

Reactie Nordsol consultatie vrachtwagenheffing

31 augustus 2023

Nordsol heeft kennisgenomen van het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 dat tot en met 4 september 2023 ter internetconsultatie ligt. De conclusie van de bijgevoegde effectstudie is eenduidig: het programma zal in de komende 8 tot 10 jaar nauwelijks bijdragen aan CO₂-emissiereductie van het zware wegtransport over lange afstanden. Dit is niet alleen een gemiste kans en schadelijk voor natuur en samenleving, maar zorgt er ook voor dat Nederland nu al weet dat het de gestelde RED-III doel voor het gebruik van geavanceerde hernieuwbare brandstoffen van 2,2% in 2030 niet zal halen.

Nordsol pleit er derhalve voor om bestaande middelen die nú impact hebben niet uit te sluiten maar juist te stimuleren. Mogelijke CO₂-reductie na 2030 moet niet de kans om nú CO₂ te reduceren belemmeren. Graag lichten wij deze zienswijze toe.

Met alleen zero-emission voertuigen zijn doelstellingen onhaalbaar

Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C moet niet alleen de Nederlandse economie al voor 2050 CO₂ neutraal zijn, ook tussentijdse doelen voor emissiereductie moeten worden behaald. Naast de daarvoor nodige ontwikkeling en ondersteuning van nieuwe middelen, is de inzet van reeds beschikbare en bewezen middelen essentieel.

Voor het zwaar transport over lange afstanden zijn grote hoeveelheden energie nodig waardoor dit een van de moeilijkst te verduurzamen sectoren is. De ontwikkeling van zero-emission (ZE) voertuigen die deze hoeveelheden energie kunnen opslaan is daarom een goede ontwikkeling die ondersteuning verdient. Echter, uit vele studies, waaronder de Panteia effectstudie, blijkt dat het nog minimaal 8 tot 10 jaar gaat duren voordat deze voertuigen een significante bijdrage kunnen gaan leveren aan een emissievrij transport. Wat doen we tot die tijd om de klimaatdoelen van 2030 te behalen als hernieuwbare brandstoffen niet worden ingezet?

Meeste CO₂-reductie door stimuleren van hernieuwbare brandstoffen

In de effectstudie van het concept meerjarenprogramma Verduurzaming en Innovatie Vervoerssector 2026-2030 worden vier bestedingsscenario's voor de terugsluis van de vrachtwagenheffing doorgerekend. Een van die scenario's stimuleert de inzet van 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 in het concept meerjarenprogramma echter niet omgezet in beleid dat in de komende 10 jaar leidt tot CO₂-reductie en het behalen van de 2030 doelstellingen. Het beleid is erop gericht om slechts één van de middelen te stimuleren, namelijk Zero Emission voertuigen. Ook wordt er bewust voor gekozen om het alternatief, hernieuwbare brandstoffen die in de komende 8 tot 10 jaar wel impact hebben, niet aantrekkelijker te maken.

Nú verduurzamen met bio-LNG en tussentijdse klimaatdoelen behalen

Door over te stappen op lokaal geproduceerde bio-LNG is een well-to-wheel (!) CO₂-reductie mogelijk van minimaal 85% en wordt het zelfs mogelijk om negatieve emissies te behalen. Bovendien zijn LNG-trucks tot 75% stiller dan dieseltrucks en zorgt het voor minder uitstoot van

schadelijke stikstofverbindingen en fijnstof. De technische randvoorwaarden voor de succesvolle toepassing van bio-LNG zijn aanwezig. De bio-LNG productietechnologie is beschikbaar, LNG-trucks kunnen drempelloos over op bio-LNG en er is een landelijk dekkende tankinfrastructuur. Ook kan bio-LNG in een 100% blend worden toegepast in tegenstelling tot ander hernieuwbare brandstoffen.

De inzet van bio-LNG is essentieel voor het behalen van de zo belangrijke Europese doelstellingen in 2030. 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. Dat komt overeen met ongeveer 8.000 trucks die jaarrond op 100% bio-LNG rijden. Nu rijden er in Nederland ongeveer 1.000 trucks.

Het gebruik van LNG-trucks en bio-LNG moet dus snel worden opgeschaald. En dit kan als het voor transportondernemers aantrekkelijk wordt gemaakt om in LNG-trucks en gebruik van bio-LNG te investeren. De bio-LNG productietechnologie is er klaar voor. Producteren van bio-LNG uit biogas is efficiënt en betaalbaar. Na jarenlang investeren in deze technologie is nu het moment om op te schalen. We kunnen daarmee de hoeveelheid bio-LNG op de markt snel vergroten en hiermee het aandeel fossiel LNG sterk verminderen. In 2022 was $\pm 30\%$ van alle LNG die werd ingezet in transport al bio-LNG. Deze zeer positieve ontwikkeling wordt nu echter ondermijnd door dit meerjarenprogramma.

Verstevig de concurrentiepositie van bio-LNG ten opzichte van LNG

Om het gebruik van bio-LNG aan te moedigen, en dat van fossiel LNG te ontmoedigen, zijn er een aantal mogelijke oplossingen. Er is blockchaintechnologie in ontwikkeling waarmee de herkomst van brandstof kan worden aangetoond. Dit maakt het mogelijk om gebruik van alleen bio-LNG te belonen.

Het toepassen van een zogenaamde Carbon Correction Factor (CCF) is een andere, mogelijk snellere en meer pragmatische oplossing. Het is al bekend hoeveel fossiel LNG en hoeveel bio-LNG er in Nederland op de transportmarkt wordt gebracht. Daarmee is ook het aandeel bio-LNG in de LNG/bio-LNG blend bekend. Gebruik dit aandeel om een passende korting te bepalen voor de vrachtwagenheffing om zo het gebruik van bio-LNG voldoende te stimuleren om de sector versneld te verduurzamen.