

Vergaderjaar 2021–2022

**32 813**

**Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 966**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2021

Hierbij bied ik u het rapport aan van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) over de veiligheidsrisico's bij het gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart<sup>1</sup>. Dit is toegezegd bij de aanbidding van het Besluit energie vervoer aan uw Kamer<sup>2</sup> en tijdens het Commissiedebat Maritiem van 24 november jl. (Kamerstuk 31 409, nr. 339).

### **Achtergrond**

Het onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van een motie van de leden Bisschop en Alkaya die werd ingediend na de Kamerbehandeling van de wijziging van de Wet milieubeheer.<sup>3</sup> Deze wijziging dient ter implementatie van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (REDII)<sup>4</sup> en de Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD)<sup>5</sup>. Verschillende partijen in de binnenvaartsector maakten zich zorgen om de mogelijke gevolgen van de invoering van deze richtlijn voor de sector. Het ging daarbij met name om technische gevolgen van toepassing van biobrandstoffen en mogelijk onveilige situaties door schade aan motoren. De motie verzocht de regering daarom enerzijds op korte termijn onderzoek te laten uitvoeren naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart. Anderzijds werd de regering verzocht in overleg met sectororganisaties te bezien hoe de invoering van de bijmengverplichting in de binnenvaart op een zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden, en de Kamer hierover voor de behandeling van het voorgenomen ontwerpbesluit voor herziening van het Besluit energie vervoer te informeren.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 864.

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 626, nr. 25.

<sup>4</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001.

<sup>5</sup> Richtlijnen 98/70/EG en (EU) 2015/652.

Omdat het onderzoek van NEN niet kon worden opgeleverd voor de Kamerbehandeling van het Besluit energie vervoer en daardoor ook geen overleg met de branche kon plaatsvinden over de vervolgstappen, is voor de Kamerbehandeling van het Besluit besloten af te zien van het invoeren van de jaarverplichting voor de binnenvaart uit de richtlijn RED\\srv189bh\\elvis\\1015597\\workII. Wel werd vastgehouden aan het invoeren van de reductieverplichting van de FQD, omdat het hier een Europese verplichting betrof. Hierover bent u geïnformeerd bij de aanbieding van het Besluit energie vervoer aan uw Kamer.<sup>6</sup>

In tegenstelling tot wat eerder werd verwacht, is inmiddels gebleken dat de ons omringende landen niet per 1 januari 2022 zullen overgaan tot toepassing van de FQD voor de binnenvaart. Om een gelijk speelveld voor de Nederlandse brandstofleveranciers te kunnen waarborgen, is daarom besloten om ook in Nederland de reductieverplichting niet per 1 januari 2022 in te voeren. Dit zal worden doorgeschoven naar 1 januari 2023. Over de wijze waarop zal in 2022 worden overlegd met de Europese Commissie en met de ons omringende landen Duitsland en België.

## Vervolg

Zoals ik tijdens het Commissiedebat van 24 november al aangaf, biedt het NEN-onderzoek goede aanknopingspunten om tot veilige toepassing van biobrandstoffen in de binnenvaart te komen en daarmee invulling te geven aan afspraken die zijn gemaakt in nationale en internationale kaders, zoals het Klimaatakkoord, de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens en de Richtlijn brandstofkwaliteit. Daarbij moet ook worden aangetekend dat in het kader van het Fitfor55-pakket van de Europese Commissie voorstellen zijn gedaan om op Europees niveau de reductieverplichting voor brandstofleveranciers aan de binnenvaart te voorzien van een toenemende ambitie welke van de FQD overgaat naar de Richtlijn hernieuwbare energie (RED).

Ook zonder deze reductieverplichting kunnen al biobrandstoffen worden toegepast in de binnenvaart. Zoals eerder werd aangegeven bij de aanbieding van het Besluit energie vervoer aan uw Kamer<sup>7</sup>, maakt de Binnenvaart al sinds 2013 onderdeel uit van de systematiek hernieuwbare energie. Dat wil zeggen dat brandstofleveranciers aan binnenvaart geen jaarverplichtingen vanwege de Richtlijn hernieuwbare energie (RED) hadden maar dat de sector wel vrijwillig hernieuwbare energie, zoals biobrandstoffen, in kon zetten en daarvoor een credit (HBE) ontving. Die HBE konden zij vervolgens verkopen aan de brandstofleveranciers van wegvervoer die wel een jaarverplichting hadden. Door deze constructie werd er ook al biobrandstof in de binnenvaartsector ingezet: 0,4 PJ in 2020. Wettelijk is de toepassing van biobrandstof in de binnenvaart ook toegestaan binnen de kaders van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.

Vanaf december 2020 is een aantal incidenten gemeld bij het Meldpunt Binnenvaart<sup>8</sup>, waarbij schepen te maken kregen met teruglopend toerental, haperingen of stilvallen van de motor vanwege verstopte brandstoffilters. Dit werd toegeschreven aan de toepassing van biobrandstof. NEN heeft deze meldingen onderzocht en geconcludeerd dat het lastig was om conclusies te trekken over wat nu precies de oorzaak was van genoemde problemen. Alle meldingen betroffen unieke gevallen waarbij bovendien soms vragen werden opengelaten of te weinig detail

<sup>6</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 864.

