

AH 642
2021Z17842

Antwoord van staatssecretaris Van Weyenberg (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 9 november 2021)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten 'ASV kraakt FAME-onderzoek; geen oog voor de praktijk'¹ en 'ASV: onderzoek naar FAME deugt niet'?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de kritiek die vanuit de Algemeene Schippersvereniging (ASV) klinkt over de wijze waarop het onderzoek waartoe de motie Bisschop/Alkaya (Kamerstuk 35626, nr. 25) oproept wordt uitgevoerd?

Antwoord 2

In 2020 heb ik de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) en het Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) opdracht gegeven om onderzoek uit te voeren naar de toepassing van biobrandstof in de binnenvaart. Uit dit onderzoek kwam voort dat er enkele technische risico's waren, maar dat deze beheersbaar zijn. TNO concludeerde ook dat in de binnenvaart de laatste vijf jaar al ervaring is opgebouwd met de toepassing van biobrandstof-blends. In de sector ontstond ondanks het onderzoek toch onrust over het bijmengen van biobrandstof, wat tot de vraag om een vervolgonderzoek leidde in de motie Bisschop/Alkaya.³ Ik heb kennisgenomen van de kritiek van de ASV op dit vervolgonderzoek.

Ten eerste spreekt de ASV haar zorgen uit over de focus van het onderzoek op datgene wat schippers kunnen doen om veilig met biobrandstof te kunnen varen, in

¹ Binnenvaartkrant, 11 oktober 2021, [ASV kraakt FAME-onderzoek: geen oog voor de praktijk -Binnenvaartkrant](#)

² Schuttevaer, 5 oktober 2021, ASV: [onderzoek naar FAME deugt niet | Schuttevaer](#)

³ Kamerstuk 35 626, nr. 25

plaats van de risico's die mogelijk onzuivere brandstof met zich meebrengt. Ik heb het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) opdracht gegeven onderzoek uit te voeren naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart en hoe de reductieverplichting op een zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden, zoals gevraagd in de motie Bisschop/Alkaya. Hieruit zullen aanbevelingen volgen voor alle relevante betrokken partijen, inclusief overheid, schippers, brandstofleveranciers, etc. Deze aanbevelingen zullen voor het einde van het jaar door NEN met de betrokken partijen en Uw Kamer worden gedeeld.

De reductieverplichting van 6% zal per 1 januari worden ingevoerd. Besloten is echter om voor de binnenvaart de jaarlijks groeiende jaarverplichting van de REDII niet in het Besluit energie vervoer op te nemen. Hierover is Uw Kamer geïnformeerd bij de aanbieding van het Besluit energie vervoer.⁴

Als tweede geeft de ASV aan dat het NEN onderzoek vooral uit deskresearch zou bestaan. Naast deskresearch worden in het onderzoek praktijkervaringen verzameld door middel van het Meldpunt Binnenvaart, en is een enquête verspreid onder binnenvaartschippers. Het Meldpunt Binnenvaart is op initiatief van BLN-Schuttevaer, CBRB, de Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche en IVR⁵ opgezet voor binnenvaartschippers die problemen ervaarden met biobrandstof. De enquête bedraagt onder andere vragen over de kwantiteit, kwaliteit, testen en certificaten van de getankte biobrandstof en de eventuele consequenties.

Als laatste wijst de ASV erop dat zij niet betrokken is geweest bij het onderzoek. De ASV is betrokken bij het opstellen van de onderzoeksvraag. Haar commentaar is deels verwerkt en de ASV heeft een toelichting ontvangen op de verwerking van haar commentaar. Gedurende het onderzoek heeft NEN de ASV via het algemene contactadres, zoals vermeld op de ASV website, benaderd voor het invullen van voornoemde enquête. Daarnaast zijn ook individuele schippers benaderd. Zodra het onderzoek is afgerond zullen de resultaten met de branche, waaronder ook de ASV, worden besproken.

Vraag 3

Kunt u aangeven op welke wijze,- en vanaf welk moment de binnenvaartschippers zijn betrokken bij het uitgezette onderzoek?

⁴ Kamerstukken II 2021, 32 813, Nr. 864.

⁵ 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.

