

Schoon Vervoerd

Hernieuwbare brandstoffen

In het wegtransport

in de tuinbouw

Houten: Drs.W.E. van de Geijn

Datum: 03 april 2012



INNOVEREN DOOR SAMENWERKEN

Context

Initiatief bij aanbidding Innovatie- en Kennisagenda

Het initiatief voor Schoon Vervoerd is namens het tuinbouw bedrijfsleven genomen in 2005 bij de aanbidding van de Innovatie- en Kennisagenda Flowers & Food aan toenmalig Minister Veerman in Nieuwspoort. Frans Hoogervorst, voorman van LTO Glaskracht, wees de Minister op diens opening daags daarvoor van een oliemolen in noord Nederland. 'Als wij er in de tuinbouw nou eens mee gaan rijden, dan verbinden we markt en producent, want we rijden veel en willen dat schoon doen, schoon geproduceerd, zoals met kas als energiebron, schoon vervoerd met biobrandstof'.

'Prima gedachte, laat maar zien', was de reactie van de Minister. Een paar maanden had een bespreking plaats bij Shell, in de hoedanigheid van mede-voorzitter Platform Duurzame Energie, waarna een voorstel is uitgewerkt, met Stuurgroep onder voorzitterschap van Herman de Boon, en vertegenwoordigers van Hoofd Bedrijfschap Agrarische Groothandel, VGB, Rabobank Nederland, Innonet, Flora Holland en transport ondernemers Visbeen, De Winter en Wesseling.

In Duitsland was B100 een groot succes, waarom hier niet?

Zo eenvoudig als het leek, zo ingewikkeld is het gebleken om vrachtwagens op biodiesel te laten rijden. In Duitsland werd op dat moment massaal biodiesel (B100, 100% biodiesel, zonder bijmenging fossiele diesel) getankt, met een marktaandeel van ongeveer 10% en bijna 2000 tanklocaties. Geen problemen met techniek, gefaciliteerd door subsidies op de akker (koolzaad) en accijnsmaatregelen aan de pomp (vrijstelling).

Beide maatregelen werken niet in de Nederlandse situatie. Arealen zijn te klein en grond is te duur voor koolzaad, zelfs met subsidie. Er is (mede daardoor) geen bereidheid om subsidie te verstrekken voor productie. Bereidheid om biodiesel met accijnsvrijstelling te steunen aan de pomp is er niet. In tegendeel: door (7%) lagere energie-inhoud van biodiesel is verbruik hoger en afdracht van accijns in de praktijk hoger dan voor fossiele diesel. De schatkist wordt er per saldo beter van, en dat betaald de markt. Wel is er de Europese verplichting tot bijmengen in oplopende percentages tot 10%.

Deze situatie is direct na de start van Schoon Vervoerd begin 2006 onderkend, onder meer op grond van een bedrijfsbezoek aan de productiesite van Archer Daniel Midland (ADM) in Leer, Duitsland. ADM is marktleider in de VS en in Duitsland voor B100 en adviseerde indringend de business case niet te baseren op (tijdelijke) subsidies (op de akker) of accijnsmaatregelen (aan de pomp) vanwege grote risico's voor de koplopers bij intrekken van de maatregelen. Bij succes in de markt is dat risico groot. De bestaande marktverhoudingen laten succesvolle nieuwe toetreders niet toe, de overheid kan accijnzen niet missen en landbouwsubsidies lopen ten einde. In Duitsland is het zo geschiedt.



Food, fuel , forest

De maatschappelijke discussie over food, fuel, forest (grootschalige verbouw van biobrandstoffen die voedselproductie verdringt, kappen van tropische bossen met zich brengt en sociale structuren in ontwikkelingslanden ontwricht) is een niet te onderschatten belasting geweest voor het traject. De bijmengverplichting aan de ene kant en de food, fuel, forest discussie en de andere kant hebben het MVO –karakter van Schoon Vervoerd in de tuinbouw en voor beoogde samenwerkingspartners vanaf de start onder maatschappelijke spanning geplaatst.

Het vraagstuk van certificering van de supply keten, van akker tot pomp was een laatste issue: maatschappelijk verantwoord produceren van akker tot pomp. Daarvoor ontbraken goede afspraken en sluitende systemen voor handhaving. Het debat over de maatschappelijke opbrengst van biobrandstoffen (willen we het) overschaduwde de certificering (hoe doen we het).

