



**TER BESLISSING**

**Datum**

25 april 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/57160

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit

Dir. Duurzame Mobiliteit

**Beslistermijn**

19-05-2025

**Bijlagen**

4

Aan

Staatssecretaris

nota

Verzending Vierde voortgangsbrief implementatie RED-III  
vervoer Tweede Kamer

**Aanleiding**

Op 1 januari a.s. treedt de gewijzigde Brandstoftransitieverplichting<sup>1</sup> in werking. Aanleiding hiervoor is de herziening van de Europese RED-III richtlijn. Deze voortgangsbrief informeert de Kamer (en indirect ook de sector) over de laatste stand van zaken, waaronder het effect op de brandstoftransitieverplichting van de uitkomsten van de voorjaarsbesluitvorming. Ook is informatie opgenomen over het verdere proces van parlementaire behandeling.

**Geadviseerd besluit**

- Verzending van de vierde voortgangsbrief aan de Tweede Kamer.
- Verzending van het onderzoeksrapport van TNO over de correctiefactor.
- Verzending van het onderzoeksrapport van CE Delft over de prijseffecten van de RED-III implementatie.

**Kernpunten**

Via de brief wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over:

1. De raffinageroute
  - Op 3 april bent u met MKGG in het kader van de voorjaarsbesluitvorming overeengekomen om de hoogte van de correctiefactor voor de raffinageroute vast te stellen op 1,0 (was: 0,4) op voorwaarde dat het CO<sub>2</sub>-reductiedoel voor mobiliteit wordt verlaagd en projecten gericht op directe inzet van hernieuwbare waterstof in wegtransport worden gecompenseerd.
  - Het onderzoeksrapport van TNO dat in antwoord op de motie Bontenbal-Vermeer is opgesteld wordt met deze brief gedeeld met de Kamer.
2. De verhoging van de brandstoftransitieverplichting
  - Op 3 april bent u met de minister van KGG in het kader van de voorjaarsbesluitvorming een verhoging van de brandstoftransitieverplichting overeengekomen om het wettelijke doel voor 2030 te halen (1,5 Mton).

<sup>1</sup> De brandstoftransitieverplichting heet formeel 'Jaarverplichting energie vervoer' of 'Systeem Hernieuwbare energie'. Dit is een mechanisme waarin brandstofleveranciers verplicht zijn om CO<sub>2</sub>-ketenemissies te reduceren door hernieuwbare energie te leveren. Zij kunnen aan de verplichting voldoen door zelf te leveren, of door credits te kopen die zijn ontstaan door leveringen door anderen.

- De brief maakt duidelijk tot welke aanpassingen dit leidt in de Brandstoftransitieverplichting. Een aangepast overzicht van de verplichtingen, doelen en limieten per sector per jaar is bijgevoegd als bijlage bij de brief.
3. Luchtvaart en de RED-III implementatie
- Eerder bent u geïnformeerd dat de luchtvaartsector geen onderdeel zal zijn van de brandstoftransitieverplichting.
  - Via de brief wordt de Kamer hiervan op de hoogte gebracht.
4. Het onderzoek naar de prijseffecten van de RED-III implementatie
- In opdracht van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft CE Delft een rekenmodel opgezet om de effecten in beeld te brengen van de gewijzigde brandstoftransitieverplichting op de inzet van hernieuwbare energie en de pompprijzen.
  - Via de brief wordt het bijbehorende onderzoeksrapport (bijlage 5) gedeeld met de Kamer.

**Datum**

25 april 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/57160

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit

Dir. Duurzame Mobiliteit

**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlagen**

4

De brief bevat informatie over en is gelieerd aan de voorjaarsbesluitvorming. De brief dient gelijktijdig te worden uitgestuurd met de brief Klimaatmaatregelen mobiliteit, voorzien na de MR op 25 april.

**Krachtenveld**

Raffinageroute

- Vanuit de Tweede Kamer is kritisch gereageerd op de in oktober voorgestelde vormgeving voor de raffinageroute met een correctiefactor van 0,4.
- Verder heeft een aantal stakeholders, waaronder Shell, Vemobin en NL-Hydrogen zich kritisch uitgelaten over de oorspronkelijke hoogte van de correctiefactor voor de raffinageroute.
- **Bedrijfsinformatie** (samen met andere hernieuwbare waterstofproducenten die niet gelieerd zijn aan de raffinagesector) gaf aan juist meerwaarde te zien in het eerdere voorstel, omdat hiermee de noodzakelijke ruimte wordt gecreëerd voor de inzet van hernieuwbare waterstof. Door verruiming van het RFNBO-subdoel wordt hier uiteindelijk ook in voorzien.
- Naar verwachting zal het nieuwe voorstel om de correctiefactor op te hogen naar 1,0 op steun kunnen rekenen vanuit de markt, hoewel partijen die zich richten op directe inzet van hernieuwbare waterstof in de mobiliteit bezwaren kunnen hebben, aangezien het nieuwe voorstel hun positie verzwakt. De compensatie (max. € 24 mln.) is erop gericht om partijen voor wie de business case door verruiming van de raffinageroute verslechterd financieel tegemoet te komen.

Verhoging brandstoftransitieverplichting

- Hernieuwbare brandstofproducenten hebben aangedrongen op het verhogen van de brandstoftransitieverplichting en zullen deze maatregel steunen.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

In de nota wordt bedrijfsinformatie genoemd die gelakt moet worden bij publicatie.

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
2	Vierde voortgangsbrief implementatie RED-III vervoer	Kamerbrief ter kennisgeving van de voortgang
3	Onderzoeksrapport TNO "Een raffinageroute met toekomstwaarde voor groene waterstof in Nederland"	Onderzoeksrapport
4	Hoogtes brandstoftransitieverplichting 2026-2030	Overzicht van de aangepaste verplichtingen, doelen en limieten
5	Onderzoeksrapport Prijseffecten ERE-systematiek - Verkenning van inzet van hernieuwbare energie in vervoer richting 2030	Onderzoeksrapport

**Datum**

25 april 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/57160

**Opgesteld door**DG Mobiliteit  
Dir. Duurzame Mobiliteit**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlagen**

4