



Dinsdag 20 augustus 2024

Wijziging Regeling bevordering schone wegvoertuigen

De reden voor deze wijziging van de Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsw), is dat het ministerie de huidige percentages voor aanbestedende diensten laag vindt en makkelijk te halen. Het ministerie stelt voor om deze percentages te verhogen. Op die manier sluiten ze beter aan bij andere afspraken van overheden uit het Klimaatakkoord. De voorgestelde ophoging gaat over de periode van 2026 tot en met 2030. Bij de percentages van emissievrije/schone voertuigen per aanbesteding wordt onderscheid gemaakt tussen typen voertuigen. Het ministerie stelt de volgende percentages emissievrije/schone voertuigen per aanbesteding voor:

- Personenauto's, personenbusjes en bestelbusjes: van 38,5% naar 100% emissievrij;
- Ov-bussen: van 65% schone bussen, waarvan de helft emissievrij naar 100% emissievrij;
- Vrachtauto's (zware voertuigen): van 15% naar 50% schone voertuigen, waarvan een kwart emissievrij (12,5% van het totaal).

Hogere mengsels FAME biodiesel: kosteneffectieve oplossing in zware voertuigen

Het ministerie schrijft in de Rbsw dat het naar verwachting voor personenauto's en bestelwagens in 2026 kosteneffectief is om bij de aanschaf van nieuwe voertuigen volledig over te stappen op emissievrij, maar dat voor zware voertuigen momenteel een minder vergaande verandering wordt nagestreefd omdat emissievrije technologieën nog niet of slechts tegen relatief hoge kosten beschikbaar zijn.

De leden van de NBAA delen de analyse van het ministerie waarin het de schaalbaarheidsproblemen van emissievrije zware voertuigen aankaart. We zijn daarom tevreden dat het ministerie heeft aangegeven dat bij een tekort aan geschikte voertuigen, gebrek aan voldoende laadstations of netcongestie de standaarddoelstellingen uit de EU-richtlijn blijven gelden voor aanbestedingen.

In het verleden hebben we onze steun uitgesproken voor het standpunt van het ministerie voor meer biobrandstoffen in zware voertuigen. Wat we echter missen in dit Rbsw, is dat de hogere mengsels van FAME biodiesel (>11% biobrandstofgehalte) ook een kosteneffectieve oplossing voor emissiereductie kunnen bieden wanneer de elektrificatie route niet haalbaar is.

Volgens de leden van de NBAA zijn hogere mengsels kosteneffectief, verminderen ze de emissies onmiddellijk, zijn ze gemakkelijker te implementeren in het bestaande wagenpark, maar worden ze niet voldoende gestimuleerd. We zijn sterk voorstander van emissiereductie in zware voertuigen op de lange termijn en zijn van mening dat het voorstel een kans mist om actiever in te spelen op de huidige context en kansen om onmiddellijk en kosteneffectief aanzienlijke CO₂-uitstoot te verminderen.

Biodiesel producenten:



Europese en Duitse brancheverenigingen:



Het type motor van Nederlandse zware voertuigen is relatief modern, met een groot percentage EURO V en VI (>80%) motorsegmenten. Uitgaande van een vervangingscyclus van 12 jaar betekent dit dat meer dan 60% hiervan in 2030 nog steeds in werking zal zijn. Het verhogen van de mengverhoudingen voor deze motoren is een kosteneffectieve manier voor onmiddellijke emissiereductie in het zware voertuigenpark. Maar prikkels voor deze motoren ontbreken in het beleid. Bijvoorbeeld, een B20-bijmengverplichting voor het hele wagenpark verviervoudigt de huidige besparing op broeikasgassen en creëert een reductie voor het hele zware voertuigen segment, zodat alle transportbedrijven hiervan kunnen profiteren.

Ten tweede zullen elektrische voertuigen tot 2030 een klein effect hebben op het energieverbruik en de emissiereductie bij zware voertuigen. Dit komt door de langzame verduurzaming van het Nederlandse net en vertragingen vanwege een gebrek aan netcapaciteit en congestiebeheer, maar ook door een gebrek aan beschikbaarheid van elektrische vrachtwagens en de aanzienlijk hogere kosten voor de overstap naar elektrische voertuigen. Nogmaals, hogere mengsels zouden een aantrekkelijke tijdelijke transitie oplossing kunnen vormen, die onmiddellijke emissiereductie mogelijk maakt. Dat zou zowel het publieke belang als transportbedrijven ten goede komen, de kosten laag houden en daarmee steun voor de transitie behouden.

