

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 1 – Productie 1: ‘Verplichtingen en Ambities’



Inhoud

Inleiding	1
NRMM	1
ES-TRIN	1
Fit for 55 en Europese Green Deal	2
Energy Taxation Directive	2
Fuel Quality Directive en Renewable Energy Directive	2
REPowerEU	2
Verplichte duurzaamheidsrapportage (CSRD)	3
EU Taxonomie voor duurzame activiteiten	3
Zero pollution	4
EU Mobility Strategy	4
Naiades III	4
Klimaatwet	4
Nederlandse Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens	5
Schone Lucht Akkoord	5
Stikstofreductie	5
Colofon	6

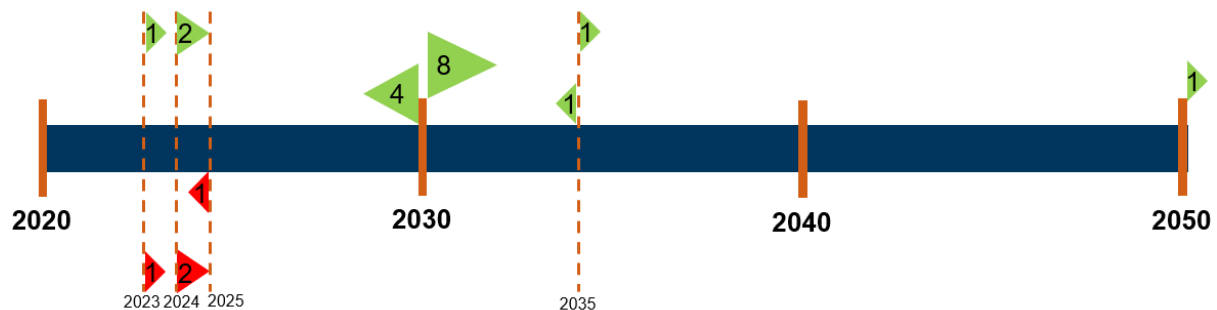
Inleiding

Verplichtingen & Ambities verduurzaming binnenvaart

In het kader van de verduurzaming van de binnenvaart zijn inmiddels diverse afspraken van kracht die de basis vormen voor een aantal verplichtingen en ambities. Met dit document wordt op hoofdlijnen weergegeven welke verplichting of ambitie, in het kader van de verduurzaming van de binnenvaart, op welk moment zal gelden. In onderstaande figuur is op een **tijdlijn van 2023 - 2050** weergegeven waarop diverse verplichtingen en ambities van kracht zijn.

Nadere toelichting op de tijdlijn:

- Op de tijdlijn wordt een verplichting weergegeven met symbool ► en een ambitie met ▲.
- Met cijfers in de symbolen is aangegeven om hoeveel verplichtingen of ambities het in die periode gaat.
- De richting van het symbool geeft aan vanaf wanneer óf tot wanneer een verplichting of ambitie van kracht is.



Figuur - Tijdlijn Verplichtingen en Ambities

Onderstaand worden de diverse verplichtingen en ambities benoemd en toegelicht.

NRMM

De Verordening (EU) 2016/1628, beter bekend als de Non Road mobile machinery verordening (NRMM) gaat over het op de markt brengen van verbrandingsmotoren voor onder meer de binnenvaart. Deze verordening bevat voorschriften m.b.t. emissie grenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren. De eisen in de NRMM-Verordening zijn van toepassing op nieuwe schepen en/of het hermotoriseren van bestaande schepen. De verordening geeft richtlijnen voor overgangstermijnen.

ES-TRIN

Naast de in de NRMM-Verordening gestelde eisen aan de emissie van het in de handel brengen van aan boord van binnenschepen te monteren verbrandingsmotoren, bevat de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) ook voorschriften, bijvoorbeeld voor het inbouwen van de motoren. Zo zijn in Hoofdstuk 9 van ES-TRIN onder meer de inbouwkeuringen geregeld. In deze FAQ staan veel gestelde vragen over de toepassing van ES-TRIN en de NRMM-Verordening m.b.t. aan boord van binnenschepen gemonteerde motoren.

- **2023:** Voor verbrandingsmotoren aan boord van binnenschepen gelden de emissie-eisen conform NRMM-Verordening (Stage V-verplichting). Deze zijn van toepassing op nieuwe schepen en/of het hermotoriseren van bestaande schepen.

