

Vergaderjaar 2024–2025

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Y**

## **VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 15 september 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup> heeft nader schriftelijk overleg gevoerd met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu over **het verslag van de Transportraad van 5 december 2024**. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 24 juni 2025.
- De antwoordbrief van 15 september 2025.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,  
Dragstra

<sup>1</sup> Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lieverse (BBB) (*voorzitter*), Thijsen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (ChristenUnie), Kemperman (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

# BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 24 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van de brief van 3 juni 2025, waarbij de toenmalige Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat eerder gestelde vragen van de leden van de fractie van de BBB over het verslag van de Transportraad van 5 december 2024 beantwoordden.<sup>2</sup> De leden van de fracties van de **BBB** en de **PVV** hebben naar aanleiding hiervan de regering nog een aantal vervolgvragen te stellen.

## Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

1. In de antwoordbrief van 3 juni 2025 wordt toegezegd de Eerste Kamer te informeren over het Sociaal Klimaatplan en wordt verwezen naar de al verzonden informatie over «Bereikbaarheid op Peil».<sup>3</sup> De leden van de BBB-fractie hadden echter ook specifiek gevraagd naar de «interdepartementale verkenning publieke mobiliteit». Waarom is in de antwoordbrief geen expliciete toezegging gedaan om de Eerste Kamer over dit derde punt te informeren?
2. Betekent de toezegging om een afschrift van de eerstvolgende Kamerbrief over het Sociaal Klimaatplan te sturen, dat eerdere, relevante informatie over de gemaakte afweging voor het Sociaal Klimaatplan – waarover de Tweede Kamer al is geïnformeerd – niet proactief met de Eerste Kamer zal worden gedeeld?
3. Het plan van aanpak voor de invulling van regionale bereikbaarheidsanalyses, inclusief aandacht voor toegankelijkheid en persoonlijke kenmerken van doelgroepen, zal volgens de toenmalige bewindslieden in het najaar aan de Tweede Kamer worden toegezonden. Kan dit plan van aanpak, gelet op de door de leden van de BBB-fractie geuite wens tot volledige informatievoorziening, ook automatisch aan de Eerste Kamer worden toegezonden? Zo nee, waarom niet?
4. De toenmalige bewindslieden lichten de ambitie toe om bereikbaarheid van voorzieningen op peil te houden en hebben het «Nationaal Bereikbaarheidspeil» ontwikkeld dat aandacht heeft voor de bereikbaarheid van vitale voorzieningen. De leden van de fractie van de BBB benadrukten echter specifiek de groep voor wie het openbaar vervoer (ov) fysiek of financieel niet meer bereikbaar is, mede door het verdwijnen van het ov op het platteland. Kunt u specifieker aangeven hoe het Nationaal Bereikbaarheidspeil of het plan van aanpak concrete maatregelen zal bevatten om de negatieve trend van verdwijnend ov op het platteland tegen te gaan, en daarmee de genoemde specifieke doelgroep(en) te bereiken?
5. De leden van deze fractie verwezen naar de motie van het Tweede Kamerlid Temmink, die oproept tot bindende maximumnormen voor de afstand van woonlocaties tot ov-haltes.<sup>4</sup> Worden concepten als het Nationaal Bereikbaarheidspeil en de regionale bereikbaarheidsanalyses gebruikt om dergelijke bindende normen te ontwikke-

<sup>2</sup> Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, X.

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, X, p. 5.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29 697, nr. 132.

