

Reactie Bio-LNG Platform consultatie conceptwetsvoorstel Jaarverplichting groen gas 6 september 2023

Het Bio-LNG Platform¹ heeft kennisgenomen van het concept-wetsvoorstel Jaarverplichting groen gas dat tot en met 8 september 2023 ter internetconsultatie ligt. Graag geven wij onderstaand onze zienswijze op de voorgenomen besluiten.

Effectiviteit van het conceptwetsvoorstel

Het bovenliggend doel van het wetsvoorstel is het verminderen van CO₂-emissies. Het gekozen instrument in de beoogde wet is het stimuleren van de productie en verplichte afname van nationaal geproduceerd groen gas door leveranciers van aardgas een wettelijke bijmengplicht op te leggen wat leidt tot de aankoopplicht van groen gas voor de kleinverbruiker. Een deel van de consumptie van kleinverbruikers van fossiel aardgas wordt daardoor vervangen door de consumptie van groen gas.

Gelet op het bovenliggend doel ligt het in de rede om de aanwending en het gebruik van groen gas te stimuleren daar waar de meeste CO₂-reductie kan worden gehaald. Dat is niet in de gebouwde omgeving. Inzet van groen gas, in de vorm van Bio-LNG, in de sector zwaar transport levert per kuub groen gas meer CO₂-reductie op. Dan wordt namelijk geen (relatief schoon) fossiel aardgas vervangen door groen gas, maar (relatief vervuilender) diesel. Bovendien levert inzet van groen gas in het zwaar vrachttransport mooie bijvangst op in de vorm van minder emissies van geluid, stikstof en fijnstof. Deze voordelen treden niet op bij vervanging van aardgas in de gebouwde omgeving.

In de Memorie van Toelichting (MvT) wordt als rechtvaardiging gesteld dat vergroening van de transportsector loopt langs de route van de inzet van duurzame elektriciteit en groene waterstof. Die rechtvaardiging is niet valide.

het aandeel groen elektriciteit is al hoog, maar naar verwachting nog geen 100% voor 2030. Bovendien is, gelet op de beperkte accucapaciteit, elektrificering van met name zwaar vrachttransport over grotere afstanden nog niet op grote schaal haalbaar. Maar liefst 55 % van de vrachtwagenritten gaat over een afstand van meer dan 300 km. Daarnaast is er onvoldoende elektriciteitsinfrastructuur beschikbaar om voldoende laadcapaciteit te ontwikkelen. Groene waterstof is nog maar in zeer beperkte mate beschikbaar. De opschaling gaat nog vele jaren duren en andere bedrijfstakken, zoals de industrie, leggen een groot beslag op de beschikbare productie, niet alleen om in hun energiebehoefte te voorzien, maar ook voor aanwending als grondstof voor groene chemie.

Belangrijker is dat het kabinet in het recent gepubliceerde Nationaal Plan Energiesysteem ervanuitgaat dat er in 2050 wel 462 PJ aan hernieuwbare (bio) brandstoffen nodig zijn, voor een groot deel in de zeevaart, maar ook nog bijna 20 PJ in het wegtransport. Ter vergelijking, in de gehele transportsector is er in 2050 maar 219 PJ elektriciteit nodig, en 54 PJ groene waterstof. Conclusie: biobrandstoffen maken een veel groter deel van de energiemix in mobiliteit uit dan waterstof en elektriciteit, sámen. Het is dus nodig om de productie van biobrandstoffen zo spoedig mogelijk op te schalen, en eventueel eerst in het wegtransport inzetten om ze later beschikbaar te hebben voor bijvoorbeeld de scheepvaart.

¹ Het Bio-LNG Platform is een samenwerking tussen bedrijven die bio-LNG willen introduceren als schone, betaalbare en realistische brandstof voor de transitie in het zwaar wegtransport en de scheepvaart.

Bovendien is de inzet van Bio-LNG belangrijk het halen van de Europese doelen. In het Europees verband is binnen de RED-III een subdoel gesteld voor het gebruik van geavanceerde hernieuwbare brandstoffen van 2,2% (voor Nederland is dat ± 24 PJ). Bio-LNG uit groen gas zal gegeven de eisen aan geavanceerde brandstoffen (gebruik van reststromen) de voornaamste bron zijn, bij een conservatieve inschatting zal er minimaal 12 PJ (0,35 bcm) bio-LNG nodig zijn in het wegtransport. Dat komt overeen met ongeveer 8.000 trucks die jaarrond op 100% bio-LNG rijden. Nu rijden er in Nederland ongeveer 1.000 trucks. Significante groei is dus echt nog nodig om Europese doelen te halen.

In dat licht bezien is het zo exclusief inzetten van groen gas voor de gebouwde omgeving, als beoogd in het wetsvoorstel, niet verstandig. Het is verstandiger om, in plaats daarvan, de inzet van groen gas, in de vorm van Bio-LNG, voor zwaar transport te stimuleren.

Uiteraard is het een politieke keuze in het coalitieakkoord geweest om toch te kiezen voor de bijmengverplichting voor de gebouwde omgeving. In een democratische rechtsstaat is het een groot goed dat gekozen volksvertegenwoordigers onverstandige besluiten mogen nemen. Met de val van het kabinet is de bindende werking van het coalitieakkoord echter verdwenen. Daarmee is ruimte ontstaan voor verstandigere oplossingen. Deze ruimte zou redelijkerwijs benut moeten worden voor een heroverweging en een keuze voor het stimuleren van de inzet van groen gas in het zwaar transport, omdat daar een grotere maatschappelijke en milieuwinst te realiseren is.

