinageroute. Tijdens het KEV-debat op 20 december jl. stelde Bontenbal (CDA) gesteund door Erkens (VVD) een vraag over de voortgang van de raffinageroute. Jetten antwoorde toen: 'Het kabinet ziet de raffinageroute als cruciale eerste stap, en daarom is afgesproken om in ieder geval 6PJ cumulatief over de periode tot 2030 te doen via de Raffinageroute. 100 MW elektrolyse staat ongeveer gelijk aan 1PJ, dus er is veel meer nodig. Ik ben in overleg met minEZ en de collega's van IenW om te kijken hoe we tot een optimale samenstelling van de raffinageroute **en andere vormen van normering en subsidiëring** kunnen komen. Ik begrijp dat IenW-collega's daarbij ook kijken naar de concurrentiepositie van de mobiliteitssector, en dat is ook goed. Het gaat niet alleen over industrie en de raffinaderijen.'

Financiële/juridische overwegingen

Inzet van hernieuwbare waterstof via de raffinageroute telt mee voor de Europese RED-doelen, maar niet voor de nationale Klimaatdoelen voor mobiliteit. Als gevolg hiervan moet de jaarverplichting voor brandstofleveranciers worden verhoogd ter compensatie voor de geboden ruimte aan de raffinageroute, wat leidt tot een verhoging van de prijs aan de pomp en gemiste CO₂-reductie. Om deze reden is compensatie vanuit EZK noodzakelijk.

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

De onderhandelingen over de openstelling van de raffinageroute lopen sinds 2021. Een eerdere afspraak over openstelling is uitgesteld, i.v.m. het niet tijdig gereed zijn van elektrolyzers. IenW heeft zich terughoudend en kritisch opgesteld ten opzichte van de raffinageroute, omdat dit – zonder compensatie – leidt tot verduurzaming van industrie op rekening van de automobilist, terwijl het ten koste gaat van verduurzamingsmogelijkheden voor mobiliteit.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388822

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programma-directie
Duurzame Mobiliteit

Aan

Minister, cc. Staatssecretaris,
Minister

Bijlage(n)

- 2b. Gezamenlijke notitie met EZK
- 2c. Vervolgacties BWO 15 september
- 2d. Kamerbrief over hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen vanaf 2025
- 2e. NEa-beoordeling raffinageroute

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2b	Bijlage: Voorgestelde afspraken met EZK	Deze notitie is gezamenlijk met EZK opgesteld.
2c	Bijlage: Vervolgacties BWO 15 september	Verslag van voorgaand bewindspersonenoverleg met MKE en MEZK
2d	Bijlage: Kamerbrief over hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen vanaf 2025	Kamerbrief met toezegging ten aanzien van openstelling van de raffinageroute
2e	Bijlage: NEa beoordeling raffinageroute	De NEa uit zich kritisch op de inzet van het systeem Energie Vervoer voor de raffinageroute.

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388822

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programma-directie
Duurzame Mobiliteit

Aan

Minister, cc. Staatssecretaris,
Minister

Bijlage(n)

2b. Gezamenlijke notitie met EZK
2c. Vervolgacties BWO 15 september
2d. Kamerbrief over hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen vanaf 2025
2e. NEa-beoordeling raffinageroute

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijdlijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK-2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK-2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.



TER BESLISSING

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388918

Opgesteld door

Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Programma-directie
Duurzame Mobiliteit

Beslistermijn

19-01-2024

Bijlage(n)

1. Memo NEa over thuisladen

Aan

Staatssecretaris, Minister

nota

Nadere uitwerking EV thuisladen
implementatie RED-III

Aanleiding

Dinsdag 19 december jl. is op ambtelijk niveau met u gesproken over de voorgestelde implementatie voor Nederland van de RED-III¹. Eén van de politieke keuzes waarover nu moet worden besloten, zodat het Besluit Energie Vervoer kan worden aangepast, is de kwestie van thuisladen. Dit zou betekenen dat mensen met een elektrische auto en een eigen laadpaal jaarlijks 300 tot 1000 euro kunnen verdienen. Naar verwachting wordt 12 PJ EV (thuisladen en openbare laadpalen) ingeboekt in het systeem Energie Vervoer in 2030. Dat gaat ten koste van 36PJ biobrandstof. Brandstofprijzen aan de pomp stijgen daardoor minder.

NB: voor de onderwerpen sectorverplichting luchtvaart versus weg, raffinageroute, tijdlijn implementatie RED-III en MoU scheepvaart staan separate nota's in deze rondzendmap.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd thuisladen toe te staan in het systeem Energie Vervoer.

Kernpunten

De RED-III wordt geïmplementeerd in het systeem Energie Vervoer. Momenteel mogen ondernemingen elektriciteit inboeken die is geleverd aan vervoer. Waarde genereren uit thuisladen is voorsnog niet mogelijk. U kunt ervoor kiezen om ook het thuisladen toe te staan om elektrisch vervoer te stimuleren.

- Argumenten voor het mee laten delen van thuisladen:
 - o Veel stimuleringsmaatregelen voor elektrisch rijden zijn afgebouwd. Thuisladen biedt een stimulans aan autobezitters om elektrisch te rijden. Dit kan een huishouden 300 – 1000 euro per jaar opleveren volgens onderzoek door RevNext.
 - o Als thuisladen geen waarde kan genereren in het systeem Energie Vervoer, zal een groter deel van de RED-III-doelstelling moeten worden ingevuld met biobrandstof. Biobrandstof is een transitiebrandstof en op de lange termijn voorzien in sectoren zoals zeevaart, binnenvaart en luchtvaart.

¹ De herziene richtlijn hernieuwbare energie

- In het systeem Energie Vervoer concurreert thuisladen met biobrandstoffen. Daarom heeft het toestaan van thuisladen in het systeem Energie Vervoer een dempend effect op de prijzen aan de pomp.
- Het congestieprobleem op het net zal de komende jaren toenemen. Stilstaande voertuigen die aangesloten zijn aan het net, kunnen bijdragen aan het verminderen van het congestieprobleem. Het toestaan van thuisladen in het systeem Energie Vervoer kan dit stimuleren.
- Echter, brengt het toestaan nadelen met zich mee:
 - Het toestaan van privaat laden draagt beperkt bij aan extra hernieuwbare energie, terwijl ook dat een doel is van de RED-III. Thuisladers genereren credits ter waarde van het netgemiddelde hernieuwbare energie.
 - Deze uitbreiding zal vooral ten gunste komen van mensen die een eigen laadvoorziening hebben of kunnen realiseren. Niet iedereen zal hier dus van kunnen profiteren.
 - Zou op een later moment beleid komen dat zeer effectief blijkt in het stimuleren van EV-voertuigen, dan moet overwogen worden om op dat moment de privaat-laders uit dit systeem te weren. Anders blijft er niet voldoende ruimte over om biobrandstof te leveren onder de verplichting uit het systeem Energie Vervoer. Zou het beleid dan niet worden herzien, dan zal de CO2-reductiebijdrage van dit instrument onvoldoende blijken, omdat de inzet van biobrandstoffen dan te zeer wordt beperkt.

