

## Consultatie wijziging Besluit Energie Vervoer

**GIDARA Energy** kan met haar gepatenteerde **HTW technologie** afval dat vandaag de dag wordt verbrand of gestort, opwaarderen naar hoogwaardige eindproducten voor de transportmarkt en voor materialen en producten in een circulaire economie. Afval wordt een grondstof waarmee gebruik van primaire fossiele grondstoffen wordt teruggedrongen.

### SUGGESTIES:

- **Verhoog de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de scheepvaart ten koste van de sector land.**
- **Zorg dat de reductiedoelstellingen bijdragen aan de verstreken van het Nederlandse concurrentievermogen en bijdragen aan energie onafhankelijkheid (stimulering eigen productie).**
- **Creer spin off richting omzetting van afval naar circulaire producten**
- **Beperk je tot de Europese eisen omtrent massabalans en voer geen onnodige strengere eisen in voor Nederland.**

Wij verwelkomen de mogelijkheid om onze input te leveren op het besluit energie in Vervoer. Met de sectorsgewijze aanpak worden heldere kaders gesteld. Wij zijn voorstander van een specifieke doelstelling voor de raffinaderijen die voorkomt dat andere hernieuwbare brandstoffen uit de markt worden gedrukt. Ondanks het goede raamwerk, denken wij dat op sommige punten het besluit kan worden verduidelijkt, danwel de impact kan worden vergroot. Hieronder vindt u onze suggesties hiertoe.

### **Artikel 3: inzet van hernieuwbare brandstoffen in de sector land.**

Gezien de voorkeur van de regering om in te zetten op elektrificatie is het niet logisch om de hoogste doelstelling op te leggen aan de sector land, nota bene zonder enige vrije ruimte. De primaire incentive voor toename van Elektrisch Vervoer is niet de bijmengverplichting, maar zijn maatregelen die de aanschaf van Elektrische Autos goedkoper maken. Het zou logischer zijn om inzet van hernieuwbare brandstoffen het meest te stimuleren in die sectoren waar elektrificatie geen optie is: luchtvaart en scheepvaart.

We begrijpen dat de hoge CO2 reductiedoelstelling voor land samenhangt met de bijdrage die deze reductie levert aan de nationale doelstellingen (anders dan de internationale sectoren). Echter, zoals gezegd, stuurt het beleid op realisatie van deze reductiedoelstelling door inzet op elektrificatie.

Om de dubbelslag te maken met innovatiebeleid en de Nationale Technologie Strategie, zou niet alleen de bijdrage aan de nationale doelstellingen een rol moeten spelen, maar ook de bijdrage aan het verstreken van de Nederlandse concurrentie positie.

#### **Artikel 3.4: geavanceerde biobrandstoffen in de sector land.**

Wij merken op dat voor een flexibele invulling van deze reductiedoelstelling, de definitie van E10 zou moeten worden aangepast. Met de huidige definitie van E-10 die spreekt van bio-ethanol, wordt de 'bijmenging' van geavanceerde biomethanol beperkt (gereduceerd van 3% toegestaan onder de NEN228 naar ca.1% door de E-10 definitie). Dit beperkt de flexibiliteit van de benzineleveranciers en mogelijkheid van de inzet van geavanceerde biomethanol en verhoogt daarmee mogelijk de kosten aan de pomp om te voldoen aan deze subdoelstelling. Dit kan opgelost worden door in de definitie van E10 het woord 'ethanol' te wijzigen in 'alcohol'.

#### **Artikel 5g: hernieuwbare brandstoffen in de zeevaart.**

In deze sector is door de beperking van IX, B en conventioneel, ruimte voor de inzet van geavanceerde biobrandstoffen. Echter, NL **kies**t ervoor de scheepvaart te cappen op 13%. Dit is anders dan in de stukken wordt voorgesteld geen Europese verplichting, maar een optionaliteit. Nederland kan als zij dat wil, kiezen voor een hoger percentage dan de genoemde 13%.

