

[ftm.nl](https://www.ftm.nl)

Hoe de gas-lobby subsidie voor LNG wist lost te peuteren, met zegen van de overheid FTM

Authentieke Journalistiek

11-15 minuten

De transportsector stapt momenteel over op een nieuwe fossiele brandstof: LNG. Dat zou schoner en beter zijn voor het klimaat; ook zou het de tussenstap zijn naar duurzame brandstof. Maar veel van deze claims blijken moeilijk te bewijzen. In onze serie over LNG als transitiebrandstof zoeken we nu uit: hoeveel publiek geld gooien we hiermee weg?

Er wordt op dit moment een nieuwe fossiele brandstof geïntroduceerd voor trucks en schepen in Nederland: *Liquefied Natural Gas* (LNG), ofwel aardgas dat met hele lage temperaturen vloeibaar wordt gehouden. Dat zou schoner zijn, beter voor het klimaat. en de infrastructuur zou geschikt zijn voor een uiteindelijke overstap op een duurzame bio-variant van het gas. In ons eerste [artikel](#) bleek echter al dat het klimaatvoordeel van fossiel LNG in het beste geval zeer gering is; daarnaast bleek de beschikbaarheid van bio-LNG veel te beperkt voor de transitie naar duurzaam transport. Maar als de industrie het aanbod van LNG wil verzorgen en er vanuit de vervoerders vraag naar is, zou er volgens de logica van de markt niets vreemds aan de hand zijn.

Het [LNG Platform](#) verwacht de komende jaren dan ook dat het

bedrijfsleven honderden miljoenen zal investeren in de overgang naar vloeibaar aardgas. Er moet tenslotte een hele infrastructuur worden opgebouwd: er moeten tankstations worden aangelegd voor het wegvervoer en de scheepvaart; vrachtwagens en schepen moeten worden omgebouwd naar LNG of nieuw worden aangeschaft. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in onderzoek en de ontwikkeling van nieuwe technologieën, variërend van motoren tot monitoringssystemen voor emissies en cryogene brandstofslangen die de lage temperatuur van LNG tijdens het tanken kunnen weerstaan.

De LNG-industrie heeft de overheid nodig: die moet de portemonnee trekken

De LNG-industrie heeft de overheid nodig. Niet alleen op het gebied van regelgeving en veiligheid; de overheid moet ook de portemonnee trekken. En dat doet deze niet zomaar. In dit derde deel van onze [serie](#) over LNG als transitiebrandstof kijken we hoeveel publiek geld er gaat zitten in de introductie van deze nieuwe fossiele brandstof — en hoe dat het resultaat is van een dwingende lobby vanuit het LNG Platform.

Accijnzen

Het gebruik van LNG kan het meest effectief worden gestimuleerd door de gebruikskosten ervan laag te houden. Uiteindelijk is de prijs aan de pomp voor vervoerders namelijk beslissend om al dan niet de overstap te maken van diesel naar LNG. De prijs van het vloeibare aardgas vóór belastingen verschilt niet veel van diesel; het is dus voornamelijk de accijnswetgeving waarmee wordt bepaald welke brandstof economisch gezien het meest gunstig is.

Maar het Kabinet Rutte-II wilde de accijns op LNG met ingang

van 2014 juist verhogen, van 18 naar 31,5 cent per kilogram; dat was nu eenmaal afgesproken in het regeerakkoord. Ter vergelijking: de accijns op diesel is 48 eurocent per liter, die op benzine 77 eurocent per liter.

Dus maakt het Nationaal LNG Platform zich in 2013 hard om de geplande accijnsverhoging tegen te gaan. Het Platform stelt dat een dergelijke verhoging de business case voor de aanschaf van trucks die op LNG rijden onhaalbaar maakt. Uit het door ons ingediende WOB-verzoek blijkt verder dat het LNG Platform het ministerie van Financiën onder druk zette door aan te geven dat 'als de accijnsverhoging doorgaat, men dan zal stoppen [met LNG] in Nederland' en dat zou betekenen dat 'tientallen miljoenen aan overheidsinvesteringen zijn verspild.' Het voorstel van het Platform is om het tarief voor LNG tot 2019 te bevriezen.

