



Aan

Staatssecretaris en minister

nota

Wel of geen mitigerende maatregelen i.v.m. [REDACTED]
implementatie RED-III in België

TER BESLISSING

Datum

27 november 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/300557

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Directie Duurzame Mobiliteit

DG Luchtvaart & Maritiem
Maritieme Zaken / Directie
Duurzame Mobiliteit

Beslistermijn

12-12-2025

Bijlage(n)

1: RVO-analyse naar gevolgen
van mitigerende maatregelen
op inzet hernieuwbare
energie, CO2-reductie en
brandstofprijzen

Aanleiding

Sommige brandstofleveranciers vrezen zij in 2026 klandizie verliezen aan Belgische leveranciers. In deze nota geven we inzicht in de gevolgen voor brandstofprijzen in 2026, en het effect van een aantal mogelijke tijdelijke mitigerende maatregelen op verschillende groepen brandstofleveranciers. U wordt gevraagd om een keuze te maken tussen deze twee groepen belanghebbenden, gelet op de klimaatimpact, marktgevolgen en neveneffecten. Op uw verzoek hebben we bij stakeholders geconsulteerd hoe zij tegen mitigatie-opties 3a, 3b en 4 aankeken. Dit is onder het 'Krachtenveld' toegevoegd.

Geadviseerd besluit

- Op korte termijn (deze week) een keuze maken. Brieven EK/TK doorzetten.
- Implementatiedatum (1/1/2026) niet uitstellen.
- Op basis van prijseffecten-onderzoek en verschillende belangen politiek wegen of mitigerende maatregelen voor de brandstoftransitieverplichtingen in 2026 voor zeevaart/binnenvaart gewenst zijn en zo ja welke.
- Het Nederlandse beleid nu niet aanpassen in reactie op de Duitse implementatie.

Kernpunten

Belangrijkste argumenten

Hieronder zijn kort de belangrijkste argumenten weergegeven voor het geadviseerde besluit, inclusief potentiële mitigerende maatregelen en effecten.

Er moet op korte termijn een keuze gemaakt worden, want:

- *Terugwerkende kracht kan niet aangepast na 1/1/2026.* Richting marktpartijen is aangegeven dat implementatie met terugwerkende kracht plaatsvindt. Dan moet het beleid wel vóór het einde van het jaar bekend zijn. Wijziging na de jaarwisseling is juridisch gezien geen optie.
- *Risico van claims.* Hoe korter vóór 1/1/2026 nog wijzigingen worden doorgevoerd in wet- en regelgeving, hoe kansrijker juridische claims van belanghebbenden zijn.
- *Beantwoording vragen Eerste Kamer.* In de beantwoording (brief aan EK: RZM-2025/13686) is een algemene verklaring opgenomen op de vraag hoe om te gaan met eventueel latere implementatie in de buurlanden. Deze antwoorden kunnen niet langer aangehouden worden. De Eerste Kamer heeft

de wetswijziging nog niet behandeld. Stakeholders wachten op de vijfde voortgangsbrief vanwege de toezegging van 2 PJ voor direct gebruik van waterstof in mobiliteit (brief aan TK: RZM-2025/13572).

- *Het besluit (amvb) komt binnenkort terug van Raad van State.* Uw keuze moet daar in meegenomen worden. Dit besluit is samen met de regeling het sluitstuk van wet- en regelgeving.

Implementatiedatum (1/1/2026) niet uitstellen, want:

- *Voorkomen vacuüm.* Bij uitstel ontstaat er een vacuüm tussen RED-II (einddatum 31/12/2025) en RED-III (start voorzien per 1/1/2026). Consequentie is dat verplichtingen fors terugvallen.
- *Anticipatie stakeholders.* Brandstofleveranciers en andere belanghebbenden hebben zich al deels voorbereid op implementatie per 1/1/2026. Een deel van de bedrijven heeft al hernieuwbare brandstof ingekocht. Door uitstel worden zij benadeeld, omdat ze ingekochte brandstof met verlies moeten verkopen.
- *Belang hernieuwbare brandstoffen industrie.* De sector verkeert in zwaar weer. (Shell en UPM stelden de bouw van fabrieken af). Partijen die wel hebben geïnvesteerd (zoals Neste) rekenen op RED-III verplichtingen voor afzet. Hun investeringen en de investeringszekerheid in algemene zin komen onder druk door het beleid nu te elfder ure af te schalen (zie brandbrief).
- *Afgewogen en afgestemd met alle stakeholders.* Bij de uitwerking van RED-III implementatie (2023-2025) zijn alle publieke belangen zorgvuldig afgewogen. Nu de buurlanden, anders dan eerder aangegeven, de RED-III niet gelijktijdig of andersoortig lijken te implementeren, benadrukt een deel van de stakeholders het risico op bunkertoerisme.
- *Nog geen officieel besluit in België.* [REDACTED]

