



Position paper

Waterstof en routekaart Groen Gas

Total Nederland NV dankt de vaste Kamercommissie voor Economische Zaken en Klimaat voor de mogelijkheid om een position paper in te brengen over de Kabinetsvisie Waterstof en de Routekaart Groen Gas.

Total is een multinational met ruim 100.000 werknemers en bedrijven in meer dan 130 landen. Samen met haar dochter- en zusterondernemingen, is Total de vierde op de ranglijst van grootste internationale olie- en gasmaatschappijen ter wereld. In Nederland zijn wij actief over het gehele energiespectrum. Van de exploratie en productie van aard- en groen gas, tot de raffinage, marketing, levering en transport van olie, gas, waterstof en de fabricage en marketing van chemicaliën. Daarnaast plaatsen en exploiteren wij in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland openbare laadinfra.

Waterstof

Net als het Kabinet zijn wij van mening dat waterstof een onmisbare schakel is voor een succesvolle energietransitie. Waterstof biedt grote kansen voor de Nederlandse economie en gaat niet alleen een belangrijke rol spelen in de energietransitie als 'backbone' voor de energiemarkt, de industrie en de bebouwde omgeving.

Total is enthousiast over de Kabinetsvisie Waterstof waarin het belang van de ontwikkeling van duurzame waterstof en de unieke uitgangspositie van Nederland wordt onderstreept. Desondanks plaatsen wij kanttekeningen bij de realisatie van waterstoftankstations en het toepassingsgebied.

Waterstof zal op de langere termijn een belangrijk onderdeel uitmaken van de energiemix en kan de energie- en industrietransitie naar een klimaat neutrale energie- en grondstoffenvoorziening in belangrijke mate ondersteunen. In het Klimaatakkoord zijn daarover afspraken gemaakt en is een stevige ambitie opgenomen. Total steunt deze ambitie en investeert op dit moment veel in nieuwe tankstations voor waterstof. Buiten haar tankstations in Delfzijl en Arnhem zullen er eind dit en begin volgend jaar ook tankstations in Capelle aan den IJssel, Breda en Utrecht worden geopend. Om deze waar te maken is naast een private bijdrage ook een passende publieke financiering nodig. Voor de realisatie van een waterstoftankstation zijn reeds bestaande Europese en nationale subsidieprogramma's. Die zijn er niet voor de exploitatie. Dat brengt zodanig veel onzekerheden - komen (betaalbare) voertuigen wel of niet en wanneer- dat partijen terughoudend zijn hetgeen de snelheid in realisatie, en dus energietransitie, vertraagd. Ons advies in deze is het ondersteunen van het vergroten van utilisatie van bestaande stations door de aanschaf van personen- en met name bestel- en bedrijfswagens aantrekkelijker te maken. Het op deze wijze stimuleren van bedrijven zal voor een win-win-win situatie zorgen; een win voor exploitanten, een win voor het milieu en overheidsdoelen en een win voor het bedrijfsleven die de doelen moet behalen.

Naar onze volle overtuiging is waterstof onmisbaar voor een duurzame en CO₂-vrije mobiliteit. Van onze kant vinden wij dan ook het in de Kabinetsvisie genoemde toepassingsgebied van waterstof in mobiliteit te eenzijdig. De focus wordt gelegd op zwaar vervoer terwijl waterstof voor alle typen voer- maar ook vaartuigen goed inzetbaar is, met positieve resultaten voor milieu en klimaat en geluid. In

personenvervoer zullen de batterij-elektrische voertuigen de komende jaren hogere verkoopaantallen gaan scoren dan waterstofvoertuigen. Immers, de actieradius van nieuwe batterij-elektrische modellen neemt nog steeds toe en is voor de meeste Nederlanders toereikend. Waterstof zal de kilometervreters aantrekken zoals bijvoorbeeld vertegenwoordigers en taxibedrijven. In de categorie bestelvoertuigen zien wij een toenemende aandacht voor waterstof bij distributie-, post- en koeriersbedrijven.

In de exploitatie kan het toekennen van HBE & BKE aan waterstof een belangrijke rol spelen in de exploitatie en productie van waterstof. Het additionaliteits principe uit de RED2 voor EV en waterstof begrijpen we, maar laten we eerst zorgen dat we het pad naar groene waterstof vanuit duurzame productie inzetten, ook als dat met installaties gebeurt die nu al staan en geen subsidie (meer) ontvangen op de productie.

