

Vergaderjaar 2024–2025

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**V**

## **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 17 maart 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup> heeft schriftelijk overleg gevoerd met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening 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 11 februari 2025.
- De antwoordbrief van 14 maart 2025.

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB), Thijssen (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 (CU), Dessing (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, 11 februari 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van uw brief van 16 december 2024<sup>2</sup>, waarbij u de Kamer het verslag van de Transportraad van 5 december 2024 aanbiedt. De leden van de fractie van de **BBB** hebben naar aanleiding van deze brief nog een aantal vragen.

De leden van de fractie van de BBB verwijzen naar de volgende passage uit uw brief van 4 december 2024 naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2024 aan de Tweede Kamer<sup>3</sup>:

*«De Commissie heeft een diversiepunt over vervoersarmoede aangedragen. Hierbij zal stilgestaan worden bij de Social Climate Fund en de betaalbaarheid van vervoer voor huishoudens.»<sup>4</sup>*

De leden van de fractie van de BBB merken op dat het Social Climate Fund (SCF) – dat tussen de jaren 2026 en 2032 minstens € 86,7 miljard beschikbaar stelt – zich ten doel stelt om kwetsbare groepen te ondersteunen tijdens de groene transitie. Het SCF biedt middelen om de impact van het emissiehandelssysteem voor wegvervoer en gebouwen te verzachten en kan worden ingezet tegen energie- en transportarmoede via structurele maatregelen en directe inkomenssteun. Voor de transportsector omvatten mogelijke toepassingen het verbeteren van connectiviteit in afgelegen gebieden, het investeren in openbaar vervoer en laadinfrastructuur alsmede subsidies voor emissievrije voertuigen en fietsen. Lidstaten hebben de vrijheid om hun prioriteiten vast te stellen en moeten hun plannen uiterlijk in juni 2025 indienen. Enkele maakten van deze gelegenheid gebruik om hun aanpak tegen vervoersarmoede toe te lichten. De accenten die de verschillende lidstaten leggen, verschillen. Sommige lidstaten focussen op landelijke en geïsoleerde regio's, andere lidstaten focussen op inclusieve mobiliteit en lokale samenwerking, en weer andere lidstaten op maatregelen zoals sociale leasing, betaalbaar openbaar vervoer en fietspaden. Met inachtneming van het voorgaande hebben de leden van de fractie van de BBB de volgende vragen voor de regering.

1. Gaat Nederland ook een beroep doen op de middelen van het SCF om een plan in te dienen tegen vervoersarmoede? Zo nee, is de regering bereid om samen met de provincies en het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) alsnog te werken aan een dergelijk plan?
2. De leden van de fractie van de BBB wijzen op eerder door het BBB-fractielid Van Langen-Visbeek ingediende schriftelijke vragen ex artikel 105 van het Reglement van Orde van de Eerste Kamer over het verdwijnen van voorzieningen van het Openbaar Vervoer (OV) op het platteland.<sup>5</sup> In de beantwoording van deze vragen werd door de regering aangegeven dat de auto het dominante vervoermiddel is in

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

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2024/25, 21 501-33, nr. 1100.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2024/25, 21 501-33, nr. 1100, p. 2.

<sup>5</sup> Aangangsel Handelingen I 2024/25, nr. 3.

de plattelandsregio's.<sup>6</sup> Deze leden merken op dat dit gevolgen heeft voor de doelgroepen die geen auto ter beschikking hebben, te weten jongeren, minima en ouderen. Als gevolg van de vergrijzing groeit de laatstgenoemde groep de komende jaren bovendien sterk. Naar aanleiding van het verdwijnen van bushaltes werd er bij de schriftelijke vragen door voornoemd fractielid eveneens gevraagd waarom er in Nederland geen bindende maximumnormen bestaan voor de afstand tot haltes van het openbaar vervoer. Dit in tegenstelling tot in België, waar 800 meter afstand de norm is en niet zoals in Nederland een richtlijn. Nu Nederland geen bindende maximumnormen heeft, kan het namelijk gebeuren dat inwoners uit bijvoorbeeld Andijk soms circa 3 kilometer moeten afleggen om bij een bushalte te komen. In de beantwoording van deze vraag werd door de regering verwezen naar de motie van het Tweede Kamerlid Temmink<sup>7</sup> waarbij wordt verzocht om bindende maximumnormen op te stellen voor de afstand van woonlocaties tot OV-haltes. De regering gaf aan dat bedoelde motie betrokken zou worden bij de verkenning naar de invulling van bereikbaarheidsdoelen waar door de Tweede Kamer om is verzocht. Deze leden vragen de regering wat de stand van zaken is van de uitvoering van deze motie. Wordt dit één van de accenten in het Nederlandse plan tegen vervoersarmoede? Zo nee, is de regering bereid om dit punt alsnog te adresseren in het plan?

