

Vergaderjaar 2024–2025

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**32 813**

**Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**31 239**

**Stimulering duurzame energieproductie**

**Nr. 465**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 september 2024

Op 25 januari 2024 heeft uw Kamer de Verzamelbrief Maritieme Zaken<sup>1</sup> ontvangen. In deze brief heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd u nader te informeren over de vervolgstappen met betrekking tot het emissielabel binnenvaart in samenhang met de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) en de opt-in onder het Europese emissiehandelssysteem ETS2 (ETS2 opt-in).

### **Context**

In zijn brief<sup>2</sup> van 17 juni 2024 «Voortgang duurzaam vervoer en toelichting voorjaarsbesluitvorming 2024» heeft mijn ambtsvoorganger reeds toegelicht dat het kabinet heeft besloten om bij de nationale implementatie van de RED-III brandstofleveranciers aan de binnenvaartsector een CO<sub>2</sub>-ketenemissiereductieverplichting op te leggen en tot implementatie van de opt-in voor ETS2<sup>3</sup>, onder andere voor de binnenvaartsector. Hiermee wordt ingezet op een duurzame en concurrerende binnenvaart in de toekomst. Deze maatregelen zullen het gebruik van hernieuwbare energie in de binnenvaart stimuleren. De Kamer is separaat geïnformeerd over de voortgang van de RED-III<sup>4</sup> en de implementatie van de ETS2 opt-in<sup>5</sup>. In deze brief licht ik toe op welke wijze ik de ondernemers in de binnenvaart ga ondersteunen bij de energietransitie en doe ik de toezegging gestand om u te informeren over de vervolgstappen met betrekking tot het emissielabel binnenvaart.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 434

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 468

<sup>3</sup> Een opt-in onder het emissiehandelssysteem ETS2 leidt er toe dat brandstofleveranciers vanaf 2027 emissierechten moeten afdragen die zij op de Europese emissiemarkt moeten kopen. De maatregel draagt bij aan de business case om te verduurzamen, doordat varen op fossiele brandstoffen op termijn duurder wordt.

<sup>4</sup> Kamerstukken 32 813, nr. 1383 en Kamerstuk 32 813, nr. 1403

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 468

## Ondersteuning Energietransitie Binnenvaart

In de Voorjaarsnota voor 2024<sup>6</sup> is € 240 miljoen aan Klimaatfondsondersteuning toegezegd voor de verduurzaming van de binnenvaart. In het Definitieve Meerjarenprogramma Klimaatfonds 2025 is, na het doorvoeren van de bezuiniging op waterstof in het Klimaatfonds uit het hoofdlijnenakkoord, van de resterende € 227,6 miljoen nu € 194,1 miljoen toegekend en € 33,5 miljoen nog onder voorwaarden gereserveerd.

Met behulp van deze middelen kunnen ondernemers in de binnenvaart, vooruitlopend op de voorziene invoering van ETS2 opt-in in 2027, alvast investeren in verduurzamingsmaatregelen in de vroege opschalingsfase. Dat is nodig omdat er nog een onrendabele top op deze investeringen rust. Het overgrote deel van de middelen gaat naar een subsidieregeling met een looptijd van 2025–2030 voor scheepseigenaren. In het kader hiervan zullen ondernemers subsidie kunnen aanvragen voor met name investeringen in emissieloze aandrijflijnen.

Tevens wordt geld vrijgemaakt voor een programma-aanpak «Energietransitie Binnenvaart». De Programma-aanpak Energietransitie Binnenvaart heeft tot doel om samen met relevante stakeholders kennis te delen over technische en economische mogelijkheden voor innovatie en verduurzaming. Ook zorgt de programma aanpak voor het activeren van sectorpartijen en ondersteuning bij het vormen van consortia. Daarnaast kunnen als onderdeel van de programma aanpak, afspraken worden gemaakt over het wegnemen van knelpunten. Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op randvoorwaardelijke investeringen in infrastructuur voor hernieuwbare vormen van energie, zoals groene waterstof.