Effecten voor zeevaart en binnenvaart BE vs. NL:

- Er zijn *prijseffecten* voor de scheepvaart in 2026 als België een jaar later implementeert dan Nederland (zeevaart: +2,0-2,6 ct/liter, binnenvaart: +3,1-5,4 ct/liter). Getallen zijn gebaseerd op tussentijdse rapportage van RVO, vrijdag worden de definitieve cijfers opgeleverd. Hierin is meegenomen dat vanaf 2025 België ook aan de Europese *FuelEU Maritime* verordening moet voldoen (dit dempt het verschil).
- Omdat de prijsverschillen tussen Nederlandse en Belgische bunkerlocaties nu verwaarloosbaar zijn (gelijk speelveld), bestaat er een *risico* dat latere implementatie in België in 2026 tot *bunkertoerisme* leidt naar België.
- Al langer is bekend dat België met een *ander ritme* de verplichting ophoogt dan Nederland (tweejaarlijks vs. jaarlijks), waardoor tussentijds verschillen kunnen ontstaan. Daar is de sector niet eerder op aangeslagen. Ook wordt er al geanticipeerd op de verplichting (zie hierboven).

Op uw verzoek zijn in deze nota *potentiële mitigerende maatregelen* in kaart gebracht met effecten (doorgerekend door RVO, zie hieronder). Ambtelijk advies is om bij mitigerende maatregelen *naast de risico's op bunkertourisme ook rekening te houden met de effecten voor brandstofleveranciers met contracten en de opbouw van de hernieuwbare brandstofproductie in Nederland.*

Duitsland:

- Vooral van belang voor binnenvaart; in veel mindere mate voor zeevaart.

- Beschikbare informatie en signalen duiden erop dat bunkerbrandstoffen in *Duitsland structureel duurder* zijn dan in Nederland (geen gelijk speelveld).
- Het risico op bunkertoerisme naar Duitsland is daarom, zeker in 2026, kleiner dan naar België.
- Advies is daarom om *voor 2026 geen mitigerende maatregelen* treffen.

Monitoring: in lijn met de aangenomen motie Veltman/Van Groningen wordt vinger aan de pols gehouden en kan de brandstoftransitieverplichting – indien nodig – worden gemodificeerd in een brede weging van de publieke belangen.

Potentiële tijdelijke mitigerende maatregelen (indien gewenst)

Hieronder worden de gevolgen van vijf potentiële tijdelijke maatregelen in het jaar 2026 uitgewerkt, inclusief hun effect op belanghebbenden. Bij de implementatie van de RED-III zijn publieke belangen zorgvuldig en breed afgewogen. Hieronder wordt ingezoomd op enkele deelbelangen. Voor deze deelbelangen wordt telkens aangegeven of dit belang door deze mitigatie-optie beter () of minder () prioriteit krijgt ten opzichte van het ongewijzigd uitvoeren van de voorgestelde implementatie, of dat het verschil matig of onduidelijk is ().

Optie 0: Geen mitigerende maatregelen nemen

Hoe werkt het?

We voeren de RED-III in per 2026, zoals voorgenomen en aangekondigd.

Wat doet het met de prijzen voor zeevaartstookolie?

Huidige prijs: Op dit moment bedraagt de prijs van stookolie ongeveer € 350 per ton (in afgelopen halfjaar is die rond € 450 geweest). Dit betekent 35-45 cent per liter.

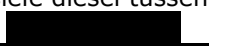
Effect RED-III: In Nederland wordt de prijs in 2026 per ton 20 tot 26 euro (2,0-2,6 cent per liter) hoger vanwege de RED-III-implementatie. Een zeeschip tankt gemiddeld 1000 tot 3000 ton (1 tot 3 miljoen liter, en grotere schepen halen 10 tot 15 miljoen liter).

