

Consultatieversie Regeling energie vervoer (15 maart 2018)

Reactie BioMCN

Art. 6 (3) en Bijlage 8 (A) 4

Art. 6 (3) specificeert de eisen waaraan de inboeker van een biobrandstof moet voldoen. NL overheid stelt dat bij vermenging van een hoeveelheid vloeibare biobrandstof met een hoeveelheid vloeibare fossiele brandstof, er bij deelleveringen slechts een percentage biobrandstoffen geclaimd mag worden (en niet zoals op basis van de massabalanssystematiek is toegestaan, de volledige batch duurzaam materiaal).

Wij hebben begrepen dat deze aanvullende eis, mede is ingegeven om te voorkomen dat er administratief meer biobrandstof wordt geclaimd dan onder de technische specificaties van de brandstof mogelijk zou zijn. Ons inziens kan dit de introductie van E10 (en andere hogere blends) bemoeilijken en vormt dit een rem op de inzet van geavanceerde biobrandstoffen (dubbeltelling). Vanuit deze optiek hebben wij begrip voor de maatregel.

In gesprekken is door I&W aangegeven dat deze passage betrekking heeft op de inboeker van de biobrandstof en niet op de toeleverende keten.

- Om verwarring te voorkomen zou het helpen als dit werd gespecificeerd: *Bij vermenging door een inboeker van een hoeveelheid vloeibare biobrandstof met een hoeveelheid vloeibare fossiele brandstof wordt de biobrandstof bij deelleveringen uit de gemengde hoeveelheid in gelijke percentages aan die deelleveringen toegekend.*

Indien dit niet alleen op de inboeker van toepassing zou zijn dan zou dit voor BioMCN betekenen dat zij niet gelijktijdig bio-methanol en grijze methanol meer kan produceren. Maar in plaats daarvan de productie van grijze methanol en bio-methanol (chemisch identiek) op verschillende tijdstippen moet laten plaatsvinden. Dit zou een nodeloos complicerende en belemmerende factor in het productieproces betekenen. Ook zou dit belemmeringen vormen voor de inzet van nieuwe stromen afvalstoffen. BioMCN onderzoekt momenteel de mogelijkheid van de bouw van een vergassingsinstallatie op het chemiepark Delfzijl van waaruit biogas direct in de fabriek geïnjecteerd zou worden (dus niet via het gasnet). In tegenstelling tot vergisting, is het bij vergassing ook mogelijk om niet-biogene afval om te zetten in gas. Hierbij kan worden gedacht aan de vergassing van ongesorteerd stedelijk afval waarin bijvoorbeeld ook (fossiel) plastic aanwezig is. Indien bovengenoemde eis niet alleen op de inboeker van toepassing zou zijn maar op de gehele productieketen, zou de via vergassing geproduceerde bio-methanol (dat gedeelte afkomstige uit het biogene afval) zich niet kwalificeren voor de Nederlandse transportmarkt. Dit is een serieuze belemmering voor ontwikkeling van vergassingsinstallaties (N.B. vergassing is efficiënter dan vergisting) en voor de ontwikkeling van een rendabele businesscase voor de productie van groen gas.

Ook andere initiatieven in Nederland die inzetten op de productie van (bio-) methanol zouden hierdoor worden belemmerd.

Artikel 8: vloeibare hernieuwbare brandstoffen. Deze dienen vermeld te staan op **bijlage 2**.

- Op dit moment is bijlage 2 nog leeg. Wij zouden graag hernieuwbare methanol opgenomen zien worden op Bijlage 2.

Bijlage 1 (2) (3) (4) en Toelichting, paragraaf 2.1

Bijlage 1 (behorend bij artikel 6, vierde lid) 3) en 4) deze gaan over brandstoffen geleverd aan de scheepvaart (zeevaart en binnenvaart).

- Wij zijn positief over het feit dat naast binnenvaart ook de zeescheepvaart expliciet is meegenomen in de opt-in. (Dit is in lijn met de beantwoording van vragen door de Minister van I&W tijdens het AO Transportraad d.d. 22 november in antwoord op vragen van dhr. Dijkstra)

BioMCN heeft contact met verschillende rederijen om te kijken naar de mogelijkheden om op (bio)methanol te varen. In eerste instantie betreft het hier binnenvaart, maar op termijn wordt ook gekeken naar zeevaart. In de opties in bijlage 1 ontbreekt methanol als mogelijke brandstof voor scheepvaart.