Haalbaarheid en uitvoerbaarheid

In de studie van CE Delft van april 2022 is gesteld dat de omvang van de bijmengverplichting 'ambitieuw' is. Dat is herhaald in de studie van mei 2023. 'Ambitieuw' lijkt synoniem te zijn voor niet of zeer moeilijk haalbaar. Als er onvoldoende groen gas beschikbaar is en/of de prijs te hoog wordt, is er een grote kans dat het buy-out-mechanisme in werking treedt, wat betekent dat de consument het volle pond betaalt, zonder dat daar enige CO₂-reductie tegenover staat.

De Commissie Bosman heeft gesteld dat bij het vaststellen van beleid en wetgeving minder moet worden gedreven door wensdenken en dat scherper acht moet worden geslagen op de aspecten haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Dat rechtvaardigt ook een heroverweging en betere allocatie en stimulering van groen gas in de sector zwaar transport.

Indien ervoor wordt gekozen om toch een jaarverplichting voor de gebouwde omgeving in te richten, kies dan voor een haalbaar doel in 2030. Zo blijft er ruimte over voor de inzet van groen gas in het zwaar transport én kan komende jaren worden beoordeeld of de nu voorspelde reststromen daadwerkelijk beschikbaar komen, en kan wellicht in de periode na 2030 een hogere doelstelling worden gekozen.

In de begeleidende kamerbrief over de bijmengverplichting schrijft de minister voor Klimaat & Energie "Ik verwacht dat import nog aantrekkelijker wordt naarmate de prijzen voor Nederlands groen gas als gevolg van de bijmengverplichting zullen stijgen, en de vraag naar nationaal geproduceerd groen gas vanuit de mobiliteit daarom beperkt blijft.". Wij merken hier graag op dat internationaal verhandeld groen gas momenteel alleen in aanmerking komt voor het voldoen aan de verplichtingen in de transportmarkt als dat fysieke import betreft via veelal kleine LNG-containers (per schip) of LNG-tankwagens (over de weg). Grootschalige import via bijvoorbeeld pijplijnen of LNG schepen is nu niet mogelijk, en moet dus wel in de Regeling Energie Vervoer worden mogelijk gemaakt om deze belofte waar te kunnen maken.

Doelmatigheid

Het stimuleren van het gebruik van Bio-LNG in de transportsector is een doelmatiger instrument om CO₂-emissies te reduceren. Per bestede euro wordt meer milieuwinst behaald.

In de overgangsfase naar een duurzaam energiesysteem, dat berust op elektriciteit en waterstof, is stimulering van de inzet van groen gas in de transportsector des te meer doelmatiger, omdat minder beslag wordt gelegd op schaarse netcapaciteit en op het schaars beschikbare en dure groene waterstof. De ontwikkelde biobrandstoffen kunnen daarna moeiteloos doorvloeien naar de internationale scheepvaart.

Proportionaliteit

De bijmengplicht is marktverstorend. Het is een vorm van gedwongen winkelnering voor de leveranciers van aardgas en hun afnemers. Er is ook sprake van een verstorende interactie met de transportmarkt. Gelet op de gebrekkige effectiviteit, doelmatigheid en de risico's bij de haalbaarheid en uitvoerbaarheid is sprake van een niet proportionele marktinterventie.

Met andere beleidsopties is hetzelfde, zo niet een beter, maatschappelijk effect te realiseren. De marktinterventie van het wetsvoorstel betekent voor de consument een disproportionele kostenstijging. In de brief van 14 juli 2023 wordt gesteld dat, op basis van de modellering van CE Delft, de consument ca € 19 per maand meer gaat betalen, op basis van de meerprijs van € 0,28 per kuub. Dat zou betekenen dat een huishouden gemiddeld ca 814 kuub aardgas per jaar gebruikt. Volgens [NIBUD](#) is het gemiddeld gebruik per huishouden 1200 kuub, wat betekent dat de meerkosten niet € 19, maar € 28 per maand voor een huishouden gaan bedragen. Dat is € 336 per jaar. Vermeerderd met BTW is dat maar liefst € 406 per jaar, ofwel bijna € 34 per maand. Voor compensatie is € 225 miljoen uitgetrokken. Nederland telt volgens het [CBS](#) 8,3 miljoen huishoudens. De compensatie per huishoudens bedraagt dan € 27 per jaar. Per saldo loopt de energierekening van de consument per jaar dus op met € 379. Dat is ruim € 31 per maand.

Een groot deel van de consumenten kan zich niet aan deze meerkosten onttrekken. Het merendeel van de gebruikers van gas heeft geen mogelijkheid te kiezen voor een ander duurzaam alternatief voor aardgas als verwarmingsbron. Hun woning is niet geschikt, c.q. niet op afzienbare termijn geschikt te maken voor een warmtepomp, wordt nog niet aangesloten op een warmtenet, of bewoners (bijvoorbeeld huurders) hebben geen zeggenschap over het verwarmingssysteem van hun woning.

Vanuit het oogpunt van proportionaliteit pleit dit ook voor het (verplicht) stimuleren van het gebruik van groen gas in sectoren als het zwaar transport. Meerkosten worden dan doorberekend in de prijzen van getransporteerde producten en de consument heeft de keuze om die producten wel of niet af te nemen.

Gevolgd proces

Tenslotte willen wij graag meegeven dat de transportsector slechts zeer beperkt is betrokken bij de vormgeving van de bijmengverplichting voor de gebouwde omgeving. Dit terwijl het een zeer grote ingreep in de beschikbaarheid van biobrandstoffen betreft. Wij gaan ervanuit dat alle sectoren waaraan dit voorstel raakt in het vervolg worden betrokken bij de verdere vormgeving van het instrumentarium en besluitvorming.