

Waterstof, energiedrager van de toekomst?

De wereld verandert razendsnel en dat heeft op onze branche misschien nog wel meer impact dan op andere branches. De vraag naar duurzame brandstofoplossingen neemt toe en alternatieve brandstoffen dienen zich massaal aan. Hoe anticiperen ondernemers in de brandstofbranche daarop? En op andere ontwikkelingen in de markt? Dit keer spreken we met Norbert Romijn, directeur en oprichter van Rijngas BV, over waterstof. Hij noemt het 'de energiedrager van de toekomst'.

DE TENDENS IS GEZET

Het thema van dit magazine is 'Een nieuwe start'. Zie jij het gebruik van waterstof ook als een nieuwe start? "Absoluut. Tot een jaar of vier geleden verkochten wij nul waterstof. Dat is nu wel anders. We zijn niet zomaar van diesel en benzine af, maar vanuit Brussel is er wel een tendens om het gebruik van minerale brandstoffen zoveel mogelijk tegen te gaan. Kijk, officieel mogen er vanaf 2030 geen verbrandingsmotoren meer verkocht worden. Nu geloof ik niet dat we dat meteen realiseren. Bovendien blijven er voorlopig nog heel veel verbrandingsmotoren rondrijden, maar de tendens is wel gezet."

MARKTLEIDER IN FLESSENGAS

"Van oorsprong zijn we een traditioneel propaanbedrijf,

dat is nog altijd onze kernactiviteit. Een kleine twintig jaar geleden ben ik gestart met Rijngas en we zijn nog steeds succesvol. We hebben twintig medewerkers in dienst en draaien zo'n twintig miljoen omzet per jaar. Op het gebied van propaan flessengas zijn we zelfs marktleider in Nederland. We hebben dus wel iets bereikt. Maar sinds een paar jaar zien we dat daar een beetje de klad in komt. Steeds meer LPG-heftrucks worden vervangen door heftrucks met een elektrische aandrijving, bijvoorbeeld. We hebben daarom besloten dat we het bedrijf moeten omvormen. Met meer focus op waterstof. Daar zijn we nu een jaar of vier mee bezig. Want we willen een tweede poot hebben om op te staan."

WATERSTOF VOOR DE AUTOMOTIVE SECTOR

"Ten eerste leveren we waterstof aan industriële gasleveranciers. Die komen met eigen transport en bundels langs, die wij voor hen afvullen. Ik denk dat ze daarmee waterstoftankstations in Nederland en Duitsland bevoorraden. Onze grootste klantengroep ligt in de automotive sector. Bedrijven die waterstofvoertuigen hebben aangeschaft,

RIJNGAS BV

is van oorsprong een traditioneel propaanbedrijf. Zo'n twintig jaar geleden begonnen en nu marktleider op het gebied van propaan flessengas in Nederland. Pioniert met waterstof om straks een tweede poot te hebben om op te staan.

Norbert Romijn





maar waar geen tankstation in de omgeving is. Wij leveren dan waterstof aan in bundels, tube trailers of zelfs met een mobiele tankinstallatie bij de klant. Wij onderhouden dat volledig en leveren automatisch. Daar heeft de klant geen omkijken naar. We zijn ook al een tijd lang vaste leverancier voor de Formule H, de Formule 1 voor waterstofauto's. Recent was er een race in Portugal waar ons waterstofgas werd gebruikt. En natuurlijk kijken we ook of we in de heftruckmarkt toch iets met waterstof kunnen doen. De overgang naar elektrisch heeft als nadeel dat die batterijen opgeladen moeten worden. Maar in een bedrijf dat continu doordraait, is

daar helemaal geen tijd voor. Waterstof-elektrische aandrijving is daar ideaal voor. Daarbij wordt gebruik gemaakt van elektrische aandrijving, zonder emissie. De noodzakelijke stroom wordt via een brandstofcel in de heftruck vanuit waterstof opgewekt."

SAMENWERKING MET HYGEAR

"Alles wat wij tot nu toe met waterstof doen, doen we met Hygear in Arnhem. Hygear is een producent van waterstof en zit op een prachtig hightech industriegebied, de Kleefse Waard, waar duurzame bedrijven zich met energie bezighouden. Daar wordt voor ons de waterstof afgevuld."

ENORME TOEKOMST IN ZWAAR TRANSPORT

"Ik denk overigens dat waterstof voor personenauto's mogelijk minder geschikt is. Want veel automerken zijn ermee bezig geweest, maar alleen Hyundai en Toyota hebben nog serieuze plannen. Waterstof is naar mijn idee veel te duur voor personenauto's. Zowel de techniek als de waterstof. Elektrische personenauto's hebben de toekomst. Het opladen gaat steeds sneller en de stroomprijs gaat naar beneden. Daartegenover zie ik een enorme toekomst voor waterstof als het gaat om zwaar transport. Bussen, trucks, landbouwvoertuigen, schepen en de interne logistiek. Als je die





batterij-elektrisch wil aandrijven, dan ben je voornamelijk batterijen aan het vervoeren.”