3. Verder werd door de regering bij de beantwoording van voormelde schriftelijke vragen aangegeven dat in Zeeland een proef is gestart om het OV slim te combineren met doelgroepenvervoer en deelmobiliteit.<sup>8</sup> Dit onder andere door een innovatief planningsysteem. Dit systeem zou ook in andere regio's toegepast kunnen worden. Is hierover inmiddels contact opgenomen door Zeeland met andere provincies bijvoorbeeld in het Interprovinciaal Overleg (IPO), zo vragen de leden van de fractie van de BBB. Is dit een van de accenten in het Nederlandse plan tegen vervoersarmoede? Zo nee, is de regering alsnog bereid om dit punt mee te nemen in het plan?
4. Voornoemd lid van de fractie van de BBB merkte in voormelde schriftelijke vragen al op dat in Duitsland veel gebruik is gemaakt van het Deutschland ticket waarbij men voor € 49,- een maand onbeperkt kon reizen met het OV. Gevraagd werd of de regering bereid was om gezien dit succes de mogelijkheden voor een dergelijk Nederlandticket te onderzoeken.<sup>9</sup> In antwoord daarop werd aangegeven dat de NOVB meer zag in een plan om reizen met de bus gratis te maken in combinatie met een korting op het OV omdat bij de vervoersbedrijven de angst bestaat dat vooral bestaande reizigers van het OV gebruik zullen maken van dit ticket. Hoe zijn de vervoersbedrijven inmiddels gevorderd met hun alternatief? Is inmiddels onderzocht welke groepen in Duitsland gebruik hebben gemaakt van het ticket? Waarom wordt er zoveel tijd en energie gestoken in een eigen plan terwijl het Deutschland ticket een succes is gebleken? Is het mogelijk in het Nederlandse plan tegen vervoersarmoede een proef op te nemen met het Deutschland ticket of de Nederlandse variant daarop?
5. De regering geeft in antwoord op de eerder gemelde schriftelijke vragen voorts aan dat er wordt gewerkt aan de ontsluiting van nieuwe woonwijken met behulp van het OV.<sup>10</sup> De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of zij daarbij ook gebruik gaat maken van de middelen van het SCF.

<sup>6</sup> Aanhangsel Handelingen I 2024/25, nr. 3, p. 3.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29 697, nr. 132.

<sup>8</sup> Aanhangsel Handelingen I 2024/25, nr. 3.

<sup>9</sup> Aanhangsel Handelingen I 2024/25, nr. 3, p. 5.

<sup>10</sup> Aanhangsel van de Handelingen I 2024/25, nr.3.

6. Is de regering bereid om de Kamer te informeren of en, zo ja, op welke wijze Nederland werkt aan een aanpak tegen vervoersarmoede, of de regering erin slaagt om uiterlijk in juni 2025 een plan in te dienen en of zij bereid is om de Kamer op de hoogte te houden van de accenten in de Nederlandse geplande aanpak tegen vervoersarmoede?

De leden van de fractie van de BBB verwijzen naar eerder door deze fractie gestelde vragen over het emissiehandelssysteem (ETS) in de maritieme sector, het belang van een gelijk speelveld en het gevaar van ontwijking.<sup>11</sup> Deze leden lezen in het verslag van de aan de orde zijnde Transportraad het volgende:

*«In haar reactie benadrukte de Commissie het belang van ETS, dat het afgelopen jaar meer dan € 33 miljard opleverde, waarvan een deel kan worden gebruikt voor het verduurzamen van de maritieme sector via investeringen in havens, infrastructuur en alternatieve brandstoffen. De Commissie erkende de zorgen over ontwijking, zoals verplaatsing naar niet-EU-havens en gaf aan risico's te monitoren. In haar interventie steunde Nederland de ETS-uitbreiding en wees Nederland op risico's zoals ontwijking bij overslaghavens, het gebruik van kleinere schepen onder 5.000 GT en het uitwijken naar Britse havens. Nederland steunde het bredere monitoringsprogramma van de Commissie en pleitte voor duidelijke en praktische regels om onbedoelde ontwijkingsprikkel te voorkomen.»<sup>12</sup> Nederland heeft als één van de weinige EU-landen gekozen voor een opt-in voor de Binnenvaart.<sup>13</sup>*

De leden van de fractie van de BBB hebben hierover de volgende vragen, waarbij de regering wordt verzocht om in haar reactie ook aandacht te besteden aan de opt-in voor de binnenvaart.