Stapsgewijs verbeteren

Daarbij heeft Schoon Vervoerd steeds ingezet op het proces: start met eerste generatie (koolzaad en andere oliehoudende zaden, accepteer dat de akker of de grondstof (mais, koolzaad) ook voor food kan worden ingezet en schakel gaandeweg door naar volgende generaties (non-food zoals jachtrofa), kies voor teelt op arme grond of in droge gebieden die niet voor food in aanmerking komen, en gebruik reststromen zoals mest of dierlijke vetten.

In de felheid van het debat en gezien de imago / MVO doelstelling van de tuinbouw en samenwerkingspartners zoals BP en Volvo geven argumenten niet de doorslag. Vermijden van reputatieschade is belangrijker dan de kans op verbetering van imago. In de uiteindelijke beslissing voor een praktijkproef is deze afweging gemaakt, nipt in het voordeel van verbetering van imago.

In de hierna volgende hoofdstukken wordt kort stilgestaan bij de achtereenvolgende stappen die zijn gezet in het project. Daarbij wordt verwezen naar rapportages die als bijlage zijn toegevoegd.



B100 netwerk bij veilinglocaties en home bases

Waarom de tuinbouw

Als eerste stap is gewerkt aan een business case voor B100, naar Duits (en Frans) voorbeeld. Daarvoor waren verschillende argumenten:

- De specifieke structuur van collectie en distributie in de tuinbouw (sierteelt, voedingstuinbouw) waar op enkele grote distributielocaties (veilingen, handlesgebieden) grote aantallen wagens dagelijks aankomen en vertrekken, met hoog gebruik van diesel (voor de sector meer dan 150 mln liter / jaar).
- De MVO doelstelling van de tuinbouw om de CO2 emissie drastisch te reduceren, niet alleen in de productie (kassen, volle grond) maar ook in collectie en distributie. Daarvoor is bij het Productschap Tuinbouw een breed programma ingericht, in verband met de license to produce.
- De kermerkende innovatiecultuur in de tuinbouw, die ruimte biedt voor experimenten op weg naar beter. De organisatie en financiering in de sector (Productschap) biedt daarvoor de ruimte.
- De toenemende behoefte van de retail aan onderscheidende prestaties van toeleverende ketens op het gebied van MVO, met name CO2 reductie in de keten, waarop tuinbouw strategisch inzet.

De producenten (glastuinbouw) doet veel aan energiebesparing (koude warmteopslag, aardwarmte, kas als energiebron, gesloten kassen, gebruik van restwarmte). Schoon vervoerd voor collectie (van kassen naar handelscentra) en distributie (naar afnemers in binnen- en buitenland) versterkt dat.

B100 netwerk

Om daadwerkelijk het verschil te maken is aanvankelijk ingezet op een business case voor een B100 netwerk op veiling- en handelslocaties, en home bases van grote transporteurs. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd : geen tijdelijke maatregelen voor accijns, geen subsidies, om de koplopers bij succes niet in de problemen te brengen door beëindiging van de subsidies/ accijnsmaatregelen.

De business case van 11 juli 2006 is bijgevoegd, bijlage 1. De kern daarvan is eenvoudig.

- De Europese verplichting tot bijmengen van jaarlijks grotere % biodiesel brengt voor de oliemaatschappijen en de transportsector kosten met zich voor product en proces.
- Hogere percentages bijmenging brengen risico's met zich voor het wagenpark, met name oudere trucks, vergen aanpassingen in motoren en extra onderhoud, en daarmee kosten.
- marktconcentratie voor de biodiesel verplichting (of een gedeelte daarvan, bijvoorbeeld alles boven 5% bijmenging), maakt het mogelijk een gecontroleerde vloot in te zetten, met specifieke tanklocaties (besloten gebruikersgroep)
- bij toepassing van B100 heeft deze aanpak veel voordelen voor logistieke kosten, omdat bijmengen als processtap kan worden overgeslagen, met directe levering op tanklocatie.
- Door het volume (> 150 mln liter) en de specifieke structuur (collectie en distributie op enkele grote locaties) is de tuinbouw uitermate geschikt voor deze business case.



- De tuinbouw neemt als het ware de verplichting van de overige transportsectoren over, en daarmee de zorg en kosten van aanpassingen en onderhoud.
- De tuinbouw maakt een grote stap in CO2 emissie door over te stappen op B100. De ervaringen in Duitsland leren dat risico's voor motoren prima beheersbaar zijn.