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388918

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

1. Memo NEa over thuisladen

Krachtenveld

Brandstofleveranciers

Brandstofleveranciers zijn dikwijls tegen thuisladen, omdat het ten koste gaat van een deel van hun eigen business case ten gunste van particulieren. Thuisladen laat volgens hen minder ruimte over voor hernieuwbare brandstoffen en laat daarmee aanvullende CO2-emissiereductie liggen.

Sectorpartijen wegvervoer

ANWB maakt zich zorgen over de stijgende brandstofprijzen aan de benzinepomp. Transport en Logistiek Nederland geeft aan dat de landsector niet een veel hogere verplichting moet krijgen dan de andere modaliteiten. Het toestaan van thuisladen heeft een dempend effect op de pompprijzen.

NEa

De NEa concludeert dat het beleid handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig is. De NEa heeft wel vragen geuit over de doelmatigheid van thuisladen in het systeem Energie Vervoer. De NEa wijst erop dat thuisladen geen stimulans biedt voor aanvullende hernieuwbare energie in de elektriciteitsmix.

Vereniging Energie voor Mobiliteit en Industrie (Vemobin)

Vemobin vindt het toestaan van privaat laden een suboptimaal instrument. Vemobin vraagt zich af of het toestaan van privaat laden niet onnodig veel complexiteit geeft. Daarnaast zijn ze ook bang dat het een nadelig effect heeft op de ontwikkelingen in de zakelijke markt.

Nederlandse vereniging duurzame mobiliteit (NVDE)

De NVDE steunt thuisladen.

Toelichting

Politieke context

Aan de Kamer is toegezegd nieuw beleid te ontwikkelen om elektrisch rijden te stimuleren². Het lid Grinwis³ diende eerder een motie in om meer EV in het systeem Energie Vervoer mogelijk te maken, hoewel dit niet specifiek over thuisladings ging.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

De lasten en kosten voor de uitvoeringsorganisatie en toezichthouder van de regeling, de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa), zullen stijgen omdat er meer inboekers zich zullen aansluiten aan het systeem. In overleg met de NEa is een 'inboekdienstverlener' ingesteld bij de wijziging van de Wet Milieubeheer. Zo kunnen thuisladings en kleine bedrijven via een tussenkantoor credits verkopen via het Register Energie Vervoer van de NEa en zijn de uitvoeringslasten beperkt.

Europese context

De RED-III verlangt van lidstaten dat EV credits moet kunnen opleveren die kunnen worden verhandeld om aan de RED-III-doelstelling te voldoen. Thuisladen is daarbij een eigen overweging aan de lidstaten. Duitsland staat thuisladen al toe.

Toekomstige ontwikkelingen

Wanneer slimme laadpalen over enkele jaren beschikbaar komen (die kunnen meten of energie wordt geleverd die ter plekke is opgewekt, bijvoorbeeld via zonnepanelen), kan worden gezien of het beleid zo kan worden ingericht dat daarop aanvullend beloond kan worden. Op die manier kan dit instrument in de toekomst mogelijk bijdragen aan het stimuleren van meer hernieuwbare energie. Dat zou dan wel vergen dan wel dat zulks handhaafbaar moet worden geacht.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
3b	Memo NEa inzage doelmatigheid thuisladen in systematiek	De NEa benoemt enkele aandachtspunten.

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

² "Met het huidige stimuleringsbeleid komt de nieuwverkoop van EV's in 2030 uit op ongeveer 42%. Als de EU het bronbeleid met het voorgenomen «Fit for 55»-plan uitvoert, dan stijgt dat groeipercentage naar 54%. Dat is dus nog onvoldoende om het 100%-streven van het kabinet waar te maken. Daarom zullen we aan de slag moeten gaan met het ontwikkelen van beleid voor na 2025." (Kamerstuk 31305 nr. 339)

³ O.a. Kamerstuk 35626 nr.23

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388918

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

1. Memo NEa over thuisladen

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijdslijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK-2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK-2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388918

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
 Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

1. Memo NEa over thuisladen



TER BESLISSING

Datum

9 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/62196

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Beslistermijn

01-03-2024

Bijlage(n)

3

Aan

Staatssecretaris, Minister

nota

Nadere toelichting vragen EV thuisladen implementatie
RED-III

Aanleiding

Op 27 december jl. is een nota met u gedeeld met een beleidsvoorstel om binnen de implementatie van de RED-III thuisladen¹ op te nemen in het systeem Energie Vervoer. Naar aanleiding daarvan heeft u aanvullende vragen gesteld over de reflectie van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en over de doelmatigheid van het beleidsvoorstel. Deze aanvullende vragen worden in deze nota beantwoord.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd thuisladen op te nemen in het systeem Energie Vervoer.

Kernpunten

De RED-III wordt in Nederland geïmplementeerd in het systeem Energie Vervoer. In dit systeem kunnen leveranciers van hernieuwbare energie credits verkrijgen. Die credits kunnen verkocht worden. Credits zijn vereist om fossiele brandstof te mogen leveren.

A. Wat houdt het gevraagde besluit in?

Het systeem Energie Vervoer verplicht brandstofleveranciers om CO₂-ketenemissies te reduceren. Om te voldoen, moet een brandstofleverancier credits verkrijgen. De elektriciteitleveranciers hebben geen verplichting, maar er kunnen wel credits genereren in het systeem Energie Vervoer. Deze credits kunnen verkocht worden aan fossiele brandstofleveranciers die een verplichting hebben. Op dit moment kunnen ondernemingen een credit verkrijgen voor elektriciteit die zij leveren aan vervoer. Huishoudens met een elektrische auto en eigen laadpaal niet. Met het opnemen van thuisladen in het systeem Energie Vervoer kunnen huishoudens ook credits verkrijgen. Dit dient twee doelen (zie B. *Doelmatigheid*). Het stijgende aantal indieners leidt tot een beperkte verhoging van de administratieve lasten voor de NEa. Een groot deel van deze lasten wordt echter opgevangen door de reeds geïntroduceerde 'inboekdienstverlener', die juist zijn klantenpotentiëel ziet groeien (zie vorige nota, bijlage 3a).

¹ Met thuisladen bedoelen we mensen die thuis met een eigen laadpaal hun elektrische auto opladen.

B. Doelmatigheid

Het opnemen van thuisladen in het systeem Energie Vervoer dient twee doelen: (1) om de prijsstijging als gevolg van de RED-III-implementatie aan de pomp te matigen en (2) om elektrisch rijden te stimuleren. U hebt gevraagd om de doelmatigheid nader te duiden.

