

Reactie Bio-LNG Platform consultatie Wijziging Besluit Energie Vervoer RED-III 3 december 2024

Het Bio-LNG Platform¹ heeft kennisgenomen van het concept-voorstel Wijziging Besluit Energie Vervoer REDIII dat tot en met 6 december 2024 ter internetconsultatie ligt. Graag geven wij onderstaand onze zienswijze op de voorgenoemen besluiten.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het voorstel, tegelijkertijd zien wij nog belangrijke verbeterpunten, niet alleen op dit Besluit, maar in de gehele systematiek van de Jaarverplichting.

Het is goed om te zien dat er aparte doelen worden gesteld voor verschillende sectoren en dat het algemene doel is verhoogd om bij te dragen aan hogere klimaatambities. Wij onderschrijven deze aanpak maar concluderen ook, mede op basis van de conclusies uit de meest recente [Klimaat- en Energieverkenning \(KEV\)](#), dat er nog verdere stappen nodig zijn. Het behalen van de klimaatdoelen vereist een gezamenlijke inspanning, en wij werken graag met u samen om deze doelen alsnog te bereiken.

Graag geven wij de volgende punten mee voor de uitwerking van de verdere wetgeving rondom de Jaarverplichting Energie Vervoer.

In het kort:

1. Er is ruimte voor 50PJ extra hernieuwbare brandstoffen boven op de RED-3 doelen
2. Maak het mogelijk om LNG Terminals zoals Gate te gebruiken voor de productie van Bio-LNG
3. Maak het mogelijk om groen gas te importeren via het Europese gasnetwerk
4. Alle vormen van bio-methaan moeten gelijk worden behandeld, in welke vorm ze dan ook worden geproduceerd of ingezet (bio-CNG vs bio-LNG)
5. Een boete bij non-compliance geeft duidelijkheid aan alle marktpartijen
6. Heroverweeg de verschillen in mogelijkheden om reductie-eenheden te sparen

1. Er is ruimte voor 50PJ extra hernieuwbare brandstoffen boven op de RED-3 doelen

De KEV 2024 toont aan dat de klimaatdoelen op dit moment niet binnen bereik liggen, daarom zijn extra maatregelen nodig. In 2023 heeft de Brandstoffentafel, als onderdeel van het Uitvoeringsoverleg mobiliteit, een aanbod gedaan om 50 PJ extra hernieuwbare brandstoffen bij de mengen, boven op de RED-3 doelen. Dit advies is door het IBO Klimaat overgenomen in het centrale pakket om aan de klimaatdoelen te voldoen. Als onderdeel van de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat is toen politiek besloten om 20PJ extra hernieuwbare brandstoffen bij te mengen. Deze 20 PJ is nu opgenomen in het voorliggende Besluit Energie Vervoer.

Nu blijkt dat de klimaatdoelen toch niet binnen bereik liggen, is het Bio-LNG Platform van mening dat de resterende 30PJ hernieuwbare brandstoffen nog moet worden toegevoegd aan de verplichting. De markt is in staat om deze hernieuwbare brandstoffen tijdig en op een

¹ Het Bio-LNG Platform is een samenwerking tussen bedrijven die bio-LNG willen introduceren als schone, betaalbare en realistische brandstof voor de transitie in het zwaar wegtransport en de scheepvaart.

verantwoordelijke manier beschikbaar te maken. Dit levert een extra CO₂-reductie van 2,1 Mton CO₂, een belangrijke bijdrage aan het wettelijke klimaatdoel van -55%.

Daarnaast zijn wij van mening dat het voor de investeringszekerheid nodig is om de nationale verplichtingen verder te laten doorlopen dan 2030, bijvoorbeeld tot 2040. Zonder een duidelijk beeld over de vraag naar duurzame brandstoffen in de periode na 2030, is het voor bedrijven onmogelijk om grote investeringsbeslissingen voor nieuwe installaties te nemen. Dit terwijl nieuwe installaties onmisbaar zijn om op lange termijn zeker te zijn van voldoende aanvoer van hernieuwbare brandstoffen, dat zowel goed voor onze strategische autonomie, als de energietransitie. Nederland heeft daar ook ruimte voor in haar nationale wetgeving, de Europese RED-III doelen vormen een ondergrens voor wat lidstaten moeten doen, wetende dat de transitie na 2030 niet klaar is, is het nodig om de markt ook zekerheid te geven na 2030.

