

Onderwerp: *Zienswijze Air Liquide op consultatie implementatie RED2*

Graag maakt Air Liquide gebruik van de gelegenheid om een zienswijze te geven op de voorgenomen wijziging van de Wet milieubeheer (en de bijbehorende lagere regelgeving) in verband met de implementatie van de Europese herziene Richtlijn hernieuwbare energie c.q. Renewable Energy Directive (RED2). Deze reactie richt zich op het thema waterstof.

We merken op dat de consultatie is vormgegeven als een technische implementatie van de RED2-richtlijn in combinatie met implementatie van voornemens zoals uitgesproken in het Klimaatakkoord. Dit wringt waar het gaat om waterstof. Het Klimaatakkoord voorziet immers in een prominente rol voor waterstof in tal van sectoren (waaronder mobiliteit) terwijl het daarnaast een belangrijke systeemfunctie krijgt. In de kabinetsbrief behorend bij het Klimaatakkoord wordt een "ambitieuw waterstofprogramma, gericht op onderzoek, pilots en demonstratieprojecten, infrastructuur en brede waterstoftoepassingen" aangekondigd om dit te realiseren. Het is dan ook opmerkelijk dat een visie op de rol van waterstof in de mobiliteitssector ontbreekt in de geconsulteerde documenten. Tevens ontbreekt een visie ten aanzien van de wijze waarop de RED2-implementatie kan bijdragen aan een significante groei van de toepassing van waterstof in de mobiliteitssector met het oog op het behalen van emissiedoelen. Opmerkelijk is dat het woord "waterstof" slechts een keer terloops wordt genoemd in de geconsulteerde documenten terwijl het ons inziens naast elektrificering een van de meest voor de hand liggende oplossingen is om versneld CO₂-emissies te verlagen.

Voor het op gang brengen van de waterstofmarkt voor mobiliteitstoepassingen is het noodzakelijk om de RED2-implementatie aan te grijpen om de "market pull" voor schone waterstof op gang te brengen. Dit is van groot belang om business cases te kunnen ontwikkelen voor de productie, levering en het gebruik van schone waterstof. Marktkansen kunnen immers alleen benut worden als er ook vraag is bij afnemers naar schone waterstof op basis van een gezonde business case.

Daartoe zouden de doelstellingen van de richtlijn omgezet moeten worden in termen van CO₂ emissiereducties en tegelijkertijd zou een eerlijk speelveld gecreëerd moeten worden om waterstof (en afgeleide energiedragers) te laten ontwikkelen naast biobrandstoffen en elektriciteit, bijvoorbeeld door dezelfde multiplicatoren toe te passen voor de verschillende alternatieven. Concreet betekent dit dat het principe "gelijke monniken, gelijke kappen" ook toegepast moet worden als het gaat om schone brandstoffen, waarbij het uiteindelijk gaat om de Well-to-wheel CO₂-footprint. Dit leidt ertoe dat alle schone brandstoffen, variërend van bio LNG, groene en blauwe waterstof, HVO, bio kerosine, enzovoorts, gelijk behandeld worden al naar gelang hun Well-to-wheel CO₂ footprint reductie (met behoud van het onderscheid fossiel - BKE versus hernieuwbaar - HBE).

Wij onderschrijven de punten die door het H₂Platform naar voren zijn gebracht voor het tot ontwikkeling brengen van waterstof in de mobiliteitssector. Cruciaal daarbij zijn in ieder geval:

- Het expliciteren dat hernieuwbare (groene) waterstof onder de definitie valt van "hernieuwbare vloeibare en gasvormige vervoersbrandstof van niet-biologische oorsprong" en dat bij de toepassing hiervan een aantrekkelijke multiplier geldt.
- Het expliciteren dat *low carbon* (blauwe) waterstof (geproduceerd uit aardgas met CO₂ afvang en opslag) onder de definitie valt van "betere fossiele brandstof" en daarmee in aanmerking komt voor

broeikasreductie-eenheden (BKE's). Dit is van belang gelet op de betekenisvolle CO₂-besparingen die met koolstofarme waterstof gecreëerd kunnen worden in afwachting van voldoende aanbod van waterstof uit hernieuwbare bronnen. Koolstofarme waterstof is immers een energiedrager waarmee al op korte termijn CO₂-emissies gereduceerd kunnen worden in tegenstelling tot groene waterstof waarvan in de komende 10 jaar absoluut nog niet voldoende geproduceerd kan worden.

- Het expliciteren dat grijze waterstof (geproduceerd uit aardgas via Steam Methane Reforming) onder de definitie valt van "betere fossiele brandstof" en daarmee in aanmerking komt voor BKE's. Ook toepassing van grijze waterstof leidt tot CO₂-besparingen maar deze zijn minder groot dan bij toepassing van koolstofarme of hernieuwbare waterstof.

Door nu van start te gaan met de productie, levering en het gebruik van blauwe en grijze waterstof kan straks de transitie naar groene waterstof worden vergemakkelijkt. Feitelijk is dit eenzelfde visie op ingroei die ook geldt voor elektriciteit: eerst elektrisch rijden op (vooral) grijze elektriciteit, daarna steeds meer op groene elektriciteit, en ondertussen doorgaan met de uitrol van hernieuwbare opwek en de laadinfrastructuur.

Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken is het wenselijk dat zo spoedig mogelijk een verificatie-systematiek wordt ontwikkeld. Op termijn hoort daar bij dat een systeem wordt ingericht van Garanties van Oorsprong voor (schone) waterstof, certificaten voor groene waterstof en koolstofarme waterstof. Dit zou bij voorkeur moeten aansluiten op een Europees systeem en zou internationale handelbaarheid van groene en koolstofarme waterstof mogelijk moeten maken. Voor de definities van groene en koolstofarme waterstof zou aangesloten moeten worden bij het CertifHy systeem. Daarbinnen wordt niet alleen door middel van elektrolyse geproduceerde waterstof als groen gekwalificeerd (mits geproduceerd met groene stroom) maar ook waterstof op basis van andere hernieuwbare bronnen (zoals groen gas en biogeen afval). Ook voor koolstofarme waterstof worden binnen CertifHy normen toegepast die ook in Nederland zouden moeten gelden.

Wij hopen dat u het bovenstaande in overweging zult nemen en zijn graag bereid om onze visie nader toe te lichten.