

## Consultatie Wet milieubeheer RED-III

To Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Date 03 November 2023  
Subject Reactie HyCC op consultatie voorstel Wet milieubeheer RED-III

HyCC verwelkomt de herziene Europese richtlijn hernieuwbare energie en de Nederlandse implementatie hiervan en maakt hierbij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de voorgestelde wijzigingen in de Wet milieubeheer RED-III.

HyCC is een leidende industriële partner voor de productie van groene waterstof. Als Nederlands bedrijf ontwikkelt HyCC grootschalige productie van groene waterstof in o.a. Delfzijl, Amsterdam en Rotterdam. Als lid van branchevereniging NLHydrogen sluiten we ons aan bij de reactie op de consultatie vanuit NLHydrogen. Daarnaast willen we via deze reactie enkele punten in het bijzonder onder de aandacht te brengen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en verzoeken om deze mee te nemen bij de keuzes over de implementatie van de RED II via de Wet milieubeheer. Strategische overwegingen zouden een aanzienlijke rol moeten spelen bij de beleidskeuzes. Onze strategische punten hebben een focus op hernieuwbare waterstof (RFNBOs).

Het eerste strategische punt is dat het beleid gericht op 2030 geanticipeerd zou moeten worden op realisatie van doelen daarna (>80% CO<sub>2</sub>-reductie in 2040 en klimaatneutraliteit in 2050). Het betekent concreet dat in 2030 oplossingsroutes zodanig volwassen zijn dat deze na 2030 fors kunnen doorgroeien. Zoiets geldt bij uitstek voor de inzet van hernieuwbare waterstof. Tal van analyses (waaronder NPE 2050) laten zien hoe belangrijk hernieuwbare waterstof is voor drastische CO<sub>2</sub>-reductie in het energiesysteem zoals bij staalproductie, chemie, zwaar transport en voor balanceren en opslag van hernieuwbare energie. Het is zaak dat bij elektrolysetechnologie de eerste gigawatten gerealiseerd zijn in 2030, dat de maakindustrie voor de productie is gevormd, dat er uitgebreid ervaring is opgedaan met operatie van fabrieken en gebruik in sectoren, en dat de technische en marktrisico's zijn ingeperkt zodat ook financiële partijen durven in te stappen in elektrolyseprojecten. Dit pleit voor een forse inzet op RFNBOs in Nederland in 2030. Het RED-III doel van 1% (in feite 0,5% fysieke levering van RFNBO's i.v.m. vermenigvuldigingsfactor) RFNBO's in de transportsector in 2030 komt neer op een vraag van ca. 4,5 PJ, wat een zeer beperkte hoeveelheid is t.o.v. de 30-40 PJ aan waterstofproductie die voortkomt uit het doel van 4 GW elektrolysecapaciteit in Nederland. Om dit doel, de ambitie van 8 GW in 2032 en de lange termijn CO<sub>2</sub>-doelstellingen te behalen is een hoger ambitieniveau voor RFNBO's in de transportsector nodig.

Het tweede strategische punt gaat over de vraag waarom de inzet van hernieuwbare waterstof in transport en (bio)raffinaderijen dient plaats te vinden. De voorkeurstoepassingen van hernieuwbare waterstof in Nederland tot 2030 wordt bepaald door de CO<sub>2</sub>-reductie die de toepassing oplevert, de mogelijkheid tot grootschalige inzet,

de noodzaak op langere termijn en de beschikbaarheid van aanknopingspunten in het Europese beleid. Hier scoort de toepassing van hernieuwbare waterstof bij transport en (bio)raffinaderijen het beste van alle toepassingen. We zien ook daarom dat andere lidstaten hier dan ook op inzetten. We roepen ertoe op om dat ook in Nederland te doen. Om dit te vertalen naar investeringsbeslissingen in de productie van groene waterstof, welke tot nu toe ver achterblijven bij de gestelde doelen, is het noodzakelijk dat er snel zekerheid komt voor de lange termijn. Concreet betekent dit dat om meerdere investeringsprojecten los te trekken het voldoende aantrekkelijk moet zijn om groene waterstof te gebruiken in (bio)raffinage. Het voorgestelde kader met RARE's kan hierin voorzien mits er zekerheid komt dat een significant volume (xx PJ/jaar) van deze certificaten over een periode van orde grootte 15 jaar inzetbaar is in andere sectoren (ERE's) met een beperkte afslag.

Het derde strategische punt betreft voorzieningszekerheid en gebruik van nationale energiebronnen. De transportsector is al lang zeer sterk afhankelijk van geïmporteerde ruwe olie en olieproducten. Ook bij biobrandstoffen zullen de grondstoffen voor het overgrote deel geïmporteerd worden, waarbij er veelal impact is op biodiversiteit en duurzaamheid elders. Vervoer op basis van elektriciteit en hernieuwbare waterstof hebben dit nadeel niet; de grondstof kan geproduceerd worden vanuit wind-op-zee, een energiebron waar Nederland een groot potentieel van heeft. Omgekeerd geldt overigens ook: als we niet fors inzetten op hernieuwbare waterstoftoepassingen dan komt de doorgroei van offshore wind niet van de grond omdat dan de afzet ontbreekt.