## Emissielabel binnenvaart

Met de Kamerbrief klimaat- en energiemaatregelen Voorjaarsnota 2024 is aangekondigd dat het kabinet heeft besloten om de maatregel voor een nationaal verplicht emissielabel en labelniveau, niet op te leggen aan de binnenvaartsector. In plaats daarvan zet Nederland zich in voor een internationaal geharmoniseerde meet methodiek voor het emissielabel, in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Verder kiest het Kabinet ervoor om het gebruik van hernieuwbare energie in de binnenvaart op gang te brengen door bij de implementatie van de RED-III ook brandstofleveranciers aan de binnenvaartsector te verplichten om CO<sub>2</sub>-ketenemissies te reduceren.<sup>7</sup> Voor een overzicht van relevante recente ontwikkelingen ten aanzien van het emissielabel en in aanloop naar dit besluit verwijs ik naar Bijlage 1.

IenW ziet de meerwaarde van een emissielabel voor de binnenvaart, omdat daarmee objectieve informatie beschikbaar komt over de emissies van binnenvaartschepen en de daarmee vervoerde ladingen. In de eerste plaats informatie voor de scheepseigenaren zelf, maar ook voor andere stakeholders zoals overheden, havens, vervoerders/verladings en financiële dienstverleners. Een internationaal geharmoniseerd emissielabel kan een gewenst instrument zijn in het licht van Europese emissierapportageverplichtingen, zoals de verplichtingen uit de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), de Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) en de duurzaamheidscriteria uit de EU Taxonomy. IenW zal onderzoek laten uitvoeren naar de vereisten voor de methodologie van het emissielabel, rekening houdend met de verplichtingen in de CSRD en CSDDD en de duurzaamheidscriteria uit de EU Taxonomy. In aanloop naar

<sup>6</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1374

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 305 nr. 468

een internationaal geharmoniseerd emissielabelsysteem moedigt lenW stakeholders in de sector aan om gebruik te maken van het huidige vrijwillige emissielabel en daarmee vergelijkbare initiatieven. In de CCR zet Nederland zich in voor een geharmoniseerde methodologie t.b.v. het meten en berekenen van emissies van binnenschepen en het vaststellen van emissieklassen. Het is de bedoeling dat deze methodologie als basis dient voor de ontwikkeling van een standaard van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). Deze taak is opgenomen in het CESNI werkprogramma voor 2022–2024.

De ontwikkeling van een emissielabel is één van de acties in de CCR-routekaart voor de vermindering van de emissies van de binnenvaart. Verder vermeldt het NAIADES III-actieplan<sup>8</sup> van de Europese Commissie dat het overeenkomen van een energie-indexmethodologie een eerste stap is voor de monitoring en rapportage van de broeikasgasintensiteit van binnenvaartschepen. In deze context loopt er een Europees onderzoeksproject, Platina4Action<sup>9</sup>, dat onder andere onderzoekt hoe een internationaal emissielabelsysteem kan worden vormgegeven. lenW is vanuit zijn rol in de adviesraad bij dit project betrokken.

Nederland speelt een proactieve rol in dit internationale traject, mede gezien het grote aandeel van de Nederlandse vloot in de Europese binnenvaart. Hierbij moet bij de uitwerking van de methodiek ook rekening gehouden worden met de administratieve lasten en uitvoeringskosten voor de binnenvaart.

Stakeholders die vanuit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens betrokken waren bij de ontwikkeling van het nationale huidige vrijwillige emissielabelsysteem, zijn inmiddels geïnformeerd over de ontwikkelingen met betrekking tot het emissielabel. Uiteraard blijft lenW de mogelijkheid bieden om zienswijzen mee te geven t.b.v. de hierboven geschetste vervolgstappen.

### **Tot slot**

Samen met de binnenvaartsector werk ik de komende maanden aan de inrichting van een Programma-aanpak Energietransitie Binnenvaart, zoals hierboven omschreven, en zal ik de uitgangspunten van de hierboven genoemde subsidieregeling opstellen. Over de voortgang van de maatregelen gericht op de energietransitie in de binnenvaart zal ik uw Kamer jaarlijks informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener

---

<sup>8</sup> NAIADES III is het actieplan van de Europese Commissie voor de periode 2021–2027 om de rol van de binnenvaart in onze mobiliteits- en logistieke systemen te versterken.

