

# REACTIE OG CLEAN FUELS CONSULTATIE TERUGSLUIS VRACHTWAGENHEFFING

4 september 2023

OG Clean Fuels heeft met belangstelling kennisgenomen van het concept-meerjarenprogramma 2026-2030, waarin wordt bepaald hoe de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden besteed. Graag geven wij onderstaand onze aandachtspunten en visie op de voorgenomen besluiten in het concept-meerjarenprogramma 2026-2030.

## Kern

- Hernieuwbare brandstoffen, zoals bio-CNG en bio-LNG, zijn nodig om de Nederlandse en Europese klimaatdoelstellingen te halen
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in een studie geconcludeerd dat het stimuleren van bio-CNG en bio-LNG leidt tot meer CO<sub>2</sub>-reductie.
- Het reduceren van CO<sub>2</sub> moet centraal staan. Dit kan door de inzet en het stimuleren van hernieuwbare biobrandstoffen via een:
  - o subsidieregeling voor de aanschaf van trucks die rijden op hernieuwbare biobrandstoffen.
  - o apart tarief in de vrachtwagenheffing voor trucks die rijden op hernieuwbare biobrandstoffen.

## De inzet van hernieuwbare biobrandstoffen is nodig op de klimaatdoelstellingen te halen

Nederland wil in 2050 klimaatneutraal zijn. Vrachtwagens zijn momenteel voor ongeveer 11% verantwoordelijk voor de Nederlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit betekent dat de sector voor een grote uitdaging staat om de uitstoot terug te brengen naar 0%. Om dit te bereiken staat één doel centraal: **op een zo efficiënt mogelijke manier CO<sub>2</sub> reduceren. Om dit doel te halen moeten alle opties eerlijk worden overwogen, over de gehele keten (well-to-wheel).**

De inzet van bio-CNG en bio-LNG maakt het mogelijk om respectievelijk 85%-90% CO<sub>2</sub> te reduceren. Trucks die rijden op bio-CNG en bio-LNG zijn daarnaast stiller in relatie tot fossiele trucks en zorgen voor minder stikstof- en fijnstof uitstoot. Daarbovenop zijn deze technieken meteen toepasbaar en beschikt Nederland over een landelijk dekkende tankinfrastructuur. Hernieuwbare biobrandstoffen dragen dus aanzienlijk bij aan het reduceren van CO<sub>2</sub> en opschaling is direct mogelijk, mits het voor ondernemers aantrekkelijk wordt gemaakt om te rijden op hernieuwbare biobrandstoffen.

## Stimuleren van hernieuwbare biobrandstoffen via de terugsluis leidt tot extra CO<sub>2</sub>-reductie, en dus klimaatwinst

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is de Effectstudie Terugsluis<sup>1</sup> uitgevoerd. In deze studie zijn vier scenario's voor de bestedingsrichting van de netto-opbrengsten van de terugsluis uitgewerkt: stimuleren batterij-elektrisch vrachtvervoer, stimuleren waterstof-elektrisch vrachtvervoer, tijdelijk stimuleren hernieuwbare biobrandstoffen, optimaliseren logistieke keten. Uit deze studie blijkt dat het scenario waarin hernieuwbare biobrandstoffen worden gestimuleerd de meeste CO<sub>2</sub>-reductie oplevert tot en met 2030. Dit scenario draagt dus als beste bij aan het halen van de klimaatdoelstellingen die zijn gericht op het reduceren van CO<sub>2</sub>.

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/07/14/bijlage-2-effectstudie-meerjarenprogramma-terugsluis>

De conclusies van deze effectstudie worden vervolgens in het concept-meerjarenprogramma niet omgezet in acties om hernieuwbare biobrandstoffen te stimuleren en dus de CO<sub>2</sub>-reductie in de vrachtwagensector zo efficiënt mogelijk te reduceren. Er wordt enkel beargumenteerd dat stimulering van hernieuwbare biobrandstoffen leidt tot minder zero-emissie voertuigen op de weg. Dit gaat voorbij aan het doel om CO<sub>2</sub> te reduceren, terwijl een brede brandstoffenmix noodzakelijk is om de klimaatdoelstellingen betaalbaar en haalbaar te houden.

Bovendien wordt het in de studie niet duidelijk hoe CO<sub>2</sub>-emissies van zero-emissie voertuigen worden gemeten en meegenomen in het maken van de overwegingen t.a.v. de bestedingsrichtingen van de terugsluis. Elektrisch rijden is namelijk niet CO<sub>2</sub>-neutraal, omdat elektriciteit voor mobiliteit nog voor meer dan 50% door kolen en gas wordt opgewekt<sup>2</sup>. Ook is vrijwel alle waterstof die op dit moment geproduceerd wordt 'grijze waterstof' waarvoor aardgas nodig is en dus leidt tot CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hernieuwbare biobrandstoffen zijn daarentegen van productie tot gebruik bijna CO<sub>2</sub> neutraal.

