

Reactie Bio-LNG Platform consultatie vrachtwagenheffing 28 augustus 2023

Het Bio-LNG Platform¹ heeft kennisgenomen van het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 dat tot en met 4 september 2023 ter internetconsultatie ligt, waarin wordt bepaald hoe de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden besteed (hierna subsidieprogramma). Graag geven wij onderstaand onze zienswijze op de voorgenomen besluiten.

Kernpunten

1. **Bio-LNG is nodig om Nederlandse en Europese klimaatdoelen te halen**
2. **Stimulering van hernieuwbare brandstoffen via de terugluis leidt tot meer klimaatwinst blijkt uit eigen studie I&W**
3. **Reduceer daarom zoveel mogelijk CO₂ door hernieuwbare brandstoffen te stimuleren**
4. **Of introduceer een stimuleringsregeling voor de aanschaf van bio-LNG trucks**
Door een investeringssubsidie te koppelen aan een gebruiksplicht voor bio-LNG
5. **Maak apart tarief in vrachtwagenheffing voor (bio-)LNG trucks**
 - a. Voor voertuigen die aantoonbaar op hernieuwbare brandstoffen rijden en dus net zo weinig uitstoten als ZE voertuigen
 - b. Voor LNG-trucks in het algemeen, omdat die aantoonbaar minder CO₂ uitstoten dan dieseltrucks (in Duitsland is er ook een apart tarief voor LNG trucks)
6. **Versnel de transitie richting 2030 door de voorfinanciering uit het budget van na 2030 te halen**

Bio-LNG is nodig om Nederlandse en Europese klimaatdoelen te halen

De Nederlandse economie moet al voor 2050 CO₂ neutraal zijn, dat is een zeer grote opgave, ook in de transportsector. Daarin moet 1 doel centraal staan: de efficiënte reductie van CO₂. Om dit doel te behalen moeten alle opties eerlijk en realistisch worden meegewogen, over de gehele keten (en dus van well-to-wheel).

Door over te stappen op bio-LNG in het vrachtvervoer is een CO₂-reductie mogelijk van minimaal 85% en wordt het zelfs mogelijk om negatieve emissies te behalen: door het nuttig inzetten van organische reststromen worden de (methaan)emissies van organisch afval en mestopslag voorkomen². Bovendien zijn LNG-trucks tot 75% stiller dan dieseltrucks en zorgt het voor minder uitstoot van stikstof en fijnstof. De technische randvoorwaarden voor de succesvolle toepassing en opschaling van Bio-LNG zijn aanwezig. De technologie is beschikbaar, trucks kunnen worden besteld en er is een landelijk dekkende tankinfrastructuur. Bio-LNG kan dus snel worden opgeschaald als het voor transportondernemers aantrekkelijk wordt gemaakt om in het gebruik te investeren. In 2022 was ±30% van alle LNG die werd ingezet in transport al bio-LNG. Dat aandeel loopt snel op.

Bovendien is de inzet van Bio-LNG belangrijk het halen van de Europese doelen. In het Europees verband is binnen de RED-III een subdoel gesteld voor het gebruik van geavanceerde hernieuwbare brandstoffen van 2,2% (voor Nederland is dat ±24 PJ). Bio-LNG uit groen gas zal gegeven de eisen aan geavanceerde brandstoffen (gebruik van reststromen) de voornaamste bron zijn, bij een conservatieve inschatting zal er minimaal 12 PJ (0,35 bcm) bio-LNG nodig zijn in het wegtransport.

¹ Het Bio-LNG Platform is een samenwerking tussen bedrijven die bio-LNG willen introduceren als schone, betaalbare en realistische brandstof voor de transitie in het zwaar wegtransport en de scheepvaart.

² CE Delft (Juni 2019) CO₂-balansen groengasketens – Vergisting en vergassing

Dat komt overeen met ongeveer 8.000 trucks die jaarrond op 100% bio-LNG rijden. Nu rijden er in Nederland ongeveer 1.000 trucks. De komende jaren is stevige groei van het aantal LNG trucks dus nodig.

Stimulering van hernieuwbare brandstoffen via de terugsluis leidt tot meer klimaatwinst

In de effectstudie van het concept meerjarenprogramma Verduurzaming en Innovatie Vervoerssector 2026-2030³ worden vier bestedingsscenario's voor de terugsluis van de vrachtwagenheffing doorgerekend. Een van die scenario's stimuleert de inzet van voor hernieuwbare brandstoffen (HVO₁₀₀ en Bio-LNG), de andere 3 scenario's niet. Het scenario waarin hernieuwbare brandstoffen worden gestimuleerd resulteert in de meeste CO₂ reductie. Daarmee heeft dit alternatief de meeste positieve effecten op het klimaat.

De uitkomsten van deze analyse worden echter niet omgezet in de inrichting van een maatregel om hernieuwbare brandstoffen te stimuleren. Er wordt slechts geconcludeerd dat het stimuleren van hernieuwbare brandstoffen minder Zero Emission voertuigen op de weg brengt, en dus niet de voorkeur krijgt. Die redenering is moeilijk navolgbaar.