ZIE JE TOEPASSINGEN VOOR WATERSTOF IN HET HUISHOUDEN?

“We zijn gevraagd om waterstof te leveren voor een project dat experimenteert met waterstof in het huishouden. Ketelbouwers zijn al zo ver dat ze ketels aanbieden die zowel op aardgas als op waterstof branden. Ik las laatst een artikel over een onderzoeksbureau in Duitsland, dat een membraam ontwikkeld heeft dat waterstof scheidt van aardgas. Daarmee kan je beide gassen via het huidige aardgasnet aanvoeren en waterstof op de gewenste plekken via het membraam afleveren. Als dit zich doorzet, wat ik wel verwacht, dan denk ik overigens

niet dat dat een markt voor ons is. Want waar ligt onze toegevoegde waarde? Ik zou het niet weten. De waterstof wordt via het aardgasnetwerk aangeleverd.”

NORBERT IS VOORZITTER VAN DE SECTIE GAS VAN DE NOVE. KAN HIJ IETS VERTELLEN OVER DE ROL DIE DE NOVE ZOU KUNNEN SPELEN TER BEVORDERING VAN HET GEBRUIK VAN WATERSTOF?

“In de NOVE zitten veel traditionele brandstofhandelaars. Ik heb tien jaar geleden al gezegd, dat voor mijn gevoel gasvormige brandstoffen in de toekomst steeds belangrijker worden. Dat was toen LNG. Inmiddels is groengas ook een belangrijke bron en is waterstof er nu aan toegevoegd. Op het gebied van LPG zijn er ontwikkelingen. Er komt bijvoorbeeld meer en meer bio-LPG beschikbaar, geproduceerd uit restafval. Ik heb zelf het idee dat wij als NOVE een beetje te veel blijven hangen in de traditionele brandstof. Daarom hebben we een aparte sectie bij elkaar geroepen om eens in de zoveel tijd met elkaar gasgerelateerde zaken door te spreken. Ik denk dat alle leden die volop in de energietransitie zitten, op de een of andere manier iets met waterstof moeten gaan doen, willen ze de boot niet missen.” <<

“WIJ WILLEN SCHOON TANKEN EN ZIJN FAN VAN WATERSTOF”

Ook Marcel Borger, directeur en oprichter van OrangeGas, ziet waterstof als energiedrager van de toekomst. “Ik ben een brandstoffenman. Op de lange termijn zie ik veel meer potentie in waterstof dan in batterijtechnologie. Want ik denk dat in de basis iedereen een hekel aan wachten tijdens het tanken heeft. Wij hebben ook elektrische laadpalen op onze stations en zijn pro EV. Maar als je mensen laat kiezen tussen - met een goed netwerk - op waterstof rijden of stekkeren, dan denk ik dat 80 tot 90 procent voor waterstof kiest. Daar zie ik een grote rol voor weggelegd. Voor personenauto’s maar ook voor het zwaardere transport. Op dit moment zijn wij in Nederland trotse marktleider op het gebied van waterstof. We hebben vijf waterstofstations en er lopen zo’n tien subsidieaanvragen voor nieuwe vestigingen, die we in de loop van 2022 willen realiseren.

WAT ZOU DE OVERHEID MOETEN DOEN OM WATERSTOF EEN GOEDE PLEK IN DE ENERGIE-MIX TE GEVEN?

“Wij zetten in op de hele mix. Om ‘schoon rijden’ voor iedereen bereikbaar te maken. Of het nu op bio-cng of waterstof is. Maar wat mij betreft zorgt het huidige beleid van de overheid ervoor dat er juist méér benzine- en dieselveertuigen op de weg komen. Als ik alleen al in m’n eigen omgeving kijk, zie ik mensen met een Tesla, die er een hele dikke auto naast kopen. Om op vakantie te gaan én om in het weekend lange ritten te maken. En natuurlijk rijden die auto’s op fossiele brandstof. Gewoon voor het gemak. De overheid zou ervoor moeten zorgen dat de hele range schone brandstoffen als eenheid met benzine en diesel kan concurreren. We zitten nu op zo’n 170.000 elektrische voertuigen. Daar staat bijna negen miljard subsidie tegenover. Laat de consument een keus maken uit die hele mix aan schone brandstoffen. En beloon die keus met een bijtelling van 15%. Moet jij eens kijken hoe snel die diesel en benzine weg zijn!



Marcel Borger