- len, of blijft het bij een meer algemene beoordeling van bereikbaarheid, zonder concrete en afdwingbare afstandsnormen (zoals die bijvoorbeeld wel worden gehanteerd in België)?
6. De toenmalige bewindslieden stellen dat het samenhangende pakket voor de binnenvaart, waaronder de ETS2-opt-in, bijdraagt aan ongeveer 0,4 Mton emissiereductie in 2030. Kunt u specificeren welk deel van deze reductie direct is toe te schrijven aan de ETS2-opt-in zelf, los van de andere genoemde maatregelen zoals RED III en de subsidieregeling?
  7. De toenmalige bewindslieden stellen dat het effect op de concurrentiepositie van binnenvaartschippers wordt «gedempt» doordat er bij internationale routes vaak dezelfde bunkerkeuzes in buurlanden gelden. Tegelijkertijd benoemen zij een «weglekrisico» van bunkeractiviteit naar België en Duitsland als deze landen de opt-in niet invoeren. Kunt u dit ogenschijnlijke spanningsveld nader toelichten? Hoe kunnen deze twee situaties tegelijkertijd van toepassing zijn, en wat is het netto-effect op de concurrentiepositie van Nederlandse binnenvaartschippers? Wat betekent dit daarnaast voor de Nederlandse brandstoffenhandel?
  8. De analyse van de concurrentiepositie richt zich op internationale routes en de mogelijkheid om in buurlanden te bunkeren. Wat is de verwachte impact van de ETS2-opt-in op de concurrentiepositie van Nederlandse binnenvaartschippers die voornamelijk binnenlandse routes bevaren en minder flexibel zijn in hun bunkerlocatiekeuzes?
  9. Wilt u de impactanalyse van het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB), die op 17 juni 2024 met de Tweede Kamer is gedeeld, ook met de Eerste Kamer delen?
  10. De toenmalige bewindslieden stellen zich in te zetten om buurlanden aan te sporen de binnenvaart onder ETS2 te brengen en streven naar verbreding op EU-niveau. Gezien de lange doorlooptijd van Europese besluitvormingsprocessen, hoe realistisch is het dat dit op korte termijn gerealiseerd kan worden ter beperking van het weglekrisico? Welke concrete acties worden hiertoe ondernomen en welke tijdslijnen worden hiervoor gehanteerd door het ministerie?
  11. Vanuit het Klimaatfonds is € 227,6 miljoen beschikbaar gesteld voor de energietransitie van de binnenvaart. In hoeverre is dit bedrag bedoeld om een mogelijk concurrentienadeel als gevolg van de ETS2-opt-in direct te compenseren, of is het primair gericht op investeringen in verduurzaming? Indien het laatste het geval is, wordt dit budget dan als toereikend beschouwd om zowel de transitie te stimuleren als eventuele nadelige concurrentie-effecten op te vangen? De leden van de fractie van de BBB ontvangen hier graag een toelichting op.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV**

In de antwoordbrief van 3 juni 2025 lezen de leden van de **PVV**-fractie dat, in verband met de CO<sub>2</sub>-emissiereductie, brandstofleveranciers vanaf 2027 emissierechten moeten inleveren die zij op de Europese emissiemarkt moeten kopen.<sup>5</sup> Varen op fossiele brandstoffen zal voor de Nederlandse binnenvaart daardoor de komende jaren geleidelijk duurder worden.

De impactanalyse van het EICB, die op 17 juni 2024 met de Tweede Kamer is gedeeld, wijst uit dat Nederlandse schepen vanwege het internationale karakter van de binnenvaart zullen gaan bunkeren in onze buurlanden. Ondanks het niet verplichtende karakter van de ETS2-opt-in regeling voor lidstaten, zal de regering onze buurlanden weliswaar aansporen om hetzelfde te doen als Nederland. Ook zal de regering zich inzetten om bij

<sup>5</sup> Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, X, p. 6.

toekomstige herzieningen van de Europese regelgeving het ETS2 op EU-niveau te verbreden.