In de ogen van het Bio-LNG Platform is het overkoepelende doel om klimaatverandering tegen te gaan, en daarom moeten we zo snel mogelijk, zoveel mogelijk CO₂ te reduceren. Zero Emission voertuigen zijn daartoe slechts één van de beschikbare modaliteiten en vormen geen rechtvaardiging om andere opties, zoals bio-LNG, uit te sluiten, temeer niet omdat deze een grotere en kosteneffectievere bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelen.

Het is overigens onduidelijk hoe CO₂ emissies van Zero Emissie voertuigen worden meegenomen in de effectstudies. Elektriciteit is niet CO₂ neutraal (want komt nog voor meer dan 50% uit gas en kolen), en alle gebruikte waterstof in Nederland is op dit moment nog gemaakt uit fossiel aardgas. Hernieuwbare brandstoffen zijn nu al, van productie tot gebruik, CO₂ neutraal. Bio-LNG is zelfs CO₂-negatief omdat methaanemissies uit landbouwstromen worden voorkomen. Daarnaast is er voor zover wij kunnen inschatten geen rekening gehouden met de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Dit zou de verwachte toename van de ingroei en het gebruik van elektrische voertuigen kunnen reduceren, waardoor gereserveerde middelen alsnog niet leiden tot minder CO₂ uitstoot en het alternatief mét stimulering van hernieuwbare brandstoffen nog beter uitkomt.

Het feit dat er geen invulling wordt gegeven aan de pilaar hernieuwbare brandstoffen bevreemdt nog meer gezien dit tegenstrijdig is met de consistente signalen hierover de afgelopen jaren. Zo is meermaals gecommuniceerd over de besteding van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing, waarin de pilaar (tijdelijk) stimuleren van hernieuwbare brandstoffen altijd werd genoemd, bijvoorbeeld:

1. [Op weg naar een emissieloze en innovatieve vrachtvervoersector Roadmap Terugsluis Vrachtwagenheffing](#) (8 juni '23)
2. [Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober](#) (7 nov '22)
3. [Bestuursovereenkomst Terugsluis Vrachtwagenheffing](#) (21 sep '21)
4. [Voortgang vrachtwagenheffing](#) (15 sep '21)

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/07/14/bijlage-2-effectstudie-meerjarenprogramma-terugsluis#:~:text=Een%20effectstudie%20naar%20het%20concept,zal%20vloeien%20naar%20de%20sector>

In de meest recente brief van 14 juli 2023, met daarin ook het concept-meerjarenprogramma van de terugsluis⁴, wordt echter een draai gemaakt door ervoor te kiezen deze route niet verder uit te werken. Daarbij wordt gewezen naar de aangenomen motie Kröger⁵ over de besteding van de vrachtwagenheffing. Echter, die motie spreekt over "focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie". Daarmee wordt een (te) enge uitleg aan de motie gegeven: ergens op focussen betekent niet dat de middelen *uitsluitend* daartoe moeten worden gebruikt, met het gevolg dat een meer effectieve modaliteit, zowel in kosten als klimaatwinst, terzijde wordt geschoven.

Reduceer zoveel mogelijk CO₂ door hernieuwbare brandstoffen te stimuleren

Wij vragen u dan ook op om te kiezen voor maatregelen die zoveel mogelijk effect hebben op de uitstoot van CO₂, over de gehele keten, en dus ook het stimuleren van hernieuwbare brandstoffen. De in de studies besproken subsidieregeling zou hiervoor verder uitgewerkt moeten worden. Daarover zou met een brede representatie van de sector gesproken moeten worden, het Bio-LNG Platform is graag bereid hier een bijdrage aan te leveren.

Of introduceer een stimuleringsregeling voor de aanschaf van bio-LNG trucks

Indien u niet kiest voor het direct stimuleren van het gebruik van hernieuwbare brandstoffen, roepen wij u op om, in lijn met de aanschafsubsidies voor elektrische en waterstoftrucks, te kiezen voor een investeringssubsidie voor partijen die een LNG-truck kopen en die uitsluitend laten rijden op bio-LNG. Dat is een simpel uitvoerbare maatregel die krachtig bijdraagt aan het verduurzamen van het vrachtvervoer.

Concreet zien wij voor ons dat een vervoerder die een LNG truck wil kopen hiervoor een aanschafsubsidie aanvraagt. Waarbij de transportondernemer akkoord gaat met de voorwaarde dat hij jaarlijks aantoonbaar van een bepaalde hoeveelheid bio-LNG gebruik te maken. Om de groei van de productie van bio-LNG en de groei van het aantal trucks gelijk op te laten lopen, zou dit een ingroeipad moeten volgen. Het eerste jaar bijvoorbeeld 50% bio-LNG, het tweede 75% en vanaf het derde jaar 100% bio-LNG.