NL vs. BE: De prijs van stookolie in Nederland en België is nu ongeveer gelijk.

Wat doet het met de prijzen voor binnenvaarddiesel?

Huidige prijs: De markt voor diesel voor de binnenvaart is niet transparant; prijzen lijken sterk klantspecifiek te zijn. Er is geen goed inzicht in de daadwerkelijk betaalde prijzen. Een ton diesel kost nu circa 480 tot 650 euro (48-65 cent/liter). Ter vergelijking: voor de wegsector kost een liter 1,55-2 euro.

Effect RED-III: In Nederland wordt de prijs in 2026 per ton 31 tot 54 euro (3,1-5,4 cent per liter) duurder. Een binnenvaartschip tankt gemiddeld 8 tot 12 ton (8000-12000 liter).

NL vs. BE: Belanghebbende brandstofleveranciers en scheepseigenaren geven aan dat er een verwaarloosbaar verschil is in de bunkerprijs voor fossiele diesel tussen Nederland en België. 

	 Veel schippers hebben langdurige contracten met eigen prijzen.
<u>Conclusie:</u> Er bestaat een risico dat latere implementatie in België in 2026 tot bunkertoerisme leidt naar België. Handelaren () geven echter aan dat vanwege al gevoerde handel de kans reëel is dat de prijsstijging in de zeevaartsector uitblijft. Verklaring: Hernieuwbare brandstof is duurder dan fossiele brandstof, omdat de kosten van milieueffecten niet in de prijs zitten. Er wordt geen accijns geheven op scheepsbrandstoffen.	
Wat doet het met de hernieuwbare brandstofinzet en CO2-reductie in zeevaart? Er wordt meer hernieuwbare brandstof geleverd en daarmee wordt CO2 gereduceerd. In 2026 wordt zo'n 18,5 PJ geleverd. Hiermee wordt 1,6 Mton CO2-uitstoot bespaard¹.	Wat doet het met de hernieuwbare brandstofinzet en CO2-reductie in binnenvaart? Er wordt meer hernieuwbare brandstof geleverd en daarmee wordt CO2 gereduceerd. In 2026 wordt zo'n 2,1 PJ geleverd. Hiermee wordt ruim 0,2 Mton CO2-uitstoot bespaard.

Optie 1: De RED-III-implementatie met één jaar uitstellen.

Optie juridisch zeer risicovol en praktisch onmogelijk en leidt tot een ingebrekestellingsprocedure door de Europese Commissie, evenals chaos in de brandstoffenmarkt. De implementatiedeadline is reeds verstreken, en er ontstaat een uitvoeringsvacuüm tussen de nationale RED-II-regelgeving (eindig per 1-1-26) en RED-III. Deze wordt hier niet verder verkend.

Optie 2: Verplichtingen voor scheepvaartsector(en) met één jaar uitstellen

Subkeuze

Deze maatregel kan gelden voor de binnenvaart, de zeevaart of voor beide sectoren.

Gevolgen voor brandstofleveranciers met contracten

Grote financiële gevolgen. Zij hebben gehandeld op basis van het aangekondigde overheidsbeleid. Zij kunnen hun voorraden niet verkopen.



¹ In 2024 werd ook hernieuwbare brandstoffen in deze sectoren ingezet. Vanwege de opt-in in de Jaarverplichting Energie Vervoer, waardoor de wegsector dit de facto subsidieerde. Ter vergelijking: in totaal werd in Nederland in 2024 40PJ hernieuwbare brandstof ingezet, en het wegverkeer stootte in 2023 een kleine 26 Mton uit.

Hoe werkt het? Brandstofleveranciers aan de zee- en binnenvaartsectoren hebben in 2026 geen verplichting, en kunnen ook geen credits inboeken.	Gevolgen voor bunkertoerisme binnenvaart  In de binnenvaartsector is geen kans op bunkertoerisme.
Wat doet het met de prijzen? De prijsstijging van binnenvaardiesel wordt opgeheven. De prijsstijging van stookolie wordt opgeheven.	Gevolgen voor bunkertoerisme zeevaart  In de zeevaartsector is geen kans op bunkertoerisme.
Wat doet het met de hernieuwbare brandstofinzet en CO2-reductie? Er wordt geen hernieuwbare brandstof ingezet en geen CO2-uitstoot gereduceerd.	Gevolgen hernieuwbare brandstofproductie in Nederland  De vraag naar hernieuwbare brandstof neemt af, er is zelfs overschot. Productie in Rotterdam neemt af en investeringszekerheid staat sterk onder druk.

Optie 3a: De verplichtingen in scheepvaartsector(en) gaan naar het niveau dat overeenkomt met het aandeel hernieuwbare energie in deze sectoren in 2024.	
Subkeuze Deze maatregel kan gelden voor de binnenvaart, de zeevaart of voor beide sectoren.	Gevolgen voor brandstofleveranciers met contracten   Enige financiële gevolgen, omdat de vraag lager is dan voorzien. Deze bedrijven hebben gehandeld op basis van het aangekondigde overheidsbeleid. Er blijven hernieuwbare brandstoffen nodig.
Hoe werkt het? De verplichtingen blijven in 2026 gelden voor brandstofleveranciers aan de gekozen sector(en), maar worden verlaagd. Ze worden vastgesteld op het niveau dat overeenkomt met de inzet van hernieuwbare brandstof in deze sectoren die in 2024 al bestond.	Gevolgen voor bunkertoerisme binnenvaart  In de binnenvaartsector is de kans op bunkertoerisme iets verkleind.
	Gevolgen voor bunkertoerisme zeevaart  In de zeevaartsector is de kans op bunkertoerisme iets verkleind.
Wat doet het met de prijzen? De prijsstijging van binnenvaardiesel wordt beperkt tot 13-23 euro per ton (was 31-54 euro per ton). De prijsstijging van stookolie wordt beperkt tot 0-4euro per ton (was 14-20 euro per ton).	Gevolgen hernieuwbare brandstofproductie in Nederland  De vraag naar hernieuwbare brandstof neemt af. Productie in Rotterdam neemt af en investeringszekerheid staat onder druk.

Wat doet het met de hernieuwbare brandstofinzet en CO2-reductie? In de zeevaart wordt 9,4 PJ ingezet (was 18,5), en 0,8 Mton gereduceerd (was 1,5). In de binnenvaart wordt 0,9PJ ingezet (was 2,1PJ), en 0,1Mton gereduceerd (was 0,2Mton)	
---	--

Optie 3b: De verplichtingen in scheepvaartsector(en) gaan naar het niveau dat overeenkomt met het gemiddelde tussen de voorgenomen verplichting in 2026 en het aandeel hernieuwbare energie in deze sectoren in 2024.

Subkeuze Deze maatregel kan gelden voor de binnenvaart, de zeevaart of voor beide sectoren.	Gevolgen voor brandstofleveranciers met contracten Enige financiële gevolgen, omdat de vraag lager is dan voorzien. Deze bedrijven hebben gehandeld op basis van het aangekondigde overheidsbeleid. Er blijven hernieuwbare brandstoffen nodig.
Hoe werkt het? De verplichtingen blijven in 2026 gelden voor brandstofleveranciers aan de gekozen sector(en), maar worden verlaagd. Ze worden vastgesteld op het niveau dat overeenkomt met het gemiddelde tussen de inzet van hernieuwbare brandstof in deze sectoren die in 2024 al bestond en de voorgenomen hoogte van de verplichtingen in 2026.	Gevolgen voor bunkertoerisme binnenvaart In de binnenvaartsector is de kans op bunkertoerisme iets verkleind.
	Gevolgen voor bunkertoerisme zeevaart In de zeevaartsector is de kans op bunkertoerisme iets verkleind.
Wat doet het met de prijzen? De prijsstijging van binnenvaartdiesel wordt beperkt tot 22- 39 euro per ton (was 31-54 euro per ton). De prijsstijging van stookolie wordt beperkt tot 7-12euro per ton (was 14-20 euro per ton).	Gevolgen hernieuwbare brandstofproductie in Nederland De vraag naar hernieuwbare brandstof neemt af. Productie in Rotterdam neemt af en investeringszekerheid staat onder druk.
Wat doet het met de hernieuwbare brandstofinzet en CO2-reductie? In de zeevaart wordt 14 PJ ingezet (was 18,5), en 1,15 Mton gereduceerd (was 1,5). In de binnenvaart wordt 1,5 PJ ingezet (was 2,1PJ), en 0,15Mton gereduceerd (was 0,2Mton)	