Fit for 55 en Europese Green Deal

In het Fit for 55-pakket van de Europese Commissie staan voorstellen om de CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 te halen en daarnaast de weg te effenen om in 2050 het eerste klimaatneutrale continent ter wereld te worden. Deze doelstellingen zijn niet alleen ambities. Het is een pakket van uitgebreide en onderling samenhangende voorstellen voor de herziening van diverse verordeningen en richtlijnen en ook bepaalde nieuwe wetgevingsvoorstellen. De [Europese Green Deal](#) levert de blauwdruk voor deze ingrijpende transformatie.

Ambitie in de Europese Green Deal:

- ▶ **2030:** Ten minste 55% minder uitstoot van broeikasgassen in vergelijking met 1990
- ▶ **2050:** Het eerste klimaatneutrale continent

Energy Taxation Directive

Eén van de voorstellen in het Fit for 55-pakket met relevantie voor de binnenvaart is een revisie van de Energy Taxation Directive. De binnenvaart zou dan moeten gaan voldoen aan minimum accijnzen. Vooralsnog is hiervoor weerstand en een potentieel juridisch conflict, onder meer vanwege de Akte van Mannheim.

Fuel Quality Directive en Renewable Energy Directive

In het kader van het Fit for 55-pakket worden twee - voor de binnenvaart relevante - Europese Richtlijnen aangepast: de Fuel Quality Directive ([FQD](#)) en de Renewable Energy Directive ([RED](#)). In deze Richtlijnen gaat het om de toepassing van een bepaald percentage van hernieuwbare energie, ook wel bekend als 'bijmenging brandstof'. Resultaat hiervan is reductie van de CO₂-uitstoot. Invoering per 1 januari 2023 door Nederland van de CO₂-reductieplicht voor brandstofleveranciers is opgeschort. [Hier](#) is meer informatie te lezen over het Nederlandse beleid van hernieuwbare energie voor het vervoer.

- ▶ **2023 - 2025:** Een te verwachten verplichte bijmenging van een bepaald percentage hernieuwbare brandstof. In het kader van het Fit for 55%-beleidspakket en REPowerEU worden beleidsvoorstellen ontwikkeld waaruit nationale doelen en verplichtingen volgen. De onderhandelingen hierover zijn nog niet afgerond.

REPowerEU

Door de nieuwe realiteit op geopolitiek vlak en op de energiemarkt wil de Europese Commissie de transitie naar schone energie drastisch versnellen. [REPowerEU](#) is het plan van de Commissie om de EU ruim vóór 2030 onafhankelijk te maken van Russische fossiele brandstoffen. Eén van de maatregelen is om fossiele brandstoffen op korte termijn te vervangen door de transitie naar schone energie in Europa te versnellen. De Commissie stelt voor om het EU-bindende RED-doel voor het aandeel hernieuwbare energie op te hogen van 40% naar 45%. De Commissie doet daarbij ook een oproep aan lidstaten en aan het Europees Parlement om een aantal van de sectordoelen in de RED verder op te hogen, in het bijzonder de subdoelen voor 2030 voor de inzet van hernieuwbare waterstof in de industrie (van 50% naar 75%) en in de transportsector (van 2,6% naar 5%). In [deze](#) Kamerbrief is te lezen dat het kabinet een positieve grondhouding heeft tegenover het ophogen van de bindende EU-doelen hernieuwbare energie. Het kabinet onderzoekt nog wel de uitvoerbaar- en haalbaarheid van deze EU-doelen.

- ▶ **Vóór 2030:** versnelling van de transitie en verhoging van de toepassing van het aandeel hernieuwbare energie.

Verplichte duurzaamheidsrapportage (CSRD)

De komende jaren wordt de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ook relevant voor de logistieke keten, waar de binnenvaart deel van uit maakt. Het gaat hier om een verplichte duurzaamheidsrapportage door ondernemingen. De CSRD geldt per 1 januari 2024 voor bedrijven die nu ook al aan de Non-Financial Reporting Directive (NFRD) moeten voldoen. Vanaf 2025 wordt de duurzaamheidsrapportage ook verplicht voor grote bedrijven die nu niet onder de NFRD vallen. Een bedrijf is groot als het voldoet aan minimaal twee van de volgende voorwaarden:

- Meer dan 250 medewerkers
- Meer dan 40 miljoen euro omzet per jaar
- Meer dan 20 miljoen euro op de balans

► **2024:** Grote bedrijven moeten rapporteren over de duurzaamheid in hun hele keten. Zo kunnen / zullen verladers bij hun logistieke dienstverleners vragen naar de CO₂-uitstoot van de logistieke activiteiten die zij voor hen uitvoeren.