Deze regeling garandeert dat het aantal LNG trucks op de Nederlandse wegen groeit. Daarmee wordt het ecosysteem van de productie en distributie van bio-LNG in Nederland robuuster. Bovendien zijn er 8.000 LNG trucks nodig een voldoende grote afzetmarkt te hebben voor het subdoel voor geavanceerde hernieuwbare brandstoffen (2,2% in 2030). Tenslotte blijven deze trucks langere tijd op de weg, ook als de subsidieregeling over een aantal jaar stopt. Gezien de RED-III eisen blijven ze dan ook rijden op bio-LNG.

Het benodigde budget hiervoor schatten wij in op ongeveer €10 miljoen per jaar. Met dat budget kunnen er 4 jaar lang, 1250 trucks per jaar op de weg worden gebracht (€ 8.000 / truck⁶). Daarmee maken we een grote stap om te komen van 1000 trucks nu tot de 8000 trucks die nodig zijn om ±12 PJ bio-LNG te kunnen afzetten in 2030 (RED-III subdoelstelling geavanceerde hernieuwbare brandstoffen).

Wij gaan graag met het ministerie en verschillende stakeholders in gesprek om deze maatregel verder uit te werken. Wij vragen u concreet hiertoe de mogelijkheid te bieden.

⁴ <https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/kamerstukken/2023/07/14/kamerbrief-minister-harbers-ienw-informeert-de-tweede-kamer-over-2-effectstudies-naar-co2-differentiatie-vrachtwagenheffing-en-concept-meerjarenprogramma-verduurzaming-en-een-meerjarenp>

⁵ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2022Z04809&did=2022D09760>

⁶ De meerprijs van een bio-LNG truck ten opzichte van diesel is ongeveer €30.000

Maak apart tarief in vrachtwagenheffing voor (bio-)LNG trucks

De terugsluis zorgt voor een herverdeling van middelen van partijen die veel snelwegkilometers maken naar partijen die veel in stadscentrums rijden. Het grootste deel van de vrachtwagens wordt gebruikt voor lange afstandstransport en komt nooit in een ZE zone: 90% van de voertuigkilometers wordt op de snelweg afgelegd en 55 % van alle ritten zijn langer dan 300 km en lenen zich (nog) niet goed voor ZE-vrachtwagens. De vervoerders voor lange afstandstransport betalen dus het grootste deel van de vrachtwagenheffing, die daarna wordt gebruikt om de kosten te verlagen voor partijen die veel stadslogistiek doen. Wij vragen ons af of dit eerlijk is naar partijen die investeren in klimaatneutrale transportkilometers door hernieuwbare brandstoffen te gebruiken. Deze partijen betalen het normale tarief aan de heffing, er is namelijk geen korting voor de inzet van hernieuwbare brandstoffen en ze komen ook niet in aanmerking komen voor de terugsluis. Dit terwijl Zero Emissie voertuigen zowel van de terugsluis profiteren als de maximale korting voor het betalen van de heffing krijgen.

Wij pleiten er dan ook voor om partijen die, van well-to-wheel, minder CO₂ uitstoot hebben een lager tarief in de vrachtwagenheffing te laten betalen. Hiervoor zien wij 2 opties, die ook tegelijkertijd kunnen worden toegepast.

- a. Voer een korting op de vrachtwagenheffing voor partijen die, over de keten net zoveel of minder uitstoten dan ZE voertuigen door aantoonbaar op hernieuwbare brandstoffen te rijden, bijvoorbeeld door transporteurs na het einde van het jaar te laten aantonen dat ze op hernieuwbare brandstoffen hebben gereden.
- b. Een aparte categorie voor LNG trucks in de tariefzetting van de vrachtwagenheffing zelf, gebaseerd op de lagere CO₂- en stikstof- en fijnstofemissies van een LNG truck ten opzichte van een dieseltruck. Transporteurs zouden beloond moeten worden voor hun bijdrage aan het reduceren van emissies uit hun transportbewegingen. Dit is internationaal een beproefde methode. In Duitsland bestaat in de nieuwe regeling ook een aparte categorie voor LNG trucks.

Versnel de transitie richting 2030 door de voorfinanciering uit het budget van na 2030 te halen

Tenslotte, het budget van de terugsluis is te laag kijkende naar de kosten van de transitie, en de voorfinanciering van de terugsluisregeling vanuit het budget van 2026 en 2027 is zeer ineffectief. Het is juist belangrijk dat de transitie richting 2030 verder wordt versneld. Anders blijft er een te grote restopgave over na 2030. Overweeg om de voorfinanciering uit de algemene middelen te financieren. Als er al een voorfinanciering uit de eigen middelen wordt gedaan, zou dat vanuit het budget van ná 2030 moeten komen.

Voor vragen kunt u contact opnemen met Rick van Staveren (Programmamanager Bio-LNG Platform) op info@nationaalngplatform.nl of [+31 6 29 37 98 87](tel:+31629379887).