Optie 4: Sectorsturing uitstellen tot 2027	
Hoe werkt het? De verplichtingen blijven in 2026 gelden voor brandstofleveranciers aan de zee- en binnenvaartsectoren. Zij kunnen echter ook voldoen door credits uit andere sectoren (inclusief de weg) te kopen. Daarmee kunnen zij de goedkoopste optie aanbieden.	Gevolgen voor brandstofleveranciers met contracten  Gesloten contracten op basis van geavanceerde hernieuwbare brandstoffen verliezen waarde, omdat goedkope inzet in zeevaart zal plaatsvinden.
	Gevolgen voor bunkertoerisme binnenvaart  In de binnenvaartsector is de kans op bunkertoerisme iets verkleind.
Wat doet het met de prijzen? De prijsstijging van binnenvaartdiesel wordt beperkt tot 26-39 euro per ton (was 31-54 euro per ton). De prijsstijging van stookolie wordt met maximaal 1 euro per ton beperkt.	Gevolgen voor bunkertoerisme zeevaart  Onveranderd ten opzichte van huidige situatie.
Wat doet het met de hernieuwbare brandstofinzet en CO2-reductie? Dit blijft gelijk	Gevolgen hernieuwbare brandstofproductie in Nederland  Deze maatregel zou tot gevolg hebben dat goedkope brandstoffen in zeevaart worden ingezet, wat investeringen in nodige geavanceerde brandstoffen teniet doet.
	Gevolgen wegsector   Zeevaartbrandstoffen zijn het goedkoopst. In dit scenario betaalt de wegsector voor de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de zeevaartsector. Het principe 'de vervuiler betaalt' wordt niet gevolgd. Wel zijn zeevaartbrandstoffen goedkoper, dus de brandstofprijs in de wegsector stijgt niet verder.

Toelichting

Tijdslijn

Er is een bepaalde mate van onzekerheid over de situatie in de buurlanden en over de precieze kwantificeerbare gevolgen van mitigeren of juist niet. Deze wordt niet minder. Er moet zo spoedig mogelijk, voor het kerstreces, een besluit genomen worden over het al dan niet nemen van een mitigerende maatregel om zicht te kunnen houden op implementatie per 1-1-2026. Deze keuze moet immers

worden verwerkt in de beantwoording van de vragen van de Eerste Kamer over het wetsvoorstel en worden verwerkt in het concept-Besluit energie vervoer.

We hebben aan de marktpartijen aangegeven dat we met terugwerkende kracht implementeren. Dat betekent dat het beleid voor het einde van het jaar bekend moet zijn. Daaraan kan niet meer worden gewijzigd na de jaarwisseling. Als u niet kiest en we niet verder gaan met de wetsbehandeling door de Eerste Kamervragen te versturen, dan eindigt de bestaande brandstoftransitieverplichting per 1 januari en is er voor de sectoren zeevaart en binnenvaart geen vervangende verplichting, terwijl de verplichting in de wegsector terugzakt naar het niveau van 2020. Dit is een financiële strop voor alle belanghebbenden en resulteert in chaos.

Relatie met FuelEU Maritime voor de zeevaart

In België gebeurt er in 2026, ook bij uitstel van RED-III implementatie, wel degelijk iets. Voor de zeevaart geldt in zowel Nederland als België namelijk een Europese verplichting uit de FuelEU Maritime verordening om in 2026 een CO2 reductie van 2% te realiseren. Deze verplichting rust op een deel van de schepen. Deze verplichting kan worden ingevuld door zowel hernieuwbare als fossiele brandstoffen met lagere broeikasgasemissies, en het is uit eerdere studies ² gebleken dat dit grotendeels door LNG wordt ingevuld.

Zonder het treffen van een mitigerende maatregel, geldt in Nederland vanwege de RED-III-implementatie een CO2 reductieverplichting van 3,6% voor de brandstofleverancier, die uitsluitend met hernieuwbare brandstof moet worden ingevuld. Dit geeft mogelijk de hernieuwbare brandstofproductie in Nederland een impuls. Om flexibiliteit en kostenreductie te bieden, mag ongeveer een derde van dit verplichting worden ingevuld door credits te kopen uit weg- en binnenvaartsector.

