

Aan: De leden van de Tweede Kamer

Datum: Amsterdam, 29 september 2025

CC: Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat  
A.A. (Thierry) Aartsen

Betreft: Wetgevingsoverleg Infrastructuur en Waterstaat, maandag 29 september 2025  
Wijziging van de Wet milieubeheer voor de Implementatie RED III  
Wijziging Regeling energie vervoer

Geachte leden van de Tweede Kamer,

Het Platform Hernieuwbare Brandstoffen wil u graag een paar punten meegeven voor de kamerbehandeling van de Wet milieubeheer voor de implementatie van de RED III voor de wijziging van de Regeling energie vervoer.

Het Platform dringt erop aan dat Nederland meer rekening houdt met de lange termijn investeringsperspectieven. In deze fase van de opschaling van de inzet van hernieuwbare brandstoffen in transport moet de regelgeving investeringen mobiliseren, meer flexibiliteit voor de markt organiseren, consistent zijn en voor continuïteit zorgen om productieschaal te bereiken wat leidt tot kostenreducties en bijdraagt aan het niveau van klimaatreducties waar afspraken over zijn gemaakt voor doelen voor Nederland.

De voorstellen voor de RED III- implementatie bevatten op een groot detailniveau doelen voor afzonderlijke energiedragers, soms op grondstoffenniveau, en deze zijn, afhankelijk van het segment waar ze worden ingezet, gewenst of uitgesloten. Dit tast consistentie aan. En wordt zeer complex. Bovendien brengen deze voorstellen de hernieuwbare opties met elkaar in concurrentie, in plaats van samen te zorgen voor het verminderen van de inzet van fossiele brandstoffen in de vervoerssector. Daarmee laat Nederland emissiereducties liggen die hard nodig zijn voor het bereiken van de klimaatdoelen, gezien de analyses van PBL in de Klimaat- en EnergieVerkenning (KEV) (2025).

Voor het mobiliseren van investeringen is perspectief op opschaling nodig en stabiel beleid. Dat vraagt om hoge ambitie in de gestelde doelen. Dat onderdeel heeft Nederland goed opgepakt met een hoger doel voor meer klimaatreducties in de "landsector". Helaas wordt dit dan weer ondergraven door de inzet van groene elektriciteit in vervoer te laten meetellen voor dit doel; dat betreft groene elektriciteit die zonder deze meetelling hoe dan ook in de markt was gekomen. Ook is het zonde om inzet van groene waterstof in de olieraffinaderij mee te laten tellen voor de doelen. Hier had een goed industrie-instrument voor moeten staan met doelen in de industrie voor de lange termijn inzet van groene waterstof. Het meetellen van groene waterstof in de raffinaderij tast het speelveld voor de investeringen voor directe inzet van groene waterstof in vervoer aan. Dit geldt investeringen van de bredere categorie 'RFNBO', de zogenaamde e-fuels. Om vervolgens het gelijke speelveld voor de directe inzet van e-fuels in vervoer te repareren vraagt de waterstofsector om ondersteuning met maatschappelijk geld, subsidies, de positie van de directe inzet met de raffinaderij-route te repareren. Zonder de raffinaderijroute was dit niet nodig geweest, Met de middelen om het gelijke speelveld te repareren had de overheid ook kunnen kiezen om het totale volume van hernieuwbare

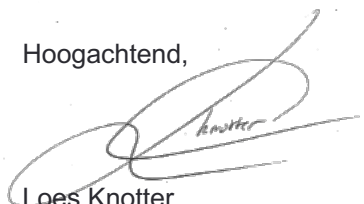
brandstoffen in vervoer te verhogen. Nederland kan in de vervoerssector meer klimaatreducties bereiken door opties op elkaar te stapelen<sup>1</sup>.

Stabiel beleid vraagt ook om continuïteit. Hierbij past niet het (tijdelijk) stopzetten van inzet groen gas via het gasnetwerk voor vloeibare brandstoffen<sup>2</sup>. Dit tast investeringszekerheid aan. Beter is het om de regelgeving op dit punt in Europa te verbeteren, in de herziening van de regels die nu ook in Brussel voorligt, en het voor nu te blijven toestaan. Het toepassen van het principe van massabalans voor leveringen via het gasnetwerk geeft de mogelijkheid tot meer groen gas gebruik in het systeem. De productie van hernieuwbaar gas, biomethaan en ook e-methaan kan via het net gekoppeld worden aan een vraag. Uiteraard zal de directe inzet van vloeibaar biomethaan, of bio-LNG, een gelijk speelveld moeten krijgen met de route via het gasnetwerk. De invoering van het Europese emissiehandelssysteem (ETS 2) met een absoluut afbouwend plafond voor de uitstoot van fossiele emissies leidt tot het uifaseren van fossiele brandstof in vervoer.

Inzet van biomethaan in vloeibare vorm in transport is een marktrijpe optie, deze route kan worden aangevuld met e-methaan. Dit betreft investeringsmogelijkheden die nu worden voorbereid, ook in routes die in de bijmengverplichting groen gas<sup>3</sup> (voor gebouwen) nog geen marktvraag kunnen vinden (door te lage doelen in deze verplichting en het ontbreken van een submandaat voor het stimuleren nieuwe opties zoals voor e-methaan of nieuwe grondstoffenroutes), maar die wel al via inzet in transport hun financiering kunnen rondkrijgen en daar CO<sub>2</sub>-emissiereductie realiseren. Hiermee helpt de vraag in transport ook bij de opbouw van productie voor de bijmengverplichting groen gas. Verder geeft deze route schepen die op vloeibaar methaan varen een optie om bij te dragen aan het nieuwe sectordoel voor hernieuwbare brandstoffen in zeevaart.

Het Platform vindt dat de doelen voor hernieuwbare brandstoffen omhoog moeten om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te reduceren, naast elektrificatie in vervoer, en denkt dat er meer beleidsrendement voor klimaat- en economisch perspectief te halen valt met het instrumentarium dat voor handen ligt. Tegelijkertijd is tijdige implementatie nu van het grootste belang, gezien het gaat om de ingangsdatum van 1 januari 2026. Het Platform blijft graag in gesprek hoe met de maatschappelijke investeringen meer bereikt kan worden.

Hoogachtend,



Loes Knotter,  
uitvoerend directeur

Platform Hernieuwbare Brandstoffen

---

<sup>1</sup> Verdere uitwerking in deze analyse: <https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/post/andere-aanpak-nodig-voor-afbouwen-fossielebrandstoffen-in-vervoer>

<sup>2</sup> Het gaat om een voorstel bij de Regeling energie vervoer om de inzet van hernieuwbaar methaan naar transport op basis van injectie in het bestaande gasnetwerk met het gebruik van Garanties van Oorsprong (GvO's) voor vloeibare brandstoffen stop te zetten. Meer informatie over de werking van deze regeling in: <https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/post/phb-mass-balance-methodology-for-renewable-fuels-in-transport-massabalansmethodiek-voor-hernieuwbare-brandstoffen-in-transport-2025>

<sup>3</sup> <https://wetgevingskalender.overheid.nl/Regeling/WGK025362>

