



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2023/20676

**Uw kenmerk**

2022224623

**Bijlage**

1

Datum 31 januari 2023  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Bontenbal  
(CDA) over decentrale productie van bio-LNG

Geachte voorzitter,

Op 8 december heeft lid Bontenbal (CDA) Kamervragen gesteld over decentrale productie van bio-LNG. Hierbij stuur ik u de reactie op deze vragen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

#### Vraag 1

Hoe kijkt u naar de groeiende CO<sub>2</sub>-uitstoot van het langeafstandstransport en de rol van bio-LNG in de verduurzaming van deze sector?

#### Antwoord 1

De verduurzaming van het langeafstandstransport staat hoog op mijn agenda. Zowel de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) als de laatste gegevens volgens de IPCC-berekeningen laten geen groeiende CO<sub>2</sub>-uitstoot zien van het langeafstandstransport, hier draagt (bio)LNG ook in positieve zin aan bij. Bio-LNG is een van de transitiebrandstoffen voor het langeafstandstransport richting zero-emissie. Het is een van de opties om diesel te vervangen en is tevens in de bestaande LNG-infrastructuur tot 100% hernieuwbaar in te zetten.

#### Vraag 2

Hoe beoordeelt u de huidige situatie, waarin er door een uitzonderlijk hoge LNG-prijs in de transportsector wordt teruggeschakeld naar diesel, waardoor verduurzaming van deze sector sterk wordt afgeremd? Welke mogelijkheden ziet u om deze trend te keren?

#### Antwoord 2

Ik ben mij ervan bewust dat alle brandstofprijzen sterk zijn gestegen en ook aanzienlijk schommelen ten gevolge van de onzekerheden op de energiemarkt door de oorlog in Oekraïne. Daarom heeft het Kabinet ook besloten om alle brandstofaccijnzen, ook die waar LNG onder valt (LPG), te verlagen. Deze maatregel is verlengd tot en met 30 juni 2023.

In het algemeen zie ik geen afremming van de verduurzaming van transport. Via het beleid energie vervoer, met de RED II-implementatie, worden de brandstofleveranciers van benzine en diesel aan wegvervoer namelijk verplicht om een toenemend aandeel hernieuwbare energie te leveren. Bio-LNG is een van de routes om de stijgende verplichting te realiseren. Vooruitkijkend naar 2030 zie ik dat de ambities vanuit het Coalitieakkoord en Fit for 55 verder zullen toenemen, bijvoorbeeld met de implementatie van de RED III. Kortom, er is voldoende perspectief en instrumentarium om transport te verduurzamen.

#### Vraag 3

Kunt u aangeven hoe er in het beleid omtrent bio-LNG rekening wordt gehouden met het feit dat er bij decentrale productie van bio-LNG ook CO<sub>2</sub> wordt afgevangen, dat deze biogene CO<sub>2</sub> fossiele CO<sub>2</sub> in de industrie vervangt, en een basisgrondstof is voor toekomstige synthetische brandstoffen?

#### Antwoord 3

De afgevangen biogene CO<sub>2</sub> wordt momenteel meegenomen in de ketenemissies van de hernieuwbare brandstof en kan daarbij ingezet worden ter vervanging van fossiele CO<sub>2</sub> in de industrie. De huidige nationale systematiek stuurt op hernieuwbare energie. Alle hernieuwbare brandstoffen moeten aan de duurzaamheidscriteria voldoen waaronder een minimum CO<sub>2</sub>-reductie in de keten. Er kan momenteel niet geprofiteerd worden van een hogere CO<sub>2</sub>-reductie dan het minimum in de keten. Met de implementatie van de REDIII ben ik voornemens om op een CO<sub>2</sub>-sturend systeem over te stappen. Hierdoor zullen beter presterende hernieuwbare brandstoffen vanaf 2025 financieel aantrekkelijker kunnen worden.