Begin van de energietransitie in de binnenvaart

Binnenvaartschepen varen vooral op fossiel diesel. In de Centrale Commissie van de Rijnvaart is afgesproken dat deze sector in 2035 35% CO2 reduceert, en in 2050 >90%. Deze sector heeft nog geen significante stappen gezet in de energietransitie richting een emissievrije sector. De RED-III-implementatie brengt daar verandering in.

Effecten van de voorgenomen implementatie

- Er wordt meer hernieuwbare brandstof geleverd en daarmee wordt CO2 gereduceerd.

Zeevaart	Binnenvaart
In 2026 wordt zo'n 18,5 PJ geleverd. Hiermee wordt 1,6 Mton CO2-uitstoot bespaard ³ .	In 2026 wordt zo'n 2,1 PJ geleverd. Hiermee wordt ruim 0,2 Mton CO2-uitstoot bespaard.

² Zie bijvoorbeeld CE Delft (2022), Fit for 55 and 2030 milestones for maritime shipping, Kamerstuk 32813-1141

³ In 2024 werd ook hernieuwbare brandstoffen in deze sectoren ingezet. Vanwege de opt-in in de Jaarverplichting Energie Vervoer, waardoor de wegsector dit de facto subsidieerde. Ter vergelijking: in totaal werd in Nederland in 2024 40PJ hernieuwbare brandstof ingezet, en het wegverkeer stootte in 2023 een kleine 26 Mton uit.

- Hernieuwbare brandstof is duurder dan fossiele brandstof, omdat de kosten van milieueffecten niet in de prijs zitten. Ook is er op dit moment wereldwijd geen accijns op scheepsbrandstoffen.

Zeevaart	Binnenvaart
Op dit moment is de prijs van stookolie in Nederland en België ongeveer gelijk op € 350 per ton (in afgelopen halfjaar is die rond € 450 geweest). Dit komt neer op 35 – 45 cent per liter. In Nederland wordt de prijs in 2026 per ton 14 tot 20 euro per ton (1,4 – 2 cent per liter) hoger vanwege de RED-III-implementatie. Een zeeschip tankt gemiddeld 1000 tot 3000 ton (ongeveer 1 tot 3 miljoen liter, en grotere schepen halen 10 tot 15 miljoen liter).	De markt voor diesel voor de binnenvaart is niet transparant, waarbij de prijzen sterk klantspecifiek lijken te zijn. Er is geen goed inzicht in de daadwerkelijk betaalde prijzen. Een binnenvaartschip tankt gemiddeld 8 tot 12 ton (8000-12000 liter). Een ton diesel kost zo'n 480 tot 650 euro (48-65 cent/liter). Ter vergelijking: voor de wegsector kost een liter 1,55-2 euro. Belanghebbende brandstofleveranciers en scheepseigenaren geven aan dat er een verwaarloosbaar verschil is in de bunkerprijs voor fossiele diesel tussen Nederland en België. [Redacted text] Veel schippers hebben langdurige contracten met eigen prijzen. In Nederland wordt de prijs in 2026 31 tot 54 euro per ton/3,1-5,4 cent per liter duurder.

Bekende nadelige effecten die mogelijk optreden bij implementatie

- In de zeevaartsector zijn hernieuwbare brandstoffen op dit moment relatief goedkoop, omdat de wegsector ervoor betaalt. Bij deze implementatie is gekozen voor het principe 'de vervuiler betaalt', omdat dit de verduurzaming in de wegsector in de weg zat. Dat betekent dat hernieuwbare brandstof voortaan door de scheepvaartsector zelf betaalt moet worden. Daarbij zijn twee risico's: schepen die van A naar B varen kunnen ervoor kiezen om in de andere haven te gaan bunkeren en de ETS-boetekosten te betalen; en schepen kunnen routen. Dat betekent dat ze via de Antwerpse haven terugvaren om daar te bunkeren. In hoeverre dit risico optreedt is lastig te zeggen. Handelaren geven informeel aan dat rederijen die varen voor bedrijven met scrupules als Ikea en Heineken op dit moment al grote bestellingen voor hernieuwbare brandstof plaatsen, waarmee het behalen van de verplichting in 2026 al in zicht komt. Andere partijen vrezen hier wel voor.
- In de binnenvaartsector bestaat het risico dat schepen gaan bunkeren in België. Het is lastig vast te stellen hoe groot dit effect is. Brandstofkosten

vormen een belangrijk onderdeel van de operationele kosten en schippers zijn gevoelig voor stijgingen in de brandstofprijs. Tegelijkertijd is de sector klein, en eigenaren van bunkerstations hebben vaak een persoonlijke relatie met schippers. Bovendien geven brandstofleveranciers aan dat de vrijwillige markt op dit moment groter is dan het verplichte volume in 2026.

