

Vergaderjaar 2021–2022

**32 813**

**Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 1064**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2022

Met deze brief informeer ik u over de voortgang met betrekking tot de toepassing van biobrandstoffen in de binnenvaart. Het gaat hierbij enerzijds om de reductieverplichting bij de leveringen van brandstof aan de binnenvaart en anderzijds om vervolgonderzoek naar het gebruik van biobrandstoffen en de technische consequenties daarvan.<sup>1</sup>

### **1.1 Reductieverplichting**

In 2021 zijn de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer aangepast mede ter invoering van de reductieverplichting voor de binnenvaart op grond van de Richtlijn brandstofkwaliteit.<sup>2</sup> Deze richtlijn bepaalt dat brandstofleveranciers via hun leveringen 6% CO<sub>2</sub>-reductie moeten realiseren in de keten door toepassing van biobrandstof. De invoering van de richtlijn voor leveringen van brandstof aan de binnenvaart is eerder doorgeschoven van 1 januari 2022 naar 1 januari 2023. Uw Kamer is hier per brief over geïnformeerd (Kamerstuk 32 813 nr. 966).

In overleg met de Staatssecretaris deel ik hierbij mee dat ik voornemens ben om af te zien van het invoeren van de reductieverplichting per 1 januari 2023. Naar aanleiding van voornoemde brief zijn de afgelopen maanden gesprekken gevoerd met België, Duitsland en de Europese Commissie om een gelijk speelveld te kunnen waarborgen. Uit deze gesprekken bleek dat België en Duitsland niet onwelwillend staan tegenover invoering van de reductieverplichting en de verduurzamingsopgave voor de binnenvaart ondersteunen. Met name in Duitsland moet echter nog besluitvorming plaatsvinden op politiek niveau, waarna bij een positieve beslissing nog wetgeving moet worden aangepast. Het is uitgesloten dat dit per 1 januari 2023 geregeld is. De kans op uitwijkgedrag van Nederlandse binnenvaartschepen om in het buitenland te

<sup>1</sup> Richtlijn 98/70/EG, gewijzigd bij richtlijn (EU) 2015/652.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 864 en Kamerstuk 35 626, nr. 25.

bunkeren (bunkertoerisme) blijft hierdoor te groot. Bunkertoerisme draagt ook niet bij aan de klimaatdoelstellingen.

De klimaatdoelstellingen uit de Richtlijn brandstofkwaliteit komen hiermee niet in gevaar, omdat Nederland hogere ambities heeft doorgevoerd via wegvervoer. Deze compenseren op dit moment de verduurzamingsopgave over de brandstoffen geleverd aan de binnenvaart. Zoals bij brief van 8 oktober 2021 aan Uw Kamer is meegedeeld (Kamerstuk nr. 32 813 nr. 864), had het kabinet met de implementatie van de Richtlijn brandstofkwaliteit voor de binnenvaart een eerste stap willen zetten naar de reductie van 5 PJ uit het Klimaatakkoord. De invoering van deze richtlijn zou jaarlijks namelijk 3,5 PJ (0,26 Megaton) reduceren. Deze stap wordt nu niet gezet. Ik acht het kansrijker om de reductie van 5 PJ uit het Klimaatakkoord te behalen via de implementatie van de geactualiseerde Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED III) in het kader van het pakket van Fit for 55. Deze richtlijn moet naar verwachting per 1 januari 2025 omgezet zijn. De RED III biedt kansen om afspraken te maken met de desbetreffende landen en zo een gelijktijdige en vergelijkbare implementatie te realiseren. De inzet daarbij is alle transportmodaliteiten te laten bijdragen aan de energietransitie door toepassing van hernieuwbare brandstoffen. Na de zomer wil ik het overlegtraject over de implementatie van de RED III met België en Duitsland starten. Over de voortgang daarvan zal Uw Kamer op de hoogte worden gehouden.

## **1.2 Technische aspecten van het gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart**

Tijdens de Kamerbehandeling van de Wet milieubeheer is de motie Bisschop/Alkaya aangenomen (Kamerstuk 35 626, nr. 25). Deze motie vroeg om een vervolgonderzoek naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart en om overleg met de sector over hoe de bijmengverplichting op een zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden. In het najaar van 2021 is door de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) een onderzoeksrapport opgeleverd naar aanleiding van die motie. Het NEN-onderzoek heeft veel bruikbare inzichten opgeleverd, maar liet nog een aantal vragen open. Daarover is toegezegd dat het onderzoek een vervolg zou krijgen en dat Uw Kamer zou worden geïnformeerd over de voortgang en de uiteindelijke resultaten daarvan (Kamerstuk 32 813 nr. 966).

Om een vervolg te geven aan de uitkomsten van het NEN-onderzoek hebben inmiddels gesprekken plaatsgevonden met diverse belanghebbenden uit de binnenvaartsector. Het gaat hierbij niet alleen om brancheverenigingen in de binnenvaart, maar ook om brandstofleveranciers, motorfabrikanten en verzekeraars. Uit deze gesprekken kan worden opgemaakt dat vrijwel alle partijen kansen zien in de toepassing van biobrandstoffen, mits dit brandstoffen zijn van de juiste kwaliteit die veilig toepasbaar zijn in de binnenvaart. Het ministerie is ervan overtuigd dat er afspraken gemaakt kunnen worden over de soorten biobrandstof die het betreft en de manier waarop deze brandstoffen daadwerkelijk aan de binnenvaart geleverd kunnen worden. De komende tijd wil het ministerie die afspraken met voornoemde belanghebbenden verder uitwerken en waar mogelijk formaliseren. Dit blijft van belang, omdat ook zonder reductieverplichting biobrandstoffen worden toegepast in de binnenvaart op vrijwillige basis. Voor het einde van het jaar zal ik uw Kamer informeren over de voortgang.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers