

Column Ton Runneboom, Platform Groene Grondstoffen

Wanneer ik zie dat wij wereldwijd 2,6 miljard ton ruwe olie gebruiken, eenzelfde hoeveelheid gas en daarbovenop nog eens 5,5 miljard ton kolen dan is het niet reëel te verwachten dat deze gigantische hoeveelheden fossiele grondstoffen volledig vervangen kunnen worden door biomassa. Ik ben echter wel van mening dat biomassa een belangrijke bijdrage kan leveren in de orde van grootte van 10 a 20 % en vanmiddag evalueren we hier hoe wat dat verantwoord en duurzaam kunnen doen.

Wanneer we spreken over biomassa, en in het bijzonder biobrandstoffen, is duurzaamheid in mijn ogen essentieel. Aan de inzet van biomassa kleven namelijk duurzaamheidsrisico's die ons allen bekend zijn. Duidelijke, goed uitvoerbare en glasharde duurzaamheidscriteria zijn daarom onontbeerlijk bij het opbouwen van een biobrandstoffenmarkt.

In de Europese Richtlijn hernieuwbare Energie staat beschreven dat 10 % van de energie die gebruikt wordt in vervoer, uit hernieuwbare grondstoffen moet komen in 2020. Dit zou voor de industrie een stabiel kader moeten creëren om te investeren en business cases uit te werken. Deze Richtlijn samen met Europese landen-doelstellingen om op lange termijn, in 2050 80 % minder CO2 uitstoot te hebben moeten dus de uitgangspunten vormen van ons handelen in deze sector.

Onder de RED mogen elektriciteit, biogas, ethanol, biodiesel etc allemaal ingezet worden om de doelstelling te bereiken en er is ook nog een mogelijkheid voor dubbel telling voor biobrandstoffen uit reststromen. De richtlijn nodigt de markt uit om de doelstelling op de meest kosteneffectieve manier in te vullen, dat wil zeggen tegen zo weinig mogelijk euro's per te vervangen hoeveelheid megajoules. Dit biedt kansen voor biobrandstoffen geproduceerd binnen Europa die op energiebasis goedkoper gemaakt kunnen worden dan de biobrandstof waar nu de quota mee wordt volgemaakt, namelijk geïmporteerde ethanol. Een voorbeeld hiervan is biogas

In de transportbrandstoffenindustrie wordt echter liefst zo min mogelijk biobrandstoffen bijgemengd om zo optimale brandstoffen aan de markt te kunnen leveren. Er wordt gepleit voor het verlagen van de doelstelling omdat deze niet haalbaar zou zijn met invulling van benzine en diesel. Ik heb echter een ander beeld.

Duurzame biobrandstoffen bieden naar mijn mening een uitgelezen mogelijkheid voor het realiseren van een Biobased Economy. Alleen de potentie van groen gas is al enorm. Op basis van mest- en reststoffen wordt het potentieel aan groen gas ingeschat op 10 a 20% van de energiebehoefte in de transportbrandstoffenmarkt in Nederland. Economisch gezien kan het de BV Nederland ca. € 1 miljard opleveren. Door in te zetten op groen gas verkregen uit reststromen vermijden we import van ethanol wat eveneens zo'n € 1 miljard opleverd. Een win-win situatie dus.

Als wij kijken naar de omzetting van de RED in nationale wetgeving vallen drie dingen op.... Ten eerste hebben we binnen Nederland de markt verdeeld in een diesel- en een benzinemarkt met eigen percentages op productniveau. Hiermee leggen wij de transportbrandstoffenmarkt beperkingen op die een optimale transportbrandstofmix in de weg kunnen staan. Op landelijk niveau praten wij dus niet langer over bio-calorieën, zoals in Europa maar over producten waarbij het apart benoemen van de dieselmix extra vraag uitlokt naar het uit duurzaamheidsoogpunt meest gevoelige product in de biomix, namelijk op plantaardige oliën en met name palmolie. Ten tweede

hebben we verder een groengascertificatensysteem dat wel bijhoudt wie hoeveel groen gas heeft geproduceerd en wie het heeft verhandeld, maar niet in welke sector het uiteindelijk is ingezet.

Als derde zien wij dat wij accijns en belastingen heffen op basis van liters brandstof, dus niet op basis van energieinhoud of, wat nog beter bij onze maatschappelijke doelstelling zou passen, op basis van CO₂ uitstoot van de individuele componenten in de transportbrandstoffen mix. Aangezien biobrandstoffen vaak een lagere energie inhoud per liter hebben, betekent dit dat U en ik op dit moment meer accijns betalen per km wanneer er biobrandstof in de benzine zit.

De combinatie van bovengeschetste situatie levert het volgende beeld op

- a) Biogas kan binnen Nederland niet goed ontwikkeld worden omdat de financiering van de productie op dit moment niet goed geregeld is. De toekenning van de SDE is onvoldoende. Het budget is klein en de toekenning vindt plaats door een loting. Om er voor te zorgen dat het potentieel benut kan worden moeten we er voor zorgen dat het groengascertificatensysteem wordt uitgebreid met een eindgebruikersregister.
- b) Er zitten schotten in de wetgeving en in de markten waardoor de markt niet optimaal kan functioneren.
- c) Er ontstaat extra druk op plantaardige oliën omdat de dieselmkt een aparte doelstelling heeft gekregen.
- d) Er wordt enerzijds regelgeving op gelegd om de doelstellingen te bereiken maar anderzijds wordt het tempo van de verplichting laag gehouden gezien de houding van de brandstoffen industrie en de zorgen rondom duurzaamheid.

Wij moeten echter zo snel mogelijk onze doelstellingen en onze uitvoeringswetgeving op elkaar afstemmen en de krachten van de markt gebruiken om optimale oplossingen naar boven te laten komen daarom dus het volgende:

- a) Het is positief dat VROM bezig is met het opzetten van een uitvoeringsorganisatie die de naleving van de duurzaamheids eisen controleert. Het is essentieel dat dat snel gebeurd.
- b) De transportbrandstoffenmarkt moet de vrijheid krijgen bij het invullen van een bioenergie doelstelling zonder verdere schotten in wetgeving en markt. De overheid moet geen voorschriften geven welke middelen goed of slecht zijn. De duurzaamheidseisen moeten daarbij de randvoorwaarde worden voor de invulling van de doelstelling.
- c) Accijns wetgeving aanpassen zodat zo veel mogelijk op basis van CO₂ reductie van de hele keten accijns geheven wordt. Dit heeft bovendien binnen de fossiele brandstoffenmarkt een gunstig effect op de brandstoffenmix omdat aardgas minder CO₂ uitstoot per energie eenheid dan diesel of benzine.
- d) Er voor zorgen dat er een alternatief voor het massabalanssysteem mag worden gebruikt zodat groen gas kan meetellen voor de verplichting .

- e) Het subsidiebeleid voor groen gas moet zodanig aangepast worden dat groen gas naar die sector gaat met de hoogste economische waarde. Groen gas in transport is onder de RED nu eenmaal meer waard in transport dan in elektriciteit.

Als wij met zijn allen het bovenstaande doen en het einddoel voor ogen hebben dan verwacht ik dat de doelen bereikt worden en dan ben ik er ook van overtuigd dat niet alleen de bio calorieën target gehaald wordt maar dat wij ook nog eens een flinke CO2 reductie bonus krijgen doordat de fossiele transportbrandstoffenmarkt meer naar aardgas verschuift.