TOEVOEGING VAN BIOBRANDSTOF

IVR Technisch Bulletin

WELKE RICHTLIJNEN?

In het kader van vergroening in de binnenvaart, zijn er momenteel o.a. de volgende richtlijnen opgesteld:

- **Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) 2009/30/EC**
- **Richtlijn hernieuwbare energie (RED III)**

Het doel van deze richtlijnen is het reduceren van de belangrijkste vervuilende emissies tijdens de productie en het gebruik van brandstoffen, waarbij er meer gebruik moet worden gemaakt van hernieuwbare bronnen zoals biobrandstoffen, hernieuwbare electriciteit of waterstof.

RED III

RENEWABLE ENERGY DIRECTIVE

Richtlijn hernieuwbare energie (RED III)]

Waar RED I bindende doelen had en RED II niet-bindende doelen, heeft RED III een combinatie. RED III bevat een bindend doel om tegen 2030 een aandeel van minstens 42,5% hernieuwbare energie in het totale energieverbruik te bereiken in vergelijking met 1990. Daarnaast is er een inspanningsverplichting om een doel van 45% te gebruiken. Dit maakt 42,5% bindend en 45% niet-bindend. RED III bevat geen algemene doelstellingen per lidstaat meer. In plaats daarvan hebben de lidstaten flexibiliteit in de manier waarop zij bijdragen aan de algemene EU-doelstelling, met inbegrip van de manier waarop zij het aandeel van hernieuwbare energie over verschillende sectoren verdelen. Dit betekent dat de nationale doelstellingen per land kunnen verschillen, afhankelijk van hun strategieën en capaciteiten.

Voor de transportsector geeft RED III de lidstaten een keuze voor een bindend doel, namelijk ofwel een aandeel van 29% hernieuwbare energie in het totale verbruik tegen 2030 of een CO2-intensiteitsreductie van 14,5% tegen 2030. Lidstaten met een zeehaven (zoals Nederland) zullen ook een niet-bindend doel krijgen om vanaf 2030 een aandeel van 1,2% van het energieverbruik van de maritieme transportsector te hebben uit hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO).

Onderzoek naar mogelijke consequenties voor implementatie van biobrandstoffen in de binnenvaart wordt in Nederland momenteel uitgevoerd door TNO in samenwerking mat diverse marktpartijen. De eindrapportage wordt verwacht in het najaar van 2025.

De voltooide en aangenomen implementatie van Nederland is bij de Europese Unie ingediend. Dit betekent niet automatisch dat deze gebieden versnelde uitrolgebieden worden. De beslissing hierover kan worden genomen tot 21.02.2026.

TOEVOEGING VAN BIOBRANDSTOF

IVR Technisch Bulletin

FQD

FUEL QUALITY DIRECTIVE

Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) 2009/30/EC

De binnenvaartbrandstofleveranciers dienden in beginsel met ingang van 01.01.2022 zich aan de richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) te houden. Dit hield in dat leveranciers de CO2 voetafdruk in de brandstofketen met 6% moeten reduceren.
Brandstofleveranciers moeten minimaal 6% biobrandstof toevoegen aan hun diesel, of dit compenseren middels het aankopen van HBE's (Hernieuwbare Brandstof Eenheden). In eerste instantie was medio december 2021 besloten om de reductie verplichting uit te stellen naar 01.01.2023. Echter op dit moment is er geen definitieve invoeringsdatum vastgesteld voor de FQD in de Nederlandse binnenvaart. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft in overleg met sectorpartijen en buurlanden om tot een gezamenlijke en gecoördineerde implementatie te komen. Daarnaast wordt er gewerkt aan het vaststellen van geschikte kwaliteitseisen voor biobrandstoffen, zodat deze veilig en effectief kunnen worden toegepast in de binnenvaart.

OPLETTENDHEID VEREIST

Vanuit het recente verleden is de ervaring dat men bij het bunkeren gasolie met een percentage biobrandstof kan ontvangen, zonder hierover door de leverancier te worden geïnformeerd. Oplettendheid is dus vereist bij het bunkeren van uw brandstof. De verwachting is dat biobrandstof, zodra de risico's goed in kaart zijn gebracht, uitgebreid zal worden toegepast in de binnenvaartsector.

