

Truckers stappen gesubsidieerd over op biogas



Een vrachtwagen voltanken met lng duurt al met al een kwartiertje.

Beeld Raymond Rutting / de Volkskrant

De motoren en tanks waren er al, en tankstations zijn er nu ook bijna genoeg. Een nieuwe subsidie drijft wegtransporteurs richting vloeibaar aardgas, dat de komende jaren steeds meer gemengd wordt met het meer duurzame biogas.

Gerard Reijn 3 januari 2020, 15:46

Bij het tankstation tegenover City Skydive in Utrecht stapt Fred Dikkeboom uit zijn witte truck met oplegger. Hij zet een plexiglas gezichtsscherm op zijn hoofd en trekt een paar enorme handschoenen aan. Dan pakt hij de indrukwekkende vulslang, en spuit hem schoon met perslucht. De vulslang aansluiten op de truck is, te zien aan zijn lichaamsbewegingen, een hele klus.

Maar dan kan de kap weer van het gezicht. Het is nu een kwestie van wachten, zegt Dikkeboom, want tanken duurt al met al wel een kwartiertje. Hij tankt dan ook niet gewoon diesel, maar lng: vloeibaar aardgas.

Op dit moment rijden in Nederland 558 zware trucks rond op deze brandstof. Maar dat zullen er spoedig meer worden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft net een budget vrijgemaakt van 8 miljoen euro om de brandstof twee jaar lang te subsidiëren. Dikkeboom tankte in 2019 nog voor 1,29 euro per kilo, sinds 1 januari is dat 18 cent minder.

Zonder die subsidie, die was afgesproken in het Klimaatakkoord, zou het erg moeilijk worden om lng aan de man te brengen, zegt Robert Goevaers. Hij is voorzitter van het Nationaal LNG Platform, waar zo ongeveer alle betrokken bedrijfstakken in zitten: brandstofbedrijven, tankstations, vrachtwagenbouwers, vervoerders. Maar voor het wegtransport wordt lng een van de belangrijkste oplossingen, zo niet dé oplossing, van het klimaatprobleem.

Tussenoplossing

Hoewel: eigenlijk is lng zelf maar een tussenoplossing. Uiteindelijk moeten de trucks gaan rijden op vloeibaar biogas (lbg). Chemisch exact hetzelfde als lng, maar met een heel andere herkomst. Lng is aardgas en dus fossiel; biogas wordt gemaakt door biomassa te vergisten, en is dus hernieuwbaar. De CO₂-uitstoot van biogas is exact hetzelfde, maar telt niet mee in de rekensommen over broeikasgassen.

Het is een lange aanloop geweest, legt Goevaers uit. Je kunt niet zomaar besluiten dat trucks voortaan op biogas moeten rijden. Eerst moeten er voertuigen zijn die op aardgas kunnen, en tankstations. Gelukkig liep Italië al snel warm voor aardgas voor bussen en vuilniswagens, en dus ontwikkelde Iveco, de truckdivisie van Fiat, al in 2002 haar eerste aardgasmotoren.

Die eerste voertuigen reden op geperst aardgas, cng. Maar met een tank gecompriemd gas rijdt een truck net 300 kilometer. Mooi voor een stadsbus. Die rijdt dan bovendien veel stiller dan een dieselbus, en stoot 20 procent minder CO₂ uit. Maar voor langeafstandsvervoer is gecompriemd aardgas geen oplossing.

Vloeibaar aardgas is dat wel. Met een tank vol rijdt een zware vrachtwagen tot 1.500 kilometer, nog niet half zo ver als op een volle dieseltank, maar voor wegtransporteurs aanvaardbaar.



Dankzij een subsidiepot van 8 miljoen euro kost lng sinds 1 januari 18 cent per kilo minder. Beeld Raymond Rutting / de Volkskrant

Tankstations

Of het gas nu gecompriemd is of vloeibaar gemaakt, maakt voor de motor niets uit. Maar wel voor de tank. Vloeibaar aardgas moet op -162 graden worden gehouden, de tank is dan ook een grote thermosfles. Fred Schouten, eigenaar van een groot dealerbedrijf van Iveco, besloot in 2008 eigenhandig zo'n lng-tank te importeren uit de Verenigde Staten. Daarmee begon de ontwikkeling van lng in Nederland.

De motoren waren er, de tanks nu ook, maar tankstations, dat was een volgende horde die genomen moest worden. De eerste tankstations kwamen in 2010 in de buurt van distributiecentra van Albert Heijn. Albert Heijn wilde de brandstof wel gebruiken, niet in de eerste plaats omdat lng voor klimaat en milieu beter is dan diesel, maar omdat gasmotoren veel stiller zijn dan diesels. Daardoor konden Albert Heijns distributeurs vroeger in de ochtend en later in de avond hun vrachten afleveren.