EU Taxonomie voor duurzame activiteiten

Volgens de Europese Commissie biedt het financiële stelsel een belangrijke sleutel tot economische vergroening en verduurzaming. Een belangrijke stap om de duurzaamheidsdoelen te realiseren is het opzetten van een uniform classificatiesysteem of 'taxonomie'. Dit is geregeld in de Verordening (EU) 2020/852. Om op basis van dit systeem te kunnen stellen dat een activiteit of project in lijn is met de EU Taxonomie en daarmee de stempel 'duurzaam' mag dragen, moet deze worden voldaan aan de volgende drie eisen:

1. Substantiële bijdrage leveren aan tenminste één van de zes milieudoelen:
 - I. Beperking van klimaatverandering (mitigatie).
 - II. Aanpassing aan klimaatverandering en de gevolgen daarvan (adaptatie).
 - III. Duurzaam gebruik en bescherming van water en mariene hulpbronnen.
 - IV. Transitie naar een circulaire economie.
 - V. Preventie en beheersing van verontreiniging.
 - VI. Bescherming en herstel van biodiversiteit en ecosystemen.
2. Geen significante schade toebrengen aan de andere milieudoelen.
3. Voldoen aan de minimumeisen rondom sociale normen, bijvoorbeeld mensen- en arbeidsrechten.

Realisatie van de uitdagingen op het gebied van emissiereductie en energietransitie vergen investeringen door de binnenvaartsector. De taxonomie kan helpen om bedrijven toegang te geven tot groene financiering/subsidie mogelijkheden. De Europese Commissie stelt technische screeningcriteria vast om ervoor te zorgen dat relevante economische activiteiten binnen een specifieke sector als ecologisch duurzaam kunnen worden aangemerkt. Om al te zware nalevingskosten voor het bedrijfsleven te vermijden, moet de screeningcriteria voldoende juridische duidelijkheid verschaffen, praktisch en gemakkelijk toe te passen zijn.

► **2022:** Deze volgende bedrijven moeten in 2022 voor het eerst rapporteren over 2021, e.e.a. conform EU-Taxonomie:

- Meer dan 500 werknemers.
- Bedrijf met openbaar belang: beursgenoteerde bedrijven, banken of verzekeraars.

► **2024:** Naast beursgenoteerde moeten bedrijven die aan twee van de drie onderstaande criteria voldoen in 2024 voor het eerst rapporteren over 2023, e.e.a. conform EU-Taxonomie:

- Meer 250 werknemers.
- Balanstotaal > 20 miljoen euro.
- Netto-omzet > 40 miljoen euro.

Zero pollution

Eind 2022 heeft de Europese Commissie strengere regels voorgesteld voor schonere lucht en water. Wanneer en wat deze ambities en aanscherping van de luchtkwaliteitseisen voor de binnenvaart zullen betekenen zal de komende tijd duidelijk worden.

EU Mobility Strategy

De Europese Commissie legt met haar 'Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit' de basis voor de manier waarop het vervoerssysteem van de EU een groene en digitale transformatie kan verwezenlijken. Het beoogde resultaat is een vermindering van de uitstoot met 90% tegen 2050, dankzij een slim, concurrerend, veilig, toegankelijk en betaalbaar vervoerssysteem.

- ▶ **2030:** Emissievrije schepen worden marktrijp.
- ▶ **2030:** Het multimodale trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V) is uitgerust voor duurzaam en slim vervoer.
- ▶ **2050:** Vermindering met 90% van de emissies van de vervoerssector.

Naiades III

De kerndoelstellingen van het beleids- en actieprogramma Naiades III en 'Boosting future-proof European inland waterway transport' zijn om meer vracht over de Europese rivieren en kanalen te vervoeren en de overgang naar emissieloze binnenschepen tegen 2050 te vergemakkelijken. Dit is in overeenstemming met de Europese Green Deal en de Europese strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, die als doel hebben het vervoer over de binnenwateren tegen 2030 met 25% en tegen 2050 met 50% te doen toenemen. In deze communicatie over Naiades II zijn een aantal 'Flagships' genoemd om zero emissie binnenvaart in 2050 te realiseren:

- ▶ **Vóór 2030:** Versnelling van de certificeringsprocedures voor innovatieve en emissiearme schepen.
- ▶ **Vóór 2030:** Garanderen dat bij investeringen in de binnenvaart rekening wordt gehouden met klimaat- en milieudoelstellingen.
- ▶ **Vóór 2030:** Binnenhavens ontwikkelen als multimodale infrastructuurknooppunten voor alternatieve brandstoffen.

