

# Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

## Subsidieregeling LNG

(Internetconsultatie van 11 september tot en met 9 oktober 2019)

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat introduceert de subsidieregeling LNG (Liquefied Natural Gas). Deze bouwt voort op de tijdelijke teruggaafregeling van de accijns voor LNG, die op 31 december 2018 is vervallen. De opzet van beide regelingen zijn vergelijkbaar. Deze regeling geeft invulling aan het Klimaatakkoord, én aan een Kamermotie die vraagt om een oplossing voor LNG én bio-LNG.

De conceptregeling is van 11 september tot en met 9 oktober 2019 in internetconsultatie voorgelegd. Dit heeft 20 reacties opgeleverd, die in dit verslag besproken worden. De reactie van het ministerie vindt u in de bijlage op bladzijde 4. De definitieve regeling is op 10 december 2019 gepubliceerd in de Staatscourant, en zal op 1 januari 2020 ingaan.

### Doel van de regeling

Het doel van de regeling is om het gebruik van (bio)-LNG te stimuleren om zo bij te dragen aan doelen voor klimaat en luchtkwaliteit. Goedkopere LNG moet leiden tot een toename aan LNG-trucks en vulpunten, én een vergrote afname van deze brandstof ten opzichte van 2018. Het stimuleren van LNG-trucks levert op korte termijn voordelen op voor de luchtkwaliteit (NOx en PM10). Ook levert het CO2-reductie op. De infrastructuur is daarnaast direct inzetbaar voor bio-LNG. Deze geavanceerde biobrandstof kent ten opzichte van LNG nog grotere CO2-voordelen.

De verwachte effecten van de regeling zijn:

1. Toename verkoop LNG;
2. Toename van LNG-trucks en tankstations met LNG-vulpunten;
3. Het creëren van een volwassen markt voor LNG om zo het ingroeipad naar bio-LNG mogelijk te maken.

### De reacties

Tot en met 9 oktober 2019 kon worden gereageerd op alle onderdelen van de subsidieregeling en de toelichting. In totaal zijn er 20 reacties binnengekomen, hiervan zijn er 17 openbaar. Het overgrote deel (ca 85 %) van de reacties is afkomstig van bedrijven en brancheorganisaties.

De indieners kunnen worden verdeeld in drie categorieën:

- Bedrijven, waaronder Jongeneel en Zonen Transport B.V., Mercedes-Benz Trucks NL, Wartsila, Volvo Trucks Nederland, Scania Nederland B.V., PitPoint.LNG, IVECO NLS, IVECO Nederland BV;
- Brancheorganisaties, waaronder Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI), Nationaal LNG platform, RAI Vereniging, BOVAG, Platform Autogas, Evofenedex, Koninklijke Vereniging Gasfabrikanten Nederland;
- (één) Milieuorganisatie, te weten Natuur & Milieu;
- Particulieren (twee).

## 1. Algemeen beeld van de ingediende reacties

- Bedrijven en brancheorganisaties: Het merendeel van de 17 reacties van de bedrijven en brancheorganisaties is positief over de regeling. In deze reacties wordt ingegaan op de voordelen van de brandstof LNG voor de verbetering van de luchtkwaliteit en het milieu, en de transitie naar Bio-LNG.
- Milieuorganisaties: Natuur & Milieu geeft aan bezorgd te zijn over de stimuleringsregeling op LNG, en roept IenW op deze te heroverwegen. De doelmatigheid en de stimulerende werking van de voorgenomen nieuwe regeling wordt betwist. Aangegeven wordt dat de transitie naar bio-LNG wordt op geen enkele manier wordt ondersteund.
- Particulieren: De reacties van de twee particulieren geven een gemengd beeld. Eén geeft aan vóór een subsidie op de LNG te zijn, maar dan wel een die een duidelijk voordeel biedt ten opzichte van de vervuilende brandstoffen. Een ander geeft aan dat er met deze regeling een fossiele brandstof wordt gesubsidieerd, en dat de regeling aangepast zou kunnen worden om alléén voor bio-LNG te gelden.

## 2. Specifieke reacties

Hieronder worden enkele kenmerkende reacties nader uitgewerkt.

### a. Branche-organisaties en bedrijven

- In het merendeel van deze reacties wordt aangegeven dat de regeling een goed kader biedt voor de verdere ontwikkeling van de LNG-markt en de transitie naar Bio-LNG. Hierbij wordt ook benadrukt dat het pad naar bio-LNG grotere voordelen op zal leveren ten aanzien van de CO<sub>2</sub>-reductie.
- In een enkele reactie wordt gevraagd om de regeling uitsluitend voor bio-LNG open te stellen of het subsidiebedrag voor bio-LNG hoger te stellen.
- In een reactie wordt gerefereerd aan een rapport van Transport & Environment (T&E, 'Do gas trucks reduce emissions', 2019) waarin praktijktesten van TNO aangehaald worden die soms een wisselend beeld schetsen van de voordelen van LNG voor de verbetering van de luchtkwaliteit. De prestaties ten aanzien van luchtkwaliteit zouden in een aantal testen beneden de prestaties van een dieseltruck liggen.
- In één reactie wordt voorgesteld de regeling ook open te stellen voor LPG.

