

Minden (D), 6 januari 2021

Betreft: Consultatie REDII Besluit

Geachte dames en heren,

Middels dit schrijven reageer ik op de voorgestelde verplichtstelling van het bijmengen van een BIO component in de brandstof bestemd voor de binnenvaart.

### *Veiligheid*

Als onderneming exploiteren wij in gezinsverband een binnenvaartschip, hoofdzakelijk in het grensoverschrijdende vervoer. Bij het uitvoeren van onze transporten varen wij niet enkel op kalme kanalen, maar ook veelvuldig op sterk stromende rivieren in een soms rotsachtige omgeving. De betrouwbaarheid van de voortstuwing is hierin essentieel. Het uitvallen van de voortstuwing kan binnen zeer korte tijd resulteren in het op de rotsen kapot slaan van het schip. Dit met alle gevolgen voor de opvarenden, de overige scheepvaart en het milieu. Als schipper ligt hierin ook mijn eerste prioriteit; de veiligheid voor schip en haar opvarenden.

In de Nota van Toelichting lees ik:

*“(…) De gevolgen van de opname van de binnenvaart in de jaarverplichting zijn onderzocht door TNO en het Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB).” Belangrijke conclusie uit het onderzoek is dat een aantal (motor)technische risico’s bestaan, maar dat ze acceptabel zijn. Met de juiste maatregelen kunnen technische problemen voorkomen worden. De maatregelen zelf zijn niet bijzonder ingewikkeld en omvatten met name goed beheer van het brandstofopslag- en toevoersysteem. Dit houdt vooral in het regelmatig inspecteren en reinigen van het brandstofopslag- en toevoersysteem naar de motor en het regelmatig vervangen van brandstoffilters. Ook wordt aanbevolen om een extra filter in dit toevoersysteem te installeren (indien niet reeds aanwezig) en het eventueel eenmalig goed laten reinigen van de brandstoftank(s).”*

Het stelt mij als schipper en ondernemer niet gerust. Welke risico’s zijn acceptabel? Wat zijn de juiste maatregelen? Wat gebeurt er als er door noodzakelijke bunkeringen in het buitenland gewisseld wordt tussen en BIO bijgemengde brandstoffen en B0 brandstoffen? Is steeds een nieuwe reiniging noodzakelijk tussen de bunkeringen? Hoe reageren de hulpmotoren en de dieselgestookte CV op deze BIO brandstof? Hoeveel vaker moeten filters worden vervangen?

Het bijmengen van een BIO component lijkt op papier een zeer eenvoudige en snelle methode om de CO2 uitstoot van verbrandingsmotoren naar beneden te brengen. Echter heb ik grote zorgen over de consequenties betreffende de betrouwbaarheid van de voortstuwingsinstallatie aan boord. Het milieu hebben wij hoog in het vaandel staan, maar het mag nooit ten koste gaan van de veiligheid.

---

# VOF NOSCE ORBIS

---

## *Economisch*

Uiteraard dienen ook de economische consequenties van de verplichting tot bijmenging te worden bekeken. De binnenvaart is een zeer internationaal georiënteerde sector. Ondanks dat de Nederlandse vloot tot de grootste van Europa hoort, vaart de Nederlandse vloot veelvuldig in het buitenland en varen buitenlandse schepen op Nederlands water. De voorgestelde verplichting leidt niet enkel tot hogere onderhoudskosten en hogere risico's op storingen. Het leidt ook tot een hoger brandstofverbruik met een veel duurdere brandstof. Aangezien deze regeling enkel op de Nederlandse bunkeringen van toepassing zijn, zal dit leiden tot een ongelijk markteconomisch speelveld.

De zeer kleine marges waarop de binnenvaart al jaren opereert en het ongelijke speelveld wat ontstaat bij de invoering van deze voorgestelde verplichting voor de binnenvaart, zal enkel leiden tot een uitvlucht van bunkeringen in het buitenland. Wij hebben niet de marges om omwille van het milieu een fors hogere brandstofprijs te betalen, als concurrenten (en wijzelf) deze tegelijkertijd eenvoudig goedkoper kunnen verkrijgen in het buitenland. Daarnaast wil ik niet het risico nemen wat TNO bestempeld als "acceptabel", zonder grondig onderzoek. Wij zullen ons bij een daadwerkelijke verplichtstelling dan ook genoodzaakt zien per direct onze bunkeringen in het buitenland te gaan doen.

Samenvattend kan men stellen dat de voorgestelde regeling enkel verliezers kent en een doodsteek is voor de zeer vooruitstrevende Nederlandse bunkersector.

Ik roep u met klem op af te zien van het meenemen van de binnenvaart in het REDII besluit.

Hoogachtend,

Ing. L.W. (Liam) Feenstra  
Ondernemer/Schipper  
MVS Nosce Orbis

---