Op te lossen zaken

Er zijn vier praktische problemen op te lossen bij B100:

- De lagere energie-inhoud van biobrandstof leidt tot hoger verbruik (omstreeks 7%) en daarmee bij gelijkblijvende literprijs tot hogere kosten voor de transporteur
- Het extra verbruik leidt de facto tot hogere afdracht van accijns, die wordt geheven per liter brandstof (ongeveer 50% van de literprijs). De fiscus wordt er beter van, en de markt betaald.
- De prijs per liter voor biodiesel is – afhankelijk van de oliemarkten – licht hoger dan van fossiele diesel. Bij bijmengen absorbeert de markt het verschil, bij B100 is een oplossing nodig.
- Er is beperkt extra onderhoud nodig, met afhankelijk van merk en type kleine aanpassingen in motoren.

Deze vier problemen zijn onderkend. Bij goede, 'faire' heffing van accijns en goede organisatie van de supply keten zijn de problemen oplosbaar, door lagere logistieke kosten. Dat betreft geen tijdelijke maatregelen, maar faire inrichting van accijnsheffing, rekening houdend met de (hogere of lagere) energie-inhoud van grondstoffen.

Het meer fundamentele probleem betreft concessies voor tanklocaties op de grote handelslocaties. Daarvoor zijn afspraken gemaakt tussen pomphouders, oliemaatschappijen en veilingen waar bijzonder moeilijk ruimte in kan worden gemaakt voor toetreders met nieuwe brandstoffen. En voor de business case is medewerking vereist van oliemaatschappijen die op zichzelf baat hebben bij de oplossing, maar nog meer bij handhaving van hun marktpositie.

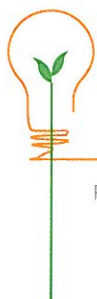
Sluitende business case komt niet op gang

Diverse brieven zijn gestuurd aan betrokken bewindslieden (EZ, V&W, LNV, Financiën, VROM) met het verzoek faire heffing van accijns toe te passen, in relatie tot de energie-inhoud. Tevens zijn ingezonden brieven geplaatst in NRC Handelsblad en Financieel Dagblad, met de oproep een einde te maken aan de tegenstelling tussen beleid (hernieuwbare brandstoffen) en uitvoering (accijnsregime dat daarin juist remmend werkt).

Deze oproep is begin 2012 gehonoreerd, door heffing van accijns op basis van energie-inhoud. Voor Schoon Vervoerd is dat niet voldoende tijdig geweest m het B100 netwerk door te zetten.

B30 netwerk

Medio 2007 is besloten de route naar een B100 netwerk te verlaten en in te zetten op B30, 30% bijmenging van biodiesel. Daarop wordt in het hoofdstuk hierna uitvoerig ingegaan. Medio 2008 is



een praktijkproef van start gegaan bij Flora Holland Naaldwijk die medio 2010 is beëindigd. Hier noteren we de voornaamste gevolgen:

- B30 leidt tot beperking van de reductie van CO₂ emissies, en daarmee van de MVO waarde voor de tuinbouw.
- De voordelen voor de logistiek nemen aanzienlijk af, omdat bijmengen – anders dan bij B100 – noodzakelijk blijft.
- B30 vereist – anders dan bij B100 - samenwerking met gevestigde oliemaatschappijen. Dat biedt kansen (zie hiervoor genoemde praktische en meer fundamentele problemen) meer ook bedreigingen (prioriteiten en doelen van maatschappijen).

Bij de stap van B100 naar B30 gaat het dus om meer dan het getal (100 wordt 30), de arena wordt veranderd, met andere spelers, andere doelen en andere spelregels. Dat is een bijzonder lastige afweging geweest in de Stuurgroep.

Agentschap NL

Voor de praktijkproef met B100 is naar aanleiding van besprekingen met Platform Mobiliteit (mede-voorzitter Shell) een subsidieaanvraag ingediend bij Agentschap NL, aanvankelijk bij Unieke Kansen Regeling (UKR), na afwijzing daarvan op advies van Agentschap bij CO₂ reductieregeling. Deze laatste regeling is toegekend, op grond van de CO₂ reductie bij toepassing van B100 en de voorziene tanklocaties en aantallen wagens.

De beslissing om over te stappen van B100 op B30 en beperking van de praktijkproef tot 1 locatie heeft bij het Agentschap op een cruciaal moment in het project tot heroverweging van de schriftelijk toegekende subsidie geleid, en uiteindelijk tot intrekking daarvan. Daarbij heeft het Agentschap zich beroepen op de resultaatverplichting (feitelijke reductie van CO₂) waar de subsidie naar de geest en in de ogen van de aanvrager betrekking had op een inspanningsverplichting.

