

2022Z05067

Vragen van het lid **Bontenbal** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister voor Klimaat en Energie over de *«Kamerbrief over stimuleren van hernieuwbare waterstof in jaarverplichting energie vervoer voor periode 2023 en 2024»* en het TNO-rapport *«Impact «fit for 55» voorstel voor herziening RED op de vraag naar groene waterstof in Nederland»* (ingezonden 17 maart 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het TNO-rapport *«Impact «fit for 55» voorstel voor herziening RED op de vraag naar groene waterstof in Nederland»*? Klopt het dat de RFNBO-verplichting («renewable fuels of non-biological origin», ofwel: groene waterstof) voor de transportsector voor Nederland zich vertaalt naar 29 petajoules (PJ) in 2030?

Vraag 2

Bent u bekend met de prognoses voor directe toepassing van waterstof in de transportsector in 2030, namelijk 1,2 PJ aan synthetische brandstoffen voor de luchtvaart en slechts 0,4 PJ in het wegtransport in 2030? Deelt u de mening dat de raffinageroute noodzakelijk is voor het behalen van de doelstellingen in de herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED) voor de transportsector?

Vraag 3

Hoe verhoudt het plafond van 4 PJ (tot 1 januari 2025) zoals voorgesteld in uw brief (Kamerstuk 32 813, nr. 868, d.d. 8 oktober 2021) over het stimuleren van hernieuwbare waterstof in jaarverplichting zich tot deze doelen?

Vraag 4

Deelt u de stelling van TNO dat «de tijd voor inpassing [van de] benodigde capaciteiten [...] krap [is]», waarmee bedoeld wordt op zowel de uitrol van Wind-op-Zee als het opbouwen van elektrolysecapaciteit? Deelt u de stelling van TNO dat «definitieve beslissingen voor investeringen in groene waterstof wachten op nadere regelgeving die meer zekerheid moet bieden voor de businesscase (subsidie, vergunningen, certificering etc.)»?

Vraag 5

Bent u bekend met de studie «Doorrekening kosten hernieuwbare waterstof bij inzet raffinage» van Trinomics? Hebt u gelezen dat Trinomics het volgende schrijft: «Zonder HBE («hernieuwbare brandstofeenheden»)-inkomsten is het project niet rendabel, omdat de jaarlijkse kasstroom dan negatief is. In de centrale analyse is de kasstroom (voor belastingen) gemiddeld een verlies van 15 miljoen euro per jaar zonder HBE-inkomsten. [...] Een beperkte openstelling van de raffinageroute – bijvoorbeeld tot 1 januari 2025 – leidt tot onvoldoende HBE-inkomsten (86 miljoen euro in plaats van 1,3 miljard euro) voor een positieve business case.»? Hoe effectief is, tegen die achtergrond, de tijdelijke openstelling om investeringen in groene waterstof mogelijk te maken?

Vraag 6

Klopt het dat de ambitie in het Klimaatakkoord is om 500 megawatt (MW) elektrolysecapaciteit in 2025 te hebben staan? Klopt het tevens dat het bouwen van een 100 MW electrolyser 2 tot 3 jaar kost, zoals CE Delft schrijft in haar rapport «Doorlooptijden investeringen elektrificatie» (februari 2021)? Verwacht u dat Nederland dit doel gaat halen?

Vraag 7

Deelt u de mening dat de Europese Fit for 55-voorstellen een verdere openstelling van de raffinageroute na 2025 niet in de weg staan? Sterker nog, stuurt de Europese Commissie daar niet juist ook op aan? Is het niet verstandig om gebruik te maken van de instrumenten die Europa ons aanreikt om ons waterstofpotentieel en onze ambities te halen?

Vraag 8

Klopt het dat het produceren van transportbrandstoffen goed is voor zo'n 35% van de waterstofvraag en klopt het dat de koppeling van windenergie op zee en waterstof de businesscase voor offshore windparken verstevigt? Is het dan niet verstandig deze route (het vergroenen van de productie van transportbrandstoffen) niet af te sluiten?

Vraag 9

Acht u het niet wenselijk om de raffinageroute volwaardig om te zetten in beleid en deze raffinageroute ook na 2025 open te stellen?

Vraag 10

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden tijdig voor het commissiedebat Waterstof van 13 april 2022?