1. Hoe leidt het toelaten van thuisladen in het systeem Energie Vervoer tot een matiging van de prijsstijgingen aan de pomp?
 - Door de implementatie van RED-III zullen de pompprijzen stijgen² met 7 tot 23 cent per liter brandstof³. De wegsector wordt geacht relatief een grotere bijdrage te leveren aan de doelen, omdat de ruimte om de luchtvaartbrandstofleveranciers te verplichten hernieuwbare brandstof te leveren juridisch beperkt is. Ook de inzet van de raffinageroute zorgt ervoor dat de weg relatief een grote bijdrage levert aan het behalen van de RED-III-doelen.
 - In het systeem Energie Vervoer is de prijs van geavanceerde biobrandstof prijsbepalend. Elektriciteit geleverd aan vervoer concurreert binnen het systeem Energie Vervoer met geavanceerde biobrandstoffen. Met het opnemen van thuisladen, zal het aandeel van elektriciteit met ongeveer 8 PJ toenemen in 2030, en zal het aandeel van geavanceerde biobrandstoffen afnemen. Door de hogere energie-efficiëntie van elektriciteit zijn er omgerekend zijn 24 PJ minder geavanceerde biobrandstoffen nodig om aan de jaarverplichting te voldoen. Dit leidt samen tot een afname van de brandstofprijs van 2 tot 5 cent per liter. De subdoelen voor biobrandstoffen zorgen ervoor dat de markt voor deze brandstoffen gewaarborgd blijft. Op de middellange termijn kunnen deze brandstoffen worden ingezet in de lucht- en scheepvaartsectoren.
2. Hoe leidt het toelaten van thuisladens in het systeem Energie Vervoer tot meer elektrisch rijden?
 - Het tarief van thuis elektriciteit laden zal dalen met het opnemen van thuisladen met ongeveer 4 à 12 cent per kWh⁴. Dit betekent dat een huishouden per jaar tot ongeveer 350 euro kan terug verdienen⁵.
 - Dit is een stimulans om elektrisch te gaan rijden t.o.v. een vergelijkbare auto met brandstofmotor. Voorwaarde hiervoor is dat er duidelijke regels komen voor inboekdienstverleners die deze credithandel uitvoeren. Dat werken we in het vervolgtraject nader uit.
 - RevNext illustreert dat het aandeel nieuw verkochten elektrische voertuigen stijgt met het toe laten van thuisladen met 1% extra, ofwel 53.000 extra elektrische voertuigen in 2030.
3. Welke groepen hebben baat bij dit beleidsvoorstel?
 - Mensen met een personenauto en een eigen laadpaal. Naar verwachting zal in 2030 60% van de EV rijders particulier rijden. Deze groep kan momenteel door thuis te laden niet genieten van de baten van het systeem Energie Vervoer, het vergaren van credits.

Datum

9 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/62196

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, Minister

Bijlage(n)

3

² Hierover bent u geïnformeerd in IENW/BSK-2023/160374: Nota ter informatie: 'CO₂- en (prijs)effecten aan de pomp als gevolg van het ETS2 en hernieuwbaar brandstofbeleid'

³ Gerekend met een lage en hoge HBE-prijs (6 EUR - 20 EUR).

⁴ Gerekend met een lage en hoge HBE-prijs (6 EUR - 20 EUR), en aangenomen dat 62% thuis wordt geladen. Exclusief kosten van de inboekdienstverlener.

⁵ Aangenomen dat er 15.000 km wordt gereden met één voertuig, dat 62% van de benodigde energie thuis wordt geladen, en dat er 12 cent per kWh wordt bespaard.

Ondernemingen en bedrijfsauto's kunnen dit wel en hebben hiermee een voordeel t.o.v. deze groep huishoudens. Met het opnemen van thuisladen wordt het speelveld gelijk getrokken.

- In beginsel is de matiging van de prijsstijging aan de pomp ten bate van alle weggebruikers met een verbrandingsmotor.
- Inboekdienstverleners zien een groter potentieel klantenbestand door thuisladen op te nemen.

Datum

9 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/62196

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, Minister

Bijlage(n)

3

C. Reflectie NEa

1. De NEa wijst erop dat het opnemen van thuisladen in het systeem Energie Vervoer niet tot meer hernieuwbare energie in Nederland leidt, terwijl dat wel de doelstelling is van artikel 7 van de RED-III. Dat klopt. Uiteraard telt geleverde hernieuwbare energie wel mee voor de transportdoelstelling in artikel 25. Het vergroten van het aandeel hernieuwbare energie in Nederland is geen doel met dit beleidsvoorstel. Met dit beleidsvoorstel wordt beoogd om de brandstofprijsstijging aan de pomp te mitigeren en om het aandeel elektrische auto's te stimuleren.
2. De NEa wijst erop dat door thuisladen op te nemen het aandeel benodigde biobrandstoffen in de wegsector minder hoog hoeft te zijn. Zou men dat willen voorkomen, dan zou de verplichting navenant moeten stijgen. Met dit beleidsvoorstel kiest u er echter juist voor om het aandeel benodigde biobrandstof in de wegsector iets minder ver te laten stijgen. Zo matigt u de prijsstijging aan de pomp. Bovendien is de verplichting voor de wegsector al relatief hoog, vanwege de lagere verplichting voor luchtvaartbrandstofleveranciers en de raffinageroute.
3. Op 9 februari hebben wij in een gesprek met de NEa de reflectie besproken. De aandachtspunten van de NEa zijn valide en richten zich op het vergroten van hernieuwbare energie in Nederland, een doel dat niet wordt bereikt door het beleidsvoorstel van thuisladen. De belangrijkste doelen en factoren voor het beleidsadvies zijn verduidelijkt, waar de NEa begrip voor heeft. Een verslag van dit gesprek treft u als bijlage bij deze nota.

Krachtenveld

Zie vorige nota.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
3a	BESLISNOTA: Thuisladen in systeem Energie Vervoer	Vorige nota naar aanleiding waarvan u vragen hebt gesteld.
3b	Memo NEa inzage doelmatigheid thuisladen in systematiek	De NEa benoemt enkele aandachtspunten.

3d	Verslag gesprek reflectie NEa op thuisladen	Gesprek tussen NEa, I&W en RVO over reflectie NEa thuisladen
----	---	--

Datum
9 februari 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/62196

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
09-02-2024	IENW/BSK-2024/62196	In deze nota wordt nadere toelichting gegeven over thuisladen.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijdlijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK-2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK-2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.