1. Kunt u aangeven waarom wordt vastgehouden aan de niet-verplichte ETS2-opt-in regeling?
2. Kunt u aangeven waarom wordt verwacht dat onze buurlanden het voorbeeld van Nederland zullen volgen door de binnenvaart onder ETS2 te brengen, en waarom wordt verwacht dat de Europese Commissie het advies van Nederland zal opvolgen om de ETS2-opt-in regeling voor alle lidstaten verplicht te stellen?
3. Kunt u aangeven of de voorgenoemde maatregelen voor de binnenvaart heroverwogen kunnen worden, gezien het feit dat ook veel automobilisten en vervoerders al tanken in de ons omringende landen waar fossiele brandstof voor gemotoriseerde voertuigen aanzienlijk goedkoper is dan in Nederland?

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar uw reactie en ontvangt deze graag voor het einde van het zomerreces van de Kamer.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,  
R. Lievense

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-  
STAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN  
WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 september 2025

Op 28 juli jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de beantwoording van eerder gestelde vragen over het verslag van de Transportraad van 5 december 2024. Met deze brief geven wij antwoord op de vragen. Ook zijn er zeven bijlagen toegevoegd die horen bij de beantwoording.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
R. (Robert) Tieman

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – OpenbaarVervoer  
en Milieu,  
A.A. (Thierry) Aartsen

## **Vragen BBB-fractie**

### **Vraag 1**

In de antwoordbrief van 3 juni 2025 wordt toegezegd de Eerste Kamer te informeren over het Sociaal Klimaatplan en wordt verwezen naar de al verzonden informatie over «Bereikbaarheid op Peil». De leden van de BBB-fractie hadden echter ook specifiek gevraagd naar de «interdepartementale verkenning publieke mobiliteit». Waarom is in de antwoordbrief geen expliciete toezegging gedaan om de Eerste Kamer over dit derde punt te informeren?

### **Antwoord**

Na de zomer verwachten we samen met het Ministerie van Financiën, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport de Tweede Kamer te informeren over de Interdepartementale verkenning publieke mobiliteit. De Eerste Kamer ontvangt dan ook een afschrift van deze brief.

### **Vraag 2**

Betekent de toezegging om een afschrift van de eerstvolgende Kamerbrief over het Sociaal Klimaatplan te sturen, dat eerdere, relevante informatie over de gemaakte afweging voor het Sociaal Klimaatplan – waarover de Tweede Kamer al is geïnformeerd – niet proactief met de Eerste Kamer zal worden gedeeld?

### **Antwoord**

Hierbij ontvangt u nogmaals een afschrift van de brief van de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid<sup>6</sup> (24 juni 2025, betreft Stand van zaken Sociaal Klimaatplan) alsook de eerdere brieven aan de Tweede Kamer over de inzet van het *Social Climate Fund*<sup>7</sup>. De Tweede Kamer heeft in het commissiedebat Energiebesparing en Energierekening op 3 juli gevraagd om een brief over de inzet van het Sociaal Klimaatplan in september te ontvangen. De Eerste Kamer zal ook hier een afschrift van ontvangen.

### **Vraag 3**

Het plan van aanpak voor de invulling van regionale bereikbaarheidsanalyses, inclusief aandacht voor toegankelijkheid en persoonlijke kenmerken van doelgroepen, zal volgens de toenmalige bewindslieden in het najaar aan de Tweede Kamer worden toegezonden. Kan dit plan van aanpak, gelet op de door de leden van de BBB-fractie geuite wens tot volledige informatievoorziening, ook automatisch aan de Eerste Kamer worden toegezonden? Zo nee, waarom niet?

### **Antwoord**

Ja, dit plan van aanpak zal ook aan de Eerste Kamer worden toegezonden.