## **b. Milieu-organisaties**

Hieronder volgt de reactie van Natuur en Milieu.

- Natuur & Milieu is bezorgd over de aangekondigde nieuwe Stimuleringsregeling LNG en roept het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op deze te heroverwegen.
- Met de Stimuleringsregeling wordt steun verleend aan de inzet van een fossiele brandstof die niet tot nauwelijks klimaatwinst oplevert. De omschakeling naar bio-LNG wordt niet ondersteund, omdat voor zowel fossiele LNG als bio-LNG hetzelfde tarief geldt. Bovendien zou in het Klimaatakkoord nadrukkelijk staan dat de nieuwe regeling van toepassing zou zijn op bio-LNG.
- De indiener wijst op recente publicaties van Transport & Environment (T&E, Do gas trucks reduce emissions? (2019)) en TNO (zie oa. TNO, Emissions testing of a Euro VI LNG-diesel dual fuel truck in the Netherlands (2019) en TNO, Emissions testing of two Euro VI LNG heavy-duty vehicles in the Netherlands: tank-to-wheel emissions (2017)). Daaruit zou blijken dat er slechts sprake is van een kleine CO2 besparing en soms zelfs hogere uitstoot van stikstof.
- De teruggaafregeling die gold tot eind 2018 was altijd tijdelijk van aard, en bedoeld om de transitie naar bio-LNG op gang te brengen. Deze ontwikkeling is om diverse redenen niet op gang gekomen.

**Bijlage: Inhoudelijke reactie van het ministerie  
(zoals ook opgenomen in de publicatie in de Staatscourant,  
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-67206.html>)**

Bio-LNG wordt in het Klimaatakkoord gezien als transitiebrandstof op de weg naar zero-emissie voor zwaar wegvervoer. Een differentiatie bleek niet mogelijk. De keuze om LNG naast bio-LNG te stimuleren is gemaakt omdat bio-LNG op dit moment nog onvoldoende op de markt beschikbaar is vanwege hoge productiekosten. Om op termijn de overgang naar bio-LNG snel mogelijk te maken is het nodig om de huidige infrastructuur voor LNG te behouden en de toename van het aantal zware bedrijfsauto's (type N3) die op LNG rijden (en niet op diesel rijden), te stimuleren. De afgelopen jaren is ook geïnvesteerd in de infrastructuur voor LNG. Deze infrastructuur is namelijk direct inzetbaar voor bio-LNG en een stimulering van de infrastructuur is nodig om de vraag te laten toenemen. Zware LNG-bedrijfsauto's kunnen rijden op zowel LNG gemaakt van vloeibaar aardgas als op bio-LNG. Een toenemende afzetmarkt zal naar verwachting een positieve invloed hebben op de ontwikkeling en het zo spoedig mogelijk in Nederland op de markt zetten van bio-LNG.

In een aantal reacties wordt gerefereerd aan een rapport van Transport & Environment (T&E, 'Do gas trucks reduce emissions', 2019). Hierin zijn praktijktesten van TNO aangehaald die soms een wisselend beeld schetsen van de voordelen van LNG ten opzichte van diesel. De prestaties ten aanzien van luchtkwaliteit zouden in een test beneden de prestaties van een dieseltruck liggen. In hoofdstuk 8 van deze Toelichting is tevens nader ingegaan op dit rapport. Een belangrijke conclusie uit dit rapport is dat het behalen van de milieuvoordelen van de brandstof gedeeltelijk afhankelijk is van de juiste afstellingen van de LNG-voertuigen. Deze testen leveren een goede bijdrage aan de kennis over het optimaliseren van het gebruik van LNG en de afstelling van deze voertuigen. Zo scoorde de truck die in de eerdere test mindere resultaten liet zien, in een nieuwe test (TNO-2018-R11448), na betere afstelling wel goed in de praktijk. Ook nieuwe modellen laten resultaten zien die passen bij de voordelen die de brandstof LNG kan bieden. Het rapport bevestigt overigens ook de CO<sub>2</sub>-voordelen van LNG ten opzichte van diesel, welke toenemen bij de inzet van bio-LNG.

Tot slot werd in een reactie voorgesteld de regeling ook open te stellen voor LPG. Gelet op het feit dat deze regeling zich richt op zwaar wegtransport, waar elektrificatie op korte termijn nog niet haalbaar is, is ervoor gekozen om de regeling alleen op LNG te richten.