

Inzet van groen gas in de gebouwde omgeving en mobiliteit creëert robuuste markt

Het Platform Groen Gas vertegenwoordigt ruim 130 organisaties uit de sector groen gas: van groen gasproducent tot eindgebruiker. De leden die groen gas produceren doen dit voor de gebouwde omgeving en de mobiliteit.

Deze position paper inzake de REDIII is van belang voor de inzet en beschikbaarheid van groen gas in de vorm van bio-LNG voor mobiliteit maar ook voor de inzet van groen gas in de gebouwde omgeving. De ontwikkeling van beide markten geeft voor de producenten meer zekerheid doordat er 2 afzetmarkten ontstaan. Dit is gewenst om de productie van groen gas verder te ontwikkelen.

Groei inzet bio-LNG

De afgelopen jaren waren turbulent voor LNG. Als gevolg van de oorlog in de Oekraïne stegen de LNG-prijzen tot grote hoogte. Dit heeft tot gevolg gehad dat de inzet van LNG in de mobiliteit in eerste instantie is teruggelopen. Inmiddels blijkt dat de inzet van bio-LNG grote voordelen heeft. Een aantal bekende supermarktketens kiest voor bio-LNG indien elektrisch aangedreven vrachtwagens niet mogelijk is vanwege actieradius en/of gebrek aan beschikbaarheid van fast-charging.

Ook in de zeevaart is de groei van het aantal dual fuel LNG schepen aanzienlijk. In het segment van luxe cruiseschepen is de keuze voor LNG-technologie vaak de meest logische. Ook grote kustvaarders en container liners kiezen omwille van duurzaamheid expliciet voor LNG. De ambitie is om over te stappen op bio-LNG zodra beschikbaar.

De productie en beschikbaarheid van bio-LNG is nog steeds beperkt. De technologie om bio-LNG te maken is de afgelopen vijf jaar verder ontwikkeld. In Nederland wordt intussen op drie locaties bio-LNG geproduceerd en er bestaan plannen om dit aantal verder uit te breiden. De initiële plannen voor de bouw van 20 installaties komt dus helaas moeizaam van de grond.

Cruciale rol: waarde van de bio-tickets

Voor rijden en varen op bio-LNG is het echter van belang dat de meerprijs van bio-LNG betaalbaar is en blijft. Hier knelt de schoen. De afgelopen drie jaar is onder de REDII de waarde van de bio-tickets in Europa enorm in prijs gedaald, tot wel 80% van de waarde. Een goede waarde van de bio-tickets is noodzakelijk om bio-LNG concurrerend aan te kunnen bieden ten opzichte van LNG. De prijsdaling van 80% heeft dan ook grote gevolgen gehad voor het vertrouwen in de business case voor de productie van bio-LNG.

Deze prijsdaling kent diverse oorzaken waaronder import van inferieure biodiesel uit landen buiten Europa maar ook verkeerd uitgepakt beleid zowel in Nederland (opt-in zeevaart) als in het buitenland (opt-in systemen voor up-stream emission reduction). De oorzaken zijn duidelijk, het is nu zaak voor de overheden om hier iets aan te doen.

Europa heeft ervoor gekozen om op de import van biobrandstoffen van buiten Europa aanvullende accijns op te leggen. Deze aanvullende accijns gelden voor biobrandstoffen voor het wegvervoer en de zeevaart, maar niet voor de luchtvaart. Hiermee heeft Europa wel actie ondernomen, maar niet voldoende aangezien deze ‘achterdeur’ met betrekking tot de luchtvaart gewoon geheel gesloten had moeten worden. Duitsland, waar geen sectorsturing wordt ingevoerd zal hierdoor waarschijnlijk blijvend schade ondervinden met als neveneffect dat in Duitsland geproduceerd bio-brandstoffen in Nederland op de markt komen.

Fysieke import

In Nederland is gekozen om CO₂-sturing en sectorsturing onder de REDIII in te voeren. De sector is positief over deze overheidsaanpak. Hiermee koerst Nederland af op een robuust systeem. De bedreiging voor Nederland is echter import van (bio-)LNG. Met een robuust systeem zal Nederland een gewild land worden om bio-lng aan te exporteren omdat de waarde van de bio-tickets hoog zijn. Hierin schuilt dus wel een gevaar. Nederland heeft aan de Europese Commissie gevraagd alleen fysieke import toe te staan, in relatie tot de inzet van groen gas in de gebouwde omgeving onder ETS2. Deze vraag is ontstaan om de productie van groen gas in Nederland verder op te schalen waarmee we meer zelfvoorzienend worden in de toekomst. Door het stellen van de eis van fysieke import, betekent dit dat de CO₂-credits waarvoor de Nederlandse burger betaalt, ook in Nederland worden gerealiseerd.

Fysieke import is daarom een voorwaarde onder de bijmengverplichting en voor de leden van het Platform een belangrijk onderdeel voor de realisatie van een robuust systeem. Daarom pleit het platform er voor om de aanpak onder de BMV ook te volgen onder de RED3.

Level Playing field

Naast de eis van fysieke import moet er op andere gebieden een level playing field worden gerealiseerd. Om toegang te krijgen tot waarde creatie onder de ERE mag buitenlands bio-LNG dat wordt geïmporteerd in het land van herkomst niet geproduceerd zijn middels subsidie. In Nederland is de combinatie van SDE en ERE immers ook niet mogelijk.