<sup>9</sup> Een door de EU gefinancierd onderzoeksproject met als doel de uitvoering van het NAIADES III-actieplan te ondersteunen en de resultaten ervan te evalueren.

Om het kabinetsbesluit bij de Voorjaarsnota 2024 beter te kunnen duiden, is het van meerwaarde om de historische achtergrond en relevante ontwikkelingen in de afgelopen periode met betrekking tot het emissielabel puntsgewijs samen te vatten.

- In 2019 is in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens<sup>10</sup> afgesproken dat lenW en het EICB een labelsysteem voor binnenvaartschepen zouden uitwerken. Het beoogde doel hierbij was om de emissieprestatie van het schip te duiden en invulling te geven aan het erkennen van aangepaste motoren die voldoen aan de CCR II en Stage V emissienorm.
- In 2021 is in opdracht van lenW een vrijwillig emissielabelsysteem voor de binnenvaart gelanceerd en in operatie genomen. Emissielabels worden uitgegeven door Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB). In datzelfde jaar is tevens een traject ingezet met relevante stakeholders om te komen tot een convenant voor het gebruik van het vrijwillige emissielabelsysteem.
- Op 26-04-2023 is met de Voorjaarsbesluitvorming 2023<sup>11</sup> bekendgemaakt dat het Kabinet inzet op verduurzaming van de binnenvaart door de introductie van een verplicht emissielabel en beprijzing van brandstoffen via het ETS2. In de Kamerbrief<sup>12</sup> over voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector, is een maatregel opgenomen die een wettelijke basis behelst voor het emissielabel op nationaal niveau, en die stapsgewijs van binnenvaartschepen een specifiek label zou gaan vereisen. In het kader van de introductie van dit nationaal verplichte label moest nog een impact assessment plaatsvinden.
- Op 19-10-2023 is tijdens de vergadering<sup>13</sup> van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) een nieuwe taak toegevoegd aan het werkprogramma 2022–2024 van CESNI. Deze taak betreft de ontwikkeling van een standaard voor een internationale methodologie voor het meten en berekenen van de emissies van binnenschepen en het vaststellen van emissieklassen. Deze standaard is bedoeld om de milieuprestaties van een schip tot uitdrukking te brengen (wat de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen betreft) en op deze wijze de vergroening van de vloot te bevorderen.
- Op 24-11-2023 is met de Actieagenda toekomst binnenvaart<sup>14</sup> benadrukt dat het van meerwaarde is om het label vooruitlopend op verplichtstelling al zo breed mogelijk toe te passen. Hierbij is aangegeven dat er ingezet wordt op de totstandkoming van een convenant met belanghebbende partijen bij het label.
- Eind 2023 is bovengenoemd impact assessment<sup>15</sup> afgerond. Uit dit onderzoek en daaropvolgend juridische beraadslaging zijn juridische bezwaren naar voren gekomen voor een verplicht emissielabelsysteem en een verplicht labelniveau. Op 25-01-2024 is met de Verzamelbrief Maritieme Zaken<sup>16</sup> de Tweede Kamer geïnformeerd over de onderzoeksresultaten.
- Op 15-04-2024 is met de Voorjaarsnota 2024<sup>17</sup> afgezien van de maatregel voor een unilaterale verplichting van gemiddeld emissielabel B in

<sup>10</sup> Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens | Greendeals

<sup>11</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1230

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 414

<sup>13</sup> <https://www.cesni.eu/nl/actualites/vergadering-van-cesni-op-19-oktober-2023/>

<sup>14</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 427

<sup>15</sup> Twee onderzoeksrapporten over normering emissies binnenvaart, bijlagen bij Kamerstuk 31 409, nr. 434

<sup>16</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 434

<sup>17</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1374

2030. De maatregel is juridisch niet uitvoerbaar. Als alternatief heeft het kabinet ervoor gekozen de broeikasgas emissies in de binnenvaart te normeren middels een sectorspecifieke verplichting in het kader van de Nederlandse RED-III implementatie. Hiermee worden brandstofleveranciers aan de binnenvaart verplicht om 14,5% CO<sub>2</sub>-reductie in de keten te bewerkstelligen per 2030.