

Voor Volvo Trucks is LNG de meest geschikte en concrete transitiebrandstof om op korte termijn substantiële CO₂-reducties te realiseren. Onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek ondersteunt dit standpunt. De infrastructuur is er, er zijn voldoende transporteurs die inmiddels met een LNG-truck rijden en er is voldoende wil om in meer LNG-trucks te investeren. Bovendien voldoen LNG-trucks aan de zeer strenge Euro 6-normen, ook voor wat betreft NO_x en fijnstof emissies.

Op basis van jarenlang onderzoek naar verschillende alternatieven voor diesel hebben we kunnen concluderen dat LNG de komende jaren de meest gebalanceerde en milieuvriendelijke brandstof voor de langere afstand (nationaal en internationaal transport) is. Nu al levert het gebruik van LNG op basis van fossiel aardgas een besparing op van gemiddeld 19% CO₂ ten opzichte van diesel. Dit wordt ook onderschreven door TNO in een recent rapport over de Volvo FH LNG (TNO, Emissions testing of a Euro VI LNG-diesel dual fuel truck in the Netherlands, 2019). Volvo Trucks is van mening dat de inzet van LNG milieutechnisch maar ook bedrijfseconomisch de voorkeur heeft op middellange en lange afstanden. Op snelwegen realiseert de Volvo FH LNG immers een CO₂-reductie tot 23%. Bovendien vormt LNG een transitiebrandstof naar bio-LNG waarmee een CO₂-uitstoot tot 100% kan worden gerealiseerd.

Voor transportbewegingen in de stad focussen wij volledig op elektrische oplossingen. Elektrisch transport over langere afstanden is voor de komende jaren echter nog niet levensvatbaar. Accu's zijn te zwaar waardoor er te weinig laadcapaciteit overblijft. Bovendien is de accucapaciteit en dus actieradius nog onvoldoende en zijn accu's nog te duur. De aanzienlijke meerprijs van elektrische voertuigen is voor veel vervoerders momenteel financieel nog niet haalbaar. Bovendien moeten we vaststellen dat de beschikbare elektrische energie nog niet volledig groen is opgewekt. In de toekomst biedt waterstof als range extender voor elektrische trucks hierin wellicht mogelijkheden voor transport over langere afstanden, maar ten opzichte van LNG staat waterstof nog in de kinderschoenen qua beschikbaarheid en kosten.

Hoewel transporteurs de wil hebben om te investeren in LNG en hun nek willen uitsteken om bij te dragen aan CO₂-reductie is de vervoersmarkt volatiel. Prijzen staan onder druk, marges zijn klein en de economische vooruitzichten zijn onzeker. Veel mensen en bedrijven willen graag duurzamer vervoer, maar slechts enkelen zijn bereid en in staat daar ook extra voor te betalen. Een subsidieregeling voor LNG is daarom noodzakelijk. Het geeft vervoerders de mogelijkheid om met een neutrale businesscase te investeren in schonere trucks. Het vormt het fundament om de transitie naar het fossielvrije Bio-LNG mogelijk te maken en ook voor het zware verkeer over lange afstand de CO₂-uitstoot drastisch te verlagen.