

Betreft: Input voor Commissiedebat Duurzaam vervoer 24 september 2026

Aan: De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Afzender: NOVE (Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche)

Datum: 21 september 2026

Geachte Kamerleden,

Als brancheorganisatie voor zelfstandige brandstofhandelaren (op land en water) en EV-aanbieders is NOVE van oudsher een actieve voorstander van de energietransitie. Onze leden zetten zich dagelijks in voor de betrouwbare vervanging van fossiele moleculen door duurzame en hernieuwbare varianten. Ook op gebied van EV spelen zij inmiddels een belangrijke rol.

Wij moeten echter constateren dat het huidige kabinetsbeleid de Nederlandse bedrijven in onze sector hard raakt. Door de snelle en geïsoleerde nationale invoering van Europese regelgeving (zoals RED III en ETS2) verslechtert de concurrentiepositie van Nederlandse brandstofhandelaren ten opzichte van onze buurlanden drastisch. Dit leidt tot een versterking van de massale uitwijk van afnemers naar het buitenland, zonder dat dit enige fysieke klimaatwinst oplevert en het zet de vitale infrastructuur voor energievoorziening in Nederland onder druk.

Juist omdat onze leden fors investeren in de opbouw van duurzame en hernieuwbare capaciteit, hechten wij sterk aan een stabiel en voorspelbaar beleidskader. De retroactieve implementatie van de RED III zorgt momenteel nog voor vele zaken die niet duidelijk zijn in de uitvoering. De industrie heeft rust en zekerheid nodig om alle zaken in de nieuwe wetgeving goed te kunnen verwerken. Deze rust is ook nodig om het investeringsklimaat te bevorderen (denk zowel aan gedane investering op basis van beleid als toekomstige investeringen).

Met het oog op de komende debatten verzoeken wij u dringend de onderstaande kritische vragen voor te leggen aan de staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat.

1. Gelijktijdigheid RED III en grens-effecten (Binnenvaart en Zeevaart)

Nederland heeft de RED III-wetgeving inmiddels ingevoerd, terwijl buurlanden als België en Duitsland dit nog niet of nauwelijks hebben gedaan. De prijsverhogende effecten in Nederland leiden nu al tot een grote afname in verkoopvolumes. In de haven van Rotterdam is het bunkervolume in de eerste helft van 2026 met maar liefst 25,1% gedaald*.

Hoewel de staatssecretaris stelt dat er afspraken zijn gemaakt met België over een gelijk speelveld, blijkt hier in de praktijk niets van terecht te komen. Daarnaast verwees staatssecretaris Bertram op 24 maart 2026 in de Eerste Kamer naar een brief** van het Belgisch kabinet over dit onderwerp, waarin duidelijk zou zijn aangegeven dat België per 1 januari 2027 de REDIII zou invoeren. In de brief, die wij middels een Woo-verzoek moesten opvragen, zien wij enkel een melding dat het wetgevingstraject in gang is gezet.

- **Vraag 1a:** Erkent de staatssecretaris dat er sprake is van een ongelijk speelveld tussen Nederland en de buurlanden?
- **Vraag 1b:** Waarom is de Tweede Kamer niet eerder in kennis gesteld van de eerdergenoemde brief waarnaar de staatssecretaris op 24 maart jl. verwees?

- **Vraag 1c:** Welke maatregelen treft de staatssecretaris per 1 januari 2027 om het gelijk speelveld te herstellen nu België en Duitsland de RED III voor de binnen- en zeevaart niet (tijdig) invoeren? Dit door bijvoorbeeld een bevrozing van de huidige verplichting percentages voor scheepvaart.

2. Prijsstijgingen aan de pomp, verduurzaming binnenvaart en schotten in RED III

Ook in het binnenlands vervoer lopen de prijsverschillen met de buurlanden verder op met als gevolg drastische verlaging van het volume en verkoop, ondanks extreem hoge kortingen. Bovendien stelt NOVE vast dat de ingevoerde 'schotten' tussen verschillende sectoren binnen RED III averechts werken. Fysiek gaat er nu bijvoorbeeld *minder* hernieuwbare brandstof naar de binnenvaart. Met name HVO wordt op veel kleinere schaal verkocht omdat het commercieel niet meer aantrekkelijk is, waardoor de verduurzaming van de binnenvaart direct wordt geremd.

- **Vraag 2a:** Kan de staatssecretaris de Kamer inzage geven in de exacte effecten van de invoering van RED III op de Nederlandse pompprijzen in 2026 ten opzichte van 2025?
- **Vraag 2b:** Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om de verduurzaming van de binnenvaart gericht aan te jagen, zonder de sectorschotten zodanig te openen dat onbegrensde opt-ins ontstaan die de prijsvorming van hernieuwbare eenheden in andere sectoren ontwrichten en de kosten daarvan bij de weggebruiker neerleggen?