- Overleg met uw brandstofleverancier welke type biobrandstof (bijmenging) zal worden geleverd, en met welke kwaliteitscriteria.
Vraag de specificatie en neem bij iedere bunkering representatieve monsters.

- Voer frequente controle uit van het verontreinigingsniveau van de brandstoffilters en wissel filters frequent conform voorschrift van de fabrikant en gebruik de juiste, op de brandstof afgestemde filters.

- Wissel niet van type/kwaliteit brandstof en bunker bij voorkeur bij dezelfde leverancier. Mocht u toch via een andere leverancier moeten bunkeren, vergewis u dan van het juiste type brandstof en de gewenste kwaliteit. Neem ook representatieve monsters tijdens het bunkeren.

- Overleg met de motorfabrikant en uw smeerolie-leverancier over de te gebruiken smeerolie bij biobrandstof, en welke maatregelen dienen te worden genomen met betrekking tot het nabehandelingssysteem.

TOEVOEGING VAN BIOBRANDSTOF

IVR Technisch Bulletin

• Voer onderhoud uit aan de motor en nabehandelings installatie conform voorschrift van de fabrikant.

• Tap water in de tanks geregeld af en controleer en reinig de tanks regelmatig.

• Neem voor overgang naar biobrandstof contact op met uw motorfabrikant om vast te stellen welke aanpassingen aan uw motor(en), brandstof- en filtersysteem nodig zijn. Informeer ook of aanpassing van onderhoudsintervallen van de motor-, filters en nabehandelingsinstallatie noodzakelijk zijn wanneer wordt overgeschakeld op biobrandstof. En of de te bunkeren biobrandstof past binnen de type goedkeuring van de motor. Deze modificaties kunnen per fabrikant en type motor verschillen en daarom is tijdig overleg met de leverancier noodzakelijk en wenselijk.

• In verband met het hygroscopisch- en reinigend effect van biodieselcomponenten in de brandstof, is het nodig om direct voor gebruik de brandstoftanks en het brandstofleidingsysteem te reinigen.
Ter voorkoming van sludge en bacteriën vorming, dichtslibben van filters en pompen en eventuele schade aan het brandstofsysteem. Vaker schoonmaken en controleren is vereist, vooral in de opstartfase. Daarna is goed algemeen onderhoud essentieel bij het gebruik van biodiesel.

• Controleer regelmatig de brandstofleiding afdichtingen op lekkage als gevolg van mogelijke aantasting.

ADVIES IVR

Gezien de onduidelijkheid over de consequenties van bio-bijmenging heeft IVR geadviseerd pas biobrandstof toe te voegen als de openstaande vragen duidelijk zijn beantwoord en maatregelen ter voorkoming van problemen zoveel als mogelijk kunnen worden genomen. Het gebruik van nieuwe brandstoffen (buiten de EN 590-normen) moet worden overeengekomen met de OEM en mogelijk ook met de verzekeraars. Wat de keuze ook zal zijn; kostenverhoging is onvermijdelijk.

IVR is nauw betrokken bij de ontwikkelingen op het gebied van biobrandstoffen en het onderzoek naar de mogelijke consequenties van het gebruik van FAME, maar ook op het gebied van andere alternatieve brandstoffen en voortstuwingssystemen en zal nu en in de toekomst als onafhankelijke vereniging trachten de markt gedetailleerd te informeren over deze ontwikkelingen, de mogelijke gevolgen en de te nemen maatregelen om eventuele schade te voorkomen.
Mocht u vragen hebben ten aanzien van de ontwikkelingen kunt u altijd contact opnemen. Voor meer gedetailleerde informatie over vergroening van de binnenvaart wordt verwezen naar de herziene versie IVR's PAPER on IMPLEMENTATION OF NRMM UK VERSION van mei 2025, beschikbaar op de IVR website.

DISCLAIMER

De inhoud van dit bulletin is met de grootst mogelijke zorg samengesteld. IVR kan de nauwkeurigheid of volledigheid van de inhoud echter niet garanderen. Gezien de vele huidige (politieke) discussies op het onderwerp van biobrandstof kan het zijn dat de inhoud bij lezen inmiddels achterhaald is. IVR tracht de leaflet zo veel mogelijk te actualiseren. IVR aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid die zou kunnen voortvloeien uit de inhoud van dit bulletin.

© IVR Technisch Bulletin - Toevoeging van biobrandstof, december 2021 - Herziene versie, augustus 2025