BioMCN kijkt naar de mogelijkheid van methanol voor dual fuel motoren, methanol als brandstofcel (voor elektrische vaartuigen) en naar de mogelijkheid om volledig op methanol te varen. In dergelijke gevallen betreft het dus niet diesel of halfzware olie of zware stookolie met een hoeveelheid biobrandstof maar betreft het methanol als brandstof met bio-methanol als hoeveelheid biobrandstof.

Bij schepen die varen op methanol kan bio-methanol zonder verdere aanpassingen worden ingezet als een 'drop-in' fuel.

(Bio)Methanol is een schone brandstof met lage NOx, SOx en fijnstof emissies bij de verbranding. Hierdoor heeft het een positieve impact op de lokale luchtkwaliteit. Door deze eigenschappen voldoet methanol aan de emissie-eisen in de ECA zones. Methanol is voldoende voorradig en in alle grote havens beschikbaar. Doordat methanol vloeibaar is bij kamertemperatuur is het makkelijk op te slaan en te vervoeren. De beschikbare infrastructuur en de makkelijke 'hanteerbaarheid' van methanol bieden voordelen ten opzichte van bijvoorbeeld LNG. Ook zijn de kosten voor ombouw van de motor voor gebruik van methanol lager dan bij retrofit voor LNG. Deze voordelen van methanol ten opzichte van LNG maken dat er veel serieuze interesse is vanuit de scheepvaartsector voor methanol als brandstof. (Getuige ook de vele pilots waarbij schepen op methanol varen. In het buitenland zien we al diverse voorbeelden van schepen die varen op methanol. O.a. een passagiersschip van het Zweedse Stenaline, Schepen van de Zweedse kustvaart, de Innogy in Duitsland (passagiersschip met een methanol brandstofcel), en chemische tankers van het Noorse Waterfront Shipping.)

- Zowel onder Bijlage 1 (3) en (4) zou methanol als brandstof opgenomen dienen te worden. Ook in de toelichting dient naast benzine en diesel ook methanol genoemd te worden.

Bijlage 3 (3)

Bijlage 3 (3) Gasvormige biobrandstof. Wij zien dat de gegevens bij het inboeken van gasvormige biobrandstoffen meer gelijk worden gesteld met de eisen zoals die op een duurzaamheidsverklaring (verplichting onder een EU erkend Voluntary Scheme) worden vereist. Een Garantie van Oorsprong verschaft daarmee helderheid over de duurzaamheidseigenschappen van het groen gas. Door deze eis wordt meer consistentie en harmonisatie in de verschillende documenten aangebracht. Dit vergroot de transparantie in de keten en vermindert de administratieve belasting voor de betrokkenen.

Door harmonisatie wordt ook de vraag naar / markt voor bio-methaan verder gefaciliteerd. Toenemende vraag naar bio-methaan helpt het verder ontwikkelen van een rendabele businesscase voor groen gas producenten. Door de bijmengverplichting in transport kan voor bio-methaan een hogere prijs worden betaald dan in markten waar nog geen sprake is van regulering. Deze hogere prijs voor bio-methaan leidt tot lagere onrendabele top waardoor op den duur de productie van bio-methaan zonder SDE subsidie rendabel kan zijn. Ook ECN bevestigt dat de inzet van bio-methaan als grondstof voor transportbrandstoffen kosten efficiënt is.

Bij groen gas productie (vergisting) wordt veel gebruik gemaakt van afvalstromen die geen alternatieve toepassing kennen en geen landgebruik dan wel ILUC met zich mee brengen. Bio-methaan op basis van afvalstromen vormt een belangrijk potentieel voor de productie van geavanceerde biobrandstoffen. Dit wordt ook door ECN in haar impactanalyse van de ILUC implementatie genoemd. ECN stelt dat de inzet van bio-methaan kan zorgen voor kosten efficiënte productie van geavanceerde biobrandstoffen. Ook bij een steeds verdergaande elektrificering van (met name) wegtransport zullen biobrandstoffen tot 2030 nog een belangrijke rol spelen. Na 2030 zal inzet van geavanceerde biobrandstoffen een steeds grotere rol spelen in terugdringen van emissies in scheepvaart en luchtvaart. Het volledige potentieel aan geavanceerde biobrandstoffen dient ontwikkelt te worden om de vereiste CO2 reductie in transport te realiseren.

