



Het International Energy Agency (IEA) heeft in mei een rapport uitgebracht waarin zij laat zien dat een grote slag om CO₂ te reduceren de komende tien jaar moet worden geslagen.



Om tot een CO₂-neutrale wereld te komen moeten alle partijen samenwerken om de nu nog goedkope en vervuulende energiedragers te vervangen.

CO₂-reductie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid

Energietransitie

In 2050 moet de samenleving CO₂-neutraal zijn. En dat betekent dat iedereen nu aan de slag moet om dat te realiseren. Onder andere door het aanpassen van onze gewoonten, in de vorm van vaker met de trein reizen en het eten van minder vlees. Ook de acceptatie dat een CO₂-neutrale wereld op de korte en middellange termijn duurder is, behoort daarbij.

Tekst: Féline van der Linde
Foto: Pexels

Olie en gas zijn relatief goedkope energiedragers. Om tot een CO₂-neutrale wereld te komen moeten alle partijen samenwerken om de nu nog goedkope en vervuulende energiedragers te vervangen. De industrie moet werken aan alternatieve energievormen, de consument moet bereid zijn deze accepteren en te betalen en de banken moeten het kunnen en willen financieren. De overheid wil en moet al deze partijen in een bepaalde mate stimuleren of zelfs dwingen om zo een CO₂-neutrale wereld te realiseren.

De Europese Unie heeft in de zogeheten 'Green Deal' bepaald dat de samenleving in 2050 CO₂-neutraal moet zijn. Maar al in 2030 moeten er tussentijdse doelstellingen gehaald worden. Naar verwachting zal de Europese Commissie op 14 juli aanstaande een reeks maat-

regelen aangeven die gericht zijn op het behalen van 55 procent CO₂-reductie in 2030. Ook zal de Commissie voorstellen doen voor een herziening van de richtlijnen voor hernieuwbare energie en energie-efficiëntie. Een herziening van de richtlijn van de energiebelasting zal mogelijk een gunstige fiscale behandeling geven aan duurzame biobrandstoffen met minder CO₂-uitstoot.

De industrie moet werken aan alternatieve energievormen, de consument moet bereid zijn deze accepteren en te betalen.

De lidstaten van de Europese Unie moeten de taken omzetten naar nationale

In 2030 moeten er tussentijdse doelstellingen gehaald worden. Naar verwachting zal de Europese Commissie op 14 juli aanstaande een reeks maatregelen aangeven die gericht zijn op het behalen van 55 procent CO₂-reductie in 2030.

wetgeving. Ook Nederland zal een extra stap moeten gaan zetten in de energietransitie. De huidige positie van Nederland vergeleken met andere Europese landen is ergens in de achterhoede wat betreft de CO₂-reductie. Het International Energy

Agency (IEA) heeft in mei een rapport uitgebracht waarin zij laat zien dat een grote slag om CO₂ te reduceren de komende tien jaar moet worden geslagen. Het hele systeem zal nu in actie moeten komen. Om te voorkomen dat we tien kostbare jaren verliezen is actie in de vorm van wetgeving en vooral innovatie dus vereist. De IEA heeft berekend dat ongeveer 45 procent van de energiemix van brandstoffen in 2050 zal bestaan uit technologieën die nu nog niet bestaan, zich momenteel in de testfase bevinden of alleen nog in kleinschalige projecten worden ingezet.

Versnelling is dus vereist en dat laat de recente uitspraak in Shell rechtszaak ook zien. Shell wordt naar aanleiding hiervan gedwongen in actie te komen om meer CO₂ te reduceren. Hierbij moet onderscheid gemaakt in de producten die Shell aanbiedt en de

Om versneld CO₂ te kunnen reduceren is wetgeving noodzakelijk. Als we niet alleen van Shell, maar ook van andere (grote) spelers in de industrie verwachten dat zij grote stappen maken in de energietransitie dan is daar een wettelijk kader voor nodig.

eigen bedrijfsvoering, dus de hoeveelheid CO₂ die zij uitstoten bij zowel de raffinage als distributie. Om versneld CO₂ te kunnen reduceren is wetgeving noodzakelijk. Als we niet alleen van Shell, maar ook van andere (grote) spelers

in de industrie verwachten dat zij grote stappen maken in de energietransitie dan is daar een wettelijk kader voor nodig. In Nederland zijn er nog vele stappen mogelijk die genomen kunnen worden voor een versneld CO₂-reductie proces. Zo kunnen er door sturende accijnsmaatregelen of CO₂-heffingen stappen in de juiste richting worden gezet. Op dit moment gaat er nog veel tijd verloren aan discussies over bijvoorbeeld wel of geen biomassa, de inzet van waterstof, en elektrische auto's. Maar feit blijft dat we alle mogelijke energiestromen nodig hebben om de klimaatdoelen te gaan halen. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid gaan nemen, want alleen samen gaan we een CO₂-neutrale wereld realiseren.



Al in 2030 moeten er tussentijdse doelstellingen gehaald worden.



Bunkering van biobrandstof op Westerschelde door GoodFuels.



Opslagterminal in Groningen.

Met FinCo Fuel onderweg naar een CO₂-neutrale wereld

Partner Content
FinCo Fuel

FinCo is een onafhankelijke leverancier van transport brandstoffen en een belangrijke speler in het aanbieden van low-carbon en biobrandstoffen. FinCo is in de keten actief vanaf het moment dat brandstoffen de raffinaderijen verlaten tot aan de eindverbruiker. De komende jaren moeten er grote stappen gemaakt worden in de energietransitie en daar draagt FinCo graag aan bij.

“Het streven van FinCo om versneld CO₂-uitstoot van onze producten te verlagen laat zien dat we voorop willen lopen”, vertelt Bart-Willem ten Cate, manager Renewables & Strategy bij FinCo. “Dit doen wij door CO₂-reductiedoelstellingen op onze producten te leggen en zo tien procent meer CO₂ te willen reduceren dan wat het Nederlandse Klimaatakkoord naar 2030 toe voorschrijft.”

Low-carbon brandstoffen

Met een divers portfolio aan low-carbon brandstoffen is FinCo vastbesloten om een belangrijk rol te spelen in de verdere reductie van CO₂ in Nederland. “Voor ons is het inzetten van low-carbon

brandstoffen een essentiële tussenstap in de energietransitie naar honderd procent emissievrij transport.” Verschillende analyses tonen aan dat in 2030 nog steeds 90 procent van alle transportvormen een verbrandingsmotor hebben en daarmee op vloeibare of gasvormige brandstoffen draaien. En ook in de jaren erna zal een groot deel van de huidige voer- en vaartuigen nog in gebruik blijven. Nieuwe energiedragers als e-fuels en waterstof gaan in de toekomst een belangrijke rol spelen. “Maar daar willen wij niet op wachten”, gaat Ten Cate verder. “Door nu al low-carbon brandstoffen in te zetten kunnen we samen met onze klanten vandaag al een verschil maken en actief bijdragen aan een aanzienlijke CO₂-reductie.” Daarnaast moet CO₂-reductie over de gehele linie worden gerealiseerd en zou het niet een voorrecht moeten zijn van een enkeling die het zich kan veroorloven, al dan niet ondersteund door subsidies.

Versnelling van CO₂-reductie

FinCo is verantwoordelijk voor ruim twintig procent van het Nederlandse volume en levert tevens brandstof aan de scheepvaart. Ook hier wordt ingezet op duurzame biobrandstoffen. Alhoewel wetgeving hierover nog niet is uitgewerkt vindt FinCo het van belang dat deze sector

ook versneld verduurzaamt. Daarnaast werkt FinCo aan de CO₂-uitstoot van de eigen bedrijfsprocessen en die van de netwerkbedrijven binnen de groep. Doelstelling is binnen drie jaar dertig procent te verlagen. En daar investeren wij heel bewust in”, vertelt Jan-Willem van der Velden, Founder & Managing Partner FinCo Fuel. “Dat gaat natuurlijk niet vanzelf. We accepteren dat dit tegen een prijs komt en ten koste gaat van onze marges. Maar voor ons kan de energietransitie niet snel genoeg gaan. De investeringen die wij doen, zoals een elektrisch wagenpark met twaalf laadinstallaties, zijn voor onze eigen rekening.”

Strategie nú uitvoeren

Ten Cate: “Momenteel stuurt de overheid op zes procent CO₂-reductie op brandstoffen, en volgens het Klimaatakkoord moet dit stijgen naar dertig procent in 2030. En dat is te weinig. Wij zijn van mening dat het terugdringen van CO₂-uitstoot op onze producten en bedrijfsprocessen sneller moet gaan om de gevolgen van klimaatverandering te helpen beperken. Onze projecten laten zien hoe we samen met klanten CO₂-reductie aanpakken, vooruitlopend op strengere wetgeving.”

Schonere brandstoffen

“Op dit moment zijn we de grenzen aan het verkennen om hogere blends van biobrandstoffen te realiseren”, gaat Ten Cate verder. “Nu mag er beperkt biobrandstof ingemengd worden in diesel en benzine. Wij zijn met klanten aan het onderzoeken om dit percentage significant te verhogen. Daarnaast pioniert ons netwerkbedrijf GoodFuels succesvol met het gebruik van duurzame biobrandstoffen in de scheepvaart en zijn inmiddels veel grote bevrachters en corporates als IKEA en Volkswagen klant. In de visserij heeft FinCo de duurzame brandstof ChangeXL geïntroduceerd, op basis van een plantaardig enzym die zorgt voor een efficiëntere verbranding. Zo wordt er minder brandstof verbruikt en daarmee ook minder CO₂ uitgestoten. Een andere voordeel is dat er minder roet wordt uitgestoten, waardoor het dek op vrijdagmiddag niet meer hoeft worden schoongeschrabd. Mooie resultaten die ervoor zorgen dat de helft van de Nederlandse visserij al vaart op deze innovatieve brandstof. Maar voor alle projecten die we doen geldt dat we iedereen in de keten nodig hebben in de samenwerking om versneld tot een duurzamer resultaat te komen.”