Indien we uitgaan van de 13% cap, leidt dit volgens de berekening tot een energievraag van 244PJ in de zeevaart. Als we de RFNBO verplichting buiten beschouwing laten, vertaalt dit zich in een bijmengverplichting van **ca. 19PJ**. Het Platform Groen Gas spreekt de ambitie uit om 17PJ in NL geproduceerd bio-LNG in te zetten in transport. Stel dat dit wordt ingezet in LNG tankers, dan **blijft nog slechts 2 PJ over** voor andere hernieuwbare brandstoffen zoals bijvoorbeeld geavanceerde biomethanol (of ammonia). Met een dergelijk beperkt restant is het waarschijnlijker dat dit wordt voldaan door **importen van bio-LNG of bio-Methanol** geproduceerd op basis van Garanties van Oorsprong. Een reductiedoelstelling die resulteert in 19PJ hernieuwbare brandstoffen draagt dus niet bij aan de ontwikkeling nieuwe productie capaciteit in NL of de EU. Daarmee gaat een kans verloren om te komen tot opschaling van technologieën uit de Nationale Technologie Strategie zoals bijv. conversietechnologieën voor de omzetting van afval in grondstoffen en energie waaronder vergassing.

Tevens kan via de productie van geavanceerde biomethanol via vergassing, synergie gecreeerd worden met RFNBO productie. RFNBO (groene waterstof) producenten zien zich geconfronteerd met hoge kosten die projecten bedreigen. Door synergie te creëren tussen RFNBO (groene waterstof) productie en geavanceerde methanol productie via vergassing, kunnen mogelijk de over all kosten per geproduceerde ton/MJ omlaag worden gebracht waarmee de haalbaarheid van projecten wordt vergroot.

Lage volumes hernieuwbare brandstoffen zouden de economische positie van de haven ten goede komen. Dit geldt wellicht het aantal 'port calls' maar niet de economische positie als leverancier van hernieuwbare scheepvaart brandstoffen. Indien IMO doelstellingen worden geconcretiseerd zou dit bovendien een zeer korte termijn argument kunnen blijken te zijn. Zoals gezegd heeft NL de mogelijkheid nieuwe platform technologieën voor de conversie van afvalstromen te ontwikkelen en op te schalen in eigen land. Dit zal ook een positief effect hebben op de conversie (recycling) van afvalstromen naar circulaire chemicalien en recycelaat voor de plasticindustrie, beiden cruciaal voor de Nederlandse economie.

### **In artikel 25b; Massabalans.**

In het artikel wordt in het eerste, tweede, derde en vierde lid 'massabalans' telkens vervangen door 'massabalans van biobrandstoffen' en wordt in het eerste lid 'locatie' telkens vervangen door 'opslaglocatie'. Dit zorgt voor onduidelijkheid. en maakt de systematiek nodeloos complex. Iedere partij in de keten dient gecertificeerd te zijn door een Vrijwillig Schema en dient een massabalans bij te houden. Indien niet wordt geleverd vanuit een opslag locatie, geldt dat gekeken wordt naar de massabalans van de producent. Niet duidelijk is waarom hier wordt toegevoegd dat het zou gaan om opslag. Daarmee lijkt dit artikel alleen van toepassing op leveranciers en niet op de verdere keten. De zinsnede massabalans van biobrandstoffen zorgt voor onduidelijkheid. Immers, het gasnet voldoet volgens de EU aan de massabalans systematiek (kan gezien worden als een opslaglocatie waaruit wordt geleverd) maar omvat een mix van biomethaan en van aardgas. Hoe verhoudt zich dat tot bovenstaande?

Wat indien een producent een 'Recycled Carbon Fuel' produceert en een geavanceerde biobrandstof. Wat is dan de impact van het voeren van de massabalans over biobrandstoffen?

Wij pleiten voor versimpeling en voor het vasthouden aan de Europese eisen rond massabalans.