Er zou geen sprake mogen zijn van dat verschillende technologieën voor de productie van geavanceerde biobrandstoffen elkaar uit de markt zouden concurreren. Dit kan slechts het geval zijn indien er onvoldoende ruimte wordt geboden voor de inzet van geavanceerde biobrandstoffen, bijvoorbeeld door het stellen van een té beperkend mandaat voor geavanceerde biobrandstoffen onder de RED II. Koste efficiëntie kan geen argument zijn om bepaalde productietechnologieën voor geavanceerde biobrandstoffen die geen impact hebben op landgebruik en of biodiversiteit te weren uit de markt.

Bijlage 6 (B)3, Bijlage 6 (D) 2 en Bijlage 6 (D) 4:

(bijlage 6 (B) 3: De verificatieverklaring omvat de controle dat de inboeker van de hernieuwbare brandstof evenredig aan deelleveringen toerekent bij vermenging van hernieuwbare brandstof met een hoeveelheid fossiele brandstof.

Bijlage 6 (D) 2 en Bijlage 6 (D) 4: Met betrekking tot het transport van hernieuwbare brandstof van de producent naar de afnemer; wordt de segregatiemethode gehanteerd. Voor vloeibare hernieuwbare brandstoffen is het massabalanssysteem [...] niet van toepassing.

De inzet van elektriciteit van het net voldoet, anders dan bij de inzet van bio-methaan uit het gasnet, niet aan de massabalans systematiek. De RED stelt aan hernieuwbare brandstoffen van non-biologische oorsprong ook niet de eis dat deze moet voldoen aan de massabalanssystematiek. De keuze van Nederland om de strikt segregatiemethode te hanteren vormt een belemmering voor de ontwikkeling van Power to X en of ontwikkeling van waterstof.

BioMCN is samen met Gasunie en Akzo betrokken bij een project om de haalbaarheid van productie van waterstof (20MW elektrolyser) voor hernieuwbare methanol te onderzoeken. De 20 MW elektrolyser kan een deel van de waterstof in het bestaande methanol proces vervangen die anders geproduceerd zou worden door het kraken van (aardgas dan wel bio-methaan). De 20MW is echter bij lange na niet voldoende om de volledige capaciteit te verduurzamen. (voor volledige verduurzaming is een orde grote van 500MW nodig). Door de eis van segregatie te hanteren is het niet mogelijk om processen gradueel te verduurzamen. Een dergelijke eis zou in het geval van het 'Akzo-Gasunie- BioMCN project' betekenen dat de geproduceerde hernieuwbare methanol niet in aanmerking komt om ingezet te worden voor de bijmengverplichting.

Indien de hernieuwbare methanol niet kan worden ingezet in transport, omdat niet aan de eis van segregatie kan worden voldaan, komt de businesscase voor de productie van de waterstof überhaupt niet van de grond. De transportmarkt kan een belangrijke driver zijn voor de ontwikkeling van waterstof en of Power to X. Door in de transportsector voldoende ruimte te geven voor de ontwikkeling van waterstof en Power to X, kan de technologie zich ontwikkelen om op termijn de cross-over van transport naar bijvoorbeeld chemie te maken. (Hernieuwbare waterstof als vervanger voor fossiele grondstoffen in de chemie).

De segregatie-eis maakt ook dat bestaande Waterstofleidingen (Delfzijl, regio Rotterdam) slechts beperkt gebruikt kunnen worden. Waterstof met transportdoeleinden zou mogelijk niet via deze leiding vervoerd kunnen worden.

- Voor hernieuwbare brandstoffen moet worden gekeken hoe traceerbaarheid en duurzaamheid geborgd kan worden zonder dat aan de strenge eisen van segregatie hoeven te worden voldaan. De EU stelt ook deze eis van segregatie niet aan hernieuwbare brandstoffen van non-biogene oorsprong. Het voorstel zoals neergelegd in deze Regeling gaat daarmee verder dan de Europese eis.

Paragraaf 2.2.2. Gasvormige biobrandstof:

- Leveranciers van buitenlands groen gas kunnen GvO omzetten naar Vertogas GvO. Dit is een zeer goede ontwikkeling. Hiermee wordt de ontwikkeling van een Europese Biomethaan markt verder in gang gezet.