Opgesteld door
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan
Staatssecretaris, Minister

Bijlage(n)
3



TER BESLISSING

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388933

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Beslistermijn

19-01-2024

Bijlage(n)

geen

Aan

Staatssecretaris, Minister

nota

REDIII: tijdlijn implementatie

Aanleiding

De Europese RED-III is op 20 november jl. in werking getreden. De RED-III moet binnen 18 maanden (mei 2025) zijn geïmplementeerd. In de brief aan de Kamer waarin u de start van de REDIII-implementatie aankondigde, is aangegeven dat Nederland wenst te implementeren vanaf 1 januari 2025¹. Tijdens ons ambtelijk gesprek op 19 december jl. hebt u uw twijfels geuit bij de haalbaarheid van die tijdlijn. In deze nota wordt een alternatieve tijdlijn geboden, waarbij per 1 januari 2026 wordt geïmplementeerd. Op pagina 2 worden de beide tijdspaden naast elkaar gezet.

NB: voor de onderwerpen sectorverplichting luchtvaart versus weg, raffinageroute, thuisladen, en MoU scheepvaart staan separate nota's in deze rondzendmap.

Geadviseerd besluit

Gezien de complexiteit van de regelgeving is het niet gelukt het wetsvoorstel nu al aan de Raad van State voor te leggen. De planning om 1 januari 2025 te halen wordt daarmee onrealistisch. We adviseren u daarom de implementatie per 1 januari 2026 in te laten gaan.

Kernpunten

Redenen voor implementatie per 1 januari 2025

- Al lange tijd heeft Nederland aan marktpartijen aangekondigd per 1 januari 2025 over te gaan op een nieuwe systematiek: CO2-sturing. Bedrijven hebben hun inkopen en ramingen daarop aangepast. Uitstel kan voor sommige bedrijven negatieve financiële gevolgen hebben.

Bedrijfsnaam

Zij ondervinden nadeel van het huidige systeem, omdat hun CO2-reductie erg hoog is en ze dit nu niet (volledig) kunnen verwaarden. Dat kan wel wanneer op CO2-sturing is overgestapt.

- Nederland kent een jaarverplichting, die slechts in kan gaan op 1 januari. Dus als het niet 2025 wordt, dan wordt het 2026.
- Per 1 januari 2025 eindigen de opt-ins voor zeevaart, luchtvaart en binnenvaart; waardoor die sectoren nationaal geen waarde meer kunnen halen uit hernieuwbare brandstofleveringen. Voor zeevaart en luchtvaart ontstaat een nieuw regime in de vorm van FuelEU Maritime en Refuel Aviation, alleen voor binnenvaart is dan een jaar lang geen regime ter

¹ Kamerstuk 32 813, nr. 1171

stimulering van hernieuwbare brandstoffen. Dat zou eventueel opgevangen kunnen worden door het Besluit Energie Vervoer opnieuw aan te passen. In de tabel hieronder is daarin voorzien.

Redenen voor uitstel van implementatie naar 1 januari 2026

- De planning voor 2025 is erg krap. In het bijzonder de wetsbehandeling/voorhang bij de Tweede en Eerste Kamer kan alsnog leiden tot een vertraging waardoor met terugwerkende kracht zou moeten worden geïmplementeerd. Hoewel dat bij de RED-I-implementatie in 2018 ook is gebeurd, kan nu een andere keuze worden gemaakt.
- Er is nog geen informatie over hoe andere landen de RED-III implementeren, welke verdeling tussen sectoren wordt gekozen en of luchtvaart wordt meegenomen in de implementatie. Gelet op het behoud van een gelijk speelveld in Europa voor de internationale sectoren, kan zulke informatie helpen.
- De implementatie van de RED-III door de ministeries van EZK (energievoorziening) en BZK (bebouwde omgeving) koersen ook aan op inwerkingtreding per 1 januari 2026.

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388933

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

geen

Twee tijdspaden

	<i>Implementatie 2025</i>	<i>Implementatie 2026</i>
<i>Wet</i>		
<i>Adviesaanvraag RvS</i>	Q1 2024	Q2 – Q3 2024
<i>Tweede Kamer</i>	Q2 - Q3 2024	Q3 – Q4 2024
<i>Eerste Kamer</i>	Q3 - Q4 2024	Q4 2024 – Q1 2025
<i>Vaststelling Staatsblad</i>	Q4 2024 (Q1 2025: terugwerkende kracht)	Q2 2025
<i>AMvB</i>		
<i>Internetconsultatie, HUF, ATR</i>	Q1 2024	Q2 2024
<i>Voorhang Tweede Kamer</i>	Q2 - Q3 2024	Q3 – Q4 2024
<i>Adviesaanvraag RvS</i>	Q4 2024	Q4 – Q1 2025
<i>Publicatie Staatsblad</i>	Q4 2024(Q1 2025: terugwerkende kracht)	Q2 2025
<i>Nahang Staten Generaal</i>	Q4 2024(Q1 2025: terugwerkende kracht)	Q2 2025
<i>Ministeriële regeling</i>		
<i>Internetconsultatie, HUF, ATR</i>	Q3 2024	Q3 2024
<i>Publicatie Staatscourant</i>	Q4 2024	Q2 2025
<i>Extra AMvB vanwege uitstel (indien gewenst)</i>		
<i>Internetconsultatie, HUF, ATR</i>	n.v.t.	Q2 2024
<i>Adviesaanvraag RvS</i>	n.v.t.	Q3 2024
<i>Publicatie Staatsblad</i>	n.v.t.	Q4 2024

Toelichting

Waarom zijn andere landen nog niet zo ver?

Andere lidstaten hebben een tijdvoordeel, omdat zij bij de implementatie van de REDII al andere keuzes hebben gemaakt. Zij kunnen daarom eenvoudiger hun systeem aanpassen, omdat dit op een lager wettelijk niveau kan, of omdat de

overstap op CO2-sturing al eerder is gemaakt (dit is in bijvoorbeeld Duitsland het geval).

Communicatie

Indien u besluit de implementatie per 2026 in werking te laten treden, dan zullen we hierover de Tweede Kamer informeren.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Bedrijfsnaam

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388933

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

geen

Bijlagen

Er zijn geen bijlagen bij deze nota.

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
20-12-2023	IENW/BSK-2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijddlijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK-2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK-2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK-2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.



TER BESLISSING

Datum

27 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/388964

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Beslistermijn

19-01-2023

Bijlage(n)

1. Conceptbrief aan Belgische
minister van Energie

Aan

Staatssecretaris, Minister

nota

Sluiten MoU met België over gelijke verplichting op
brandstofleveranciers aan de sector maritiem en
binnenvaart als gevolg van RED-III

Aanleiding

In de onlangs vastgestelde herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED III) worden lidstaten (inclusief Nederland) verplicht om in 2030 een 14,5% CO₂-reductie te realiseren over transportbrandstoffen¹. België heeft zich ambtelijk bereid getoond om op korte termijn met Nederland tot een Memorandum of Understanding (MoU) te komen waarin afspraken worden gemaakt over reductiepercentages voor de **zeevaartsector** en de **binnenvaartsector**. De Belgische minister van Energie heeft aan haar ambtenaren aangegeven positief te zijn.

