



Regeling van de Minister van Economische Zaken en Klimaat van 16 april 2021, nr. WJZ/ 21097925, tot wijziging van de Regeling gaskwaliteit

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,

Gelet op artikel 11 van de Gaswet;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling gaskwaliteit wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt na de begripsomschrijving van 'calorische bovenwaarde' het volgende onderdeel ingevoegd:

- daggemiddeld: waarde die gelijk is aan het voortschrijdende gemiddelde van alle meetwaarden in de voorgaande 24 uren;

B

Bijlage 1 wordt vervangen door bijlage 1 bij deze regeling.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2022.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 16 april 2021

*De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
B. van 't Wout*



BIJLAGE 1. BEDOELD IN ARTIKEL 1 EN ARTIKEL 2, EERSTE LID, VAN DE REGELING GASKWALITEIT

gas bij invoeding op een aansluiting

Gaskwaliteit		Waarde	Eenheid
Wobbe-index			
Standaardbandbreedte		49,9 – 55,7	MJ/m ³ (n)
<i>Afwijkende bovengrens (Wobbe-index)</i>			
Gassysteem LNG, bedoeld in bijlage 8		57,2	MJ/m ³ (n)
Waterdauwpunt		≤ -8	°C (bij 70 bar(a))
Gascondensaat		≤ 5	mg/m ³ (n) bij -3 °C bij elke druk
Temperatuur	Gassysteem LNG, bedoeld in bijlage 8	0 – 40	°C
	Rest Nederland	5 – 30	°C
Zuurstofgehalte	in RTL en RNB	≤ 0,5	mol%
	HTL in Gassysteem LNG, bedoeld in bijlage 8	≤ 0,001	mol% daggemiddeld
	HTL in rest van Nederland	≤ 0,0005	mol%
Koolstofmonoxide (CO)		≤ 2900	mg/m ³ (n)
Chloor op basis van organochloorverbindingen		≤ 5	mg Cl/m ³ (n)
Fluor op basis van organofluorverbindingen		≤ 5	mg F/m ³ (n)
Waterstofgehalte		≤ 0,02	mol%
Stofdeeltjes met een grootte boven de 5 µm		≤ 100	mg/m ³ (n)
Pathogene microben		≤ 500	aantal /m ³ (n)
Zwavelgehalte op basis van anorganisch gebonden zwavel		≤ 5	mg S/m ³ (n)
Zwavelgehalte op basis van alkylthiolen		≤ 6	mg S/m ³ (n)
Totaal zwavelgehalte voor odorisatie		≤ 30	mg S/m ³ (n)
Totaal zwavelgehalte na odorisatie		≤ 41	mg S/m ³ (n)
THT-gehalte (odorant)	in HTL: reukloos gas	0	mg THT/m ³ (n)
	in RTL: reukloos / ruikbaar ¹ gas	0 / 10 – 40	mg THT/m ³ (n)
	in RNB: ruikbaar ¹ gas	10 – 40	mg THT/m ³ (n)
Siliciumgehalte op basis van siliciumhoudende verbindingen		≤ 0,1	mg Si /m ³ (n)

¹ De alarmerende werking van geodoriseerd gas dient te allen tijde adequaat te zijn.



TOELICHTING

1. Doel en aanleiding

In de Regeling gaskwaliteit (hierna: de Regeling) worden de parameters van de gassamenstelling vastgelegd, zowel voor invoeding in als onttrekking uit de gasnetten die in de Gaswet worden gereguleerd. Met de onderhavige wijziging van de Regeling worden zowel de bovengrens van de Wobbe-index die geldt voor het Gassysteem LNG (bijlage 8 bij de Regeling) als ook de daar geldende waarde voor het zuurstofgehalte verhoogd. Met deze aanpassingen worden de waardes die gelden voor de invoeding vanuit de GATE LNG-terminal meer in lijn gebracht met internationale normen. Daarnaast wordt met deze wijziging de door Gasunie Transport Services (GTS, de beheerder van het landelijk gastransportnet) op het Gassysteem LNG op grond van artikel 10a, eerste lid, onderdeel p, van de Gaswet, aangeboden dienst Wobbe Quality Adaptation (WQA-dienst) beëindigd. Daarmee komt er meer stikstof beschikbaar als back-up voor de stikstofinstallaties en wordt tevens tegemoet gekomen aan een bezwaar van de Europese Commissie en ACER tegen de wijze waarop Verordening (EU) 2017/460 tot vaststelling van een netcode betreffende geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas (PbEG 2017, L 72), in Nederland is geïmplementeerd. Zij menen dat de WQA-dienst een dienst is die gerelateerd is aan toegang tot het aardgastransmissienetwerk en daarom onder de reikwijdte valt van deze verordening. Zij zien geen ruimte voor de uitzondering die voor deze dienst in artikel 82, dertiende lid, van de Gaswet is opgenomen.

