

Maasvlakteweg 991  
3199 LZ Rotterdam

P.O. Box 77  
3230 AB Brielle  
The Netherlands

T +31 (0)181 799 000

F +31 (0)181 799 099

I [www.gateterminal.com](http://www.gateterminal.com)

Subject / ref. Internetconsultatie Besluit Energie Vervoer

Rotterdam 05 december 2024

Geachte heer/ mevrouw,

Gate terminal B.V. (Gate) maakt hierbij graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op uw consultatie wijziging besluit energie vervoer REDIII.

Graag onderschrijven wij het belang van werkbare wet- en regelgeving dat een gelijk speelveld in Europa garandeert en die leidt tot bevordering van het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in Nederland en Europa. Middels deze reactie op uw consultatie willen wij graag een aantal aandachtspunten benoemen met betrekking tot voorziene wijzigingen in het besluit, Wet op de Accijns en Wet Milieubeheer die impact hebben op Gate en de productie van bioLNG. In breder verband lichten wij ook enkele punten toe die samenhangen met het besluit die effect resulteren op de productie en consequente afname van bioLNG in Nederland en Europa. Ervaringen met RED 2 voeden onze bezorgdheid dat Nederland de transitie, die al moeilijk genoeg is, nog moeilijker maakt dan nodig. We vinden het daarom nodig dat voor bioLNG een aantal zaken in dit besluit REDIII worden vastgelegd en niet later in uitvoerende reglementering, gelet op de slechte ervaring.

### Context

De gepresenteerde wijzigingen vormen een belangrijke schakel in de implementatie van de REDIII in Nederlandse wetgeving. Zij hangen samen met de verplichtingen voor het gebruik van hernieuwbare energie in de transportsector die leiden tot broeikasgasemissiereducties. Ook wordt nader ingegaan op het inboeken van broeikasgasemissiereducties in de keten. Op dit ogenblik kan bioLNG, geproduceerd op Gate LNG-terminal conform EU wetgeving, en met ISCC onafhankelijke certificering, niet worden meegeteld als Emissiereductie eenheid (ERE, thans HBE) in Nederland, zelfs niet als de oorsprong Nederlands biomethaan is. Dit terwijl BioLNG uit LNG-terminals in andere landen wel wordt aanvaard als ERE (thans HBE), Bijvoorbeeld in het Duitse Nabesy systeem waar bioLNG uit zowel Gate als Zeebrugge wordt geaccepteerd.

### Aandachtspunten

#### *Inzake wijziging besluit energie vervoer*

Bij Gate wordt bioLNG geproduceerd. In het besluit wordt echter gesproken over LPG, waar (bio)LNG ook onderdeel van zou vormen. In de toelichting van artikel 7 lid 2 wordt dit uitgangspunt verder verduidelijkt: *Hierbij is van belang dat het begrip LPG in artikel 1 ook bioLNG omvat.* LNG is per definitie echter iets anders is dan LPG. Wij benadrukken daarom het belang om het onderscheid tussen deze twee energiedragers nader te expliciteren, opdat de uitgangspunten van de toelichting en het besluit met elkaar in overeenstemming zijn. Verschillen in het besluit en de toelichting van dat besluit zijn sowieso onwenselijk, maar kunnen uiteindelijk leiden tot ongewenste juridische implicaties.

#### *Inzake Wet op de Accijns en Wet milieubeheer*

In het document Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns wordt tevens gewezen op de samenhang met het EU-ETS2 systeem en de rollen en taken voor brandstofleveranciers. Om haar diensten te kunnen leveren heeft Gate een aanwijzing als brandstofleverancier, en is in dat kader aangewezen als accijnsgoederenplaats (hierna: AGP). Deze wijzigingen brengen diverse verplichtingen met zich mee. In het kader van ETS2 heeft Gate reeds benadrukt dat dit niet tot moet leiden tot nadelige uitvoerende en administratieve effecten waar Gate, niet zijnde de eigenaar van het product, moeilijk invulling aan kan geven.

In de implementatie van de REDIII volgt dat er CO2-ketenemissiessturing plaats gaat vinden. Deze voorgestelde overgang heeft voor brandstofleveranciers tot eindverbruik eveneens administratieve en uitvoerende wijzigingen tot gevolg. Net zoals bij de verplichting onder ETS2 geldt voor Gate dat zij geen zeggenschap heeft over de bestemming van het LNG, omdat zij niet de eigenaar is. Wederom

benadrukt Gate in dit kader dat zij graag bereid is om verplichtingen die voortvloeien uit de implementatie van de REDIII te ondersteunen, zij het dat deze werkbaar en realistisch moeten zijn in het licht van de wijze waarop Gate haar taken uitvoert. Immers is Gate niet de eigenaar van het product. Graag treden wij hierover in overleg.