Dat er geen concrete acties in het concept-meerjarenprogramma zijn geformuleerd om de bestedingsrichting 'hernieuwbare biobrandstoffen' in te vullen is verbazingwekkend, temeer omdat het tegenovergestelde signaal de afgelopen jaren op meerdere manieren en momenten is gecommuniceerd:

[Roadmap Terugsluis Vrachtwagenheffing](#) – 8 juni 2023

[Kamerbrief Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022](#) – 7 november 2022

[Bestuursvereenkomst Terugsluis Vrachtwagenheffing](#) – 21 september 2021

In de brief van 14 juli 2023, waarin het concept-meerjarenprogramma wordt toegelicht, wordt plots medegedeeld dat de bestedingsrichting van de terugsluis 'hernieuwbare biobrandstoffen' niet verder wordt uitgewerkt om zo uitvoering te geven aan de motie Kröger<sup>3</sup>. Deze motie roept op om in de terugsluisregeling te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie. Dit betekent niet dat overige technologieën 'uitgesloten' moeten worden. Door slechts de motie Kröger als argument te gebruiken als argument om hernieuwbare biobrandstoffen niet mee te nemen in het concept-meerjarenprogramma is teleurstellend en onduidelijk. OG Clean Fuels roept op om naast de focus op zero-emissietechnologie ook te route om hernieuwbare biobrandstoffen verder uit te werken in brede samenwerking met de sector.

### **Stimuleren van hernieuwbare biobrandstoffen essentieel en noodzakelijk voor een betaalbare en realistische transitie**

Om de bovengenoemde redenen vragen wij u middels deze reactie om in het concept-meerjarenprogramma te kiezen voor een verdeling van de netto-opbrengsten die de meeste CO<sub>2</sub>-uitstoot, over de gehele keten (well-to-wheel), oplevert. Dit betekent dat hernieuwbare biobrandstoffen als bestedingsrichting van de terugsluisgelden opgenomen moet worden in het concept-meerjarenprogramma.

OG Clean Fuels pleit voor een **subsidierегeling voor hernieuwbare brandstoffen**.

Deze route wordt onvoldoende uitgewerkt in de Effectstudie Terugsluis. Er wordt beargumenteerd dat transportondernemingen die hernieuwbare brandstoffen tanken op dit moment niet kunnen onderbouwen dat zij hernieuwbare brandstoffen gebruiken en welke reductie van CO<sub>2</sub>-emissies zij hiermee realiseren. Dit is onjuist. Er wordt in de sector reeds gewerkt met certificering waarmee aangetoond wordt hoeveel en wat er getankt wordt. Aan de kant van de transporteurs moet onderzocht worden of een aparte jaarverplichting binnen de terugsluisystematiek ingezet kan worden in ruil voor terugsluisgelden. Wij zijn van mening dat dit mogelijk is. Op deze manier kan er snel en veel CO<sub>2</sub> gereduceerd worden zonder dat dit ten koste gaat van het ingroeipad voor zero-emissie voertuigen.

---

<sup>2</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/36/meer-elektriciteit-uit-kolen-en-hernieuwbare-bronnen-minder-uit-gas>

<sup>3</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2022Z04809&did=2022D09760>



De terugsluis gaat betaald worden door een heffing voor de vrachtwagensector. In het concept-meerjarenprogramma wordt uitsluitend rekening gehouden met het stimuleren van elektrisch vervoer. Het grootste deel van het vrachtvervoer, ongeveer 90%, rijdt op de Nederlandse snelwegen. Dit vrachtvervoer rijdt dus lange afstanden en voor die groep vervoerders is het nog niet mogelijk over te stappen op elektrisch. Zij betalen daarentegen wel het grootste deel van de terugsluisopbrengsten. Dit is niet eerlijk en schaadt het vertrouwen van de sector. OG Clean Fuels maakt zich zorgen over de investeringsbereidheid van partijen die willen investeren in een duurzame transportsector, terwijl zij niet worden ondersteund om te rijden op een brandstof die voor hen de enige duurzame optie is: hernieuwbare biobrandstoffen. Zij betalen wel mee, maar zien er niks van terug. Dat mag niet de bedoeling zijn.

Daarom moet er een apart tarief binnen de vrachtwagenheffing komen, zodat al het vrachtvervoer gestimuleerd wordt om bij te dragen aan een duurzame sector. Het gaat dan om een lager tarief voor vervoerders die over de hele keten (Well-to-Wheel) minder CO2 uitstoten. Dit geldt ook voor de vrachtwagens die lange afstanden rijden en nog niet op elektriciteit kunnen rijden, maar waar hernieuwbare biobrandstoffen de enige oplossing is.

Marcel Borger  
**CEO OG Clean Fuels**  
[borger@ogcleanfuels.com](mailto:borger@ogcleanfuels.com)