Deze beslissing heeft tot aanzienlijke risico's geleid in het project, die uiteindelijk zijn opgelost door het Productschap Tuinbouw dat de projectkosten voor een beperkte B30 toepassing op Flora Holland Naaldwijk op zich heeft genomen. De Praktijkproef is medio 2008 alsnog van start gegaan, in een beperkte opzet, en medio 2010 afgerond. Alvorens daarop in te gaan volgt hierna een toelichting op Carbon Labelling.



Carbon Labelling

Europees programma

Het Agentschap (toen nog SenterNovem) nam in 2007/8 deel aan een Europees programma voor Carbon Labelling, gericht op certificering van biodiesel en daarmee verband houdende reductie van emissies. Schoon Vervoerd is daarvoor benaderd als praktijk-initiatief / praktijkproef voor de Nederlandse situatie. Dat gold op dat moment nog voor B100 introductie.

CO2 star, care for climate

Op Europees niveau is een logo en communicatieplan ontwikkeld voor Carbon Labelling onder het motto: CO2 star, care for climate. Logo en motto hebben een belangrijke rol gespeeld in de legitimering van Schoon Vervoerd in het food, fuel, forest debat. Het heeft veel opgelost om reputatieschade te vermijden en imagoverbetering te realiseren.

Schoon Vervoerd is door het Agentschap internationaal uitgedragen als voorbeeldproject dat vanuit de markt (verladers en transporteurs) gedragen wordt, in verband met eisen van retailers (CO2 footprint). Andere initiatieven worden genomen vanuit aanbieders (biobrandstof), houders van tankstations (bio-pompen) of overheden (zoals in zekere zin bij Rotterdam Climate Initiative).

De voorbeeldwerking heeft er niet toe kunnen leiden dat Agentschap ten volle steun heeft kunnen geven aan Schoon Vervoerd. De regels van de regeling (hoeveelheid CO2 reductie) zijn daarvoor bepalend, niet de voorbeeldwerking.

Rapportage

De rapportage van Carbon Labelling is bijgevoegd. In een Europees gezelschap is de rapportage op verzoek van Agentschap toegelicht in Musis Sacrum in Arnhem.

Uitingen

Alle uitingen van Schoon Vervoerd zijn op verzoek van Agentschap en als onderdeel van de overeenkomst voorzien van het logo van Carbon Labelling: presentaties, vrachtwagens, opdruk op tanks, rapportages en zo verder.



B30 Praktijkproef

Samenwerking met BP en Volvo

In het voorjaar van 2008 heeft intensief overleg plaatsgehad met BP en Volvo Trucks, mede op aanwijzing van Agentschap, voor een gezamenlijke praktijkproef met B30 (30% bijmenging van biodiesel), op één locatie (Flora Holland Naaldwijk), een beperkte vloot (omstreeks 25 wagens) en beperkt volume (1 tot 1,5 mln liter).

Deze besprekingen hebben medio 2008 geleid tot het besluit de Praktijkproef gezamenlijk de praktijkproef te organiseren, met steun van Productschap Tuinbouw voor meerkosten van deelnemende transporteurs en enkele andere kleine posten en voor projectkosten. De steun van Productschap Tuinbouw kwam in de plaats van de (wegens beperkte CO2 opbrengst ingetrokken) subsidie van Agentschap. De Praktijkproef is uitgewerkt in tussenrapportage van 15 augustus 2008, (bijlage 3)

In een gezamenlijke inspanning van Volvo Trucks en BP zijn 6 transporteurs bereid gevonden deel te nemen aan de Praktijkproef met in totaal 22 wagens.

Praktijkproef bij Flora Holland

Bij Flora Holland Naaldwijk is een bovengrondse tank geplaatst op het bestaande tankstation van BP. De praktijkproef is in augustus 2008 van start gegaan 2 jaar naar tevredenheid van alle betrokken partijen operationeel geweest.

Tijdens de proef zijn de meerkosten voor deelnemende transporteurs (efficiëntie verliezen, extra onderhoud) op declaratiebasis vergoed uit het projectbudget, met als tegenprestatie het voeren van het logo CO2 star, care for climate.

Voor de betrokken partijen (Volvo, BP, transporteurs) vormde leren in de praktijk het motief om deel te nemen. Dat is geslaagd. Er zijn geen problemen geconstateerd voor motoren, onderhoud en met de brandstof zelf, met niet meetbaar verlies aan prestatie. Dat laatste is mede toe te schrijven aan de keuze voor B30, waardoor verminderde energie-inhoud gedempt door komt in verbruik.



