

De Tweede Kamer
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Den Haag, 25 mei 2021

Betreft: **Stimuleer CO₂-reductie in zwaar transport via bio-LNG**

Geachte mevrouw Hamer,

De komende jaren zijn essentieel om Nederland op het pad naar klimaatneutraliteit in 2050 te zetten. Een van de uitdagingen daarbij is het verduurzamen van het zwaar transport. Bio-LNG is een van de weinige manieren om al voor 2030 de CO₂-uitstoot van zwaar wegtransport te verminderen en biedt kansen als het gaat om de toekomstige ontwikkeling van Nederland als duurzaam transportland.

Het Nationaal LNG Platform is een samenwerkingsverband van 25 partijen, van tankstations tot producenten en importeurs, die als doel hebben (bio-)LNG te introduceren als nieuwe, schonere en stillere brandstof voor zwaar wegtransport en scheepvaart.

Waarom is de ontwikkeling van bio-LNG belangrijk?

Als een vervoerder overstapt naar LNG-trucks legt hij daarmee de basis om op bio-LNG te kunnen gaan rijden. Door over te stappen op bio-LNG is een CO₂-reductie mogelijk van minimaal 85% en wordt het zelfs mogelijk om negatieve emissies te behalen: door het nuttig inzetten van dierlijke mest worden de (methaan)emissies van mestopslag voorkomen¹. Bovendien zijn LNG-trucks tot 75% stiller dan dieseltrucks (PIEK-gecertificeerd en daarmee uitermate geschikt voor dagrand-distributie) en zorgt het voor minder uitstoot van fijnstof.

Daarnaast is bio-LNG volledig in lijn met de huidige beleidskaders, zoals onder andere beschreven in de Brandstofvisie 2.0 en past het binnen de door de SER en PBL geadviseerde hoogwaardige inzet van biomassa in sectoren waar geen andere opties beschikbaar zijn, wat voor het zwaar wegtransport het geval is. Bovendien worden voor het produceren van bio-LNG alleen reststromen gebruikt, zodat geen beslag wordt gelegd op voedselketens.

Een recente inventarisatie van onze leden leert dat er bij het juiste beleid zicht is op een potentieel aanbod van 19 PJ bio-LNG, dat is een veelvoud van de in het Klimaatakkoord afgesproken 7 PJ. Deze 12 PJ extra levert in 2030 ongeveer 0,85 Mton CO₂-reductie op in een sector die op een andere manier moeilijk te decarboniseren is.

¹ CE Delft (Juni 2019) CO₂-balansen groengasketens – Vergisting en vergassing

Om 7 PJ bio-LNG in het zwaar transport toe te kunnen passen, dienen er minimaal 4.500 trucks op LNG rond te rijden, om het additionele potentieel van 12 PJ te kunnen ontsluiten, zijn minimaal 12.000 LNG trucks nodig. Op dit moment rijden er slechts 1.000 LNG-trucks in Nederland. Daarom is het stimuleren van de productie van bio-LNG alleen onvoldoende, ook de vraag moet (verder) worden gestimuleerd.

Om de CO₂-reductie in het zwaar transport verder te stimuleren stelt het Nationaal LNG Platform de volgende beleidsmaatregelen voor:

1. Voer een nul-accijnstarief in voor alle hernieuwbare transportbrandstoffen

Het Nationaal LNG Platform stelt voor om de accijns op transportbrandstoffen te hervormen door een nul-accijnstarief in te stellen op alle hernieuwbare energiedragers in het wegvervoer. Door het invoeren van een nultarief kunnen hernieuwbare brandstoffen concurreren met fossiele brandstoffen, wordt bio-LNG een aantrekkelijk alternatief voor diesel en zal er meer geïnvesteerd worden in de aanschaf van LNG-trucks. Zo brengen we het belastingsysteem in lijn met onze klimaatdoelstellingen.

2. Gebruik de kilometerheffing om te sturen op CO₂-intensiteit

Volgens de huidige plannen wordt er vanaf 2027 een kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd. Haal dit moment zoveel als mogelijk naar voren en gebruik de kilometerheffing om de energietransitie te stimuleren door de heffing afhankelijk te maken van de Well-to-Wheel CO₂-intensiteit van het voertuig.

3. Bouw de accijnsteruggaaf voor LNG in 2022 en 2023 geleidelijk af

Uiteindelijk is de verdere ontwikkeling van bio-LNG afhankelijk van de afname van LNG door de transportsector. Daarom moet er tegelijk worden gewerkt aan vraagstimulering: de business case voor de aanschaf van een LNG-truck ten opzichte van een dieseltruck moet aantrekkelijk zijn om van de huidige 1.000 trucks door te groeien naar 4.500 tot 12.000 LNG-trucks in 2030. Bovenstaande twee maatregelen kunnen zorgen voor een verbeterde business case, maar dienen de eerste jaren te worden gecombineerd met een verlenging van de beperkte teruggaaf van de accijns op LNG om de groei van LNG-trucks door te laten zetten. De huidige maatregel om LNG te laten concurreren met diesel loopt op 1 januari 2022 af², de onzekerheid over de toekomstige stimuleringsmaatregelen brengt de verdere groei van LNG trucks en daarmee bio-LNG in Nederland in gevaar.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid nadere informatie te verstrekken indien daar naar aanleiding van deze brief behoefte aan is. U kunt contact opnemen via info@nationaallngplatform.nl.

Hoogachtend,

Namens het Nationaal LNG Platform,

Alice Krekt
Programmadirecteur Deltalinqs Climate Program

² De accijns op LNG zijn sinds 2013 onterecht gekoppeld aan de accijns op LPG, waardoor sindsdien subsidies en teruggaafregelingen nodig zijn om te kunnen concurreren met diesel.