2. Maak het mogelijk om LNG Terminals zoals Gate te gebruiken voor de productie van Bio-LNG

De centrale vervloeiing van groen gas tot bio-LNG biedt aanzienlijke voordelen voor de ontwikkeling en beschikbaarheid van Bio-LNG. Centrale vervloeiing is de methode waarbij lokale en vaak kleinschalige groen gas installaties hun groene gas invoeden op het Nederlandse gasnetwerk, en dat dit groen gas er op een centrale plek in het net wordt uitgehaald en omgezet in Bio-LNG. Gezien de hoge investeringskosten van een vervloeierinstallatie is het wenselijk dat vervloeiing centraal kan worden georganiseerd, in plaats van beperkt te zijn tot locaties direct bij mestvergisters of andere installaties die groen gas produceren. Dit maakt efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur mogelijk en bevordert de verduurzaming van de Nederlandse transportsector. Wij zijn daarom blij dat deze mogelijkheid in de huidige Regeling Energie Vervoer is opgenomen.

Echter, de huidige eis dat er een fysieke stroom van groen gas vanaf het gasnetwerk naar de installatie die het gas vloeibaar maakt moet lopen, belemmert de ontwikkeling van de Bio-LNG markt onnodig. Voor de grootste vervloeier die Nederland rijk is, is het namelijk praktisch onmogelijk om een fysieke stroom van het gasnet naar de installatie te creëren. Gate Terminal levert namelijk een zeer groot deel van het aardgasgebruik in Nederland en Noord West Europa, waardoor er permanent een grote stroom gas vanuit Gate Terminal het gasnetwerk in stroomt. Deze stroom is vele factoren groter dan de hoeveelheid groen gas vanaf het gasnetwerk dat zou moeten worden vervloeid.

Hierdoor wordt het, om schepen in de Rotterdamse haven van Bio-LNG te voorzien, nodig om in Rotterdam een installatie te bouwen die groen gas vanuit het gasnetwerk vervloeit tot Bio-LNG. Deze centrale vervloeier kost veel geld om te installeren, en gebruikt bovendien veel energie om te exploiteren. Dit terwijl een aantal kilometer verderop grote hoeveelheden Bio-LNG kunnen worden geproduceerd in de bestaande vervloeier van Gate. De Europese afspraken rondom het feit dat het hele Europese gasnetwerk, inclusief de terminals, één massa-gebalanceerd-systeem vormen maakt dit mogelijk. Deze keuze is op Europees niveau gemaakt omdat dit alles overziend de meest efficiënte oplossing is, ook energetisch.

Het huidige proces is omslachtig en inefficiënt: LNG wordt geïmporteerd en arriveert bij Gate, maar omdat het niet direct kan worden omgezet in Bio-LNG via nominaties, moet het LNG eerst gasvormig worden gemaakt en geïnjecteerd in het gasnetwerk, om vervolgens opnieuw uit dat netwerk te worden gehaald voor verwerking tot bio-LNG. Deze inefficiënte werkwijze draagt op

geen enkele wijze bij aan het reduceren van CO₂-uitstoot en maakt het onnodig duur voor transporteurs die willen overstappen naar een duurzame brandstof. Dit is nadelig voor het behalen van zowel nationale als Europese klimaatdoelstellingen.

De praktische uitvoering van het massabalanssysteem kan eenvoudig worden gerealiseerd via nominaties. Dit is een bewezen, robuuste methode waarbij groen gas met Garanties van Oorsprong (GvO's) wordt toegewezen aan de vervloeierinstallatie. Nominaties maken tweerichtingsverkeer mogelijk, worden al jaren breed toegepast bij grenspunten en LNG-terminals, en worden ondersteund door metingen van gasstromen.

Het Bio-LNG Platform pleit er daarom voor om de eis van fysieke stroom naar een vervloeier los te laten en terminals te beschouwen als integraal onderdeel van het Europese gasnetwerk, en daarmee Bio-LNG dat wordt geproduceerd in een LNG Terminal wel in aanmerking te laten komen voor emissiereductie-eenheden.

3. Maak het mogelijk om groen gas te importeren via het Europese gasnetwerk

Nederland is een klein land met een grote transport en scheepvaartsector waardoor er, in verhouding tot ons landoppervlak en de beschikbare reststromen, bovengemiddeld veel hernieuwbare brandstoffen nodig zijn om onze transportsector te verduurzamen. Gezien de scheepvaartsector grotendeels internationaal opereert, is het logisch en noodzakelijk om deze brandstoffen ook internationaal te betrekken. De positie van Nederland als belangrijke bunkerlocatie zou niet afhankelijk mogen zijn van lokaal beschikbaar groen gas.

Dit lokale aanbod staat bovendien onder druk door de implementatie van de Bijmengverplichting in de gebouwde omgeving. De allocatie van groen gas tussen landen kan effectief worden geregeld en gevolgd via de 'Union Database for liquid and gaseous transport fuels', die momenteel wordt geïmplementeerd. Deze database biedt een robuust systeem om internationale stromen van groen gas te volgen en voorkomt dubbeltelling. Jurisprudentie uit Duitsland toont aan dat het de facto verplicht is om de import van groen gas via het gehele Europese gasnetwerk toe te staan ².