Als we kijken naar het nieuwe RED III-systeem, lijkt het erop dat de meeste reducties van broeikasgassen op de weg afkomstig moeten zijn van elektrische voertuigen, Annex 9A, 'Overige'- en RFNBO-brandstoffen. Hogere mengsels lijken dus een logische manier om de RED III-wegdoelen te helpen behalen, gezien de huidige uitdagingen in de ontwikkeling van de netcapaciteit en het opschalen van de levering van hernieuwbare energie en het voortzetten van de route naar betaalbaarheid van mobiliteit.

Aanscherping definities 'schone' en 'emissievrije' voertuigen

De RbSW stelt op pagina 4 (4^e verwijzing) definities vast voor 'schone' en 'emissievrije' voertuigen, aangevuld door het onderzoek van CE Delft over haalbaarheid ophoging doelstellingen.

- 'schoon' betekent dat lichte voertuigen maximaal 50 g/km CO₂ uitstoten en dat zware voertuigen gebruikmaken van alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, synthetische brandstoffen, LPG, CNG, LNG, bio-methaan).

We verzoeken het ministerie om bij het definiëren van 'schone' zware voertuigen ook te benoemen dat dit voertuigen betreft die op 100% biodiesel (B100) rijden.

- 'emissievrij' betekent dat er geen CO₂ wordt uitgestoten tijdens het rijden.

De leden van de NBAA roepen het ministerie op om specifiek te zijn waar het 'emissievrij' definieert, omdat elektrische voertuigen in veel gevallen elders in de keten CO₂ uitstoten, alsook bij het remmen en banden. We vragen om de definitie van 'well-to-wheel' (WTW) te gebruiken en niet de huidige definitie van 'tank-to-wheel' (TTW), omdat deze feitelijk onjuist is en draagvlak voor emissiereductie zou kunnen ondermijnen.

De leden van de NBAA danken het ministerie voor de mogelijkheid om input te leveren voorafgaand aan de implementatie en horen graag terug over de kwesties die we hebben aangepakt.

Biodiesel producenten:



Europese en Duitse brancheverenigingen:



Over de Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie – NBAA: *het samenwerkingsverband dat zich inzet voor verduurzaming van de Nederlandse transportsectoren middels biodiesel uit afval.*

De NBAA is een alliantie van vijf afval-biodieselproducenten met een productielocatie of vestiging in Nederland: **Argent Energy, Bio Oil Group, Chevron Renewable Energy Group, Greenergy and Muenzer**. De alliantie is daarnaast nauw verbonden met Europese brancheverenigingen voor biobrandstoffen uit afvalstromen. We hebben er onze gezamenlijke missie van gemaakt de voordelen en kansen van deze duurzame biobrandstof onder de aandacht te brengen.

Biodiesel gebruikt een anders vervuilende afvalstroom zoals gebruikt frituurvet waardoor fossiele grondstoffen worden vervangen. Door de sterk verminderde uitstoot draagt biodiesel in grote mate bij verduurzaming in transport – aanvullend op andere middelen zoals elektrificatie. De NBAA ziet dan ook een essentiële rol weggelegd in de komende jaren voor deze kosteneffectieve duurzame biobrandstof.

Naast het delen van kennis en expertise, vertegenwoordigt de NBAA de belangen van de industrie om ervoor te zorgen dat biodiesel uit afval een eerlijke behandeling krijgt in wet- en regelgeving. Een eerlijk speelveld in – en tussen de sectoren is hierbij van belang. We streven ernaar een betrouwbare gesprekspartner te zijn waardoor weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt die de verduurzaming in Nederland ten goede komen.

Voorzitter: Dickon Posnett, Director Corporate Affairs, Argent Energy

Contact: info@biodieseluitafval.nl

Website: www.biodieseluitafval.nl

Biodiesel producenten:



Europese en Duitse brancheverenigingen:

