

Nationaal LNG Platform

Subsidieregeling LNG



Sinds 2013 verbindt het Nationaal LNG Platform bedrijven en overheden met één doel: wegtransport en scheepvaart schoner en stiller maken via het vloeibaar gas (Bio-)LNG. Ongeveer 25 leden maken zich samen met de overheid al zes jaar hard voor het opzetten van de huidige LNG-markt en -infrastructuur én de transitie naar het fossielvrije Bio-LNG.

Dit heeft tot nu toe geresulteerd in 27 LNG-tankstations in Nederland, 430 LNG-trucks op de weg en de ontwikkeling van een binnenvaartvloot op LNG. (Bio-)LNG kan een belangrijke bijdrage leveren aan het schoner maken van de transportsector.

Nationaal LNG Platform

8 oktober 2019

Begin september werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'subsidieregeling LNG' voorgelegd voor internetconsultatie. Voor de toepassing van LNG/Bio-LNG biedt deze regeling een goed kader voor de verdere ontwikkeling van de LNG-markt en de transitie naar Bio-LNG.

Een terugblik op Green Deal Rijn en Wadden

Sinds 2013 werkt het Nationaal LNG Platform samen met de overheid aan de introductie van small-scale LNG voor de transportsector. De afgelopen jaren is er al veel bereikt:

- er zijn 27 LNG-tankstations in bedrijf;
- er rijden 430 Nederlandse LNG-trucks;
- de huidige LNG-trucks hebben zich doorontwikkeld naar een volwassen product, leverbaar in alle specificaties en vermogens;
- de huidige generatie LNG-trucks heeft zeer lage uitlaatemissies. Bij recente tests is aangetoond dat het onderscheid tussen koude start en warme motor bij een LNG-truck nihil is. Recente tests hebben ook een CO₂-reductie laten zien van 10-24%. De onderbouwing hiervan is te vinden in de volgende TNO rapporten:
 - TNO 2017 R11336
 - TNO 2018 R11448
 - TNO 2019 R10193
- LNG-trucks zijn aanzienlijk stiller (tot 10 dB(A)).

Nieuw convenant

In 2018 werd door het Nationaal LNG Platform en de overheid een nieuw convenant gesloten om de laatste fase van de transitie in te zetten: de transitie van LNG naar Bio-LNG. Het doel van het convenant is:

- de productie van Bio-LNG verder te ontwikkelen als onderdeel van de verduurzaming van transport;
- samen met de overheid er naar te streven dat dit convenant de noodzakelijke randvoorwaarden omschrijft om de doelstellingen van (Bio-)LNG te behalen: een goede en landelijk dekkende infrastructuur met voldoende tankpunten en een goed aanbod van materieel;
- ervoor te zorgen dat de samenwerking in dit convenant erop gericht is de markt voldoende zekerheid te geven om economisch verantwoorde investeringen te blijven doen in voertuigen, schepen en tankinfrastructuur.

Waarom LNG, Bio-LNG?

Voor zwaardere vrachtauto's over langere afstand en voor bestaande vrachtauto's met een brandstofmotor, is er op korte termijn geen ander alternatief om de CO₂-uitstoot te verminderen dan de inzet van low-carbon brandstoffen. LNG is een transitiebrandstof, die op korte termijn substantiële CO₂-reductie realiseert.

Bio-gas

- Bio-gas wordt vandaag al veel geproduceerd door vergisting van 'natte bio-massa'. Deze feedstock vindt zijn herkomst in diverse afvalstromen zoals GFT, mest, waterzuiveringsslib en afval uit supermarkten. Natte bio-massa is vrijwel altijd een afvalproduct dat niet concurreert met de voedselproductie. Op termijn kan bio-gas ook geproduceerd worden via vergassing of via power-to-gas. Het product bio-gas kan worden ingezet in transport door het te comprimeren (compressed bio-gas ofwel CBG) of door het vloeibaar te maken (Bio-LNG).
- Voor 'korte afstand' wegvervoer (300 km) kan CBG veelal de gewenste actieradius bieden. Voor lange afstand wegvervoer (tot 1.500 km) is Bio-LNG de meest voor de hand liggende oplossing.

Omdat bio-gas/Bio-LNG qua product vergelijkbaar is met CNG/LNG, kan de bio-variant één-op-één zonder aanpassing van de tankinstallatie of vervanging van de in iedere wensbare samenstelling, worden toegepast.

- De SER is een onderzoek gestart naar de beschikbaarheid van verschillende biomassa's. Eerder onderzoek - uitgevoerd door CE Delft - laat zien dat er veel potentie is. Namelijk ruim 400.000 ton per jaar in 2030. Een LNG-truck verbruikt op jaarbasis ongeveer 30 ton (bron: CE rapport mrt 2018 nr. 18.5N27.029).
- Bio-LNG voldoet aan de criteria van duurzame biobrandstof:
 - Concurrereert niet met de wereldvoedselproductie
 - Werkt probleemloos in elke - voor de brandstof geschikte - moderne Euro VI vrachtauto.
 - Levert over de hele keten (WTW) minstens 50% CO₂-reductie op
- Bovebstaand laat onverlet dat alle vormen van energietransitie in mobiliteit (elektrisch, waterstof, advanced bio-fuels en Bio-LNG) noodzakelijk zijn om de CO₂-reductie in 2030 - 2050 te realiseren.