### **Vraag 4**

De toenmalige bewindslieden lichten de ambitie toe om bereikbaarheid van voorzieningen op peil te houden en hebben het «Nationaal Bereikbaarheidspeil» ontwikkeld dat aandacht heeft voor de bereikbaarheid van

<sup>6</sup> Zie «98465657 Kamerbrief Pakket voor Groene Groei voor een weerbaar energiesysteem en een toekomstbestendige industriebrief25042025» en de bijbehorende bijlage «98465657 Bijlage 1 – Toelichting op de besluitvorming en overzicht van klimaat- en energiemaatregelen» of zie deze link op de Eerste Kamer website: [https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20250624/brief\\_regering\\_stand\\_van\\_zaken/info](https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20250624/brief_regering_stand_van_zaken/info)

<sup>7</sup> Zie «Voortgang en proces Social Climate Fundbrief 28012025», «Klimaatmaatregelen mobiliteit voorjaarsbesluitvorming 25042025» en «Kamerbrief – Stand van zaken Sociaal Klimaatplan 24062025».

vitale voorzieningen. De leden van de fractie van de BBB benadrukten echter specifiek de groep voor wie het openbaar vervoer (ov) fysiek of financieel niet meer bereikbaar is, mede door het verdwijnen van het ov op het platteland. Kunt u specifieker aangeven hoe het Nationaal Bereikbaarheidspeil of het plan van aanpak concrete maatregelen zal bevatten om de negatieve trend van verdwijnend ov op het platteland tegen te gaan, en daarmee de genoemde specifieke doelgroep(en) te bereiken?

#### **Antwoord**

Het nationaal bereikbaarheidspeil is een monitoringsinstrument waarmee er periodiek inzicht zal worden verkregen in de staat van de bereikbaarheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen. Op deze manier is het ook mogelijk om op den duur veranderingen daarin te signaleren en duiden. Het bereikbaarheidspeil laat de staat van de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen afzonderlijk zien. Dit betekent dat ook een mindere bereikbaarheid per openbaar vervoer (ov) of verslechtingen, daarin tot uitdrukking kunnen komen.

Het plan van aanpak voor de invulling van de regionale bereikbaarheidsanalyses zal expliciet aandacht hebben voor barrières voor mensen om gebruik te maken van de bereikbaarheid die met het bereikbaarheidspeil in beeld komen. Bijvoorbeeld vanwege fysieke en/of financiële redenen. Door een gezamenlijke leidraad voor de analyse hiervan, worden er met het plan van aanpak handvatten geboden om de barrières mee te nemen in de regionale bereikbaarheidsanalyses en -profielen.

Zowel het nationaal bereikbaarheidspeil als de regionale bereikbaarheidsanalyses bevatten geen maatregelen. Ze dragen bij aan het inzichtelijk maken van aandachtspunten in de bereikbaarheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen. De regionale bereikbaarheidsprofielen zijn bedoeld om de regio ruimte te geven om vast te stellen wat zij met betrekking tot bereikbaarheid van banen en voorzieningen willen nastreven. Het doel hiervan is om informatie op tafel te hebben om aandachtspunten integraal aan te kunnen pakken, samen met andere overheden en op verschillende beleidsterreinen. Zowel oorzaken als oplossingsrichtingen liggen immers niet alleen op het terrein van mobiliteit. Alleen een integrale inzet op ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid én mobiliteitsbeleid kan bereikbaarheid van banen en voorzieningen borgen.

#### **Vraag 5**

De leden van deze fractie verwezen naar de motie van het Tweede Kamerlid Temmink, die oproept tot bindende maximumnormen voor de afstand van woonlocaties tot ov-haltes. Worden concepten als het Nationaal Bereikbaarheidspeil en de regionale bereikbaarheidsanalyses gebruikt om dergelijke bindende normen te ontwikkelen, of blijft het bij een meer algemene beoordeling van bereikbaarheid, zonder concrete en afdwingbare afstandsnormen (zoals die bijvoorbeeld wel worden gehanteerd in België)?