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> <https://www.meldpunt-binnenvaart.nl/>. In de periode vanaf de instelling van het meldpunt zijn 26 gevallen gemeld waarvan 22 daadwerkelijke tot genoemde problemen hebben geleid.

opleverden. NEN geeft aan dat toepassing van FAME de effectieve gebruiksduur van een brandstoffilter danig kan verlagen. Filterleveranciers benadrukken dit ook in hun handleidingen.

Het is voor de schipper niet altijd duidelijk of de gebunkerde brandstof biocomponenten bevat of niet, hoewel dat volgens het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging wel kenbaar zou moeten zijn. In het vervolgtraject zal worden bekeken hoe de informatievoorziening verder kan worden verbeterd. De mogelijkheid dat brandstof in de binnenvaart ook bio-componenten bevat is echter wel aanwezig, met of zonder verplichting, vanwege de eerder beschreven vrijwillige constructie in de systematiek. Het is daarom aan te raden te allen tijde rekening te houden met de mogelijkheid dat de brandstof deze componenten kan bevatten. Het NEN-onderzoek en eerder onderzoek door TNO<sup>9</sup> bieden scheepseigenaren al goede suggesties hoe daarmee om te gaan. NEN geeft in dat verband aan dat de sector inclusief de overheid gezamenlijk stappen kan zetten naar o.a. het opstellen van richtlijnen voor good-housekeeping in elke stap in de keten en afspraken kan maken over het feitelijk opvolgen van die richtlijnen. Dit zal in het vervolgtraject, naast de overige aanbevelingen, in samenspraak met de branche verder worden uitgewerkt.

Tegelijkertijd moet ik constateren dat het NEN-onderzoek de onrust bij de brancheverenigingen niet heeft kunnen wegnemen. Er zijn uitgebreide reacties binnengekomen van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke BLN-Schuttevaer, de Algemeene Schippers Vereniging, de IVR<sup>10</sup> en verzekeringsmaatschappij EOC. De algemene teneur van de reacties is dat er nog onvoldoende antwoorden liggen op de vragen die leven in de branche. Wel zien deze partijen voldoende aanknopingspunten in de aanbevelingen die door NEN zijn geformuleerd voor een vervolgtraject. NEN doet daarbij aanbevelingen aan alle partijen in de keten van rijksoverheid tot brandstofleveranciers en binnenvaartschippers. Volgens NEN kunnen partijen gezamenlijk een aantal stappen zetten voor meer vertrouwen in de markt met betrekking tot brandstofkwaliteit. Voorbeelden zijn:

- een plan van aanpak voor het melden van problemen door de schippers,
- gezamenlijk opstellen van richtlijnen voor good-housekeeping in elke stap in de keten met bijbehorende afspraken over opvolging, en
- het opstellen van richtlijnen voor installatieaanpassingen bij verschillende soorten schepen en bunkeraars.

Een gedetailleerd overzicht van alle aanbevelingen is opgenomen in de tabel die als bijlage bij deze brief is gevoegd. De uitvoerige beschrijving kunt u vinden in het rapport zelf<sup>11</sup>.

Het is lastig om op dit moment al aan te geven welke aanbevelingen van NEN al kunnen worden overgenomen en welke niet. Veel aanbevelingen van NEN sturen ook aan op het opzetten van een vervolgtraject. Ik wil daarom samen met bovengenoemde partijen, de brandstofleveranciers en andere betrokken partijen in de keten dit vervolgtraject opzetten op basis van de aanbevelingen van NEN. Ook meer praktijkonderzoek behoort daarbij tot de mogelijkheden. Doel is om in 2022 te komen tot volledige beantwoording van de vragen die leven in de sector en daarmee het vertrouwen bij de sector in biobrandstoffen te vergroten. Ik ben met de

<sup>9</sup> Impact assessment biobrandstoffen voor de binnenvaart, TNO, 2 november 2020.

<sup>10</sup> Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa.

<sup>11</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

sectorpartijen in gesprek over de exacte manier waarop dit vervolgonderzoek gestalte moet krijgen. Een eerste gesprek heeft plaatsgevonden met BLN-Schuttevaer, CBRB, IVR en MVO<sup>12</sup>. Op 20 december vindt een gesprek plaats met de ASV en EOC en een gesprek met NOVE zal zo snel mogelijk worden gepland.

Op bovengenoemde wijze zullen de openstaande punten die uit het NEN-onderzoek naar voren zijn gekomen worden geadresseerd. Dit zal voortdurend in samenspraak met de sector worden gedaan. Daarmee wordt aan eerdergenoemde toezeggingen voldaan. De motie Bisschop/Alkaya beschouw ik als uitgevoerd in die zin dat op korte termijn onderzoek is uitgevoerd en in overleg met sectororganisaties wordt gezien hoe de invoering van de reductieverplichting in de binnenvaart op zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden. Er komt een vervolgtraject en ik zal uw Kamer informeren over de voortgang en de uiteindelijke resultaten. In elk geval zal ik rapporteren voorafgaand aan ieder Commissiedebat Maritiem of vaker indien daartoe aanleiding bestaat.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Visser

---

<sup>12</sup> Ketenorganisatie Oliën en Vetten, <https://mvo.nl/>.