(Het LNG Platform zette het ministerie van Financiën onder druk Om de overheid te helpen met het maken van de 'juiste' beslissing, stuurt het LNG Platform diverse doorgerekende toekomstscenario's naar het ministerie van Financiën. Als het ministerie zou instemmen met het bevriezen van de accijnstarieven, kan dit volgens de cijfers van het Platform een enorm potentieel opleveren voor de Nederlandse werkgelegenheid, kennis en export. Het ministerie lijkt echter niet onder de indruk te zijn van de cijfers en stelt dat er veel aannames in zijn meegenomen. Ook schrijft een oplettende ambtenaar over de scenario's in een mail naar het Platform: 'Eigenlijk zou je hier ook het verlies aan inkomsten voor Financiën naast moeten zetten: als er meer vrachtwagens komen op LNG betekent dat dus minder vrachtwagens op diesel en een minder opbrengst aan accijns.' Als het LNG Platform dat vervolgens doorrekent, blijkt dat er aan het niet verhogen van de

accijnzen juist een totaal kostenplaatje van 24 miljoen euro zit.

Storende fouten

En dat is niet de enige keer dat het Nationaal LNG Platform tijdens zijn lobby tegen de accijnsverhoging selectief of verkeerd met informatie omspringt. In april 2013 meldt het ministerie van Infrastructuur & Milieu in een [e-mail](#) dat onderzoeksinstituut TNO contact met hen heeft opgenomen over een 'toch wel storende fout' in de 'Position paper LNG-accijns' van het LNG Platform. Het Platform heeft namelijk tijdens de berekeningen van het CO₂-voordeel van rijden op LNG gebruikgemaakt van de waarden van laagcalorisch aardgas uit het aardgasnet. Zij hadden eigenlijk gebruik moeten maken van hoogcalorisch gas waaruit LNG wordt gemaakt. Bij gebruik van de juiste waarden komt de berekening van het CO₂-voordeel van LNG niet uit op 25 procent, maar slechts op 3 procent.

In zijn reactie schrijft het Platform dat het duidelijk moge zijn dat het zich in zijn Position paper aan de feiten wil houden; het Platform belooft dan ook de fout te zullen herstellen. Toch wil het platform benadrukken dat uit eigen praktijktesten blijkt dat de CO₂-reductie hoger kan uitvallen, omdat er met een relatief hoog verbruikscijfer zouden zijn gerekend. 'Omdat er nog steeds [muziek](#) in deze cijfers zit,' besluit het Platform in het nieuwe paper een marge van 10-20 procent aan te houden. Maar wederom stelt een medewerker van TNO dat hij na het zien van deze cijfers niet verder komt dan een reductie van 10 procent.

Hoeveel 'muziek' er precies in de cijfers zit, blijkt als het Platform in een brief aan minister Henk Kamp van Economische Zaken ineens aangeeft dat er dankzij het gebruik van LNG tóch een reductie van 15 procent kan worden verwacht. Hoe weinig deze cijfers overeenkomen met de werkelijke klimaatvoordelen, is te

lezen in ons [eerste artikel](#) in deze serie.

"Na een jaar zitten leden van het Platform en de directeur van Shell alweer aan tafel bij het ministerie van Economische Zaken"

Teruggaafregeling

Desondanks besluit de overheid toch om de LNG-industrie tegemoet te komen. De verhoging van de accijns gaat weliswaar door, maar door middel van een teruggaafregeling van 12,5 cent per kilo wordt deze weer vrijwel teniet gedaan. Het Ministerie van Financiën schat dat de belastingkas hierdoor in vijf jaar tijd ongeveer 15 miljoen euro zal mislopen. Het Platform klopt zich op de borst met deze overwinning en schrijft dat met dank aan haar inzet 'het grootste obstakel voor de overstap naar LNG uit de weg is geholpen.'

Maar na een jaar zitten enkele leden van het Platform en de directeur van Shell Nederland alweer aan tafel bij het ministerie van Economische Zaken. 'Het belangrijkste onderwerp,' zo [schrijft](#) een ambtenaar ter voorbereiding van minister Kamp, 'zal zijn de door de LNG-branche gewenste verlenging van de huidige teruggaafregeling in de accijns voor LNG, waarbij tevens het terug te geven bedrag aan accijns zal worden verhoogd.' De huidige regeling zou volgens het Platform namelijk nog steeds 'onvoldoende aanzuigende werking hebben.'

De kosten van de verlenging van de huidige teruggaafregeling tot 2022 worden geraamd op 77 miljoen; als de teruggave wordt verhoogd loopt dit bedrag zelfs op naar 159 miljoen euro. De onderhandelingen hierover lopen nog en het LNG Platform heeft de hoop op een positief resultaat voor de branche nog niet opgegeven.

Vulpunten

Het is lastig te achterhalen hoeveel de overheid nu precies heeft uitgegeven aan het stimuleren van de overstap naar LNG, maar we kunnen redelijk veilig stellen dat er op dit moment nog geen vrachtwagen op LNG rondrijdt die niet voor een deel door de Nederlandse belastingbetaler is betaald.