3. Administratie lasten en kosten bio-ethanol

Terwijl de brandstofprijzen bijna dagelijks records breken, moet bio-ethanol die brandstofleveranciers met de benzine moeten mengen om aan hun emissiereductiedoelen te voldoen, tegen een dubbel zo hoog tarief ingevoerd zijn indien die bio-ethanol buiten de EU geproduceerd is. Is op legitieme wijze een lager tarief betaald of kan de brandstofleverancier geen inzicht in de herkomst en het betaalde tarief verschaffen, dan telt de bio-ethanol niet mee voor de invulling van zijn emissiereductiedoel ondanks dat die emissiereductie fysiek wel gerealiseerd is. De extra administratieve lasten zijn in diverse situaties onuitvoerbaar, waardoor lokale tekorten en hogere prijzen van E10 benzine kunnen ontstaan. Een meer principieel probleem voor een land waarvan de economie sterk leunt op vrije, internationale handel is dat hier milieuwetgeving misbruikt wordt om Europese ethanolproducenten te beschermen – Nederland onwaardig.

- **Vraag 3a:** Vindt de staatssecretaris de bescherming van Europese producenten een legitiem beleidsdoel van milieuwetgeving, zoals de Richtlijn Hernieuwbare Brandstof en diens nationale implementatie? Zo ja, waarom? Zo nee, welke consequenties wil de staatssecretaris daaraan verbinden?
- **Vraag 3b:** Heeft het kabinet ook andere maatregelen ter ondersteuning van Europese ethanolproducenten overwogen en zo ja, welke en hoe is het kabinet in de afweging gekomen tot het doorvoeren van deze maatregel?
- **Vraag 3c:** Is dit extra vereiste in de Regeling Energie vervoer met betrekking tot bio-ethanol getoetst op de regeldruk door het Adviescollege toetsing regeldruk en zo ja, wat was daarvan de uitkomst?
- **Vraag 3d:** Hoe beoordeelt de staatssecretaris de doelmatigheid van dit vereiste? Hoe houdt de staatssecretaris hier zicht op?
- **Vraag 3e:** Is de staatssecretaris bereid tot afschaffing van dit vereiste als deze in de praktijk ondoelmatig blijkt?

4. Nationale opt-in ETS2 voor de binnenvaart en ABC-leveringen onder ETS2

Nederland heeft gekozen voor een nationale opt-in voor de binnenvaart inzake ETS2, terwijl België en Duitsland hiervan (vooralsnog) hebben afgezien. Zoals ook blijkt uit de Klimaat- en Energieverkenning (KEV 2026, p. 139-140) en een recent rapport van Rebel Group leidt dit tot grootschalig 'bunkertoerisme' over de grens. Dit veroorzaakt afbraak van de Nederlandse infrastructuur zonder enige reductie van de daadwerkelijke uitstoot.

- **Vraag 4a:** Is de staatssecretaris het ermee eens dat nationale verplichtingen in een volledig internationale bunkermarkt slechts effectief zijn wanneer deze gelijktijdig in de omliggende landen worden ingevoerd en dat een afwijkende Nederlandse invoering voornamelijk leidt tot volumeverplaatsing zonder additionele CO₂-reductie?
- **Vraag 4b:** Is de staatssecretaris bereid de nationale opt-in van ETS2 voor de binnenvaart aan te houden en deze enkel nog gelijktijdig met onze buurlanden in te voeren?
- **Vraag 4c:** Het vervallen van zogenaamde ABC-leveringen binnen ETS2 kunnen sterk versturende effecten bewerkstelligen in de Nederlandse brandstofmarkt. Is de staatssecretaris zich hiervan bewust? Zijn hier al concrete maatregelen voor voorzien en zo ja welke?
- **Vraag 4d:** In het verlengde van de vorige vraag, is de staatssecretaris bereid om vóór de effectieve ETS2-verplichtingen een uitvoerbare route uit te werken waarmee aantoonbaar duurzame biobrandstoffen ook bij A-B-C-leveringen als duurzaam kunnen worden meegenomen in ETS2-rapportages zonder bedrijfsgevoelige informatie onnodig openbaar te maken?

5. Marktwerving: RFNBO's

De markt voor R-ERE's (op basis van RFNBO's) is op dit moment extreem illiquide. Doordat er slechts twee leveranciers zijn, is er sprake van een feitelijke machtspositie die door overheidsbeleid is gecreëerd.

- **Vraag 5a:** Hoe beoordeelt de staatssecretaris de door overheidsbeleid ontstane illiquide markt en machtsposities rondom RFNBO's en welke maatregelen worden genomen om marktwerving te herstellen?
- **Vraag 4c:** Wat zijn de mogelijkheden om de verplichting voor 2026 en 2027 aan te passen zodat de markt wel in de gelegenheid is om aan de verplichting te kunnen voldoen?