Verder is het van belang dat de spelregels die Nederland heeft ingevoerd voor het gebruik van feedstock, worden nageleefd bij de productie en worden gecontroleerd bij import. Nederland heeft een streng systeem ten aanzien van de criteria voor het gebruik van feedstock in brandstoffen.. Helaas beperkt dit de opschaling van duurzame biobrandstoffen in de mobiliteit. Het Platform Groen Gas pleit voor een level playing field waar Nederland zich meer dient aan te passen aan de Europese basisspelregels. Door het rigide beleid van Nederland zal de opschaling van groen gas in Nederland altijd moeilijker blijven dan in de meeste andere EU-lidstaten.

Het Platform is voorstander van vrij verkeer van energie in Europa maar dat kan pas als de spelregels in alle lidstaten zijn geharmoniseerd. De stap van een RED Renewable Energy Directive naar de RER (Renewable Energy Regulation) zou in Europa in 2035 moeten worden gemaakt.

Beschikbaarheid bio-lng

De inzet van bio-LNG in wegvervoer en scheepvaart kan een mooie bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen als gekozen wordt voor een robuust verduurzamingsbeleid. Het Platform Groen Gas en haar leden zetten zich in voor de productie van 17 PetaJoule (PJ) groen gas in de vorm van bio-lng voor de transportsector . Op de geprognostiseerde bijdrage van 38 PJ onder Annex 9A is dit een significante bijdrage van 45%. In de vorm van CO₂-reductie zal groen gas nog veel meer kunnen bijdragen omdat groen gas - afhankelijk van de grondstofkeuze - zelfs een negatieve CO₂-waarde kan bereiken.

Een beperking van andere orde is de fysieke beschikbaarheid van bio-LNG. Het Platform en haar leden zien de fysieke productie van bio-LNG als de meest pure en mooiste productvariant. Echter is de beperkte opschaling een probleem, gezien de enorme potentiële bio-LNG vraag die in het verschiet ligt. Dit is de reden waarom het Platform de ontwikkeling van vergroende LNG ondersteunt.

De definitie van vergroende LNG luidt: groen gas in vloeibare vorm waarbij de productie van groen gas en het vervloeien ervan niet op dezelfde locatie geschieden. Onder de REDII heeft Nederland de productie van vergroende LNG al mogelijk gemaakt. De producent zet zijn groen gas op de grid en elders aan de grid wordt het vergroende gas vervloeid. De uitbater van de liquifier moet middels ingekochte GVO's gerelateerd uit productie in Nederland aantonen dat de hoeveelheid geproduceerd vergroende LNG aansluit bij de ingekochte GVO's. De op deze wijze geproduceerde vergroende LNG heeft een multiplier van 0,85.

Tot op heden is deze route als gevolg van de turbulente vijf jaar niet van de grond gekomen. Opschaling is echter echt noodzakelijk. Daarom pleiten het Platform en haar leden om onder de REDIII ook de Gate-route toe te voegen.

Door duiding van de EC heeft ISCC deze route sinds januari 2024 opengesteld. Andere lidstaten in Europa waaronder België, Duitsland en Spanje zijn deze aanpak aan het implementeren. Hiermee is het mogelijk gemaakt dat de opslagterminal onderdeel wordt van de grid. Door deze vorm van vergroende LNG te faciliteren kan vergroende LNG een mooie bijdrage leveren. Het voorstel van het Platform is in deze dat de eerder vastgestelde multiplier van 0,85 ook voor deze route van toepassing is.

Buy-out

Voor de producenten en de gebruikers van groen gas ten behoeve van verwarming en mobiliteit, is de ontwikkeling van beide markten van belang. Het Platform heeft in eerdere discussies erop aangedrongen dat de werking van beide markten vergelijkbaar is, aangezien beide markten gaan functioneren op basis van CO₂-sturing hetgeen een belangrijke basis legt.

Beide markten gaan productie van groen gas verwaarden op basis van ketenemissies hetgeen ook winst is. Een belangrijk verschil is dat de productie van groen gas voor de gebouwde omgeving onder ETS2 een buy-out systematiek kent. In de transportsector wordt de boete voor het niet halen van de verplichting vastgesteld door de NEA en kan men bij de bestuursrechter in beroep. De hoogte van de boete wordt door een aantal factoren bepaald maar is niet obv vaste berekening te bepalen. Het Platform pleit ervoor dat ook voor mobiliteit de aanpak van de buy-out wordt ingevoerd net zo als dit al het geval is in Duitsland voor de transportsector. Over de hoogte van de buy-out treedt het platform graag in overleg met de overheid.

> 130 leden, ruim 300 betrokkenen



Zonder logo: Besterdhoeve Biogas, Bio Deeterink, Bio energie Stadskanaal/Veendam, Bio energie Westerkwartier, Duurzaam landleven Bernheze, G.J. en N.J. van Beek Kalsbeek, Greenpower bv, Groen Gas Jelsum, GSI Green Energy, Kniiff Agro, Porkwatt bv, VOF Van Houten Lekkum, Wadstroom en Woagen