Inmiddels nadert het netwerk van tankstations in Nederland zijn voltooiing. Er zijn er nu 27; met veertig stuks is de landelijke dekking compleet. Op de route naar Spanje zijn er al genoeg. Italië heeft er heel veel, maar om er te komen moet je door Duitsland, waar er nog maar tien zijn. Naar het oosten toe is het droefenis: Polen heeft vijf tankstations, andere landen in Midden- en Oost-Europa een enkele of geen. Zweden heeft er ook best veel, maar hoe kom je door Denemarken heen? Geen enkel tankstation daar.

Maar, zegt Goevaers, aan die ‘corridors’ wordt hard gewerkt. ‘Duitsland liep achter omdat de eigen truckmerken MAN en Mercedes niets met lng deden. Maar nu heeft de Duitse regering besloten lng-trucks uit te zonderen van tolheffing, en nu zie je heel snel nieuwe lng-stations komen. Ook in Polen komen er steeds meer.’

Bronnen

Het is nu tijd om de volgende stap te beginnen, zegt Goevaers: de overgang van aardgas naar vloeibaar biogas. Met biogas kan het langeafstandsverkeer klimaatneutraal worden, iets wat met elektrisch rijden nog maar moet blijken.

Uit cijfers van het CBS blijkt dat nu al, in energie-inhoud gemeten, bijna evenveel biogas wordt gebruikt als biodiesel. Maar dat biogas verdwijnt voor het overgrote deel in generatoren en verwarmingsinstallaties, of in het gasnet. Nog geen 10 procent komt terecht in voertuigen.

Dat moet anders, vindt Goevaers. De vloot van 558 lng-trucks moet in 2030 zijn uitgegroeid tot 7.000 stuks, 9 procent van de zware trucks. Dat jaar moeten er ook 600 binnenvaartschepen op lng varen. Dat is nog steeds een fossiele brandstof, maar gemengd met steeds meer biogas. In 2021 zal het biogehalte 10 procent zijn, in 2030 30 procent.

Alleen al de truckvloot zal dan meer biogas verbruiken dan er nu gemaakt wordt. Geen probleem, denkt Goevaers, want er zijn nog heel wat bronnen te ontwikkelen. Afvalstromen uit de landbouw en uit de supermarkten kunnen worden vergist, en ook slib uit rioolzuivering en industrieel afval zoals uit de suikerfabricage. En dan is er nog al die mest van boeren. Daar biedt de opkomst van deze biogasmarkt zelfs uitgelezen kansen.

Boeren kunnen op termijn meer geld verdienen door het gas voor het transport te leveren dan door er stroom mee te maken. Maar het kan bovendien een heel acuut probleem in de landbouw verminderen: de uitstoot van ammoniak en methaan. ‘Als je mest in een vergister stopt, komt de methaan niet meer vrij, maar komt in het gas terecht. En in die vergisters kun je de ammoniak afvangen en er bijvoorbeeld ammoniumsulfaat van maken.’ Op papier: probleem opgelost.

Concurrenten

Blijft nog even de vraag of biogas inderdaad de truckbrandstof is van de toekomst. Er zijn concurrenten: elektrische trucks zijn er al, en ze worden snel beter. En ook aan trucks op waterstof wordt gewerkt. Het is Olof van der Gaag van de Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie om het even: ‘We willen dat er op het wegtransport een kilometerheffing komt, en dat de opbrengsten deels worden gebruikt om nieuwe technieken te steunen. Wat ons betreft geldt dat voor zowel elektrisch, waterstof als biogas.’ Dat de beste maar moge winnen.

Bij transportorganisatie TLN denken ze er net zo over. ‘Als in de toekomst elektrische vrachtwagens voldoen, hebben we geen brandstofmotoren meer nodig’, zegt woordvoerder Rob Aarse. ‘Maar voorlopig komt een elektrische zware truck nog geen 100 kilometer ver. Voorlopig kan biogas een heel goede oplossing zijn.’

De tank van Fred Dikkeboom zit vol. Hij doet zijn gezichtsmasker weer op, zijn handschoenen aan en wrikt de koppeling van de vulslang los. Een heftig geknetter klinkt op. Vonken? Gevaar? ‘Nee,’ zegt Dikkeboom grijnzend, ‘dat is ijs dat op de slang en de vulmond zit, dat breekt ervan af.’ Hij hangt de wit beijsde vulslang weer op zijn plek.