Voorts geven wij u het volgende mee:

- Duurzaam geproduceerde waterstof moet bij gebruik voor transport gewaardeerd worden als hernieuwbare en klimaat-neutrale energie. Groene waterstof moet in aanmerking komen voor hernieuwbare brandstof eenheden (HBE) en voor broeikasgaseenheden (BKE), blauwe waterstof voor BKE.
- Stimulatie vanuit de Rijksoverheid om voor haar eigen wagenpark en dat van decentrale overheden zoveel als mogelijk gebruik te maken van waterstof.
- Stimulatie vanuit de Rijksoverheid om in haar aanbestedingen voor mobiliteit alsmede de aanbestedingen bij decentrale overheden zoveel als mogelijk gebruik te maken van waterstof.

Groengas

Net als CO₂-vrije waterstof is groen gas een belangrijke schakel in een duurzaam energiesysteem. Met de routekaart groen gas zet het kabinet eenzelfde lijn uit. De routekaart schetst een groot potentieel voor groen gas in de toekomstige CO₂-vrije gasvoorziening. Het kabinet wijst terecht erop dat stimulering, innovatie en professionalisering belangrijke sleutels zijn voor de verdere ontwikkeling. In de brieven van het kabinet worden de ambities goed neergezet, maar er is wel behoefte aan een verdere uitwerking en verdieping om deze samen daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Total Nederland juicht het toe dat het kabinet noodzaak en potentie ziet in het vergroten van de productie van groen gas. Het nut en de noodzaak van groen gas is in algemene zin goed verankerd in de routekaart. De routekaart Groen Gas laat zien dat er in de energietransitie een belangrijke rol is weggelegd voor duurzame gassen. De routekaart zit vol ambitie, een opschaling van de huidige 9,6 PJ groen gas naar 70 PJ groen gas per jaar. Met een groei van de groengasproductie naar 70 PJ in 2030 kan een broeikasgasreductie van circa 4,5 Mton gerealiseerd worden. Dat geeft een belangrijke bijdrage aan de doelen van het Klimaatakkoord. Echter, de inzet van groen gas wordt omschreven als “sluitstuk waar andere alternatieven niet haalbaar blijken”. Hierdoor lijkt het alsof groen gas alleen zal worden ingezet als laatste oplossing, terwijl het de solide basis kan zijn voor de vergroening in de komende jaren. Dit perspectief staat haaks op de systeemvoordelen van groen gas. Daarnaast is groengas al vele jaren een passende verduurzamingsoplossing in mobiliteit. Ons dochterbedrijf PitPoint Clean Fuels is in Nederland al meer dan 10 jaar actief in de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van groengas tankstations. Nagenoeg alle Openbaar vervoer bedrijven in Nederland tanken haar CNG-vloot bij één van onze tankstations. Ook taxi-, afvalinzamel- en post- koeriersbedrijven alsmede grote fleets rijden al vele jaren op groengas. Concreet: groen gas is geen sluitstuk maar een volwaardige toepassing binnen de duurzame energiemix.



Met het aangeven dat het in de keuze voor de inzet van groengas alle opties 'spijt vrij' zijn en hopen dat groengas dan ook bij de inzet in transport als een serieuze optie gezien wordt. En de overheid in de uitvoering van de Clean Vehicle Directieve groen gas voertuigen ook meeneemt als optie, zodat we kunnen blijven werken aan het verduurzamen van mobiliteit.

In tegenstelling tot hetgeen in de routekaart staat vermeld, is er momenteel geen bijmengverplichting op groengas in de mobiliteit. Wel is er de mogelijkheid om groengas te gebruiken om te voldoen aan de bijmengingsverplichting, dit gebeurt momenteel op steeds grotere schaal. De schatting is dat dit jaar > 30 mln nm³ groen gas jaar zonder subsidie geproduceerd kan worden en wordt ingezet in het transport. Helaas is er geen zekerheid van inkomsten voor de producent over een langere termijn.

Een vangnet regeling zoals voorgesteld door het LNG platform kan ervoor zorgen dat er ook op langere termijn groengas geproduceerd wordt zonder subsidie, en daarmee een basis oplossing is die nu ingezet kan worden zonder substantiële kosten voor het rijk.