Evaluatie

Medio 2010 is een evaluatie gehouden bij Productschap Tuinbouw, waaraan deelnamen BP, Volvo en enkele van de transporteurs. De algemene opvatting was:

- de proef is geslaagd, met nuttige inzichten over verbruik en exploitatie,
- echter onvoldoende basis voor uitrol bij het bestaande accijnsregime.
- andere opties zijn kansrijker met name dual fuel, biogas in combinatie met (bio)diesel)
- Volvo en andere truck leveranciers zetten in op hernieuwbare brandstoffen
- transporteurs hebben een eerste stap gezet voor biobrandstoffen die vervolg krijgt.

In een bijeenkomst met Volvo, BP en enkele leden van de Stuurgroep Schoon Vervoerd in het najaar van 2010 wordt besloten wordt een conferentie te organiseren om in bredere kring en in breder perspectief de ervaringen en inzichten te delen. Eindrapportage heeft plaatsgehad aan Agentschap op grond waarvan een slotafrekening heeft plaatsgehad en afwikkeling met BP uit projectbudget. Het verslag van de bespreking is bijgevoegd als (bijlage 3).



Agro met Energie verbinden

Verbinding biobased programma

Naar aanleiding van de besprekingen van eind 2010 is op 10 mei 2011 de conferentie Agro met Energie verbinden georganiseerd, als afronding van Schoon Vervoerd, doorkijk in het biobased programma van Productschap Tuinbouw en de verbinding met andere agrosectoren. De conferentie had plaats in het Drijvend Paviljoen in Rotterdam onder voorzitterschap van Ruud Lubbers, georganiseerd in samenwerking tussen Schoon Vervoerd en Kenniscentrum Plantenstoffen.

De conferentie is bezocht door omstreeks 90 deelnemers uit verschillende sectoren (energie, reststromenverwerking, tuinbouw, agro, haven, transport, met vertegenwoordigers van overheden en kennisinstellingen. De conferentie is geslaagd als *cross-industry event*, verbinden van topsectoren.

De conferentie had een insteek vanuit de praktijk, met concrete voorbeelden van biobased toepassingen voor hoogwaardige markten (kleurstoffen, bestrijdingsmiddelen, medicijnen), energie (verbinding van kassen en bebouwde omgeving, mestvergisting cq productie van groene stroom, biogas en kunstmest, gebruik van restwarmte voor tuinbouw en toepassing van biobrandstoffen in het wegtransport. Vanuit Productschap Tuinbouw zijn de initiatieven geplaatst in het bredere verband van het programma biobased, en het LNV/ EL&I programma agro met chemie verbinden.

Keynote en enkele specifieke lezingen

Als bijlagen zijn toegevoegd:

- De evaluatie van de conferentie, mede ter verantwoording aan het Bestuur van het Kenniscentrum Plantenstoffen.
- Keynote speech van de voorzitter, de heer Ruud Lubbers
- Presentatie van BP, over perspectieven voor hernieuwbare brandstoffen
- Presentatie van Volvo Trucks over de strategie voor gebruik van nieuwe brandstoffen
- Inleiding van Wematrans namens de deelnemende transporteurs.
- Presentatie van Bert Rijnen, van de Heyde Hoeve, over mestvergisting en productie van groene stroom, biogas en kunstmest in de varkenshouderij
- Presentatie van Carel de Vries over CO2 neutrale zuivelketen.

De overige presentatie zijn te vinden op de website van Productschap Tuinbouw, of via www.wvandegeijn.nl, projecten, agro en energie, klik hier.

Dual Fuel

Tijdens de conferentie heeft Wematrans aangekondigd tezamen met De Winter Logistics en enkele andere bij Schoon Vervoerd betrokken partijen te investeren in een vloot dual fuel trucks van Volvo om zo een vervolg te geven aan Schoon Vervoerd. Het betreft enkele tientallen wagens die zijn uitgerust voor biogas en (bio)diesel.



Bijlagen:

- Bijlage 1: Business Case
- Bijlage 2: Rapport Carbon Labelling
- Bijlage 3: Tussenrapportage project Schoon Vervoerd
- Bijlage 4: Verslag bespreking
- Bijlage 5: Evaluatie van de conferentie
- Bijlage 6: Keynote speech de heer R. Lubbers
- Presentatie BP
- Presentatie Volvo
- Wematrans inleiding
- Presentatie Bert Rijnen
- Presentatie Carel de Vries