7. Zijn er andere landen in de Europese Unie die hebben gekozen voor een opt-in voor de binnenvaart? Zo nee, is er hier sprake van een kop op Europese regels?
8. Heeft de invoering van ETS in de maritieme sector in Nederland geleid tot ontwijking?
9. Welke duidelijke en praktische regels zijn naar de mening van de regering nodig om genoemde ontwijkingsprikkel te voorkomen?
10. Is de regering het met de leden van de fractie van de BBB eens dat er behoefte bestaat aan minder regels en dat om deze reden bij de invoering van ETS moeten worden gestreefd naar een gelijk speelveld in Europa en zo mogelijk in de wereld? Graag ontvangen deze leden van de regering hierop een toelichting.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar uw reactie en ontvangt deze graag binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat /  
Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening  
E. Kemperman

---

<sup>11</sup> Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, P.

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2024/25 21.501-33 nr. 1107, p. 8.

<sup>13</sup> Kamerstukken I 2024/25 21 501-33, O p. 16.

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-  
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 maart 2025

Op 11 februari jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving/ Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van het verslag de Transportraad van 5 december 2024. Met deze brief geef ik antwoord op de vragen.

Ik hoop u met deze antwoorden voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener

**BBB-fractie**

**1. Gaat Nederland ook een beroep doen op de middelen van het SCF om een plan in te dienen tegen vervoersarmoede? Zo nee, is de regering bereid om samen met de provincies en het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) alsnog te werken aan een dergelijk plan?**

Op 28 januari jl. is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over het tijdspad voor indiening van een Sociaal Klimaatplan.<sup>14</sup> Voor het Sociaal Klimaatplan worden verschillende plannen verkend, waaronder plannen die zich richten op vervoersarmoede. Hierover loopt momenteel een internetconsultatie.<sup>15</sup> Bovendien hebben de betrokken departementen inhoudelijke afstemming gehad met relevante stakeholders.

Het Ministerie van IenW werkt in dit kader, onder andere samen met het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB), aan een plan voor een ov-reisproduct voor mensen met een kleine beurs. Hierbij kunnen personen met vervoersarmoede een OV-abonnement aanvragen, waarmee onbeperkt gereisd kan worden binnen bepaalde grenzen (regionale of financiële grens) en daarbuiten met korting.

De uiteindelijke keuze over welke voorstellen zullen worden opgenomen in het Sociaal Klimaatplan zal worden gemaakt nadat de consultatiefase is afgerond en de ontvangen feedback is verwerkt. Dit biedt de ruimte om, indien gewenst, aanvullingen of aanpassingen door te voeren op basis van de resultaten van de consultatie. In algemene zin zal het kabinet kijken in hoeverre de plannen voldoen aan de vereisten die in de Social Climate Fund (SCF)-verordening<sup>16</sup> worden gesteld. Vervolgens zal het kabinet een brede afweging maken over de plannen voor een Nederlands Sociaal Klimaatplan en hoe de middelen uit het SCF door Nederland ingezet kunnen worden.

Het kabinet zal de Tweede Kamer hierover informeren voordat het Sociaal Klimaatplan moet worden ingediend bij de Europese Commissie op 30 juni 2025.

**2. Deze leden vragen de regering wat de stand van zaken is van de uitvoering van [de motie Temmink]<sup>17</sup>. Wordt dit één van de accenten in het Nederlandse plan tegen vervoersarmoede? Zo nee, is de regering bereid om dit punt alsnog te adresseren in het plan?**

De motie Temmink wordt niet één van de accenten van het Sociaal Klimaatplan. De motie wordt gezamenlijk met een aantal andere moties over bereikbaarheidsdoelen, afstands- en reistijdnormen meegenomen in het kabinetsstandpunt over bereikbaarheidsdoelen. Dit kabinetsstandpunt wordt voor het Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 2 april naar de Tweede Kamer verzonden.