Gevolg van de wijziging is dat artikel 10a, eerste lid, onderdeel p, van de Gaswet, niet langer van toepassing is op het Gassysteem LNG. De middelen die thans specifiek beschikbaar zijn voor de WQA-dienst in het Gassysteem LNG worden toegevoegd aan de middelen die beschikbaar zijn voor de kwaliteitsconversie taak van GTS die volgt uit artikel 10a, eerste lid, onderdeel c, van de Gaswet. Met deze toevoeging aan de kwaliteitsconversietaak komen de middelen te vallen onder de tariefregulering van de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Artikel 82, dertiende lid, van de Gaswet is dan niet langer van toepassing omdat dit artikel betrekking heeft op de WQA-dienst.

Overigens geeft dit nog geen definitieve oplossing voor het door Europese Commissie en ACER opgebrachte bezwaar want niet valt uit te sluiten dat er in de toekomst opnieuw een WQA-dienst moet worden geïntroduceerd. Daarom zal in de beoogde Energiewet het voorschrift, opgenomen in het huidige artikel 82, dertiende lid, van de Gaswet niet meer worden opgenomen.

2. Aanpassingen Gassysteem LNG

Tot op heden golden voor het Gassysteem LNG dezelfde bovengrenzen voor de Wobbe-index en het zuurstofgehalte als op andere binnenlandse punten waarop hoogcalorisch gas (H-gas) in het HTL-net van het landelijk gastransportnet wordt ingevoerd. GTS heeft echter aangegeven dat voor het Gassysteem LNG andere, hogere waardes kunnen worden gehanteerd zonder dat dit tot problemen elders in het transportsysteem of bij eindgebruikers leidt. De bovengrens van de Wobbe-index kan voor het Gassysteem LNG worden verhoogd van 55,7 MJ/m³(n) naar 57,2 MJ/m³(n) en het zuurstofgehalte van ≤ 0,0005 mol% naar ≤ 0,001 mol% daggemiddeld.

H-gas met een Wobbe-index van 57,2 MJ/m³(n) mag al worden afgeleverd binnen het Gassysteem LNG. Binnen het Gassysteem Westgas/Waalhaven mag zelfs H-gas met een Wobbe-index van 57,5 MJ/m³(n) worden afgeleverd. Voor zowel andere aansluitingen als de exportpunten waarop H-gas wordt afgeleverd geldt echter over het algemeen een bovengrens van 55,7 MJ/m³(n) (zie bijlagen 3 en 5 bij de Regeling). Hier wordt geen verandering in aangebracht omdat een verhoging van ook deze bovengrens nadelige gevolgen zou hebben voor installaties die zich achter een aansluiting of exportpunt bevinden. Verhoging van deze bovengrens is ook niet nodig volgens GTS, omdat de Wobbe-index van het H-gas dat vanuit het Gassysteem LNG wordt ingevoerd in het gastransportnet binnen dat gastransportnet indien nodig kan worden teruggebracht tot 55,7 MJ/m³(n) door vermenigving met ander in het gastransportnet aanwezig H-gas dat over het algemeen een lagere Wobbe-index heeft dan 55,7 MJ/m³(n) en/of door toevoeging van stikstof op het Mengstation Botlek.

3. Gevolgen van de aanpassing van de Wobbe-index

De wijziging van de Wobbe-index heeft tot gevolg dat de stikstof die thans wordt ingekocht en is gereserveerd om de Wobbe-index van het gas dat vanuit de GATE terminal wordt ingevoerd in het gastransportnet op de toegestane waarde te brengen, beschikbaar komt voor de kwaliteitsconversietaak op mengstation Pernis. Daarmee wordt de robuustheid van de beschikbaarheid van de back-up stikstofcapaciteit ten behoeve van de wettelijke, algemene kwaliteitsconversietaak van GTS vergroot. Dit is van belang voor het minimaliseren van de gaswinning uit Groningen want de wijziging draagt bij aan de realisatie van de planmatige stikstofinzet. Ook hoeft minder snel een beroep te worden gedaan op het back-up volume dat volgens de vaststellingsbesluiten over de toegestane gaswinning



uit het Groningenveld mag worden gewonnen bij eventuele verstoringen in het kwaliteitsconversie-systeem, zoals een onvoorziene uitval van een stikstofinstallatie.