De fysieke import van hernieuwbare brandstoffen is al mogelijk, maar het importeren van groen gas via het gasnetwerk en het gebruiken van dit gas voor de productie van bio-LNG is momenteel nog niet toegestaan.

Dat betekent dat groen gas uit het buitenland met trucks of schepen moet worden opgehaald, wat onnodige vervoerbewegingen en uitstoot tot gevolg heeft. Dit terwijl het Europese gasnetwerk juist een efficiënte manier is om gas te kunnen transporteren.

Hogere beschikbaarheid van groen gas leidt bovendien tot lagere prijzen, wat het voor transporteurs aantrekkelijk maakt om de overstap naar Bio-LNG te maken. Op dit moment zijn de prijzen van groen gas in Nederland, als gevolg van de Nederlandse hoge eisen, al hoger dan in de ons omringende landen.

Het Bio-LNG Platform pleit ervoor om geïmporteerd groen gas via het Europese gasnetwerk toe te staan voor de productie van bio-LNG en dit in aanmerking te laten komen voor emissiereductie-

² Vonnis 1 K 1168/20 van 15 maart 2023

eenheden, en dit bovendien op te nemen in het voorliggende Besluit Energie Vervoer, en niet in de later Regeling. Door het nu op te nemen wordt direct duidelijk welke route wordt gekozen, waardoor partijen meer zekerheid hebben.

Het mogelijk maken van de import van groen gas via het Europese gasnetwerk is essentieel voor het opschalen van bio-LNG. Dit wordt ook genoemd als een belangrijke voorwaarde door het [PBL en TNO](#) voor de verdere verduurzaming van de mobiliteits- en transportsector. Bovendien is een gelijk speelveld met landen zoals Duitsland en België van groot belang, evenals het vermijden van nationale koppen bovenop Europees beleid die de handel in bio-LNG bemoeilijkt. Een consistent Europees beleid stimuleert investeringen in bio-LNG en draagt bij aan de verduurzaming van de transportsector.

Dit sluit bovendien naadloos aan bij eerdere uitspraken van de staatssecretaris tijdens het [Commissiedebat Duurzaam Vervoer](#) (17 oktober 2024), waarin werd benadrukt dat een gelijk speelveld noodzakelijk is om de verduurzamingsdoelstellingen van de transportsector te realiseren. Door deze optie mogelijk te maken, kunnen zowel de scheepvaart als de bredere transportsector sneller vergroenen, terwijl Nederland haar positie als koploper in transport en logistiek versterkt.

Concluderend o.b.v. punten 2 en 3

Op basis van bovenstaande twee punten (Bio-LNG via Gate Terminal en importmogelijkheden concluderen wij dat Nederland significant minder mogelijkheden biedt dan onze buurlanden. In buurlanden België (HEE systeem) en Duitsland (THQ-systeem) is het al mogelijk om massaal gebalanceerde Bio-LNG uit LNG-terminals met geïmporteerd groen gas in te zetten in de transportsector voor de RED verplichting. Het niet volledig toestaan van vervloeiing in de terminal in Nederland brengt hoge extra kosten en een competitief nadeel mee ten opzichte van onze buurlanden. Verwacht resultaat is dan meer export van Nederlands geproduceerd groen gas naar buurlanden om daar in LNG-terminals te vervloeien voor inzet van Bio-LNG in de transport en scheepvaartsector in België en Duitsland ten koste van de Nederlandse RED doelstelling. Een schoolvoorbeeld van een nationale kop op Europees beleid die de verduurzaming in Nederland belemmert.

Hieronder de belangrijkste voordelen op een rij

- Het maakt optimaal gebruik van bestaande infrastructuur en voorkomt onnodige vergassing en hervervloeiing;
- Het faciliteert directe koppelingen tussen groen gas en bio-LNG, wat niet alleen leidt tot efficiënter gebruik van middelen, maar ook de mondiale CO₂-uitstoot verlaagt door;
- Het stimuleert de productie van hernieuwbare brandstoffen binnen de EU, wat de verduurzaming van de energiesector versnelt en de kosten van deze duurzame brandstof verlaagt.
- Het versterkt de concurrentiepositie van Nederland ten opzichte van onze buurlanden die dit wel toestaan.
- In Duitsland is al 72% (juni 2024) van de LNG die aan de transportmarkt is geleverd Bio-LNG³ (juni 2024)

³ https://nl.gas.info/presse/Positionspapier-Zukunft-Gas_Foerderung-Hochlauf-Bio-LNG_final.pdf

4. Alle vormen van bio-methaan moeten gelijk worden behandeld, in welke vorm ze dan ook worden geproduceerd of ingezet

Biomethaan wordt in verschillende vormen als transportbrandstof ingezet. Zo wordt biomethaan ingezet in de vorm van Compressed Natural Gas (CNG) en als vloeibaar gemaakt gas: Bio-LNG. Het blijven dezelfde moleculen, of die zijn gecompriemd, of ook nog eens vloeibaar zijn gemaakt.