#### **Antwoord**

Het Nationaal bereikbaarheidspeil wordt niet gebruikt om bindende of afdwingbare normen te ontwikkelen. Met de regionale bereikbaarheidsanalyses wordt aangesloten op de regionale context, waarmee voor iedere regio het gesprek over de na te streven bereikbaarheidskwaliteit (het bereikbaarheidsprofiel) gevoed wordt. Per regio kan immers verschillen wat men aan voorzieningen belangrijk vindt, welke vervoerswijzen daarbij belangrijk zijn, en welke reistijden men acceptabel vindt. Door decentrale overheden wordt er ook op gewezen dat dwingende

normen voorbijgaan aan de verschillen tussen regio's en de eigen bestuurlijke afwegingsruimte.

### **Vraag 6**

De toenmalige bewindslieden stellen dat het samenhangende pakket voor de binnenvaart, waaronder de ETS2-opt-in, bijdraagt aan ongeveer 0,4 Mton emissiereductie in 2030. Kunt u specificeren welk deel van deze reductie direct is toe te schrijven aan de ETS2-opt-in zelf, los van de andere genoemde maatregelen zoals RED III en de subsidieregeling?

### **Antwoord**

Voor een stabiel transitiepad in de binnenvaart is het van belang dat normeren (middels RED-III) en beprijzen (middels de ETS2 opt-in) in combinatie worden ingezet. In aanvulling daarop stelt de Rijksoverheid in de eerstkomende jaren subsidiemiddelen beschikbaar, aangezien bij normeren en beprijzen het effect (en dus de doorwerking in de markt) over de tijd in zal groeien. In de komende jaren is er daardoor nog sprake van een onrendabele top op voortstuwings technieken voor varen op hernieuwbare energie, en kunnen subsidiemiddelen helpen deze af te dekken.

De in de vraag genoemde berekening van verwachte emissiereductie in 2030 is afkomstig uit de Klimaat- en Energie Verkenning (KEV) 2024, opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)<sup>8</sup>. In die publicatie wordt aangegeven dat de uitstoot van broeikasgassen die voortvloeit uit de in Nederland door de internationale binnenvaart gebunkerde brandstof, naar verwachting daalt van 2,5 megaton CO<sub>2</sub>-equivalenten in 2023 naar 2,1 megaton in 2030. Voor de verwachte 2,1 megaton in 2030 geldt een onzekerheidsmarge van tussen de 0,3 en 2,7 megaton.

Op de emissiereductie die naar huidige verwachting met het beleid bereikt zal worden in 2030 heeft met name de RED-III veel impact. Dit komt doordat de prijzen voor emissierechten uit ETS2 momenteel nog laag liggen en over de tijd zullen stijgen. Verwacht wordt dat de prijs (en daarmee de prijsprikkel) van emissierechten onder ETS2 na 2030 zal stijgen. Hierdoor zal de resulterende emissiereductie met name na 2030 toenemen. Verder hangt het precieze effect van de ETS2 opt-in in de binnenvaart ook af van de keuzes die met name België en Duitsland nog moeten maken wat betreft invoering van de ETS2 opt-in. Indien België en Duitsland de brandstofleveringen aan de binnenvaart net als Nederland gaan onderbrengen in ETS2 via een opt-in, zal de in Nederland bereikte emissiereductie in 2030 naar verwachting gering zijn (<0,1 Mton). Dit is het scenario waarvan uit wordt gegaan in de berekening die in de vraag wordt genoemd. De emissiereductie door de ETS2-opt-in is in dit geval toe te schrijven aan het beprijzende effect, dat een prikkel geeft om over te stappen op hernieuwbare energiebronnen.