Ten slotte biedt de wijziging van artikel 9.7.4.2. van Wet Milieubeheer de mogelijkheid om nieuwe vereisten te stellen ten aanzien van de hoeveelheid ingeboekte biobrandstof dat wordt uitgeslagen tot verbruik, waar verdere invulling aan gegeven kan worden middels een algemene maatregel van bestuur. Gate benadrukt dat dit geen negatieve gevolgen kan of mag hebben voor de verdere uitbouw en gebruik van bioLNG in Nederland, bijvoorbeeld die samenhangen met massabalans.

### **Aandachtspunten massabalans**

In breder verband delen wij enkele punten inzake massabalans, waar de voorziene wijzigingen mee samenhangen. De belemmeringen situeren zich op 3 vlakken.

1. Nederlandse autoriteiten uiten soms twijfel of mass balancing over het gasnetwerk toegestaan is bij de productie van bioLNG. De EU laat dit uitdrukkelijk toe en in Nederland wordt het naar wij begrijpen wel toegestaan voor bioCNG (en eigenlijk impliciet wordt het ook voor de gebouwde omgeving gebruikt). We vragen dat het principe van massbalancing tussen biomethaan injectiepunten en afnamepunten ervan voor bioLNG duidelijk vastgelegd wordt in het REDIII-besluit.

Vermits bij massbalancing het fysiek proberen volgen van individuele biogene moleculen wordt opgegeven (net zoals men in bij het commercieel verkopen van groene elektriciteit in het elektrisch netwerk geen groen elektron volgt) moet het duidelijk zijn dat als C14 analyses al ergens nodig zijn, dit enkel zinvol is bij de invoeding in het gasnetwerk, niet bij het verlaten van het gasnetwerk. Ook dit wordt best vastgelegd in dit besluit.

2. In tegenstelling met andere landen en met de EU-aanpak heeft Nederland bijkomende eisen opgelegd aan het bioLNG dat bij Gate wordt geproduceerd waardoor Gate eigenlijk uitgesloten is om deel te nemen aan het massbalancing systeem. Nederland legt met name bijkomende eisen op aan de interface tussen het gasnetwerk en de LNG-terminal terwijl de EU LNG-terminals uitdrukkelijk deel laat uitmaken van het gasnetwerk, en zelfs als dit niet zo zou zijn, de EU net als de hele gasindustrie werkt met gasnominaties als bewijs van transacties. Op dit ogenblik is op de website van de EU-operatoren van gasnetwerken (ENTSOG) bijvoorbeeld transparant te volgen hoeveel bioLNG Gate produceert. Concreet vragen we dus dat dit besluit erkent dat nominaties voldoende zijn als bewijs. Het volstaat in dit besluit op te nemen dat bij de implementatie van massbalancing het gas aan het gastransportnet in Nederland is onttrokken volgens de gangbare systematiek. De meeste partijen, zowel nationaal als internationaal, beschouwen het gebruiken van de LNG terminals in het massbalancing systeem (zoals toegestaan door de EU) als de enige realistisch route om op grote schaal in de vraag naar bioLNG te voorzien, zeker voor de maritieme sector. In de mate dat Nederland afwijkende eisen stelt van buurlanden, verzwakt dat ook de concurrentiele positie van Nederland zonder dat het klimaat er beter van wordt. We vermelden ook graag dat bij het inzetten van massbalancing de CO<sub>2</sub>-intensiteit van alle stappen mee in rekening gebracht wordt bij het bepalen van de CO<sub>2</sub>-intensiteit van bioLNG. De hele keten wordt ook geaudit door organisaties als ISCC.

3. Als laatste punt denkt Gate dat het voor het klimaat het best is als ook biomethaan uit het buitenland ook in Nederland mag gebruikt worden maar we willen onderlijnen dat punt 1 en 2 ook nodig zijn als men enkel Nederlands biomethaan wil gebruiken. We begrijpen dat double counting een aandachtspunt kan zijn: een biomethaan molecule heeft uiteraard maar 1 keer een bijdrage tot het verminderen van emissies. Als zowel het biomethaan-producerend land als het biomethaan (of bioLNG) consumerend land de groene kredieten claimen, claimt men globaal te veel. Los van de vraag of dit echt een probleem is (iedere jurisdictie rapporteert zelfstandig volgens eigen normen) is de verwachting dat er op EU-gebied een harmonisatie komt, zoals bijvoorbeeld de UDB (Union Data Base) of de FuelEU Maritime wetgeving. Daarnaast kan men opleggen dat biomethaan uit het buitenland voor de Nederlandse doelstellingen mag meetellen voor zover het niet al meetelt in de doelstellingen van een ander land.

### **Concluderend**

Om de transitie mogelijk te maken is het belangrijk een pragmatische aanpak te hebben en te focussen wat wel kan in plaats van steeds te kijken waarom men iets niet wil. Onze opmerkingen helpen de energietransitie via biomethaan, kosten de overheid geen geld, vermijden afwijkingen van de EU-aanpak en helpen de industriële competitiviteit van Nederland.

Stefaan Adriaens  
Commercial Manager

Gate terminal B.V.