



Date: 07 October 2019

Consultatie LNG-subsidieregeling

Doelgroep van de consultatie

September 2019 werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'subsidieregeling LNG' voorgelegd voor internetconsultatie.

De VNPI reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van de doelgroep: 'tankstations met LNG-vulpunten'.

Advies over de LNG-subsidieregeling

De VNPI is van mening dat deze regeling een goed en doelmatig kader biedt voor de verdere ontwikkeling van deze technologie en energiedrager:

- De verplichtingen die aan de aanvrager worden gesteld zijn duidelijk en redelijk.
- De vergoedingen die zijn voorzien in de subsidieregeling zijn passend.
- LNG kent nog niet die groei, die het mogelijk of noodzakelijk maakt om het stimuleringsregime te verminderen. De begrotingsmiddelen zijn bescheiden, gelet op het verduurzamingspotentieel van met name bio-LNG.

VNPI en de leden zijn geïnteresseerd aan verduurzaming van transport via alle technologiestrategieën.

- De VNPI en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- Voor zwaar wegtransport zijn vloeibare en gasvormige brandstoffen vooralsnog leidend.
- LNG is een transitiebrandstof met voor deze sector met door TNO geverifieerde duurzaamheidswinst.
- LNG is een brandstof die goed te vervangen is door bio componenten: er is geen blendwall: bio-LNG kan tot 100% worden bijgemengd, omdat bio dezelfde moleculen als regulier gas zijn.
- De basis voor LNG, methaan, is goed winbaar uit reststromen. Bio-LNG kan voor een deel regionaal worden geproduceerd en kent een hoge CO2 reductiefactor.

Toelichting op de exploitatie van een LNG-tankinfrastructuur

- Tankstations voor gasvormige brandstoffen, zoals LNG, zijn goed in te passen in de bestaande tankinfrastructuur.
- De investeringskosten zijn wel aanzienlijk, omdat voor LNG een nieuwe installatie moet worden aangeschaft.
- De ambities met LNG hebben ertoe geleid dat 27 LNG-tankstations zijn gerealiseerd in Nederland en het netwerk landsdekkend is.
- Een tankstation kan ongeveer 100 vrachtwagens bedienen.
- Om de huidige tankinfrastructuur te laten renderen, moeten er dus circa 2700 vrachtauto's LNG komen tanken. Nu bestaat het Nederlandse wagenpark uit 430 vrachtwagens.

Noodzaak van de LNG-subsidieregeling

- De doelstelling voor 2030 is 7000 vrachtauto's op LNG. De tankinfrastructuur heeft daar al stevig op voorgesorteerd. In de kip-ei situatie waar iedere innovatieve aandrijflijn mee worstelt, ligt in het geval van LNG de opgave vooral in een groei van het aantal vrachtwagens.
- De accijnstarieven in Nederland voor gasvormige brandstoffen zijn hoger dan in de omliggende landen. Zonder deze regeling zullen LNG-vrachtauto's elders worden verkocht en worden de ambities niet vervuld. Dat zou een gemiste kans zijn voor een transitiebrandstof waar de tankinfrastructuur voor is gerealiseerd.
- Het zijn koplopers in verduurzaming die LNG hebben omarmd, met investeringen in tankinstallaties en vrachtwagens. Koplopers hebben vooral behoefte aan consistent overheidsbeleid. Met deze stimuleringsregeling geeft de overheid daar invulling aan richting deze ondernemers. Door LNG te blijven steunen met een regeling gericht op bio-LNG, kan zwaar wegtransport deze aandrijflijn en energiedrager blijven benutten voor het halen van de doelen van het klimaatakkoord.