

Reactie Bio-LNG Platform

Internetconsultatie Wijziging Regeling Energie Vervoer ter implementatie RED-III

15-10-2025

Het Bio-LNG Platform heeft kennisgenomen van het conceptvoorstel *Wijziging Regeling Energie Vervoer ter implementatie RED-III*, dat tot en met 16 oktober 2025 ter internetconsultatie ligt. Wij onderschrijven het belang van een tijdige en correcte implementatie van de RED-III, zodat de Nederlandse vervoerssector haar bijdrage kan leveren aan de Europese klimaatdoelen.

Wij zijn positief over een aantal elementen in het voorstel.

- Ten eerste over het aanbrengen van duidelijke schotten tussen de verschillende modaliteiten: hiermee krijgt iedere modaliteit haar eigen verplichting en wordt voorkomen dat de goedkoopste modaliteit de verplichting van andere sectoren invult, een probleem dat de afgelopen jaren in de praktijk zichtbaar was tussen scheepvaart en wegverkeer.
- Ten tweede juichen wij toe dat in het nieuwe systeem de CO₂-uitstoot het uitgangspunt vormt voor de bijmengverplichting, in plaats van volume. Daarmee wordt het meest duurzame alternatief het sterkst gestimuleerd.
- Ten derde waarderen wij dat procesverificatie als alternatief wordt geboden voor de fysieke C₁₄-analyse per lading biomassa. C₁₄-analyse is voor bio-LNG praktisch nauwelijks uitvoerbaar en kostbaar, terwijl procesverificatie via erkende certificeringssystemen betrouwbaarder en efficiënter is. Wel vragen wij aandacht voor de korte termijn uitvoerbaarheid: certificerende instellingen hebben aangegeven dat de benodigde systemen voor procesverificatie nog niet volledig operationeel zijn. Gezien de late publicatie van de consultatie achten wij het verstandig om bij de inwerkingtreding enige coulance te betrachten.

Tegelijk constateren wij dat de voorgestelde Regeling op enkele punten afwijkt van zowel de Europese praktijk als de bestaande Nederlandse systematiek. Waar de huidige Regeling energie vervoer toepassing van de massabalanssystematiek in de keten mogelijk maakt, wordt deze route in het wijzigingsvoorstel voor bio-LNG feitelijk uitgesloten. Dit heeft als gevolg dat het niet langer mogelijk is om op een centrale locatie groen gas uit het gasnetwerk te vervloeien tot bio-LNG. Die mogelijkheid was bij de implementatie van RED-II in 2021 juist, mede op aandringen van de Tweede Kamer ([motie Bontenbal/Hagen](#)), expliciet gecreëerd.

Bio-LNG kan zorgen voor directe substantiële CO₂-reductie in het zware wegvervoer en de (zee)vaart. In Nederland rijden circa 1.500 LNG-trucks en is een landelijk netwerk van 36 tankstations beschikbaar. Met één beleidskeuze, massabalans in combinatie met de terminalroute, kan deze bestaande infrastructuur vrijwel direct worden vergroend, zonder nieuwe subsidies, met bijna 100% CO₂-reductie op brandstofniveau. Elektrificatie en waterstof blijven belangrijk, maar stuiten op korte termijn op knelpunten zoals netcongestie en een trage uitrol van waterstofketens. Daarom zijn biobrandstoffen een essentieel aanvullend spoor in de transitie; dit is eerder ook onderschreven door o.a. het [PBL](#), [TNO](#) en het [IBO](#).

Om de Regeling Energie Vervoer in lijn te brengen met de Europese regelgeving en de Nederlandse praktijk, vragen wij het ministerie om de onderstaande vier lagen binnen de massabalanssystematiek te erkennen en te borgen.

1. Centrale vervloeiingroute binnen Nederland

De eerste laag betreft de centrale vervloeiingroute binnen Nederland. In deze route produceert een Nederlandse partij (bedrijf A) groen gas op een decentrale locatie, injecteert dit in het gasnet en ontvangt Garanties van Oorsprong (GvO's). Een andere partij (bedrijf B) koopt deze certificaten, haalt op een centrale locatie in Nederland een equivalente hoeveelheid gas uit het net, en vervloeit dit tot LNG. Op basis van de massabalans mag dit LNG als bio-LNG worden aangemerkt. Door deze route hoeft er geen vervloeiingsinstallatie op elke plek waar groen gas wordt geproduceerd te staan, maar kan het gas op een centrale plek vervloeid worden. Hierdoor bespaar je enorm veel geld en energie.

In de huidige Regeling energie vervoer (Nederlandse implementatie RED II) is deze route toegestaan, maar wordt in Nederland nog niet toegepast. De reden dat dit niet wordt toegepast is omdat in andere landen de terminal route (zie hieronder) is toegestaan, waardoor een investering in een centrale vervloeier niet uit kan. Bovendien is er reeds een zeer grote vervloeier beschikbaar binnen de Gate Terminal. Voor nieuwe investeerders in een centrale vervloeier bestaat het risico dat de terminal-route toch wordt toegestaan, waardoor de nieuwe centrale vervloeier moet concurreren met een bestaande vervloeier. Het feit dat deze route niet wordt toegepast, is echter geen reden om deze route nu uit de regeling te verwijderen.