Antwoord 3

De binnenvaartschippers zijn vanaf het begin betrokken via hun branchevertegenwoordigers, CBRB, BLN-Schuttevaer en ASV. De onderzoeksvragen zijn eerst aan hen voorgelegd. Hun commentaar daarop is deels verwerkt of gemotiveerd niet verwerkt voor het onderzoek in opdracht werd gegeven. Gedurende het onderzoek zijn ook individuele schippers benaderd door middel van de eerdergenoemde enquête. Ook is er in het onderzoek gebruik gemaakt van de ingekomen meldingen (25) bij het Meldpunt Binnenvaart.

Vraag 4

Klopt het dat het onderzoek door NEN zich hoofdzakelijk heeft beperkt tot deskresearch en dat de op handen zijnde implementatie van de herziene Richtlijn hernieuwbare Energie (REDII) hierbij een rol heeft gespeeld?

Antwoord 4

In het onderzoek worden naast deskresearch praktijkervaringen verzameld door middel van het Meldpunt Binnenvaart en de eerdergenoemde enquête. Het onderzoek is er verder op gericht datgene te doen wat mogelijk is voor de Kamerbehandeling van het Besluit energie vervoer, zoals gevraagd in de motie Bisschop/Alkaya. Aangezien het onderzoek niet volledig voor de Kamerbehandeling van het Besluit energie vervoer kan worden afgerond, is besloten om voor de binnenvaart af te zien van de jaarverplichting uit de REDII.

Vraag 5

Deelt u de mening dat tijdsdruk geen argument mag zijn om de scope van dit door de Kamer gevraagde onderzoek smal te houden?

Antwoord 5

NEN formuleert antwoorden op de onderzoeksvragen uit de motie Bisschop/Alkaya, met de middelen die kunnen worden ingezet binnen de tijd die de motie Bisschop/Alkaya heeft aangegeven. Dat wil zeggen dat NEN onderzoek verricht met de data die zij voor de Kamerbehandeling Besluit energie vervoer konden verzamelen en ter beschikking hadden (o.a. van het Meldpunt Binnenvaart en reacties en ervaringen van schippers zelf). In een langduriger onderzoek hadden meer data verzameld kunnen worden. Ook vergt het nauwkeurig meten en analyseren van de aanwezige brandstoffen (bijv. het meten van Cloud Point, CFPP, CFBT, SMG, en gehalten aan monoglyceriden) veel tijd. In deze setting is NEN

afhankelijk van de snelheid van data-analyses en reacties van respondenten. NEN zal aangeven in haar rapport welke onderzoeksvragen nog openstaan om tot veilige toepassing van biobrandstof in scheepsmotoren te komen. Indien de resultaten aanleiding geven voor vervolgonderzoek, zal Uw Kamer worden geïnformeerd hoe daar opvolging aan wordt gegeven.

Vraag 6

Klopt het dat de insteek vanuit NEN koerst op 'good housekeeping'? Zo ja bent u bereid om de onderzoekers opdracht te geven om tevens de praktijkwerking en het kwaliteitsgehalte van biobrandstoffen te laten onderzoeken door middel van veldonderzoek?

Antwoord 6

De praktijkwerking en het kwaliteitsgehalte van biobrandstoffen maken deel uit van de onderzoeksopdracht en dit zal ook in het rapport terugkomen. NEN is bezig met de beantwoording van alle vragen gesteld in de motie Bisschop/Alkaya en zal aanbevelingen doen aan alle partijen in de keten voor mogelijke vervolgstappen en oplossingen. Zoals ik in mijn antwoord op vraag 5 aangaf, indien de resultaten aanleiding geven voor vervolgonderzoek, zal Uw Kamer worden geïnformeerd hoe daar opvolging aan wordt gegeven.

Vraag 7

Wat gaat u verder ondernemen om het vertrouwen van de binnenvaartsector ten aanzien van dit onderzoek te herwinnen?

Antwoord 7

Ik ben en blijf in gesprek met de branche over de conclusies en aanbevelingen die uit dit onderzoek naar voren zullen komen en zal de branche blijven betrekken bij een eventueel vervolg. Ook zal ik samen met de branche de eerste jaren van een verplichting blijven monitoren.