### **Vraag 7**

De toenmalige bewindslieden stellen dat het effect op de concurrentiepositie van binnenvaartschippers wordt «gedempt» doordat er bij internationale routes vaak dezelfde bunkerkeuzes in buurlanden gelden. Tegelijkertijd benoemen zij een «weglekrisico» van bunkeractiviteit naar België en Duitsland als deze landen de opt-in niet invoeren. Kunt u dit ogenschijnlijke spanningsveld nader toelichten? Hoe kunnen deze twee situaties tegelijkertijd van toepassing zijn, en wat is het netto-effect op de

<sup>8</sup> Klimaat- en Energie Verkenning 2024, PBL, p.113 en 183: [pbl.nl/system/files/document/2025-01/pbl-2024-klimaat-en-energieverkenning-2024-5490.pdf](https://pbl.nl/system/files/document/2025-01/pbl-2024-klimaat-en-energieverkenning-2024-5490.pdf).



concurrentiepositie van Nederlandse binnenvaartschippers? Wat betekent dit daarnaast voor de Nederlandse brandstoffenhandel?

### **Antwoord**

Verondersteld wordt dat de Kamerleden van de BBB-fractie middels deze vraag informeren naar de optelsom van de effecten van de RED-III en ETS2 in de binnenvaart. Gevraagd wordt hoe er tegelijk sprake kan zijn van een gedempt effect en een weglekrisico. Beide genoemde punten kunnen tegelijk van toepassing zijn, doordat beiden betrekking hebben op verschillende doelgroepen.

Het genoemde gedempte effect geldt voor scheepseigenaren/reders in de binnenvaart. Het genoemde weglekrisico van bunkeractiviteit naar Duitsland en België heeft op deze scheepseigenaren/reders weinig economisch effect. Dit weglekrisico kan echter wel een economisch effect hebben op Nederlandse brandstofleveranciers, een andere doelgroep dan de scheepseigenaren/reders in de binnenvaart. Het netto-effect op de concurrentiepositie van Nederlandse binnenvaartschippers wordt ingeschat als verwaarloosbaar.

Voor de Nederlandse fossiele brandstoffenhandel is er een risico op weglek van bunkeractiviteit als buurlanden niet zouden overgaan tot een opt-in in ETS2 voor deze sector. Dat risico wordt gemitigeerd door de gezamenlijke implementatie van de RED-III. Hierdoor worden geleverde brandstoffen deels al verduurzaamd, waardoor brandstofhandelaren minder CO<sub>2</sub>-rechten hoeven te kopen.

### **Vraag 8**

De analyse van de concurrentiepositie richt zich op internationale routes en de mogelijkheid om in buurlanden te bunkeren. Wat is de verwachte impact van de ETS2-opt-in op de concurrentiepositie van Nederlandse binnenvaartschippers die voornamelijk binnenlandse routes bevaren en minder flexibel zijn in hun bunkerlocatiekeuzes?

### **Antwoord**

Voor zover de genoemde groep binnenvaartschippers met name directe concurrentie ervaart van andere binnenvaartschippers die voornamelijk binnenlandse routes bevaren en/of andere binnenlandse modaliteiten, is de verwachte impact verwaarloosbaar. Voor zover er (ook) sprake is van concurrentie met binnenvaartschippers die op internationale routes varen, kan er sprake zijn van een concurrentienadeel voor binnenvaartschippers die voornamelijk binnenlandse routes bevaren.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de scheidslijn tussen nationale en internationale binnenvaart in de praktijk fluïde is. Veel schippers opereren op de spotmarkt<sup>9</sup> en kunnen wisselen tussen binnenlandse en internationale reizen, inclusief bunkeren in het buitenland. Voor een nadere duiding van de verwachte impact van de ETS2 opt-in in de binnenvaart, wordt verwezen naar de door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) uitgevoerde impactanalyse (zie het antwoord op vraag 9).

### **Vraag 9**

Wilt u de impactanalyse van het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB), die op 17 juni 2024 met de Tweede Kamer is gedeeld, ook met de Eerste Kamer delen?

---

<sup>9</sup> De spotmarkt is een term die wordt gebruikt voor een markt waar goederen of diensten direct, of binnen korte tijd, na het sluiten van de overeenkomst worden geleverd en betaald. Het is een type markt waar vraag en aanbod van bijvoorbeeld energie of grondstoffen direct samenkomen en prijzen worden bepaald op basis van actuele marktomstandigheden.