Daarnaast zorgt de wijziging er voor dat shippers die gas vanuit de GATE terminal invoeden altijd voldoen aan de specificaties, omdat het op afleverspecificatie ("on-spec") brengen van het gas dat vanuit de GATE terminal wordt ingevoerd een onderdeel wordt van de algemene kwaliteitsconversie-taak van GTS, bedoeld in artikel 10a, eerste lid, onderdeel n, van de Gaswet.

Deze wijziging van de Regeling heeft tot gevolg dat de WQA-dienst die thans op het Gassysteem LNG wordt aangeboden, wordt beëindigd. De kosten die aan deze dienst zijn verbonden worden dan niet langer aan de gebruikers van de GATE LNG-terminal in rekening gebracht. Daardoor wordt Nederland een aantrekkelijkere bestemming voor LNG.

Een bijkomend gevolg van de wijziging is dat de WQA-dienst voor het Gassysteem LNG wordt beëindigd en artikel 82, dertiende lid van de Gaswet, niet langer van toepassing is op deze dienst. Dat betekent dat de kosten die met deze dienst waren gemoeid, dat wil zeggen met het inkopen van de benodigde hoeveelheden stikstof en de beschikbaarheid van de menginstallaties, nu komen toe te vallen aan die, door de ACM gereguleerde, kwaliteitsconversietaak en daarmee volledig binnen de scope vallen van Verordening (EU) 2017/460 tot vaststelling van een netcode betreffende geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas. Dit conform de wens van de Europese Commissie en ACER. Zij zijn van mening dat de WQA-dienst een dienst is die gerelateerd is aan toegang tot het aardgastransmissienetwerk en daarmee onder voornoemde verordening valt en door de ACM zou moeten worden gereguleerd (zie: Agency Report – Analysis of the Consultation Document on the Gas Transmission Tariff Structure for the Netherlands, gepubliceerd 27 juli 2018 https://acer.europa.eu/en/Gas/Framework%20guidelines_and_network%20codes/Pages/Harmonised-transmission-tariff-structures.aspx)).

4. Wijziging van de zuurstofnorm

De maximale zuurstofwaarde voor gas afkomstig van de GATE terminal is momenteel 0,0005% mol (5 ppm). Dit is de HTL-entrynorm voor zuurstof zoals deze tot op heden was opgenomen in bijlage 1 van de Regeling. Inmiddels zijn er goede redenen om deze invoedspecificatie ten aanzien van zuurstof voor gas afkomstig van de GATE LNG-terminal te verruimen. Niet alleen blijkt dat Nederland ten aanzien van toegestaan zuurstof in LNG één van de strengste normen, zo niet de strengste norm, van Europa hanteert, belangrijker is dat deze Nederlandse norm voor marktpartijen een knelpunt kan vormen terwijl hier geen goede reden voor is. De strenge Nederlandse eisen ten aanzien van zuurstof kunnen negatieve gevolgen hebben voor de relatieve aantrekkelijkheid van Nederland c.q. de GATE LNG-terminal als aanlandingspunt voor LNG. Dat terwijl er de komende jaren meer gas moet worden geïmporteerd om te voorzien in de vraag als gevolg van afnemende winning in Nederland (Groningenveld en kleine velden). Ook zijn er recent nieuwe internationale normen vastgesteld voor het zuurstofgehalte van het gas bij grensoverschrijdend gastransport. Op basis van de Europese EN 16726 norm, wordt er nu een grenswaarde aangehouden van 10 ppm daggemiddeld. GTS hanteert deze grenswaarde dan ook op grensoverschrijdende importlocaties, zie wat dit betreft bijlage 5 van de Regeling. Gezien het internationale karakter van de LNG-importen ligt het voor de hand om ook voor gas afkomstig uit de GATE LNG-terminal aan te sluiten bij deze norm voor grensoverschrijdend gastransport en het toegestane zuurstofgehalte te verhogen en daarbij ook uit te gaan van daggemiddeld. Dat laatste wil zeggen dat het zuurstofgehalte op momenten boven de toegestane waarde mag liggen zolang het over de dag maar onder deze waarde zit. De definitie van daggemiddeld is opgenomen in artikel 1 van de Regeling. Voor deze definitie is aangesloten bij voornoemde norm.