NB: voor de onderwerpen sectorverplichting luchtvaart versus weg, raffinageroute, thuisladen, en tijdlijn van de RED-III staan separate nota's in deze rondzendmap.

Geadviseerd besluit

- U wordt geadviseerd in te stemmen met het ambtelijk voorbereiden van een MoU dat later ter ondertekening aan u zal worden aangeboden. In dit MoU wordt met België afgesproken om brandstofleveranciers aan de zeevaart- en binnenvaartsector in deze landen elk een gelijke CO₂-reductieverplichting op te leggen tussen 2025 en 2030.
 - Voor binnenvaart zullen we aansturen op een verplichting van minstens 14,5%. (NB. Uw keuze in nota 1a over de verplichtingen voor luchtvaart en wegsectoren is niet van invloed op de hoogte van de verplichting op zeevaartbrandstofleveranciers. Voor binnenvaartbrandstofleveranciers is in elk scenario minstens 14,5% voorzien.)
 - Voor zeevaart zullen we aansturen op een verplichting die hoger ligt dan de verplichting die vanuit de FuelEU-Maritime-verordening rust op de rederijen (ongeveer 4,2%). Naar verwachting zou deze verplichting tussen 8,5% en 14,5% over de gehele brandstoffenplas kunnen liggen.

¹ De zeevaartbrandstoffenplas wordt in de KEV22 in 2030 geschat op 453 PJ. Er geldt een limiet voor het meenemen van deze brandstoffen binnen de RED-III van max. 13% van het totale energieverbruik van een lidstaat, waardoor slechts 244 PJ meetelt voor Nederland.

- U wordt geadviseerd de **Informatie over een andere lidstaat** bijgevoegde brief aan de Belgische minister te ondertekenen en te verzenden.

Kernpunten

- Het opleggen van een verplichting aan de sectoren zeevaart en binnenvaart volgend uit RED-III heeft een aantal voordelen. Deze sectoren gaan zo sneller vergroenen en dit draagt bij aan het behalen van (inter)nationale klimaatdoelstellingen. Er zal meer hernieuwbare brandstof worden geleverd. Dit maakt het voor rederijen makkelijker om te voldoen aan hun FuelEU-verplichting (6% CO₂-ketenemissie in 2030).
- Door aan de binnenvaart- en zeevaartsectoren een verplichting op te leggen, dragen deze sectoren evenredig bij aan de RED-III-doelen. De wegsector betaalt niet voor een deel van de vergroening van de brandstoffenplas dat hoort bij de zee- en binnenvaartsectoren.
- Door een verplichting op deze twee sectoren vinden biobrandstoffen en RFNBO's sneller een weg naar de sectoren waar het Kabinet die in de Brandstoffenvisie voor eindgebruik willen zien.
- Zonder MoU is het gelijke speelveld niet verzekerd voor de binnenvaart- en zeevaartsector. Deze sectoren zijn sterk verweven over verschillende lidstaten. Buurland België is daarbij van extra groot belang, evenals andere grote bunkerlanden binnen Europa (o.a. Spanje, Duitsland en Frankrijk).² Als Nederland brandstofleveranciers aan de binnenvaart- en zeevaartsector een hogere verplichting oplegt dan de buurlanden, bestaat het risico dat schepen voortaan in deze landen bunkeren; of hun transportroutes verleggen naar deze landen. Dat kan de Nederlandse economie schaden. Met name in de zeevaart is er ook een risico op weglek naar buiten Europa, waardoor het CO₂ effect deels te niet gedaan zou worden.
- Middels het MoU wil Nederland koersen op een zo hoog mogelijke CO₂ -reductieverplichting aan de leveranciers van brandstoffen voor zeevaart en binnenvaart, zonder dat dit tot weglek leidt.
- Voor de **binnenvaart** geldt dat schepen, afhankelijk van het operationeel profiel, in West-Europa varen tussen Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Het risico op weglek vanuit Nederland naar België (en Duitsland) is het grootst.
- Voor de **zeevaart** geldt dat de verplichting aan brandstofleveranciers (aanbodzijde) vanuit de RED III in lijn gebracht kan worden met de verplichting die vanuit FuelEU Maritime op het schip (vraagzijde) wordt gelegd. De reductieverplichting binnen FuelEU Maritime (6%) betekent, rekening houdend met de verwachte inzet van LNG, een reductieverplichting van 4,2% van de gehele plas voor de brandstofleverancier. Dit ligt lager dan de verplichting voor de transportsector als geheel binnen RED III (14,5%). Er kan om die reden ook gekozen worden voor een hogere verplichting voor de zeevaart, maar dan is het essentieel dat eenzelfde hogere verplichting ook in andere landen (minimaal de buurlanden en zo mogelijk ook andere belangrijke bunkerlanden binnen de EU, hier is ook contact mee gezocht) gehanteerd wordt.

Datum

27 december 2023

Onze referentie IENW/BSK-2023/316917 IENW/BSK-2023/388964

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

1. Conceptbrief aan Belgische minister van Energie

² Nederland, België en Spanje zijn goed voor 62% van de maritieme bunkering binnen de EU. Duitsland kan daarnaast relevant zijn vanwege de positie van Hamburg als grote overslaghaven.

- 14,5% op de voor RED III bepaalde brandstoffenplas is in Nederland ongeveer 8,5% op de gehele zeevaartplas. Dat komt, omdat de REDIII slechts een deel van de Nederlandse brandstoffenplas in ogenschouw neemt. Voor België geldt een vergelijkbare situatie.
- Informatie over een andere lidstaat
- Er bestaat wel een risico op weglek naar *buiten* Europa, dat ook na deze afspraken blijft bestaan. Een 14,5% reductie over de hele plas is een uiterst maximum, waarbij de impact van een mogelijk weglekeffect in dat geval moet worden onderzocht. Zeeschepen die van of naar een haven buiten Europa varen kunnen namelijk net zo goed in de niet-EU haven bunkeren die zij op een specifieke vaart aandoen – voor de schepen die op lange routes actief zijn is één volle tank voldoende voor de gehele vaart (en vaak voor meerdere vaarten).
- Met het sluiten van een MoU verzekeren we dat België en Nederland (en evt. andere lidstaten) elk een gelijke verplichting opleggen aan brandstofleveranciers aan de binnenvaart- en zeevaartsectoren. Daardoor is het gelijke speelveld tussen België en Nederland geborgd.
- Dit MoU kan bijdragen aan een forse CO2-besparing in de zeevaart- en binnenvaartsector. Dat kan oplopen tot respectievelijk rond de 3,9Mton en 0,7Mton in 2030.
- Doordat deze sectoren grotendeels zelf zullen bijdragen aan het behalen van de RED III-doelstellingen in de respectievelijke sectoren, hoeft deze inspanning niet door een andere sector gedragen te worden. Daarmee wordt de verplichting vanuit RED III zoveel mogelijk over de transportsectoren verdeeld, in lijn met het principe dat de gebruiker betaalt.