<sup>14</sup> Kamerstukken II 2024–25, 32 813, nr. 1467

<sup>15</sup> Zie: <https://www.internetconsultatie.nl/socialclimatefund/b1#:~:text=Wat%20verandert%20er%3Fzelf%20van%20minimaal%2025%20procent.>

<sup>16</sup> Verordening (EU) 2023/955.

<sup>17</sup> Kamerstukken II 2023–24, 29 697, nr. 132

**3. Is [over een proef in Zeeland] hierover inmiddels contact opgenomen door Zeeland met andere provincies bijvoorbeeld in het Interprovinciaal Overleg (IPO), zo vragen de leden van de fractie van de BBB. Is dit een van de accenten in het Nederlandse plan tegen vervoersarmoede? Zo nee, is de regering alsnog bereid om dit punt mee te nemen in het plan?**

De proef in Zeeland is gestart op 17 februari jl. en is mede gericht op het terugdringen van vervoersarmoede, maar wordt niet meegenomen in het Sociaal Klimaatplan. De resultaten worden via het Koplopersoverleg Publieke Mobiliteit gedeeld met overkoepelende instanties als het IPO, de VNG, het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en met andere geïnteresseerde regio's. Gelijktijdig loopt er momenteel, onder voorzitterschap van IenW, een interdepartementale verkenning publieke mobiliteit, waar de ministeries van FIN, BZK, OCW, VWS en IenW aan deelnemen. De resultaten van deze verkenning worden in het tweede kwartaal van 2025 aangeboden aan de Tweede Kamer.

**4. Gevraagd werd of de regering bereid was om gezien dit succes [Deutschland ticket] de mogelijkheden voor een dergelijk Nederland-ticket te onderzoeken.<sup>18</sup> In antwoord daarop werd aangegeven dat de NOVB meer zag in een plan om reizen met de bus gratis te maken in combinatie met een korting op het OV omdat bij de vervoersbedrijven de angst bestaat dat vooral bestaande reizigers van het OV gebruik zullen maken van dit ticket. Hoe zijn de vervoersbedrijven inmiddels gevorderd met hun alternatief? Is inmiddels onderzocht welke groepen in Duitsland gebruik hebben gemaakt van het ticket? Waarom wordt er zoveel tijd en energie gestoken in een eigen plan terwijl het Deutschland ticket een succes is gebleken? Is het mogelijk in het Nederlandse plan tegen vervoersarmoede een proef op te nemen met het Deutschland ticket of de Nederlandse variant daarop?**

Het NOVB heeft onderzoek gedaan naar een Nederland ticket of een variant daarvan. De Tweede Kamer is daarover op 3 oktober jl. geïnformeerd.<sup>19</sup> Het Een alternatieve variant gericht op een specifieke doelgroep is momenteel onderdeel van de plannen die zijn voorgelegd in de internetconsultatie ten behoeve van het Sociaal Klimaatplan. Het Ministerie van IenW werkt hiervoor onder andere samen in het NOVB aan een plan voor een ov-reisproduct voor mensen met een kleine beurs. Hierbij zouden personen met vervoersarmoede een OV-abonnement kunnen aanvragen waarmee onbeperkt gereisd kan worden binnen bepaalde grenzen (regionale of financiële grens) en daarbuiten met korting.

In 2022 heeft het KiM<sup>20</sup> onderzoek gedaan naar de effecten van tariefverlaging in het ov. Onderdeel daarvan was een analyse van de effecten van het Duitslandticket op de mobiliteit in Duitsland. De conclusie was dat er nauwelijks een afname van het autoverkeer was, maar dat dit ticket wel leidde tot extra reizigers en reizigerskilometers, en dus extra mobiliteit.

Het Deutschlandticket is geldig voor alle modaliteiten en geldig op ieder moment van de dag, wat voor Nederland, gelet op de hyperspits<sup>21</sup>, onwenselijk is.

<sup>18</sup> Aangangsel Handelingen I 2024/25, nr. 3, p. 5.

<sup>19</sup> Kamerstukken II 2024–25, 23 645, nr. 828.

<sup>20</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: Effecten tariefverlagingen in het ov | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

<sup>21</sup> Met hyperspits wordt het drukste deel van de ochtendspits bedoeld (tussen 7:30 – 8:30 uur).