**Antwoord**

Ja. Deze impactanalyse is openbaar beschikbaar: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/06/17/impact-ets-2-opt-in-binnenvaart-rapport.%20>

Ook is de impactanalyse als bijlage bij deze brief gevoegd.

**Vraag 10**

De toenmalige bewindslieden stellen zich in te zetten om buurlanden aan te sporen de binnenvaart onder ETS2 te brengen en streven naar verbreding op EU-niveau. Gezien de lange doorlooptijd van Europese besluitvormingsprocessen, hoe realistisch is het dat dit op korte termijn gerealiseerd kan worden ter beperking van het weglekrisico? Welke concrete acties worden hiertoe ondernomen en welke tijdslijnen worden hiervoor gehanteerd door het ministerie?

**Antwoord**

Het kabinet zet zich op diverse niveaus in om buurlanden aan te sporen de binnenvaart onder ETS2 te brengen. Andere lidstaten kunnen tot, en ook na de start van ETS2 in 2027, besluiten tot een opt-in. Bij een volgende herziening van het ETS2 zal het kabinet inzetten om het ETS2 te verbreden op EU-niveau. De doorlooptijd voor de mogelijke implementatie van de ETS2-opt-in voor de binnenvaart in buurlanden en de uitbreiding van ETS2 op EU-niveau is niet goed op voorhand aan te geven, omdat deze enerzijds afhangt van nationale politieke besluitvorming en wetgevings-trajecten in de buurlanden en anderzijds van complexe EU-onderhandelingen.

**Vraag 11**

Vanuit het Klimaatfonds is € 227,6 miljoen beschikbaar gesteld voor de energietransitie van de binnenvaart. In hoeverre is dit bedrag bedoeld om een mogelijk concurrentienadeel als gevolg van de ETS2-opt-in direct te compenseren, of is het primair gericht op investeringen in verduurzaming? Indien het laatste het geval is, wordt dit budget dan als toereikend beschouwd om zowel de transitie te stimuleren als eventuele nadelige concurrentie-effecten op te vangen? De leden van de fractie van de BBB ontvangen hier graag een toelichting op.

**Antwoord**

In de brief over de klimaat- en energiematregelen van 15 april 2024 van de Minister voor Klimaat en Energie<sup>10</sup> is benoemd dat het kabinet ervoor kiest om de gehele sector mobiliteit onder het Europese emissiehandels-systeem ETS2 te brengen. Hiertoe maakt Nederland gebruik van de zogenaamde opt-in. Met de opt-in worden problemen rondom uitvoerbaarheid, fraudebestendigheid en handhaafbaarheid voorkomen. Daarbij geeft het de sector mobiliteit ook meer zekerheid over het pad dat moet worden doorlopen voor de afbouw van de CO<sub>2</sub>-emissies.

Uit de in antwoord 8 en 9 aangehaalde impactanalyse blijkt dat de binnenvaart goede perspectieven heeft om te verduurzamen, en dat de maatregel opt-in ETS2 voor de binnenvaart bijdraagt aan de businesscase om te verduurzamen doordat varen op fossiele brandstoffen stapsgewijs duurder wordt. De onderzoekers wijzen op het risico op weglek als buurlanden niet zouden overgaan tot een opt-in voor deze sector: schepen kunnen in dat geval naar België en Duitsland uitwijken om te bunkeren. In deze context is door het kabinet besloten om € 227,6 mln. extra beschikbaar te stellen voor verduurzaming in de binnenvaart.

Met behulp van deze middelen kunnen ondernemers in de binnenvaart, vooruitlopend op de voorziene invoering van ETS2 opt-in in 2027, alvast

<sup>10</sup> Kamerstukken II, 2023–24, 32 813, nr. 1374

investeren in verduurzamingsmaatregelen in de vroege opschalingsfase. Dat is nodig omdat er nog een onrendabele top op deze investeringen rust. Het overgrote deel van de middelen gaat naar een subsidieregeling met een looptijd van 2025–2030 voor scheepseigenaren. In het kader hiervan zullen ondernemers subsidie kunnen aanvragen voor met name investeringen in emissieloze aandrijflijnen.