Datum

27 december 2023

Onze referentie IENW/BSK-2023/316917 IENW/BSK-2023/388964

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

1. Conceptbrief aan Belgische minister van Energie

Krachtenveld

Brandstofleveranciers en producenten steunen een hogere verplichting, maar zijn het meest bezorgd over het gelijke speelveld. Dat wordt met dit MoU aangepakt voor in ieder geval het speelveld tussen België en Nederland. Twee leveranciers van hernieuwbare brandstoffen hebben informeel aangegeven niet te verwachten dat een hogere verplichting tot bunkertoerisme voor zeevaart *binnen Europa* zal leiden. Vanwege havengelden is het onwaarschijnlijk dat zeeschepen die een korte route varen namelijk in een andere haven gaan tanken, om zo de prijsstijging die de verplichting met zich mee zal brengen te omzeilen. Koninklijke Binnenvaart Nederland steunt een hoge verplichting, maar heeft evenals de Algemene Schippersvereniging zorg over het internationale speelveld, dat met dit MoU wordt aangepakt. Er zijn tot nu toe vanuit de zeevaartsector geen bezwaren gehoord over een hogere verplichting dan nodig is voor FuelEU Maritime, mits dit niet tot weglek naar buiten Europa leidt. Dat zou het namelijk alsnog onmogelijk maken om aan de FuelEU Maritime verplichting te voldoen.

Toelichting

Internationale/Europese context

Informatie over een andere lidstaat

³ Informatie over een andere lidstaat

Informatie over een andere lidstaat

Datum

27 december 2023

Onze referentie IENW/BSK-
2023/316917 IENW/BSK-
2023/388964

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

1. Conceptbrief aan Belgische
minister van Energie

De voorgestelde verhoging is hoger dan de verplichting die de brandstofverordening (FuelEU Maritime) op de rederijen plaatst. Naast Nederland en België heeft Spanje een grote zeevaartbunkermarkt. Het is nog niet bekend op welke wijze Spanje de RED III implementeert. Tegelijkertijd is het risico dat bunkertoerisme richting Spanje zal optreden zoals hierboven betoogd beperkt.

Informatie over een andere lidstaat

Politieke context

Door de brandstofleveranciers aan de zeevaart- en binnenvaartsectoren een gelijke verplichting te geven als de wegsector, wordt verhinderd dat deze sectoren een voordeel krijgen. In het licht van de discussie over fossiele subsidies is dat ondersteunend. De doorgerekende verkiezingsprogramma's ondersteunen een verplichting op zeevaart- en binnenvaartbrandstofleveranciers dikwijls, zoals in onderstaande tabel staat aangegeven.

	VVD	D66	GroenLinks- PvdA	ChristenUnie	Volt
Bijmenging	+25 PJ	+20 PJ	+15 PJ	+45 PJ wegverkeer	+70 PJ
Hernieuwbare	wegverkeer	wegverkeer	wegverkeer	+25 PJ	scheepvaart en
brandstoffen	+50 PJ	+65 PJ	+70 PJ	zeescheepvaart	luchtvaart
2030	scheepvaart	scheepvaart en	scheepvaart	+5 PJ binnenvaart	
	+14 PJ	luchtvaart		+10 PJ luchtvaart	
	luchtvaart	+5 PJ			
		binnenvaart			

Duurzaamheid

Deze MoU kan bijdragen aan een forse CO₂-besparing in de zeevaart- en binnenvaartsector. Dit kan oplopen tot respectievelijk rond de 3,9Mton en 0,7Mton in 2030.

Technische mogelijkheden binnenvaart

De inzet van hernieuwbare energie in de binnenvaart is technisch mogelijk. Afhankelijk van het type schip, de configuratie aan boord en het vaarprofiel kunnen technieken en vormen van hernieuwbare energie zoals HVO, FAME, RFNBO's en batterijen ingezet worden.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Informatie over een andere lidstaat

Bijlagen

Volgnummer	Titel	Inhoud
2.	Concept-brief aan Belgische minister	In deze brief roept u de minister van Energie van België op om samen op te trekken in het opleggen aan verplichtingen aan de brandstofleveranciers in de binnenvaart- en zeevaartsectoren.

Datum

27 december 2023

Onze referentie IENW/BSK-
2023/316917 IENW/BSK-
2023/388964

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

1. Conceptbrief aan Belgische
minister van Energie

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
20-12-2023	IENW/BSK- 2023/388822	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van de raffinageroute.
20-12-2023	IENW/BSK- 2023/393105	In deze nota wordt u geïnformeerd over de verdere uitwerking van thuisladen in het systeem Energie Vervoer.
20-12-2023	IENW/BSK- 2023/393103	In deze nota wordt u geïnformeerd over de tijdlijn van de RED-III implementatie.
20-12-2023	IENW/BSK- 2023/393102	In deze nota wordt u geïnformeerd over de afspraak voor gelijke scheepvaartverplichtingen met België.
20-09-2023	IENW/BSK- 2023/388698	In deze nota bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om een verplichting op te leggen aan luchtvaartbrandstofleveranciers.
08-09-2023	IENW/BSK- 2023/225670	In deze nota bent u geïnformeerd over de systeemhervormingen die sectorspecifieke verplichtingen mogelijk maken.



TER BESLISSING

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/225670

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit
Afdeling Duurzame
Energiedragers in Mobiliteit

Beslistermijn

8 september 2023

Bijlage(n)

2

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

nota

Internetconsultatie implementatie RED-III in Wet
Milieubeheer en Wet op Accijns

Aanleiding

De wijziging van de richtlijn hernieuwbare energie (RED-III)¹ is in de triloog goedgekeurd en zal naar verwachting in september door het Europees Parlement en de Europese Raad worden vastgesteld. Lidstaten dienen de RED-III binnen anderhalf jaar na publicatie in de nationale regelgeving te implementeren.

U heeft de Tweede Kamer in januari geïnformeerd over uw voornemen de RED-III in drie stappen te implementeren². De eerste stap betreft een wijziging van de Wet milieubeheer (titels 9.7 en 9.8) en de Wet op de accijns. Hierin worden reeds aangekondigde en afgestemde systeemkeuzes vastgelegd. De tweede stap betreft een wijziging van het Besluit energie vervoer (Q4 2023), en de derde stap een wijziging van de Regeling energie vervoer (Q2 2024). Met deze nota wordt uw akkoord gevraagd op het ter consultatie brengen van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns.

Geadviseerd besluit

In de ministerraad akkoord vragen op het ter internetconsultatie aanbieden van de bijgevoegde wijzigingen van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns.