Klimaatwet

De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. Met een jaarlijkse Klimaatnota legt het kabinet verantwoording af.

In de Klimaatnota 2022 zijn de volgende ambities voor de binnenvaart te lezen:

- ▶ **2023:** Voor de binnenvaart wordt op EU niveau verder gewerkt aan een Duurzaamheidsfonds, dat de transitie naar een duurzame binnenvaartvloot in Europa moet ondersteunen.
- ▶ **2030:** Inzet om de CO₂-uitstoot 2030 met 30% te reduceren voor achterland- en continentaal vervoer. Om dit te bereiken wordt ingezet op: innovatieve logistieke concepten, slim delen van data, samenwerking in logistieke ketens om de beladingsgraad sterk te verbeteren en optimaliseren van het gebruik van de beschikbare capaciteit op weg, spoor en binnenvaart.
- ▶ **2030:** CO₂-reductie door de binnenvaart van minimaal 5 PJ (0,4 Mton). De inzet van hernieuwbare energie omvat biobrandstoffen, hernieuwbare elektriciteit en additioneel hernieuwbare waterstof.

Nederlandse Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

In de Nederlandse Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens zijn de ambities vastgelegd voor zowel de vermindering van de uitstoot van CO₂ als de reductie van stikstof en fijnstof.

Afspraken in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens v.w.b. CO₂ en emissies van milieuverontreinigende stoffen binnenvaart:

- ▶ **In 2024:** Een reductie van CO₂-uitstoot van minimaal 20% te bereiken t.o.v. 2015.
- ▶ **In 2024:** Een reductie van de emissie van milieuverontreinigende stoffen door de binnenvaart met 10% t.o.v. 2015.
- ▶ **In 2030:** Reductie van CO₂-emissies van de Nederlandse binnenvaartvloot met 40% tot 50% t.o.v. 2015.
- ▶ **In 2030:** Tenminste 150 binnenvaartschepen voorzien te hebben van een zero-emissie aandrijflijn.
- ▶ **In 2035:** Reductie van de emissie van milieuverontreinigende stoffen door de binnenvaart gereduceerd te hebben met 35% tot 50% t.o.v. 2015.
- ▶ **In 2050:** Een (nagenoeg) emissie vrije en klimaat neutrale binnenvaartsector.

Schone Lucht Akkoord

Het doel van het Schone Lucht Akkoord ([SLA](#)) is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. De [SLA-maatregelen](#) voor Binnenvaart en havens gaan onder meer over: Walstroomvoorzieningen, verduurzaming binnenvaart, gunningscriteria bij aanbesteding infrastructurele werkzaamheden, elektrificatie van de eigen vloot, gunningscriteria bij veerdiensten en watertaxi's, EU-fonds stimulering schone motoren en duurzame binnenhavens. De maatregelen worden door de SLA-deelnemers opgenomen in decentrale uitvoeringsplannen. Deelnemers aan het Schone Lucht Akkoord ondersteunen de doelen van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.

- ▶ **In 2030:** Streven is een reductie van de emissies van verontreinigende stoffen van de binnenvaart van ten minste 35% in 2035 ten opzichte van 2015 te realiseren.

Stikstofreductie

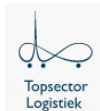
Met de Wet stikstofreductie en natuurverbetering is een basis gelegd voor de structurele stikstofaanpak. Deze wet schrijft voor dat de minister voor Natuur en Stikstof een programma vaststelt om de doelen voor stikstofreductie te bereiken en de natuur te verbeteren. In het [Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2035](#) zijn voor de binnenvaart enkele maatregelen voorgesteld.

- ▶ In het kader van bijdrage door de binnenvaart aan stikstofreductie is relevant de retrofit van de binnenvaart en de [subsidieregeling verduurzaming Binnenvaartschepen](#).

Colofon

OPDRACHTGEVER

Topsector Logistiek



UITGAVE

Movares Water B.V.

Movares | water

Conradstraat 18
Groothandelsgebouw E3.166
3013 AP Rotterdam

OPSTELLERS

Edith Baten, Boudie Bouwens, Milan Dekker,
Thymo Vlot, Jasper Smit

TELEFOON

+31 (0)6 - 53106545

ONDERTEKENAAR

B.H. Bouwens
bart.bouwens@movares.nl

PROJECTNUMMER

MN004092

KENMERK

C24--HS-RAP-23000922

© 2023, Movares Water B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Water B.V.