Het Deutschlandticket is daarnaast in de loop van de jaren voor de reiziger sterk in prijs toegenomen. Het ticket kostte de reiziger aanvankelijk 9 euro per maand, maar werd al gauw 49 euro per maand en ligt sinds 2025 op 58 euro per maand. Daarnaast zijn ook de kosten voor de overheid hoog. De Duitse federale overheid en de Länder gezamenlijk droegen 3 miljard, in 2023, 2024 en 2025, bij.<sup>22</sup> Daarnaast is tot op heden de dekking niet structureel en het voortbestaan van het kaartje in Duitsland dus ook niet.

In Nederland kijken we met name naar de mogelijkheid om nieuwe reizigers aan te trekken, dat wil zeggen reizigers die (nog) niet met het ov reizen, omdat dit tot extra inkomsten leidt. Daarom wordt er gekeken naar varianten voor een Nederlandticket, gericht op een specifieke doelgroep. Tegelijkertijd is spreiding een belangrijk thema voor Nederland, dat leidt eerder tot de ontwikkeling van een daluren product.

**5. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of zij [bij het werk aan de ontsluiting van nieuwe woonwijken met behulp van het OV] daarbij ook gebruik gaat maken van de middelen van het SCF.**

Het kabinet maakt een brede afweging welke plannen worden opgenomen in het Nederlands Sociaal Klimaatplan en hoe de middelen uit het SCF door Nederland ingezet kunnen worden. Het SCF focust echter op het ondersteunen van specifieke doelgroepen en sluit daarmee niet aan op de algemene inzet van kabinet op het stimuleren van de woningbouw. Met het programma Woningbouw en Mobiliteit inventariseert het kabinet welke investeringen nodig zijn voor het bereikbaar maken van nieuwe woningbouw en kent vervolgens een rijksbijdrage toe aan specifieke projecten. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen doelgroepen.

**6. Is de regering bereid om de Kamer te informeren of en, zo ja, op welke wijze Nederland werkt aan een aanpak tegen vervoersarmoede, of de regering erin slaagt om uiterlijk in juni 2025 een plan in te dienen en of zij bereid is om de Kamer op de hoogte te houden van de accenten in de Nederlandse geplande aanpak tegen vervoersarmoede?**

Op 28 januari jl. is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over het tijdspad voor indiening van een Sociaal Klimaatplan. Hiervoor zijn verschillende plannen in consultatie gebracht, waaronder plannen die zich richten op vervoersarmoede. In algemene zin zal het kabinet kijken naar in hoeverre de plannen voldoen aan de vereisten die in de SCF-verordening worden gesteld. Vervolgens zal het kabinet een brede afweging maken over de plannen voor een Nederlands Sociaal Klimaatplan en hoe de middelen uit het SCF door Nederland ingezet kunnen worden. Het kabinet zal hier de Tweede Kamer over informeren alvorens het Sociaal Klimaatplan moet worden ingediend bij de Europese Commissie. De deadline voor het indienen van een Sociaal Klimaatplan is 30 juni 2025.

---

<sup>22</sup> <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074>



## **ETS2 opt-in**

### ***BBB-fractie***

#### **7. Zijn er andere landen in de Europese Unie die hebben gekozen voor een opt-in voor de binnenvaart? Zo nee, is er hier sprake van een kop op Europese regels?**

Het kabinet houdt zich aan het Hoofdlijnenakkoord en Regeerprogramma. Daarin staat dat we op het gebied van klimaat vasthouden aan de 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. ETS2 is bedoeld om CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen te halen en geldt voor in die richtlijn bepaalde sectoren. Lidstaten kunnen het emissiehandelssysteem (ETS) uitbreiden naar andere sectoren. Nederland heeft ervoor gekozen ETS ook te laten gelden voor de binnenvaart om daarmee invulling te geven aan nationaal beleid over het behalen van emissiereductie. Zowel op Europees als op nationaal niveau is de implementatie afgerond. Op dit moment hebben nog geen andere lidstaten gekozen voor een ETS2 opt-in voor de binnenvaart. Ter bevordering van een internationaal gelijk speelveld zet Nederland zich diplomatiek in om buurlanden ertoe te bewegen voor een opt-in voor de binnenvaart te kiezen vóór de start van ETS2 in 2027.

#### **8. Heeft de invoering van ETS in de maritieme sector in Nederland geleid tot ontwijking?**

Sinds 2024 is de zeevaart onderdeel van het ETS1 voor alle EU-lidstaten. De Europese Commissie heeft de taak om de effecten van het EU ETS te monitoren op de zeevaart, onder andere op het gebied van ontwijking, en zal daar tweejaarlijks over rapporteren. Het eerste rapport wordt in 2026 verwacht.