Deze route is volledig in lijn met [artikel 30](#) van de RED-III en de Uitvoeringsverordening (EU) [2022/996](#), waarin de massabalans wordt erkend als het aangewezen systeem om de duurzaamheid van biobrandstoffen door de keten heen te volgen. De controle op de duurzaamheid van deze stromen vindt plaats via erkende certificeringssystemen (zoals ISCC en REDcert) en via GvO's, waardoor de herkomst en CO₂-besparing volledig verifieerbaar zijn. Binnen de huidige Regeling Energie Vervoer is dit systeem al toegestaan, maar deze dreigt nu te worden geblokkeerd door de voorliggende wijziging.

In 2021 is deze route juist op aandringen van de Tweede Kamer mogelijk gemaakt, bij de implementatie van de RED-II ([motie Bontenbal/Hagen](#)). Bovendien heeft de Tweede Kamer deze benadering recent bevestigd in de aangenomen motie Van Groningen en Veltman ([Kamerstuk 36766-17](#)), waarin de regering wordt verzocht om "te verkennen wat nodig is om bio-LNG via de massabalanssystematiek toe te passen, belemmeringen te inventariseren en dit mogelijk te maken." Daarmee bestaat er ook nationaal brede politieke steun om deze route toe te staan.

Wij verzoeken het ministerie deze route expliciet te behouden, en daarnaast ook verder uit te bouwen door de volgende lagen ook toe te staan in Nederland.

2. Internationale massabalans (importroute via het Europese gasnetwerk)

De tweede laag betreft de internationale massabalans, ook wel de importroute. Deze route maakt gebruik van hetzelfde systeem als de binnenlandse massabalans, maar dan over de grens. Een producent in bijvoorbeeld Duitsland, Denemarken of België produceert groen gas en injecteert dit in het Europese gasnet. Een Nederlandse afnemer koopt de bijbehorende certificaten (GvO's of Proof of Sustainability-verklaringen) en gebruikt deze om een equivalente hoeveelheid gas in Nederland aan te wenden voor de productie van bio-LNG.

Deze route past volledig binnen het Europese kader. De RED-III schrijft expliciet voor dat de massabalanssystematiek grensoverschrijdend toepasbaar is binnen de Unie. Bovendien volgt uit het

beginsel van het vrij verkeer van goederen (artikelen 28, 29 en 34 [VWEU](#)) dat lidstaten geen nationale belemmeringen mogen opwerpen voor de import en verhandeling van duurzaam gecertificeerde brandstoffen.

Daarnaast heeft de Europese Commissie eerder geoordeeld dat bij de nationale bijmengverplichting voor groen gas in de gebouwde omgeving ook importstromen via de massabalans moeten worden toegestaan. De minister van Klimaat en Groene Groei heeft deze route nu ook [toegestaan](#) voor de gebouwde omgeving. Het zou juridisch en beleidsmatig onhoudbaar zijn om deze systematiek wél te accepteren voor de gebouwde omgeving, maar níet voor de transportsector.

Het Bio-LNG Platform verzoekt daarom om in de Regeling Energie Vervoer expliciet vast te leggen dat ook Europees geproduceerd groen gas via de massabalans mag worden ingezet voor bio-LNG-productie in Nederland. Dat zorgt voor consistentie met het EU-recht, biedt rechtszekerheid voor investeerders en vergroot het beschikbare aanbod van groen gas voor de Nederlandse transport- en maritieme sector, waardoor prijzen van groen gas voor zowel transport als de gebouwde omgeving zullen dalen zoals dat ook in andere landen is gebeurt.

3. Centrale vervloeiing binnen LNG-terminals (de terminalroute)

De centrale vervloeiing van groen gas tot bio-LNG biedt zoals eerder aangegeven aanzienlijke efficiëntie- en schaalvoordelen, echter, nog efficiënter dan nieuwe centrale vervloeiers bouwen, is het inzetten bestaande vervloeiers. In LNG-terminals zijn reeds grote vervloeiers beschikbaar, die ingezet worden om (groen) gas terug om te zetten in (bio-)LNG. Op die manier hoeven er geen nieuwe en dure installaties te worden gebouwd en wordt een lock-in voorkomen. Als op termijn blijkt dat groen gas beter in andere sectoren kan worden ingezet, is het vervroegd afschrijven van nieuwe kostbare installaties niet nodig.

De mogelijkheid uit de huidige Regeling, waarbij een fysieke stroom van het gasnet naar de terminal nodig was, is onwerkbaar. Gate levert een groot deel van het aardgasverbruik in Nederland en Noord-West-Europa. De hoeveelheid aardgas die daar continu het netwerk instroomt (ongeveer 13 miljard kubieke meter per jaar), is vele malen groter dan de beperkte hoeveelheid groen gas die voor bio-LNG-productie wordt toegewezen (1500 LNG trucks die nu rondrijden gebruiken ongeveer 0,05 bcm per jaar, minder dan 0,3% van het totaal van Gate). Een afzonderlijke fysieke leiding voor een marginale stroom groen gas is technisch en economisch niet uitvoerbaar. Bovendien heeft dat ook geen effect, hetzelfde gas zal via de andere leiding direct weer Gate instromen.