Kernpunten

- De RED-III heeft als doel tot 2030 steeds meer fossiele brandstof te vervangen door hernieuwbare energie, zoals biobrandstof, hernieuwbare waterstof of hernieuwbare elektriciteit.
- In Nederland heeft de RED-III (net als de RED-I en de RED-II) de vorm van een handelssysteem, waarbij de levering van hernieuwbare energie verhandelbare eenheden genereert. Brandstofleveranciers zijn verplicht aan het einde van het boekjaar een door het kabinet vastgesteld aantal eenheden op een rekening bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) te hebben.
- De voorliggende wijziging bevat vier hoofdwijzigingen: (1) sectorsturing, (2) CO₂-ketenemissiereductiesturing, (3) ruimte voor elektriciteit en (4) waterstofgebruik in raffinaderijen. In de toelichting wordt verder op deze wijzigingen ingegaan.

¹ Formeel: Richtlijn tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad

² [Kamerstuk 32813, nr. 1171](#)

Krachtenveld

De systeemkeuzes in de voorliggende wijziging zijn eerder met de Tweede Kamer gedeeld³, en houden rekening met afspraken uit het Klimaatakkoord⁴, de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat⁵, Kamermoties⁶ en gesprekken met vertegenwoordigers uit de sector. Ook zijn enkele stakeholdersessies georganiseerd in samenwerking met de NEa om de wijzigingen met het bedrijfsleven en belangenorganisaties, zoals Natuur en Milieu te bespreken.

Toelichting

Hoofdwijzigingen

1) Sectorsturing

Het voornemen tot sectorsturing wordt genoemd in de nota van toelichting van het Besluit energie vervoer naar aanleiding van de implementatie van de RED-II⁷. Deze wijziging maakt dat de regering aan drie mobiliteitssectoren verschillende CO₂-reductiedoelen kan opleggen. De brandstofleveranciers aan de sectoren land (wegvervoer, landbouwtractors, pleziervaart en mobiele machines), binnenwater (binnenvaart) en zee (zeeschepen) worden voortaan in de wet onderscheiden.

Voorheen werden deze sectoren niet apart erkend. Er kon daarom slechts één CO₂-reductiedoel worden opgelegd, en wel aan de sector land. De zeevaart- en binnenvaartsectoren genoten een opt-in, waardoor leveringen van hernieuwbare energie aan deze sectoren golden alsof het leveringen waren aan de sector land (wegvervoer). Hierdoor draagt de sector land alle kosten.

De opt-in voor binnenvaart en zeevaart heeft ervoor gezorgd dat de levering van hernieuwbare energie ook aan deze sectoren op gang is gekomen, maar dit ging ten koste van de inzet hiervan in wegvervoer. De opt-ins hadden altijd al een tijdelijk karakter en komen automatisch per 1 januari 2025 te vervallen.

Het is van belang dat de voorgenoemde ontwikkeling wordt doorgezet en dat ook de sector land verder gaat met het vervangen van fossiele brandstof door hernieuwbare energie. Met het inrichten van eigen sectoren kan dit worden geregeld. We hadden graag gezien dat ook de luchtvaart een aparte sector werd binnen het systeem. Dat blijkt echter niet mogelijk, omdat er een prioritaire Europese verordening is vastgesteld die niet mogelijk maakt dat nationaal aanvullend beleid wordt gesteld.

2) CO₂-ketenemissiereductiesturing

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat niet langer zal worden gestuurd op energiedrager (in petajoules, PJ), maar op CO₂-ketenemissiereductie⁸. Dat betekent dat voortaan niet langer de levering van een bepaalde hoeveelheid energie wordt vereist, maar een bepaalde hoeveelheid bespaarde CO₂. Voor hernieuwbare brandstoffen gaat het dan om de hoeveelheid CO₂ die is bespaard vanaf het moment dat de hernieuwbare brandstof is geproduceerd tot het moment dat hij in de auto wordt getankt. Door op CO₂-ketenemissiereductiesturing over te stappen, stimuleert de overheid die energiedragers die het meeste CO₂-uitstoot besparen. Dat is in lijn met het SER-

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/225670

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit
Afdeling Duurzame
Energiedragers in Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

³ [Kamerstuk 32 813, nr.1171](#)

⁴ Zie Kamerstukken II, 2018/19, 32813, p. 48 ev.

⁵ Zie [Kabinetsaanpak Klimaatbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

⁶ Motie Grinwis, [Kamerstuk 35626, nr. 23](#) en Motie Bontenbal/Grinwis, [Kamerstuk 32813, nr. 1030](#)

⁷ Staatsblad-2021-619

⁸ [Klimaatakkoord, pagina 49](#)

advies Biomassa in balans⁹ dat ten grondslag lag aan het Duurzaamheidskader Biograndstoffen¹⁰.

De sector steunt de overgang naar CO₂-ketenemissiereductiesturing. Duitsland en Zweden sturen ook op CO₂-ketenemissiereductie. De RED-III biedt expliciet de mogelijkheid aan lidstaten om te sturen op CO₂-ketenemissiereductie en de voorliggende wijziging regelt dit.

Zorgen rondom fraudebestendigheid¹¹ hebben ertoe geleid dat verdere sturing op CO₂-reductie in de keten bij de RED II-implementatie is uitgesteld. Er zijn echter belangrijke nationale en Europese ontwikkelingen ten aanzien van toezicht en transparantie die deze zorgen adresseren en de stap naar explicietere ketensturing mogelijk maken¹². Onderzoek heeft daarnaast aangetoond dat sturen op CO₂-emissies in dezelfde verhouding grondstofcategorieën belooft als een systeem dat stuurt op energie met stimuleringsfactoren.¹³ Dat betekent dat bedrijven niet massaal andere grondstoffen hoeven in te kopen om aan het vernieuwde systeem te kunnen voldoen. De NEa heeft tot slot een analyse gemaakt over de kansen en aandachtspunten bij verdere uitwerking van CO₂-ketenemissiereductiesturing.¹⁴ In de verdere uitwerking wordt nadrukkelijk stilgestaan bij deze aandachtspunten.

