

reductie tussen de verschillende vormen van RFNBO-inzet. Het rapport is bijgevoegd (bijlage 1).

TNO heeft voor het onderzoek een brede groep stakeholders geraadpleegd. Uit het onderzoek blijkt dat met name de kosten voor de hernieuwbare waterstof een dominante factor zijn bij te verwachten meerkosten. Het onderzoek geeft ook inzichten weer van het belang van de raffinageroute en de correctiefactor op de investeringsbeslissing.

Correctiefactor

Op basis van de resultaten zal in de aankomende aanpassing van de Regeling energie vervoer een correctiefactor van 0,4 worden voorgesteld voor de raffinageroute in alle mobiliteitssectoren. Hoewel er (geringe) verschillen bestaan in de uitkomsten voor de verschillende modaliteiten wordt één correctiefactor voorgesteld. Zo wordt voorkomen dat het toch al complexe systeem nog ingewikkelder wordt en worden de lasten voor het bedrijfsleven en de Nederlandse Emissieautoriteit beperkt. De waarde van 0,4 bevindt zich binnen de door TNO gerapporteerde bandbreedtes voor alle sectoren in het meest waarschijnlijk geachte scenario (bij een waterstofprijs van €7,5/kg). Ook in het scenario van een hogere waterstofprijs is dit de enige gedeelde waarde tussen de sectoren.

Op deze manier worden kansen en ruimte geboden voor zowel directe inzet als de raffinageroute; met een lagere factor zou de haalbaarheid en betaalbaarheid van de RFNBO-subdoelen in het gedrang kunnen komen, terwijl een hogere factor ertoe zou kunnen leiden dat directe inzet van RFNBO's in de mobiliteit niet van de grond komt. TNO geeft ook aan dat een te lage correctiefactor nadelig kan uitpakken voor de opschaling van elektrolysecapaciteit, omdat hierdoor de kosten ten opzichte van geïmporteerde waterstofdragers toenemen. Verder zou een hogere factor ook de ruimte voor de raffinageroute en daarmee voor aanvullende elektrolysecapaciteit beperken.

De beoogde waarde van de correctiefactor wordt nu bekend gemaakt met oog op de lopende openstelling van de Subsidieregeling grootschalige productie volledig hernieuwbare waterstof via elektrolyse (OWE) tot en met eind november. Zo kunnen bedrijven hier bij hun aanvraag voor een elektrolyseproject rekening mee houden.

Ten slotte wordt voor één waarde voor de periode 2026 t/m 2030 gekozen om de benodigde zekerheid voor de markt te bieden voor het maken van investeringsbeslissingen. Uiteraard wordt de impact

van de factor op de directe inzet van RFNBO's in de mobiliteit, de haalbaarheid van de RFNBO-doelen en de kosten voor de automobilist nauwlettend gevolgd.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
C.A. Jansen