Om hoeveel subsidie het gaat is lastig te achterhalen, maar het zijn zeker tientallen miljoenen

Kijk bijvoorbeeld naar het aantal fondsen en regelingen die bestaan. Er zijn maar liefst 47 regionale fondsen waar LNG-belanghebbenden kunnen aankloppen voor subsidiëring of goedkope kredieten om kleinschalige LNG-activiteiten te bekostigen. Provincies als Drenthe, Gelderland en Overijssel geven subsidies voor de ombouw of aanschaf van een LNG-voertuig en het aanleggen van LNG-vulpunten. Op nationaal niveau kunnen LNG-ondernemers gebruik maken van lage belastingtarieven via de Research and Development-aftrek, de Innovatiebox, Energie-investeringsaftrek, Milieu-investeringsaftrek, en zo meer.

Om hoeveel geld het precies gaat, is lastig te achterhalen. In het geval van belastingmaatregelen is het vrijwel onmogelijk om erachter te komen hoeveel LNG-gerelateerde projecten hiervan gebruik hebben gemaakt. Navraag bij de Algemene Rekenkamer leert namelijk dat dergelijke teruggaafregelingen niet worden gespecificeerd per brandstof.

We hebben wel kunnen achterhalen dat de Rijksdienst voor Ondernemen via het Topconsortium voor Kennis en Innovatie (TKI) Gas tussen 2012-2016 ruim 10 miljoen euro heeft uitgegeven aan pilotprojecten, haalbaarheidsstudies en onderzoek. Dat het totaalbedrag in de tientallen miljoenen loopt,

ligt dus voor de hand.

Europese subsidies

Ook vanuit de Europese Commissie wordt er flink in het vloeibare aardgas geïnvesteerd. In de jaren 2013-2015 is er meer dan 100 miljoen aan subsidies uitgekeerd aan Nederlandse bedrijven zoals Shell LNG, Unilever en de Rotterdamse haven. Het Nederlandse bedrijf Pitpoint kreeg afgelopen februari bijna [28 miljoen euro](#) aan subsidies van de Europese Commissie voor de bouw van acht LNG-tankstations.

Met de oprichting van het LNG Platform heeft de Nederlandse overheid in feite haar eigen lobby georganiseerd

Deze Europese subsidies leidden tot kritiek — niet alleen van groene parlementariërs, maar ook van de liberale leden van het Europees Parlement. Zo zegt de rapporteur Gerben-Jan Gerbrandy (D66) in een telefoongesprek met ons hierover: ‘Als de industrie zelf gelooft in de commerciële kansen [van LNG], dan moeten zij daarin durven te investeren. Óf het is niet haalbaar — maar dan zouden we daar ook geen publiek geld in moeten stoppen.’

Lobby

De reden dat dit in het geval van Nederland toch gebeurt heeft in belangrijke mate te maken met de overlegstructuur die in het leven is geroepen na het afsluiten van de [Green deal Rijn en Wadden](#) in 2012. Deze Green Deal lag aan de basis van de introductie van LNG in Nederland en de overheid committeert zich in dit document aan het stimuleren van de brandstof.

Met de hieruit volgende oprichting van het LNG Platform heeft de Nederlandse overheid in feite haar eigen lobby georganiseerd.

Uit ons WOB-verzoek blijkt dat de bedrijven die actief zijn in het LNG Platform (vanzelfsprekend) dankbaar gebruik maken van deze overlegstructuur. De communicatielijnen met de betrokken ministeries staan altijd open en er worden regelmatig bijeenkomsten en vergaderingen gehouden. Voor de leden van het LNG Platform is er dus alle ruimte om de wensen van de branche op tafel te leggen. Het beeld van een overheid die wordt bestookt door bedrijven die opkomen voor hun belangen moet dus worden bijgesteld: de Nederlandse overheid heeft deze situatie zelf veroorzaakt.

We noemden al even de Europese subsidies ten behoeve van de ontwikkeling van LNG in Nederland. In de hele EU worden miljarden gestopt in LNG en de gasgerelateerde infrastructuur. In het volgende artikel gaan we hier dieper op in.

Lees [hier](#) alle artikelen in deze serie.

Over de auteurs

Bas van Beek en Jilles Mast zijn journalisten bij het Platform Authentieke Journalistiek. Dit onderzoek is een eerste publicatie in een onderzoeksjournalistieke serie over LNG, uitgevoerd door Platform Authentieke Journalistiek in opdracht van *Down to Earth* magazine in samenwerking met Follow the Money. Het artikel is tevens lezen op de website van [Down to Earth magazine](#).

[Lees verder Inklappen](#)