3) Elektriciteit in vervoer

Zoals beschreven in de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit¹⁵ zal steeds meer vervoer door hernieuwbare elektriciteit worden aangedreven; daarom is het van belang deze bijdrage in beeld te brengen en verder onderdeel te maken van de systematiek. We werken uit dat kleine bedrijven en particulieren elektriciteit die zij leveren aan hun voertuigen kunnen inboeken in het handelssysteem, via een inboekdienstverlener. De RED-III biedt daartoe ook expliciet ruimte. Met het oog op de uitvoeringslasten is het niet wenselijk, dat allerlei kleine organisaties of particulieren allemaal een eigen rekening bij de NEa openen om zo de aan een voertuig geleverde hernieuwbare elektriciteit om te zetten in verhandelbare eenheden. Daarom regelt de voorliggende wijziging, dat er een inboekdienstverlener kan zijn. Dat is een onderneming die een rekening bij de NEa heeft, en de geleverde hernieuwbare energie van kleine ondernemingen of (rechts)personen inboekt. Als een inboekgerechtigde minder levert dan een vastgestelde minimumhoeveelheid om een rekening bij de NEa te hebben, zal hij gebruik moeten maken van een inboekdienstverlener. Ook regelt deze wijziging dat er eventueel nadere voorwaarden kunnen worden gesteld (in de Ministeriele Regeling onder deze wet) aan de inboekdienstverlener; bijvoorbeeld aan de wijze waarop de administratie moet worden ingericht of aan welke vereisten de dienstverlener zelf dient te voldoen om als zodanig namens bepaalde partijen op te mogen treden.

4) Gebruik waterstof in raffinaderijen

Deze wijziging maakt mogelijk dat raffinaderijen voor het gebruik van hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen bij de productie van fossiele brandstoffen of biobrandstoffen verhandelbare eenheden genereren. Raffinaderijen worden daartoe een aparte sector in de systematiek, naast de drie

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/225670

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit
Afdeling Duurzame
Energiedragers in Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

⁹ Zie [Biomassa in balans \(ser.nl\)](#)

¹⁰ Zie [Duurzaamheidskader Biograndstoffen](#)

¹¹ Kamerstuk 32813, nr. 553

¹² Staatsblad 2021-334

¹³ [Trinomics, Analyse overgang sturen op CO₂ \(2022\)](#)

¹⁴ NEa, [Verkenning impact CO₂-sturing.pdf](#)

¹⁵ [Visie Duurzame Energiedragers in Mobiliteit \(rvo.nl\)](#)

eerder genoemde mobiliteitssectoren. Ook wordt de mogelijkheid geboden om raffinaderijen te verplichten in een boekjaar een vastgesteld aantal eenheden op rekening bij de NEa te hebben. Naar aanleiding van een Kamermotie¹⁶ heeft het kabinet afgesproken dat raffinaderijen ter waarde van 6 petajoule aan verhandelbare eenheden kunnen verhandelen aan verplichtinghoudende brandstofleveranciers in de sector land¹⁷. Dit betekent dus een opt-in voor de raffinaderijen voor maximaal 6 PJ. Dat wordt in deze wetswijziging mogelijk gemaakt. Vorig jaar schreef de minister van KE aan de Tweede Kamer dat wordt uitgezocht op welke manier gebruik van hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen in de toekomst verder kan worden ondersteund¹⁸. Daarover zijn we nog in gesprek met het ministerie van EZK. In elk geval wordt met deze wetswijziging de mogelijkheid geboden om ondersteuning in het systeem voor vervoer vorm te geven, via een opt-in en/of via een verplichting. Het ligt niettemin niet voor de hand om verdere uitbreiding van de verhandelbaarheid van raffinage-eenheden binnen de vervoerssectoren land, binnenwater of zee te faciliteren. Dat betekent namelijk concreet dat de wegvervoersector betaalt voor de vergroening van de industrie. Bovendien creëert het een marktverstoring, omdat andere producenten van hernieuwbare waterstof niet dezelfde afzetmogelijkheden genieten.

Internationale/Europese context

RED-III biedt lidstaten de keuze om de totale transportbrandstoffenplas in 2030 voor 29% uit hernieuwbare energie te laten bestaan, of om 14,5% minder CO₂ in de keten uit te stoten ten opzichte van volledig fossiele transportbrandstoffen. Bovendien moet 5,5% van de hernieuwbare energie bestaan uit geavanceerde biobrandstoffen uit afvalstromen, of uit hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zoals waterstof. Die laatste categorie moet daarvan minstens 1 procentpunt uitmaken. Geldende limieten blijven gehandhaafd, zoals op het gebruik van voedsel- en voedergewassen. Om de totale transportbrandstoffenplas te berekenen, wordt voortaan niet meer alleen gekeken naar de binnenlandse brandstoffenplas (wegvervoer en binnenvaart), maar ook naar de bunkerbrandstoffen (lucht- en zeevaart). De zeevaartbunkers tellen echter slechts mee tot 13% van de bruto nationale energieconsumptie. In september wordt instemming van de Europese Raad en het Europees Parlement verwacht, waarna publicatie volgt en de RED-III anderhalf jaar daarop geïmplementeerd dient te zijn. Per 1 januari 2025 eindigt bovendien de opt-in voor zeevaart. De implementatie is nodig om te verhinderen dat het systeem voor de zeevaartsector zonder opvolger eindigt.

Politieke context

Implementatie is verplicht en moet doorgaan ondanks de demissionaire status van het kabinet. We beginnen nu met implementatie op basis van de COREPER-uitkomsten.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

De voorliggende wijziging maakt dat het handelssysteem wordt hervormd, en geniet steun van de sector. De NEa voert een handhavings- en uitvoeringstoets uit. De hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) maken plaats voor drie vervoersemis siereductie-eenheden (VRE's): landemis siereductie-eenheden (LRE's), binnenwateremis siereductie-eenheden (BRE's) en zee-emis siereductie-

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/225670

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit
Afdeling Duurzame
Energiedragers in Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2

¹⁶ Motie Bontenbal/Grinwis, [Kamerstuk 32813, nr. 1030](#)

¹⁷ [Kamerstuk 32813, nr. 868](#)

¹⁸ [Kamerstuk 32 813, nr. 1042](#)

eenheden (ZRE's). Bovendien wordt de mogelijkheid geboden voor raffinage-emissiereductie-eenheden (RARE's).

Gevolgen voor burgers

Deze wetswijziging heeft geen gevolgen voor burgers. Hij maakt onderdeel uit van de implementatie van de RED-III. Hierna wordt het AMvB 'Besluit Energie Vervoer' aangepast. Dat zal wel gevolgen hebben voor burgers, omdat dit zal leiden tot force CO2-uitstootreductie en hogere brandstofprijzen.

Duurzaamheid

Deze wijziging biedt de kaders voor de afbouw van fossiele brandstoffen in de mobiliteitssector tot 2030. Het duurzaamheidskader Biograndstoffen is onverkort van toepassing.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1.	Bijlage 1. Wetsvoorstel, incl. Memorie van Toelichting	Bevat de te wijzigen artikelen in de wetten milieubeheer en op de accijns, en de memorie van toelichting
2.	Bijlage 2. Aanbiedingsformulier ministerraad	

Onderliggende beslisnota's

IENW/BSK-2022/310680

Beslisnota informeren Tweede Kamer start implementatietraject RED III

Datum

28 augustus 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/225670

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit
Afdeling Duurzame
Energiedragers in Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris, cc. Minister

Bijlage(n)

2