Eind 2024 heeft de Commissie een eerste evaluatie gepresenteerd over ontwijking, op basis van de geobserveerde gegevens uit de eerste helft van 2024. Hieruit concludeerde de Commissie dat er geen aanwijzingen zijn dat ontwijkingsgedrag plaatsvindt als gevolg de uitbreiding van het ETS naar zeevaart.

Voor het kabinet is het van belang dat het risico op ontwijkingsgedrag goed wordt gemonitord en de mogelijkheden voor ontwijking zo veel mogelijk worden tegengegaan.

#### **9. Welke duidelijke en praktische regels zijn naar de mening van de regering nodig om genoemde ontwijkingsprikkel te voorkomen?**

Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat er ontwijking plaatsvindt en monitort de Commissie dit nauwgezet. Om zo veel mogelijk te voorkomen dat ontwijking in de toekomst plaatsvindt, is Nederland voorstander van opname van schepen boven de 400 bruto tonnage in het EU ETS, zodat eventuele ontwijking via kleinere schepen wordt vermeden. Momenteel is het ETS enkel van toepassing op schepen boven de 5000 bruto tonnage.

De offshore sector wordt per 1 januari 2027 onder ETS gebracht. Om te voorkomen dat in die sector ETS wordt ontweken, heeft Nederland samen met sectorpartijen, gepleit voor duidelijke en praktische regels voor deze

sector. De huidige definitie van een «port call»<sup>23</sup>, gebaseerd op vervoer tussen havens, is minder geschikt voor de offshore. Daarom is een *offshore workstream*<sup>24</sup> ingesteld die zich de komende maanden zal buigen over een oplossing ten behoeve van monitoring en rapportageverplichtingen die per 1 januari 2027 in werking treden.

Verder zet Nederland zich in om binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zeevaartbedrijven wereldwijd te beprezen. Op die manier wordt de mogelijkheid voor zeevaartbedrijven buiten de EU om CO<sub>2</sub>-beprijzing te vermijden door het vaarschema aan te passen, verminderd. Ook vindt het kabinet dat er serieus moet worden verkend of het Verenigd Koninkrijk-ETS en het EU ETS kunnen worden gekoppeld, in lijn met de afspraak hierover in de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK.

**10. Is de regering het met de leden van de fractie van de BBB eens dat er behoefte bestaat aan minder regels en dat om deze reden bij de invoering van ETS moeten worden gestreefd naar een gelijk speelveld in Europa en zo mogelijk in de wereld? Graag ontvangen deze leden van de regering hierop een toelichting.**

Ja, het kabinet acht een gelijk speelveld op Europees en mondiaal vlak van belang voor de Nederlandse concurrentiepositie en het effectief tegengaan van klimaatverandering. Vanuit dit oogpunt is het monitoren van en snel ingrijpen bij eventueel ontwijkingsgedrag van groot belang. Daarnaast vindt het kabinet het ook belangrijk dat de regeldruk voor bedrijven afneemt. Deze elementen zullen sterk meewegen bij de Nederlandse inzet voor de aankomende herziening van het ETS en de inzet in de IMO onderhandelingen. Vanwege het internationale karakter van de zeevaart hecht het kabinet het grootste belang aan de totstandkoming van mondiale maatregelen via de IMO, omdat deze alle schepen wereldwijd reguleren. Specifiek voor de binnenvaart zet Nederland zich in om buurlanden ertoe te bewegen om te kiezen voor de opt-in vóór de start van ETS2 in 2027 ter bevordering van een internationaal speelveld.

---

<sup>23</sup> Een «port call» verwijst naar een bezoek van een schip aan een haven voor het laden en lossen van vracht of om passagiers te laten in- of ontschepen, maar niet zaken als bunkeren (het innemen van brandstof). Specifiek voor offshore is ook het wisselen van de bemanning aan het begrip port call toegevoegd.

<sup>24</sup> De *offshore workstream* is een werkgroep binnen de *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF), opgericht door de Europese Commissie om eraan bij te dragen dat de regels ook met betrekking tot offshore-schepen in het EU ETS per 2027 helder en werkbaar zijn. Daartoe brengt de groep experts van overheden, sectorvertegenwoordigers en andere belanghebbenden samen om met name de emissie-monitoring en rapportageverplichtingen voor offshore-operaties te verduidelijken.