GTS heeft een analyse uitgevoerd naar de eventuele gevolgen van een verhoging van de zuurstofnorm bij Gate naar 10 ppm daggemiddeld. Doel hiervan was om eventuele leverings- en transportknelpunten te identificeren. De analyse is uitgevoerd naar de twee afnemers die een toegestaan zuurstofgehalte hanteren dat lager ligt dan 10 ppm daggemiddeld, te weten de gasopslagen Norg en Grijpskerk. Daarbij is ook gekeken naar de kans dat deze daadwerkelijk gas ontvangen vanuit de GATE LNG-terminal. Als de kans bestaat dat Norg en/of Grijpskerk gas ontvangen vanuit de GATE LNG-terminal, is tevens gekeken naar de mogelijkheden voor GTS om dit gas om te leiden naar een andere locatie en de betreffende afnemer te voorzien van gas met een zuurstofgehalte dat wel aan de norm voldoet. Uit deze analyse blijkt dat er een zeer geringe kans is dat gas, dat afkomstig is vanuit de GATE terminal en tot 10 ppm daggemiddeld zuurstof bevat, kan zorgen voor een overschrijding van de zuurstofspecificatie Norg en/of Grijpskerk. Maar mocht dit zich onverhoopt toch voordoen, dan beschikt GTS over voldoende mogelijkheden om levering van dit gas aan die afnemer(s) te voorkomen. Het verhogen van de zuurstofnorm voor gas dat wordt ingevoerd vanuit de GATE LNG-terminal leidt dus gastransport-technisch niet tot problemen.



5. Consultatie

De wijziging is ter consultatie voorgelegd aan direct belanghebbenden. In alle ontvangen reacties werd instemmend gereageerd op de wijziging.

6. Bedrijfseffecten, regeldruk, toezicht en handhaving, inwerkingtreding

Bedrijfseffecten

Met de wijziging wordt het aantrekkelijker om gas in de vorm van LNG via de GATE LNG-terminal naar Nederland te brengen. Dit is van belang omdat als gevolg van afnemende winning in Nederland (Groningenveld en kleine velden) er de komende jaren meer gas moet worden geïmporteerd om te voorzien in de vraag.

Daarnaast zorgt de wijziging er voor dat de stikstof die nu wordt ingekocht en achter de hand wordt gehouden voor de WQA-dienst in het Gassysteem LNG, beschikbaar komt voor de kwaliteitsconversie-taak op MS Pernis. Daarmee wordt de back-up stikstofcapaciteit vergroot hetgeen de robuustheid van het gassysteem versterkt en er tevens voor zorgt dat er minder snel een beroep hoeft te worden gedaan op het back-up volume van het Groningenveld. Daarmee wordt bijgedragen aan het minimaliseren van de gaswinning uit het Groningenveld.

Gevolg van de wijziging is wel dat de kosten van € 6 miljoen/jaar die nu met de WQA-dienst in het Gassysteem LNG zijn gemoeid niet langer alleen aan shippers die gas vanuit de GATE LNG-terminal invoeden worden doorberekend, maar aan alle erkende programmaverantwoordelijken aangezien de kosten nu komen te vallen binnen de algemene kwaliteitsconversietaak van GTS. De met deze taak gemoeide kosten worden verrekend via de reguleerde transporttarieven die als gevolg daarvan zeer licht zullen stijgen (naar verwachting met minder dan 1%). Daarmee wordt tevens tegemoet gekomen aan eerdere bezwaren van de Europese Commissie en ACER tegen de aparte behandeling van de WQA-dienst buiten Verordening (EU) 2017/460 om.

Regeldruk

De wijziging heeft geen gevolgen voor de regeldruk.

Toezicht en handhaving

Met het vervallen van de WQA-dienst vervallen ook het toezicht op en de handhaving van die dienst door de ACM. Toezicht op en handhaving van de kwaliteitsconversietaak van GTS en de doorwerking van deze taak op de reguleerde transporttarieven vindt al plaats door de ACM en wordt door deze wijziging niet wezenlijk anders.

De wijziging is aan de ACM voorgelegd voor een toets op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. De ACM heeft in reactie daarop laten weten dat de wijziging uitvoerbaar en handhaafbaar is.

Inwerkingtreding

De datum van inwerkingtreding van de voorgestelde wijziging is 1 januari 2022, de eerstvolgende datum dat nieuwe tarieven voor de transportdiensten van GTS in werking treden. De gevolgen van deze wijziging voor de tarieven kunnen dan daarin worden verwerkt.

*De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
B. van 't Wout*