#### Vraag 4

Kunt u een beeld schetsen van hoe u in het beleid rondom bio-LNG de voor- en nadelen van zowel decentrale als centrale productie van bio-LNG tegen elkaar afweegt en daarbij in ieder geval in te gaan op de volgende punten: de voordelen van decentrale productie van bio-LNG met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-voetafdruk, alsmede de onzekerheid waar decentrale initiatieven voor de productie van bio-LNG mee te maken hebben en het gevaar van stilstand, ook bij het uit bedrijf nemen van warmtekrachtkoppelingen (WKK's) (en de daarmee gepaard gaande reductie van stikstofemissies)?

#### Antwoord 4

Het beleid ondersteunt de productie van bio-LNG via de volgende twee routes:

- Decentraal: biogas wordt lokaal geproduceerd en vervolgens lokaal vervloeid tot bioLNG. Deze bioLNG is fysiek hernieuwbaar en dus niet vergroend met GVOs (garanties van oorsprong).
- Centraal: biogas wordt lokaal geproduceerd en in het gasnet geïnjecteerd. Vervolgens vindt er centraal vervloeiing plaats van gas ergens in Nederland. Deze LNG wordt met GVOs biogas vergroend.

Voor de stimulans van de decentrale productie van bio-LNG heb ik deze route opgenomen in de SDE++. Dit blijkt nog een jonge markt te zijn; zo zijn er in 2022 geen aanvragen ingediend voor deze route. Voor bio-LNG is er groei mogelijk bij ombouw van de bestaande WKK naar bio-LNG-installatie. Dit wordt niet gestimuleerd via de SDE++. Momenteel wordt er nog weinig bio-LNG in Nederland geproduceerd.

Naar aanleiding van deze vragen lijkt er interesse te zijn in de ontwikkeling van decentrale productie bio-LNG, daarom wil ik samen met de markt gaan kijken hoe we dit beter op elkaar kunnen afstemmen.

Verder zie ik ook de voordelen in de centrale productie van bio-LNG. Dit is wat betreft ruimtelijke inpassing eenvoudiger en partijen zijn niet gebonden aan de locaties van de vergisteren.

Wat betreft de CO<sub>2</sub>-voetafdruk zal dit onderdeel zijn van de implementatie van de REDIII. Zoals aangegeven ben ik voornemens om over te stappen op een CO<sub>2</sub> sturend systeem waarbij een hogere CO<sub>2</sub>-reductie in de keten financieel aantrekkelijk kan worden binnen de systematiek.

De onzekerheden voor investeringen in de bio-LNG (decentraal alsook centraal) komen naast de hoge gasprijzen voort uit trage vergunningsverlening voor installaties alsook de bijmengverplichting voor de gebouwde omgeving. Met een onderzoek wordt de eventuele spanning tussen de inzet van biogas in de mobiliteit en biogas in de gebouwde omgeving onderzocht. Als gevolg hiervan is het mogelijk dat de inzet van biogas in de mobiliteit beperkt wordt. Hierover zal ik uw Kamer samen met Minister Jetten zo snel mogelijk informeren.

#### Vraag 5

Welke mogelijkheden ziet u om de voordelen die het decentraal produceren van bio-LNG heeft, beter te benutten en welke concrete maatregelen neemt u hiervoor?

Antwoord 5

Zoals in het antwoord op vraag 4 is aangegeven heb ik al maatregelen genomen om de decentrale productie van bio-LNG te stimuleren middels de opname van aparte categorieën in de SDE++. Daarnaast ben ik voornemens om bij de RED III- implementatie ketenreducties expliciet te belonen, ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd met de brief 'start implementatie RED III voor vervoer' (IENW/BSK-2022/310681). Dit kan een stimulans geven voor decentrale bio-LNG. Echter, de verdere stimulering van bio-LNG in transport hangt ook nauw samen met de ontwikkeling van alternatieve hernieuwbare brandstoffen en de bijmengverplichting van biogas in de gebouwde omgeving.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2023/20676