De situatie in Duitsland

We adviseren om geen mitigerende maatregelen te nemen ten aanzien de Duitse implementatie. Duitsland kent geen grote zeevaartsector. Er vindt veel binnenvaartverkeer plaats over de Rijn. Er zijn minder bunkerstations in Duitsland dan in Nederland, en infrastructuur zou dus opgebouwd moeten worden. Bovendien is bunkeren in Duitsland duurder dan in Nederland. 1000 liter diesel is in Duitsland zo'n 50-150 euro duurder dan in Nederland. In 2026 zorgt de RED-III-implementatie voor een prijsstijging van 32-54 euro per 1000 liter in Nederland; in 2030 voor 150-200 euro. In lijn met de aangenomen motie ⁴ wordt jaarlijks gemonitord hoe de situatie zich ontwikkelt. Zou het nodig blijken, kan eventueel op een evaluatiemoment besloten worden tot mitigerende maatregelen.

Krachtenveld

Het krachtenveld laat zich in twee groepen verdelen, die een tegengesteld belang vertegenwoordigen:

Voor onveranderde invoering (met monitoring)	Voor mitigerende maatregelen vooraf
<i>Sommige brandstofleveranciers (zoals FINCO Fuels, branchevereniging VEMOBIN).</i> Deze bedrijven hebben hun contracten voor 2026 rond, en hebben hernieuwbare brandstof gekocht, anticiperend op de invoering van RED-III die ze in 2026 willen verkopen. Nu ingrijpen zorgt voor hen voor een financiële strop, omdat ze de ingekochte volumes met verlies moeten verkopen. Het is onduidelijk hoe groot deze groep is.	<i>Sommige brandstofleveranciers (zoals VARO en kleine binnenvaartbunkeraars, in NOVE vertegenwoordigd).</i> Deze brandstofleveranciers vrezen verlies van klandizie naar Belgische concurrenten, omdat hun brandstof duurder wordt vanwege de hernieuwbare component. Het is onduidelijk hoe groot deze groep is.
<i>Binnenvaartondernemingen (KBN).</i> Willen beginnen met de energietransitie om toekomstbestendig te blijven. Vinden monitoring in 2026 belangrijk en eventueel flankerend beleid op basis van monitoring uitkomsten.	

⁴ Motie van de leden Van Groningen en Veltman over een jaarlijkse evaluatie van de verschillen met de buurlanden op het gebied van wegvervoer, zeevaart en binnenvaart, Kamerstuk 36766-13

<i>Producenten van hernieuwbare brandstof (zoals NESTE, vertegenwoordigd in NVDB).</i> Deze bedrijven zien hun investeringszekerheid onder druk staan. Zij hebben een brandstoftransitieverplichting nodig om in de Rotterdamse haven productiecapaciteit op te bouwen. Mitigerende maatregelen leiden ertoe dat zij direct moeten afschalen. Zie brandbrief.	
<i>Natuur- en milieu.</i> Staat voor de energietransitie in de hele mobiliteitssector, volgens het principe 'de vervuiler betaalt'.	

Inventarisatie mitigatieopties

Op uw verzoek hebben wij relevante stakeholders benaderd om te vragen op welke manier zij de potentiële mitigerende maatregelen 3a, 3b en 4. We hebben de volgende partijen benaderd:

- Brandstofleveranciers met een verplichting (FINCO, VARO)
 - Brancheverenigingen voor brandstofleveranciers (VEMOBIN, NOVE)
- (bovengenoemde groepen stakeholders zijn verdeeld)
- Brancheverenigingen van hernieuwbare brandstofproducenten (NVDB, NBAA+)
 - Gebruikssectoren (KNVR [zeevaart], KBN [binnenvaart])
 - Overig: HbR

Conclusies

- **Optie 4 is voor vrijwel niemand wenselijk**

Het aanpassen van de sectorsturing wordt door alle vrijwel partijen als een no-go gezien, omdat dan alleen in de zeevaart goedkoop wordt geleverd, en de geavanceerde brandstoffen niet meer worden afgezet. Gebruikssectoren (KBN, KNVR) vinden deze optie prima.