6. Register Energie vervoer (REV)

Ondanks dat de RED 3 wetgeving (retroactief) per 1 januari 2026 geldt, is de overheid zelf geenszins klaar met aanpassing van het eigen Register energie vervoer (REV), waarin brandstofleveranciers hun gerealiseerde emissiereductie registreren en bijbehorende emissiereductie-eenheden (ERE's) verhandelen. Doordat biobrandstofleveringen vooralsnog alleen manueel en niet in bulk geregistreerd kunnen worden, kunnen er nauwelijks ERE's verhandeld worden, waardoor leveringscontracten niet (tijdig) nagekomen kunnen worden en extra kosten gemaakt worden.

- **Vraag 6a:** Is de staatssecretaris het met de sector eens dat retroactieve geldende wetgeving zich slecht verhoudt tot een overheid die zelf haar zaken die de brandstofleveranciers nodig hebben om die wetgeving na te kunnen leven niet tijdig op orde heeft?

- **Vraag 6b:** Kan de staatssecretaris garanderen dat het vernieuwde REV deze maand nog een functionele bulkregistratiefunctie zal omvatten?
- **Vraag 6c:** Kan de staatssecretaris garanderen dat de geplande ontwikkeling van het REV geen verdere vertraging zal oplopen?

7. Clean Fuel Contracts

De staatssecretaris heeft in de Kamerbrief van 7 mei 2026 (Nr. 1560) aangegeven dat er inzake Clean Fuel Contracts een Nederlands Technische Afspraak-traject (NTA) wordt opgezet samen met de sector en betrokken ministeries.

- **Vraag 7a:** Heeft de staatssecretaris reeds budget beschikbaar gesteld voor de totstandkoming van de toegezegde NTA voor Clean Fuel Contracts, dan wel is zij bereid dit budget op korte termijn vrij te maken?

8. LNG en massabalans

Nederland maakt de grootschalige inzet van bio-LNG onnodig complex. Het decentraal geproduceerde en in het gasnet ingevoegde groen gas kan via massabalans centraal bij een LNG-terminal worden onttrokken en als bio-LNG worden ingezet. ("de terminalroute"). Hierdoor hoeft niet iedere producent een eigen, kostbare vervloeiingsinstallatie te bouwen. Deze efficiënte route wordt in andere Europese landen toegepast, maar mag in Nederland niet meetellen voor de transportdoelen onder RED III.

- **Vraag 8a:** Welke randvoorwaarden en uitgangspunten hanteert de staatssecretaris ten aanzien van LNG en de toepassing van het massabalanssysteem om te voorkomen dat de Nederlandse concurrentiepositie op dit dossier verder verslechtert?

9. Bio-CNG

Voor de bijmengverplichting in de gebouwde omgeving wordt Europees geïmporteerd groen gas dat wordt ingevoegd op het gasnet toegestaan. Voor het behalen van de Nederlandse RED III-transportdoelen mag dit geïmporteerde groen gas echter niet ingezet worden. Dit verschil is moeilijk uitlegbaar en belemmert een Europese markt voor duurzaam gas. Nederland neemt momenteel een uitzonderlijke positie in binnen de Europese markt voor groen gas, doordat de RED III-transportdoelen uitsluitend kunnen worden ingevuld met in Nederland geproduceerd groen gas. Waar marktpartijen in andere lidstaten hun doelen kunnen naleven met groen gas dat zowel nationaal als in andere Europese landen is geproduceerd, zijn Nederlandse marktpartijen beperkt tot binnenlandse productie. Dit resulteert in een ongelijk speelveld en beperkt de mogelijkheden voor Nederlandse marktpartijen om onder vergelijkbare marktomstandigheden aan hun transportdoelen te voldoen.

- **Vraag 9a:** is de staatssecretaris van deze beperking op de hoogte en wat vindt de staatssecretaris van deze beperking in het licht van de geschade Nederlandse concurrentiepositie?
- **Vraag 9b:** is de staatssecretaris bereid te onderzoeken onder welke voorwaarden deze belemmering kan worden weggenomen?

NOVE en haar leden blijven uiteraard beschikbaar voor overleg en nadere toelichting op bovenstaande punten.

Wij hopen dat u deze vragen of een selectie daarvan wilt meenemen in uw overleg met de regering om te komen tot een eerlijker, realistischer en werkbaarder verduurzamingsbeleid in de mobiliteits- en vervoerssector.

Met vriendelijke groet,

NOVE

Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche

Erik de Vries, directeur

* <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/bunkervolumes-de-haven-van-rotterdam-eerste-halfjaar-2026-met-251-gedaald-0>

** *bijlage*: brief Belgisch Kabinet inzake invoering REDIII dd 11 februari 2026