Noodzaak van de regeling

De laatste fase van de transitie betreft de transitie van LNG naar Bio-LNG. Om deze succesvol te kunnen realiseren is het van belang dat:

- er vertrouwen is van het bedrijfsleven in consistent overheidsbeleid;
- het aanpakken van de belemmeringen tijd kost. De compensatie regeling biedt de oplossing om de komende twee jaar de belemmeringen weg te nemen en een nieuw beleid te maken. Dit kost echter zeker nog anderhalf jaar tijd;
- eerder benoemde obstakels worden aangepakt. Het betreft hier zaken als:
 - Concurrentie van de SDE: een bio-gas-producent kiest eerder voor de SDE- dan de HBE-route. De nieuwe visie op REDII gaat helpen, maar de uitwerking daarvan zal pas helder worden in 2021.
 - Instabiliteit HBE-waarde: in het verleden was de HBE hoog volatiel. De nieuwe aanpak van de REDII zal bijdragen aan meer stabiliteit
 - Omdat de REDII redelijk afwijkt van de REDI is het zaak dat de vangnetregeling wordt gerealiseerd zoals afgesproken in Klimaatakkoord.
- ook rekeningrijden in combinatie met de visie achter GreenTruck fuel - waarbij verduurzaming van WtW resulteert in een lagere tol - zal helpen om de transitie van LNG naar Bio-LNG te bewerkstelligen;
- wordt gerealiseerd dat de accijns situatie op gas in Nederland het minst attractief in Europa is. Zeker nu buurlanden volledig doorzetten op LNG, verslechtert de concurrentie van Nederland ten opzichte van onze buurlanden. Afgelopen periode zijn trucks verkocht aan het buitenland en tankstations gesloten.
Intussen is het zaak dat de bestaande tankinfra en het nu rijdende wagenpark minimaal in stand wordt gehouden en zo mogelijk groeit. Hoe groter de LNG-vloot, hoe groter de afzet van LNG-brandstof, hoe groter de potentie voor Bio-LNG.

Ambitie

- De ambitie voor vrachtwagens is dat 25% van de vrachtwagens in 2050 rijdt op Bio-LNG. Op basis van de huidige markt komt dan neer op zo'n 40.000 trucks. Dit doel kan als volgt worden onderbouwd. Ongeveer 50% van het huidige wagenpark zijn bakwagens. Deze rijden relatief weinig kilometers. Het ligt voor de hand deze groep via elektrisch en/of waterstof te verduurzamen. De overige 50% bestaat uit trekker opleggers. Deze rijden veel kilometers (> 100.000 per jaar). Voor deze voertuigen zijn biobrandstoffen voorlopig de enige optie. De helft van deze markt zal moeten overschakelen op HVO. De andere helft zal overschakelen op LNG en uiteindelijk op Bio-LNG.

- Voor 2030 wordt ingezet op 7.000 LNG-trucks. Dat is ongeveer 3,5% van de vloot in Nederland. Gezien de gemiddelde economische levensduur van vrachtauto's kan dit worden gehaald met een aandeel van 3,5% in de jaarlijkse verkoop vanaf 2022.
- Nationaal is er al een dekkend netwerk met 27 LNG-tankstations. Met een capaciteit van 200 trucks per tankstation zal in Nederland nog een tiental tankstations gebouwd moeten worden. Dit is een simpele opgave die bedrijven zullen oppakken. In vijf jaar tijd zijn er al 25 tankstations gerealiseerd.
- De uitrol van een Europees netwerk van LNG-tankstations was in aanvang lastig, maar vordert nu snel. In Duitsland is er sprake van een trage ontwikkeling, maar zijn er op dit moment veel stations in voorbereiding.
- De ambitie op het gebied van Bio-LNG - 5.000 ton in 2030 - zal primair ingezet worden in het wegverkeer. Inzet is dat rond 2030 30% van het LNG dat verbruikt wordt voor trucks bestaat uit Bio-LNG.
- De CO₂-uitstoot bij het gebruik van Bio-LNG daalt met minimaal 70%. Als de productie van Bio-LNG wordt verricht middels duurzaam opgewekte energie en de transportafstand van Bio-LNG beperkt is, is een CO₂-reductie tot vrijwel 100% mogelijk.
- Een andere discussie in dit verband, is dat met het gebruik van bio-methaan een negatieve CO₂ wordt gerealiseerd. Bio-methaan dat niet wordt afgevangen, verdwijnt in de atmosfeer. Methaan in de atmosfeer is een factor 28 keer schadelijker dan CO₂. Afvangen van biomethaan en de inzet in de transportsector levert daardoor een hogere bijdrage aan de CO₂ reductie en zou dus extra gestimuleerd moeten worden. Dit wordt onderschreven door CE Delft.

Conclusie

- Volgens het Nationaal LNG Platform en haar leden is de 'subsidiereregeling LNG' een goede eerste stap om de geschetste brandstof problematiek op te lossen. Het is van belang dat de beleidsaanpassing waaraan de overheid nu werkt, snel geformaliseerd wordt en met de markt wordt gedeeld. Dit totale pakket vormt een goede basis voor de transitie van LNG naar Bio-LNG.
- Het Nationaal LNG Platform is van mening dat alle vormen van energietransitie in mobiliteit (elektrisch, waterstof, advanced bio-fuels en Bio-LNG) noodzakelijk zijn om de CO₂-reductie in 2030 - 2050 te realiseren. De transitie van LNG naar Bio-LNG krijgt nu vorm en resulteert in een CO₂-reductie van bron tot uitlaat