Dat betekent echter niet dat er geen effecten op de fysieke stromen zijn, Gate doet nominaties voor het gastransport, als er 150 m³/u vanuit Gate het netwerk in zou stromen, terwijl er 0,5 m³/u groen gas naar Gate komt, doet Gate beide nominaties, en stroomt er netto nog maar 149,5 m³/u het gasnetwerk in. Dit is te volgen en verifiëren.

Bovendien wordt er binnen Gate daadwerkelijk gasvorming gas omgezet naar vloeibaar gas, er vindt dus ook een fysieke stap in het omzettingsproces plaats. Dit is een robuuste en breed toegepaste methode die al wordt gebruikt bij grenspunten en ook Nederlandse LNG-terminals ten behoeve van de productie van bio-LNG voor andere landen.

De RED-III en de Uitvoeringsverordening (EU) 2022/996, artikel 2(18) bepalen bovendien dat wanneer gasvormige brandstoffen worden omgezet in vloeibare brandstoffen binnen een verbonden infrastructuur, het verbruikspunt van de vloeibare brandstof gelijkstaat aan dat van het oorspronkelijke gas. Vanuit Europees perspectief vormt dit één massabalanssysteem waarin terminals deel uitmaken van het *interconnected infrastructure*-begrip. Daarmee is de vervloeiing via terminals juridisch en technisch toegestaan.

Het toestaan van productie via terminals zoals Gate biedt bovendien verschillende duidelijke voordelen:

- Gebruik van bestaande infrastructuur. Voorkomt dubbele investeringen in aparte vervloei-installaties;
- Versnelling van verduurzaming. Stelt Nederland in staat om op korte termijn scheepvaart en zwaar transport te vergroenen via bestaande routes.

Wij verzoeken het ministerie daarom om de terminalroute onder de massabalanssystematiek expliciet te erkennen, conform EU-recht en in lijn met de praktijk in buurlanden, waardoor centrale vervloeiing, naast de decentrale route ook mogelijk wordt in Nederland.

4. De equivalente route binnen LNG-terminals

De vierde laag betreft de equivalente route binnen terminals. In deze systematiek wordt een aantoonbare hoeveelheid biomethaan (voorzien van GvO of Proof of Sustainability) administratief gekoppeld aan een equivalente hoeveelheid LNG in een terminal. De resulterende hoeveelheid LNG mag vervolgens als bio-LNG worden afgezet in de markt. Het verschil met de terminal-route (route hierboven) is dat hier geen koppeling met de vervloeiër in de terminal nodig is, het equivalent van het groene gas dat is aangekocht kan direct worden gekoppeld aan LNG die in de terminal beschikbaar is.

Deze aanpak voorkomt dat groen gas fysiek hoeft te worden omgezet, en voorkomt daarmee dat er eerst gas wordt verdampt (LNG komt vloeibaar in de terminal binnen) en daarna weer moet worden vervloeid (om als bio-LNG door te mogen). Dat leidt tot extra energieverbruik, kosten en CO₂-uitstoot zonder enige milieuwinst. Ook dit valt onder de Europese definities van massa-balans en "interconnected-infrastructure" waar de gehele terminal, dus inclusief het LNG daarin, behoort. De equivalente route levert hetzelfde klimaatvoordeel op, maar voorkomt energieverliezen en onnodige processtappen.

Wel zorgt regelgeving ervoor dat deze route niet oneigenlijk kan concurreren met de centrale vervloeiër-route. Het is namelijk verplicht om een bepaalde forfaitaire hoeveelheid energieverbruik toe te kennen aan deze equivalente route, waardoor de CO₂-intensiteit van deze bio-LNG minder aantrekkelijk wordt, en het certificaat binnen het Nederlandse systeem minder waard. Daarmee kunnen zorgen over oneerlijke concurrentie worden weggenomen.

Deze route wordt in andere lidstaten al toegepast en maakt het mogelijk om op korte termijn grote volumes bio-LNG beschikbaar te maken voor zwaar transport en scheepvaart, sectoren waarin alternatieve verduurzamingsopties nog beperkt zijn. Zeker voor de scheepvaart kan dit een enorme impuls zijn voor de verduurzaming van deze sector.

Conclusie

Het bio-LNG Platform pleit ervoor om alle lagen van massa-balans toe te passen binnen de Regeling energie vervoer:

1. Centrale vervloeiingroute binnen Nederland
2. Internationale massabalans (importroute via het Europese gasnetwerk)
3. Centrale vervloeiing via binnen LNG-terminals (de terminalroute)
4. De equivalente route binnen LNG-terminals

Zeker voor de volumes die nodig zijn voor de verduurzaming van de scheepvaart, zijn alle vier deze routes essentieel. Wij kunnen ons echter voorstellen dat ervoor wordt gekozen om voor het wegtransport alleen te kiezen voor de eerste 3 lagen van massa-balans.

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