

Reactie Nordsol consultatie bijmengverplichting 7 september 2023

Nordsol heeft kennisgenomen van het conceptwetsvoorstel Jaarverplichting Groen Gas dat tot en met 8 september 2023 ter internetconsultatie ligt. De bijmengverplichting wordt een instrument om in Nederland meer biomethaan (groen gas) te produceren voor de gebouwde omgeving ten koste van de toepassing van groen gas in mobiliteit. Ondanks dat in het voorstel de hoeveelheid groen gas naar mobiliteit niet wordt gemaximeerd, wordt er in de tekst een duidelijk signaal afgegeven dat de levering van groen gas aan gebouwde omgeving belangrijker is dan die aan mobiliteit. Dit is lastig te begrijpen. Het zware langeafstandstransport, onderdeel van mobiliteit, is één van de lastigste sectoren om te verduurzamen. De laatste jaren is er veel werk verzet aan infrastructuur en technologieën om deze transportsector te verduurzamen. Die infrastructuur en technologie is er nu en is zeer schaalbaar. De argumenten die tegen groen gas in mobiliteit worden genoemd (hieronder in vet gedrukt) missen dan ook logica.

- **Er kan een prijsopdrijvend effect ontstaan als sectoren met elkaar gaan concurreren om groen gas**
Dit effect gaat hoe dan ook ontstaan doordat leveranciers van energie aan de gebouwde omgeving ook met elkaar gaan concurreren om het groen gas. Juist de hogere opbrengst van groen gas is een prikkel om meer te produceren. Het beperken van de afzetmarkt tot een sector, nl. gebouwde omgeving, leidt tot een groter zakelijk risico voor producenten.
- **“Een overstap naar groen gas in andere sectoren vereist forse investeringen”**
Dit is onjuist. De technologie en infrastructuur om groen gas toe te passen in het zware, langeafstandstransport bestaat al en uitbreiding is zeer betaalbaar.
- **“In andere sectoren dan de gebouwde omgeving (zoals industrie en vervoer) zal beleidsmatig vooral worden ingezet op elektrificatie en de opschaling van hernieuwbare waterstof en andere energiedragers.”**
Elektrificatie en hernieuwbare waterstof zijn geen haalbare optie voor zwaar transport over lange afstanden. Zeker niet voor 2030. Zonder groen gas zal de verduurzaming van deze sector ernstig vertragen. Dit is een gemiste kans. Vervanging van transportbrandstof diesel door (vloeibaar) groen gas levert meer CO₂-reductie op dan vervanging van het relatief schone aardgas door groen gas in de gebouwde omgeving. De BMV conflicteert dus met het nieuwe beleid wat zal sturen op CO₂-reductie.
- **“Voor het verplichte aandeel hernieuwbare energie in brandstoffen kan groen gas worden gebruikt, maar deze verplichting kan ook met andere brandstoffen worden ingevuld.”**
De schaalbaarheid van FAME en HVO zijn beperkt. Bovendien is het duurder. Bio-LNG productie is zeer schaalbaar en betaalbaar. Bio-LNG kan in iedere gewenste verhouding worden gemengd met fossiel LNG, maar ook in pure vorm worden gebruikt in motoren, zonder deze motoren aan te passen. Verder ontbreekt elke onderbouwing dat de doelen in het zwaar transport gehaald kan worden met andere brandstoffen dan bio-LNG.
- **Ook wordt de mogelijkheid genoemd om in de toekomst de transportsector te verduurzamen met buitenlandse GVOs.**
Deze optie staat haaks op de doelstelling om meer groen gas in Nederland zelf te produceren. Want waarom zou je in het buitenland geproduceerde hernieuwbare energie wel toelaten in de transportsector, maar niet in de gebouwde omgeving. Hier mist de logica volledig.

Groen gas in mobiliteit levert per kuub veel CO₂-reductie op, meer dan in gebouwde omgeving. Na jarenlang investeren in efficiënte bio-LNG technologie nam de vraag naar Nederlandse bio-LNG toe en waren de leveranciers van brandstoffen voor zwaar langeafstandstransport klaar om de beschikbaarheid van deze hernieuwbare, schaalbare en betaalbare brandstof flink op te schalen. Door het in Nederland beschikbaar biogas toe te wijzen aan de gebouwde omgeving wordt de verduurzaming van de transportsector jaren achteruitgeworpen, investeringen erin weggegooid en komen de doelen voor het verduurzamen van het zware weg transport in gevaar.