Toch worden deze verschillende vormen van biomethaan verschillend behandeld. Zo kan een tankstation voor CNG-gas uit het gasnet halen en centraal comprimeren, en daarbij groen gas certificaten inzetten om EREs aan te maken. Hiervoor geldt geen correctiefactor, al het groen gas telt 100% mee voor de doelstelling. Echter, zodra datzelfde groen gas op een centrale locatie, bijvoorbeeld bij een tank of bunkerstation, wordt vervloeid tot Bio-LNG, wordt een correctiefactor van 85% toegepast, waardoor niet al het groen gas mag meetellen voor de RED-3 doelstelling.

Deze ongelijke behandeling zorgt ervoor dat er onterechte verschillen ontstaan tussen waarde van inzet in verschillende sectoren. Zo wordt het aantrekkelijker om groen gas via CNG in te zetten in personenauto's dan via Bio-LNG in vrachtauto's. Dit terwijl auto's juist gemakkelijk volledig geëlektrificeerd kunnen worden, terwijl vrachtwagens (vooral degene die worden gebruikt voor lange afstandstransport) dat nog niet gemakkelijk kunnen.

Het Bio-LNG Platform pleit er daarom voor om al het ingezette biomethaan gelijk te behandelen, onafhankelijk van de manier waarop die wordt ingezet in een transportmiddel, en onafhankelijk van of die centraal of decentraal wordt verwerkt.

5. Een boete bij non-compliance geeft duidelijkheid aan alle marktpartijen

Op dit moment zijn partijen die niet voldoen aan de verplichtingen van de Jaarverplichting juridisch aansprakelijk voor een milieudelict. Hoewel dit een zwaar vergrijp is wat partijen willen voorkomen, biedt het weinig houvast voor partijen die actief zijn in de markt over tegen welke kosten partijen bereid zijn om aan de verplichting te voldoen. Het zou namelijk kunnen dat er tijdens rechtszaken wordt bepleit dat bepaalde doelen simpelweg onhaalbaar zouden zijn, of dat NEa in sommige gevallen besluit om niet te handhaven.

Het Bio-LNG Platform pleit er daarom voor een boete-beding op te nemen in de regelgeving, waarmee het voor iedereen duidelijk is wat de kosten zijn als niet aan de verplichting wordt voldaan. Zo ontstaat er een soort referentieprijs voor zowel aanbieders als afnemers van hernieuwbare brandstoffen.

Deze boete zou dan niet als "buy-out" moeten kunnen fungeren, een verplicht bedrijf moet het aantal rechten dat niet is ingeleverd alsnog in het volgende jaar indienen, boven op de boete. De verplichting om certificaten in te leveren voor het bedrijf moet in onze ogen onverminderd van kracht blijven. Ook Duitsland kent een dergelijk systeem, aansluiten bij dit systeem zorgt voor een gelijk speelveld en helderheid voor alle partijen actief in de sector.

6. Heroverweeg de verschillen in mogelijkheden om reductie-eenheden te sparen

Op dit moment is het aantal emissiereductie-eenheden dat kan worden gespaard door partijen die leverancier aan een eindgebruiker zijn anders dan voor partijen die alleen inboekter zijn. Dit zorgt

voor ongelijkheid tussen partijen die actief zijn in de handel en levering van hernieuwbare brandstoffen die wel en niet leveringsplichtig zijn. Partijen die alleen LNG en Bio-LNG aan transporteurs leveren, zijn namelijk geen leveranciers aan eindverbruik, waardoor die partijen hun verkoopstrategie niet kunnen optimaliseren, en gedwongen worden hun reductie-eenheden boven de spaarlimiet te verkopen aan hun potentiële concurrenten die mogelijk wél leverancier aan een eindverbruiker zijn.

Het Bio-LNG Platform pleit ervoor te bekijken of het mogelijk is om uniforme regels vast te stellen voor het sparen van reductie-eenheden, bijvoorbeeld op basis van het totale aantal rechten dat per jaar moet worden ingeleverd. Indien nodig kan er ook een onderscheid worden gemaakt in het type te sparen eenheden.

Voor vragen kunt u contact opnemen met Rick van Staveren (Programmamanager Bio-LNG Platform) op info@nationaalngplatform.nl.