Tevens wordt met behulp van deze middelen een programma-aanpak «Energietransitie Binnenvaart» opgezet. De Programma-aanpak «Energietransitie Binnenvaart» heeft tot doel om samen met relevante stakeholders kennis te delen over technische en economische mogelijkheden voor innovatie en verduurzaming. Ook zorgt de programma aanpak voor het activeren van sectorpartijen en ondersteuning bij het vormen van consortia. Daarnaast kunnen als onderdeel van de programma aanpak, afspraken worden gemaakt over het wegnemen van knelpunten. Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op randvoorwaardelijke investeringen in infrastructuur voor hernieuwbare vormen van energie, zoals groene waterstof.

### **Vragen PVV fractie**

#### **Vraag 1**

Kunt u aangeven waarom wordt vastgehouden aan de niet-verplichte ETS2-opt-in regeling?

#### **Antwoord**

De ETS2 opt-in betreft een bestaande afspraak die bijdraagt aan het bereiken van de nationale klimaatdoelen in de landbouw en mobiliteitssector. Het samenhangende pakket maatregelen voor de binnenvaart, waaronder de ETS2 opt-in, de implementatie van de RED-III in de binnenvaart, en de meerjarige subsidieregeling voor ondernemers voor de verduurzaming van schepen, zorgt voor ca. 0,4 Mton aan emissiereductie in 2030 ten opzichte van 2023.

#### **Vraag 2**

Kunt u aangeven waarom wordt verwacht dat onze buurlanden het voorbeeld van Nederland zullen volgen door de binnenvaart onder ETS2 te brengen, en waarom wordt verwacht dat de Europese Commissie het advies van Nederland zal opvolgen om de ETS2-opt-in regeling voor alle lidstaten verplicht te stellen?

#### **Antwoord**

Beprijzende maatregelen zoals de ETS2 opt-in zijn essentieel in het kunnen behalen van de internationale emissiereductiedoelstellingen voor de binnenvaart. Een gemeenschappelijke aanpak met onze buurlanden bij de binnenvaartsector is van belang, omdat binnenvaarders relatief makkelijk over de grens kunnen bunkeren als buurlanden niet overgaan tot een opt-in. Het kabinet zet zich op diverse niveaus in om buurlanden aan te sporen de binnenvaart onder ETS2 te brengen. De mogelijke grenseffecten worden nauwlettend in de gaten gehouden. België en Duitsland hebben nog geen besluit genomen over de opt-in voor de binnenvaart. Het kabinet zet zich in om bij een volgende herziening van ETS2 het systeem op EU-niveau te verbreden. Dit draagt het kabinet actief uit in Brussel en in bilaterale gesprekken met onze buurlanden. Hierbij benadrukt het kabinet het belang van een gelijk speelveld en de positieve bijdrage aan het behalen van onze klimaatdoelen.

#### **Vraag 3**

Kunt u aangeven of de voorgenomen maatregelen voor de binnenvaart heroverwogen kunnen worden, gezien het feit dat ook veel automobilisten

en vervoerders al tanken in de ons omringende landen waar fossiele brandstof voor gemotoriseerde voertuigen aanzienlijk goedkoper is dan in Nederland?

**Antwoord**

Het demissionaire kabinet heeft afgesproken op het gebied van klimaat vast te houden aan bestaande afspraken voor 2030 en 2050 inclusief de maatregelen en aangekondigde investeringen die we hiertoe hebben vastgelegd. Dit geldt ook voor de ETS2 opt-in, een afspraak die gemaakt is tijdens de voorjaarsbesluitvorming van 2024.