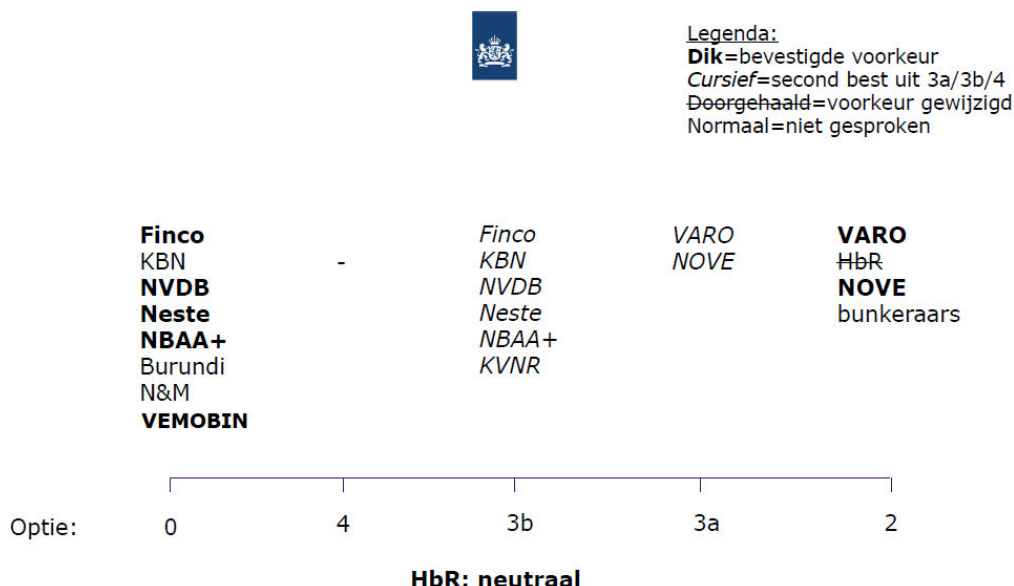
- **Het stakeholderveld verdeelt zich zoals verwacht, maar met twee uitzonderingen:**
 - a. HBR gaat zijn eerdere ondertekening van de brief van VARO met betrekking tot de oproep tot uitstel van de verplichting voor zeevaart terugtrekken en zegt dat ze alle belangen moeten dienen en dat het complexe materie is. Zij gaven bijvoorbeeld aan: Het verlies van de volumes hernieuwbare energie is erger dan het ongelijke speelveld met België in 2026.
 - b. VEMOBIN steunt optie 0.
 - c. Verder willen NVDB, NBAA+, en bedrijven FINCO en Neste dat de verplichting zonder wijzigingen wordt doorgezet (optie 0). NOVE en bedrijf VARO wil juist de verplichting voor de zee- en binnenvaart in 2026 zo laag mogelijk maken (optie 2).
- **Uit de mitigerende opties (3a, 3b of 4) kiezen NOVE en VARO voor optie 3a.**

De overige partijen geven aan dat als ze een mitigerende optie moeten kiezen, dit optie 3b zou zijn.

Nog een kort gevoel van ons, op basis van de gesprekken:

Wij krijgen de indruk dat partijen die zorgen uiten meer zorgen hebben voor een verstoord speelveld bij binnenvaart dan bij zeevaart.

Schematisch overzicht



Politieke context

In de politiek lijkt brede steun voor de voorgenomen implementatie. Het wetsvoorstel is met ruime meerderheid aangenomen. De BBB heeft in de Eerste Kamer naar aanleiding van signalen dat buurlanden mogelijk later implementeren gevraagd naar mogelijke concrete mitigerende maatregelen om te voorkomen dat Nederlandse bedrijven de rekening betalen als implementatie niet gelijktijdig plaatsvindt. De Tweede Kamer heeft na het wetgevingsoverleg een VVD-motie aangenomen die oproept tot jaarlijkse monitoring. Deze geeft de mogelijkheid om te kijken hoe de situatie uitpakt en eventueel op basis daarvan actie ondernemen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

[Redacted text]

Toelichting

[Redacted text]

Bijlagen

1: RVO-analyse naar gevolgen mitigerende maatregelen op inzet hernieuwbare energie, CO2-reductie en brandstofprijzen. IENW/BSK-2025/XXX