

Consultatiereactie ENGIE regeling energie vervoer

Inleiding

ENGIE heeft kennis genomen van de regeling energie vervoer zoals deze op 18 september 2025 is gepubliceerd. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het voorstel. Indien hiertoe in de gelegenheid gesteld geven wij in een gesprek graag een nadere toelichting op onze reactie. In deze reactie gaan wij enkel in op groen gas.

Algemene opmerking

In het Klimaatakkoord is vastgelegd dat de groen gas sector als ambitie heeft om 2 miljard m3 groen gas te realiseren in 2030. Ter vergelijking: in 2024 werd in Nederland ongeveer 300 miljoen (0,3 miljard) m3 groen gas geproduceerd. In 2027 moet de bijmengverplichting groen gas voor diverse ETS2-sectoren in werking treden. De verwachting is dat voor het voldoen aan deze verplichting 825 miljoen (0,8 miljard) m3 groen gas benodigd is, welke ook geïmporteerd mag worden. Om het in het Klimaatakkoord gestelde doel nationale productie te behalen, moeten de komende jaren dus nog grote stappen qua groei van nationale productie gezet worden.

Specifieke opmerkingen

Route voor vergroende LNG

Per 1 januari 2022 is artikel 6a in de regeling van kracht geworden. Op basis van dit artikel is het op dit moment, kort gezegd, mogelijk om aardgas uit het gasnet te onttrekken, te vervloeien en boekhoudkundig te vergroenen met Nederlandse garanties van oorsprong ('administratieve route'). Volgens de toelichting op de regeling wordt deze bepaling weer geschrapt omdat a) van deze optie geen gebruik wordt gemaakt en b) het onvoldoende bijdraagt aan het daadwerkelijk vloeibaar maken van biogas en andere fysieke biobrandstoffen voor inzet in transport. Daarnaast wordt de opschaling van nationale productie overgenomen door de introductie van de bijmengverplichting in ETS2-sectoren en moet een prijsopdrijvend effect wegens twee bijmengverplichtingen voorkomen worden.

ENGIE heeft geen overzicht welke partijen een eventuele investeringsbeslissing voorbereiden ten aanzien van de administratieve route. Wel merken wij op dat deze route na amper vier jaar alweer geschrapt wordt. Producenten van groen gas en brandstofleveranciers zijn gebaat bij stabiel, voorspelbaar en langdurig overheidsbeleid. In dit geval is hier geen sprake van. Daarnaast gaat de bijmengverplichting in transport straks sturen op CO2-reductie. Wellicht dat de inzet van groen gas (met name door de gunstige impact van mest op de Cl-score) via de administratieve route hierdoor meer interessant wordt. Wij zijn daarom van mening dat het niet logisch is om deze route nu (al) te schrappen.

Terminalroute

Tijdens de behandeling van de Wet Milieubeheer in de Tweede Kamer is er meermalen gesproken over de zogenoemde terminalroute. Ondanks het verzoek daartoe van diverse Kamerleden, wordt deze route (voor nu) niet opengesteld. Los van inhoudelijke redenen is het ministerie van I&W van mening dat de Europese regels op dit moment niet is toegestaan. Mocht de Europese Commissie van mening zijn dat deze route wel is toegestaan, dan lijkt het ministerie de route alsnog te willen introduceren.

Wij zijn van mening dat de terminalroute juridisch mogelijk is, zoals deze reeds in een aantal andere landen al wordt toegepast. Los hiervan wordt hieronder uitgelegd waarom de (introductie van de) terminalroute van belang is.



Het toenemende belang van bio-LNG in de scheepvaart

Het aantal schepen die – al dan niet *dual fuel* – worden aangedreven met LNG neemt de komende jaren flink toe. De precieze omvang van het bunkeren (het leveren van brandstof aan schepen) van dergelijke schepen in Nederland is, gegeven de verwachte groei, lastig in te schatten. Het gaat naar verwachting echter om grote hoeveelheden. In de *FuelEU Maritime* wetgeving worden daarnaast specifieke eisen gesteld aan in te zetten brandstoffen in de maritieme sector. Deze brandstoffen zijn vaak duur en beter elders ingezet. Bio-LNG vormt daarmee een belangrijke en betaalbare brandstof voor het verduurzamen van de scheepvaart.

De logica van gebruik van de terminalroute

Om één groot containerschip van brandstof te voorzien zijn ongeveer 400 tankwagens nodig. Het bunkeren van schepen met bio-LNG die vloeibaar is gemaakt op bijvoorbeeld een groen gas productielocatie en via tankwagens naar het schip wordt getransporteerd is daarmee niet realistisch. Vanuit technisch oogpunt gezien is het gebruik van een LNG terminal voor bunkeren van schepen een zeer goede oplossing. Op de terminal wordt namelijk reeds vervloeid gas aangeland en is vervloeiing (een kostbare stap) dus niet meer nodig. Daarnaast biedt bijvoorbeeld GATE terminal reeds diensten aan rondom het bunkeren voor zeeschepen en binnenvaartschepen. Ook beschikt deze terminal over *on-site* laadstations voor vrachtwagens voor het tanken van LNG.

Volgens een eerdere uitleg van het ministerie kan een LNG terminal wel gebruikt worden voor bio-LNG als een terminal – zoals bij de huidige administratieve route – eerst gas uit het gasnet haalt en vervolgens vloeibaar maakt. Dit betekent in essentie dat een ‘U-bocht’ moet worden aangelegd vanaf het gasnet naar de terminal. De kans is groot dat het gas dat via de U-bocht naar de terminal wordt gebracht hetzelfde gas is dat net in gasvormige toestand vanuit de terminal in het gasnet is geïnjecteerd. Daarbij is het weer vloeibaar maken van dat gas kostbaar. Deze constructie is daarom onzinnig en leidt alleen maar tot hogere kosten voor bio-LNG. Zeker nu de terminalroute gewoon al is toegestaan onder de bestaande EU-regels.

Vormgeving terminalroute

Als het ministerie besluit om de terminalroute alsnog in te voeren, ziet ENGIE graag dat de vormgeving met de markt wordt geconsulteerd. Zo moet bijvoorbeeld voorkomen worden dat de terminalroute in Nederland ten opzichte van andere landen waar deze route van toepassing onaantrekkelijk wordt gemaakt. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door de introductie van een correctiefactor zoals thans bij de administratieve route geldt.

Tot slot

Het ministerie lijkt de terminalroute mede niet te willen toestaan omdat dit zal leiden naar meer vraag naar groen gas en de kosten van de bijmengverplichting in de ETS2-sectoren (bij gelijkblijvend aanbod) doet stijgen. De inzet van bio-LNG in de scheepvaart kan inderdaad leiden tot meer vraag naar groen gas. Tegelijkertijd geeft deze additionele vraag ook een prikkel om nieuwe groen gas installaties te bouwen, mits de spelregels voor bio-LNG in de scheepvaart/ transportsector stabiel en voorspelbaar zijn. De inzet van groen gas in de transportmarkt kan daarom onder de juiste omstandigheden helpen om meer nationale groen gas productie te realiseren in Nederland. Daarmee wordt een verdere stap gezet richting de ambitie om in 2030 2 miljard m3 groen gas te realiseren. Een dergelijke stap is ook nodig, nu het genoemde doel op dit moment geenszins binnen bereik is.

Zwolle, 16 oktober 2025
