

32813 Kabinetsaanpak Klimaatbeleid
Nr. 1403 Brief van de minister van Infrastructuur en
Waterstaat
Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 17 juni 2024

Op 26 april jl. werd de Tweede Kamer voor het laatst geïnformeerd over de voortgang van de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III¹) voor vervoer². Inmiddels zijn verdere stappen gemaakt waarover deze brief de Kamer verder informeert. Achtereenvolgens wordt ingegaan op (1) afspraken met de buurlanden, (2) een herziening van de KEV23 en (3) de jaarlijkse rapportage van de Nederlandse Emissieautoriteit.

1. Afspraken met België om een gelijk speelveld te creëren

Zoals in de vorige voortgangsbrief is gemeld, krijgen brandstofleveranciers aan vier modaliteiten als gevolg van de RED-III vanaf 2026 een CO₂-ketenemissiereductieverplichting. Zij kunnen invulling geven aan die verplichting door steeds minder fossiele brandstof en steeds meer hernieuwbare energie te leveren. Voor de scheepvaartsectoren geldt dat als Nederland hogere verplichtingen zou opleggen dan andere landen, rederijen ervoor zouden kunnen kiezen om in die landen brandstof te bunkeren. Op die manier zou dus niet minder CO₂ worden uitgestoten, maar zou de bunkering en de bijbehorende economische activiteit zich verplaatsen. Het is daarom belangrijk om afspraken te maken.

Met de Belgische federale overheid is een *memorandum of understanding* (MoU) gesloten waarin afspraken worden gemaakt over de minimumverplichtingen die Nederland en België – volgend uit de RED-III – zullen opleggen aan brandstofleveranciers aan de zeevaart-, binnenvaart- en luchtvaartsectoren. De afgesproken hoogtes komen grotendeels overeen met de hoogtes die werden vermeld in bijlage 1 van de voortgangsbrief van 26 april 2024. Beperkte wijzigingen komen voort uit de afspraak met België om een subverplichting op hernieuwbare waterstof (en op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen) onderdeel te maken van de verplichting voor zeevaartbrandstofleveranciers. Net als de andere subverplichtingen kan deze ook worden ingevuld door de raffinageroute onder de voorwaarden, die in de vorige voortgangsbrief werden genoemd. Nu ook zeevaartbrandstofleveranciers een subverplichting krijgen, wordt

¹ Acroniem van het Engelse *Renewable Energy Directive*.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 32 813, nr. 1383

de subverplichting op brandstofleveranciers aan de wegsector iets lager. In de bijlage bij deze brief is het overzicht van de verplichtingen die zullen gelden geüpdatet. De MoU is gepubliceerd in de Staatscourant op 11 juni 2024, nr. 18385.

2. Herziening Klimaat- en Energieverkenning 2023 (KEV23) voor de bijdrage RED-III aan nationale Klimaatdoelen

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft onlangs een nieuwe inschatting gemaakt van de impact van de RED-III op de klimaatdoelen voor de mobiliteitssector³. De bandbreedte is naar beneden bijgesteld. Waar eerst werd gerekend op 1,5 tot 4,0 Mton CO₂-reductie, is dat nu 0 tot 2,7 Mton. Deze herberekening vindt plaats, omdat het PBL een dubbeltelling van het elektriciteitsverbruik in mobiliteit heeft gecorrigeerd en onzekerheden zijn meegenomen waaronder die in het ketenrendement van biobrandstoffen (well to wheel, een geavanceerde biobrandstof die relatief veel CO₂ reduceert in de keten vergt minder bijmenging om het Nederlandse emissiereductiedoel uit de RED-III te halen). Het PBL geeft aan dat met de nieuwe inschatting voor de RED-III de overkoepelende emissieraming van de KEV 2023 ongewijzigd blijft (afgerond 46 tot 57 procent minder CO₂-uitstoot in 2030 dan in 1990).

Het is belangrijk om te realiseren dat deze herberekening van het PBL uitgaat van de situatie per mei 2023 en dus betrekking heeft op de Europese richtlijn zonder rekening te houden met de nationale implementatie van de RED-III. De herberekening biedt daardoor geen actueel beeld van de effecten van de RED-III. In de komende maanden maakt het PBL een nieuwe, uitgebreidere analyse voor de KEV2024. Deze analyse geeft een beter beeld van de bijdrage van het beleid dat door de implementatie van de RED-III tot stand komt.

3. Rapportage Energie voor Vervoer 2023 van de Nederlandse Emissieautoriteit

De jaarlijkse rapportage van de Nederlandse Emissieautoriteit (bijlage 2) toont aan dat er voldaan is aan de verplichting van 2023 voor het leveren van hernieuwbare energie door de Nederlandse brandstofleveranciers. Om het doel te halen, hebben brandstofleveranciers gebruik gemaakt van hun spaarsaldo van geleverde hernieuwbare energie uit eerdere jaren. De gemiddelde

³ <https://www.pbl.nl/system/files/document/2024-05/pbl-2024-herziening-tno-rapport-over-rediii-inschatting-impact-op-uitkomsten-kev-2023-en-aly-2023.pdf>. De inschattingen van PBL zijn gebaseerd op een (herzien) rapport van TNO 'Renewable fuels up to 2030 - Assessment of REDIII'. Ook dit rapport is op de website van PBL terug te vinden.

nationale CO2-reductie bedroeg 6,6%, hiermee is ook de doelstelling van 6% CO2-emissiereductie in de keten bereikt.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers