

*Konden we maar toveren!*

*13-10-2020 Energiepodium*

**Grote infrastructurele projecten vergen jaren en jaren. Konden we maar toveren, meent Martien Visser. We verzinnen iets, zeggen simsalabim, en het is er. Helaas. Toch doen we net alsof**

Het zou toch wat zijn. Op vrijdag valt het besluit over de Lelylijn en op maandag vertrekt de eerste HSL vanuit Amsterdam naar Groningen en meteen door naar Bremen. Een wonder! De werkelijkheid is anders. In ons enthousiasme vergeten we vaak dat de ontwikkeling en bouw van infrastructuur tijd kost. Veel tijd. De belangrijkste infrabesluiten voor 2030 zijn al lang genomen. Bewust of onbewust nemen we nu al beslissingen voor de periode daarna.

Dit jaar stijgt het aandeel hernieuwbare energie in Nederland met 2,5% naar ruim 11%. Dat is meer dan de totale stijging in de periode 2014-2018. Met dank aan Energieakkoord uit 2013. Zeven jaar later zien we de versnelling waartoe toen is besloten. Die zeven jaar tussen plan en realisatie is een soort minimum.

***“Zelfs een nieuw stroomtracé in Nederland vergt al gauw 15 jaar”***

In 2015 werd de spoorbrug tussen Groningen en Bremen kapot gevaren. Men hoopt dat er in 2025 een nieuwe brug ligt en de treinen weer kunnen rijden. Geen haast, zegt u? Reken maar dat de Noordelijke bestuurders zich hiervoor uit de naad hebben gewerkt! Waar zeker wel haast bij was, is de stroomverbinding tussen Noord- en Zuid-Duitsland: de Sued Link. Na jarenlange discussie werd de Sued Link in 2012 eindelijk opgenomen in het Duitse netwerkplan. Daarmee werd het besluit genomen. Pas in 2020 konden de kabels worden besteld. Volgens de meest ambitieuze verwachting wordt de kabel in 2025 in gebruik genomen. De capaciteit van die kabel is slechts 4 GigaWatt (GW). Er zijn plannen voor windenergie op de Noordzee van tientallen GW. De bouw van een stukje HSL van Amsterdam naar Brussel kostte trouwens 25 jaar. Zelfs een nieuw stroomtracé in Nederland vergt al gauw 15 jaar.

***“Met de conversie van ons wagenpark naar elektriciteit zijn we 30 jaar bezig.”***

Veranderingen kosten tijd. In 2020 rijdt 90% van alle nieuwe auto's in Nederland en de EU op benzine of diesel. Tien jaar later rijden al die auto's ook nog rond en deels halen ze 2040. Veel sneller elektrische auto's introduceren lukt niet. Er zijn te weinig fabrieken, er zijn nog kinderziektes, er moet laadinfra komen, inclusief

toevoer kabel, en dan vergeet ik de batterijen, inclusief bijbehorende materialen nog maar even. En de rest van de wereld wil ook elektrisch. Met de conversie van ons wagenpark naar EV's zijn we 30 jaar bezig.

Dat betreft dan min of meer bestaande technieken. In 2016 besloot Zweden op volle kracht werk te gaan maken van CO<sub>2</sub>-vrije staalproductie met waterstof. Vier jaar later is al een pilot-plant opgeleverd. Als de experimenten positief verlopen, volgt er in 2025 een kleine demonstratiefabriek en bij succes hopen de Zweden dan in 2035 een echte staalfabriek op waterstof in gebruik te nemen. We spreken dan over een periode van 20 jaar. Daarna gaat het leren verder en moeten parallel daaraan wereldwijd zulke CO<sub>2</sub>-vrije staalfabrieken worden uitgerold. We mogen in onze handjes knijpen als die in 2050 al gemeengoed zijn geworden. Niet ongewoon. Zo was ik rond 1990 kort betrokken bij de voorloper van het relatief CO<sub>2</sub>-arme Hisarna staalproductieproces. Nu, 30 jaar later, wordt in India de eerste fabriek met die techniek gebouwd. In die tijd begonnen de Denen trouwens met hun wind op zee. Het eerste Deense offshore windpark dateert uit 1991. Inmiddels zijn we 30 jaar verder en is offshore wind volwassen geworden. U merkt, sommige zaken kosten veel tijd. Over de Deltawerken deed Nederland trouwens ook 30 jaar.

***“Met wat extra windmolens, zonneweides en elektrische auto’s gaan we het echt niet redden”***

Konden we maar toveren. We verzinnen iets, zeggen simsalabim, en het is er. Helaas. Toch doen we net alsof. Hoe vaak wordt niet gezegd dat we intern Europees vliegverkeer moeten vervangen door hogesnelheidstreinen. Maar wanneer liggen die rails er? Als alleen al de vervanging van een brug tussen Groningen en Bremen 10 jaar kost? Evenzo reuze stoer om als Europarlement te roepen dat de EU in 2030 geen 40%, geen 55%, maar 60% in CO2 terug moeten. Kunnen zij wel toveren? Met wat extra windmolens, zonneweides en elektrische auto’s gaan we het echt niet redden.

***“Bouw die waterstofleiding richting Doggersbank gewoon!”***

Anderzijds, wanneer Europa serieus rond 2050 interne vliegvluchten wil vervangen door hogesnelheidstreinen, dan moet ze aan het werk. Alleen al zoiets simpels als een TGV naar Berlijn vergt 20 jaar, las ik ergens. En als we echt een CO2-vrije elektriciteitssector in 2040 willen, dan moeten we nu aan de slag met CO2-vrije back-up

voor momenten dat het weinig waait. En willen we rond 2040 waterstof gaan produceren op de Noordzee? Uit die luie stoel!

Bouw die waterstofleiding richting Doggersbank gewoon! Nodig wereldwijd bedrijven uit om daarop kleine en grote windparken aan te sluiten. Start de ontwikkeling van een waterstofketen, ook op het vaste land. Willen we in 2050 diepe geothermie, start dan nu met proefnemingen en de ontwikkeling van een adequate fracking techniek. En/of investeer fors in de productie van kunststoffen en chemie zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot. En begin met de bouw van een HSL van Amsterdam, via Groningen naar Hamburg. Al die ontwikkelingen vergen veel tijd; 2040 of 2050 is al snel.

Natuurlijk, velen zullen Nederland voor gek verklaren. Dat lot overkwam de Denen ook toen ze zo mal waren om op zee windmolens te gaan plaatsen. So what? Als we succes hebben, dan leveren we niet alleen een bijdrage aan het CO<sub>2</sub>-vrij maken van Nederland maar hebben we wereldwijd impact. Nederland produceert 0,4% van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-emissie. Wanneer we hier iets ontwikkelen dat mondiaal gebruikt kan worden, dan is het effect 250 maal zo groot. Kunnen we toch nog een beetje toveren.

**Martien Visser**

Martien Visser is lector energietransitie & netintegratie, Hanzehogeschool Groningen en Manager Corporate Strategy bij Gasunie. Hij schrijft zijn column op persoonlijke titel. Zijn mening komt niet noodzakelijkerwijs overeen met die van de Hanzehogeschool of Gasunie.