Met het opnemen van deze mogelijkheid in de Regeling, sluit Nederland aan bij de Europese ontwikkelingen op dit gebied. In de onderhandelingen rond de RED II wordt gekeken op welke wijze de internationale handel van groen gas gefaciliteerd en geharmoniseerd kan worden met in acht neming van transparantie en traceerbaarheid. Ook het Ergar project waarbij diverse nationale groen gas registers zijn aangesloten (waaronder het Nederlandse Vertogas) en de aanvraag tot erkenning als 'Voluntary Scheme' bij de Europese Commissie van het 'ERGaR RED schema' ondersteunen de ontwikkeling van de internationale handel van groen gas binnen de Europese Unie.

Daar bio-methaan welke ingezet wordt in de Nederlandse bijmengverplichting niet mag zijn geproduceerd met een (exploitatie) subsidie, wordt vermeden dat buitenlandse gesubsidieerde biobrandstoffen in Nederland geconcurrerende biobrandstoffen zouden beconcurreren. Door de uniforme eisen aan de GvO's en duurzaamheidsverklaringen wordt de administratieve last verkleind en de transparantie en traceerbaarheid vergemakkelijkt.

Ook staat in deze paragraaf dat het aardgasnet niet onder een duurzaamheidssysteem kan vallen [...]. Deze stelling heeft (indien al juist) enkel betrekking op de Nederlandse situatie omdat Nederland een strenge uitleg van de massabalans systematiek lijkt te hanteren. Uit Europese Rechtspraak blijkt dat het aardgasnet (zowel nationaal als internationaal) wel degelijk aan de massabalanssystematiek zoals gesteld in de RED kan voldoen en dat gasvormige biobrandstoffen dus wel degelijk aan de duurzaamheidseisen kunnen voldoen.

In het arrest van het Europese Hof d.d. 22 juni 2017 (C-549/15) betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing, heeft de rechter vastgesteld dat: Lidstaten een zekere ruimte hebben in de interpretatie van de massabalans methodiek. Dit betekent dat verschillende lidstaten de massabalans systematiek op verschillende wijzen kunnen interpreteren. Echter, ook valt uit de uitspraak te concluderen dat zowel het nationale gasnet alsook het internationale gasnet voldoet aan de massabalanssystematiek volgens de RED. Zweden erkent dat het nationale gasnet voldoet aan de massabalanssystematiek. Volgens de uitspraak (paragraaf 94) is het Zweedse Energieagentschap *niet in staat is gebleken om op objectieve wijze uit te leggen hoe het standpunt kon worden ingenomen, enerzijds, dat het Zweedse nationale gasnet waarin verschillende typen biogas worden vermengd, een „duidelijk bepaalde locatie”, in de zin van § 3 van hoofdstuk 3 van de voorschriften van 2011 van het Energieagentschap vormde, en anderzijds, dat, wanneer het gaat om gasnetten van andere lidstaten of om gekoppelde nationale netten, dergelijke nationale netten, afzonderlijk of tezamen beschouwd, geen dergelijke „duidelijk bepaalde locatie” vormden.*

Ofwel het Zweedse Energieagentschap heeft niet aan kunnen tonen dat het internationale gasnet in tegenstelling tot het nationale gasnet, niet zou voldoen aan de massabalanssystematiek.

Dat het gasnet voldoet aan de massabalanssystematiek geeft aan dat het onder de RED is toegestaan om fossiele brandstoffen te mengen met duurzame biobrandstoffen. Dit blijkt ook het *'De mededeling van de Commissie over vrijwillige regelingen en standaardwaarden in de EU-regeling betreffende de duurzaamheid van biobrandstoffen en vloeibare biomassa.'* Waarin wordt uitgelegd dat *'Wanneer leveringen met verschillende (**of geen**) duurzaamheidskenmerken worden gemengd [...], blijven de afzonderlijke groottes [...] en duurzaamheidskenmerken van elke levering toegewezen aan het mengsel [...]. Als een mengsel wordt gesplitst, kan om het even welke reeks duurzaamheidskenmerken [...] (samen met de groottes) worden toegewezen aan om het even welke levering, voor zover de combinatie van alle leveringen die uit het mengsel worden gehaald dezelfde grootte hebben voor alle reeksen duurzaamheidskenmerken in het mengsel. Een ,mengsel' kan elke vorm aannemen waarbij de leveringen normaal gezien met elkaar in contact staan, zoals een container, verwerkings-of logistiekfaciliteit of -vestiging (gedefinieerd als een geografische locatie met nauwkeurige grenzen waarbinnen producten kunnen worden gemengd).*

- De uitleg in de toelichting *dat het aardgasnet niet onder een duurzaamheidssysteem kan vallen [...]* zorgt voor verwarring en zou uit de tekst geschrapt moeten worden.