

Vergaderjaar 2024–2025

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

P

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 19 november 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ hadden kennisgenomen van het afschrift van de beantwoording van vragen in het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer naar aanleiding van de Informele Transportraad op 19–20 september 2024.²

Naar aanleiding hiervan is op 22 oktober 2024 een brief gestuurd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Een gelijklopende brief is verzonden aan de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

De Minister en de Staatssecretaris hebben op 19 november 2024 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

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

¹ 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), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerds (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)

² Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, O.

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, 22 oktober 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening hebben met belangstelling kennisgenomen van het afschrift van de beantwoording van vragen in het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer naar aanleiding van de Informele Transportraad op 19–20 september 2024.³ De leden van de **BBB**-fractie wensen naar aanleiding hiervan een aantal vragen te stellen.

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

Naar aanleiding van de beantwoording van de vraag van de leden van de BBB-fractie in de Tweede Kamer over een haalbaar en betaalbaar systeem voor de binnenvaart⁴ hebben de leden van de BBB-fractie een aantal nadere vragen. Deze leden lezen in uw beantwoording dat voor onder andere de binnenvaartsector Nederland gebruik maakt van de zogenaamde opt-in. In hoeverre is er als gevolg van de opt-in voor de binnenvaartsector sprake van een nationale kop op de Europese regels? Welke andere Europese landen hebben gekozen voor een dergelijke opt-in?

Kunt u aangeven wat de gevolgen van de keuze voor de opt-in zijn voor de regeldruk voor de Nederlandse binnenvaartsector en daarnaast wat de financiële gevolgen zijn van de opt-in voor deze sector?

Het kabinet stelt geld beschikbaar uit het Klimaatfonds voor de periode tot en met 2030. Biedt, zo vragen deze leden, het Klimaatfonds daarvoor voldoende compensatie? Wat gebeurt er als blijkt dat na 2030 (wanneer geen gebruik meer kan worden gemaakt van het Klimaatfonds) de buurlanden niet kiezen voor een opt-in? Zou Nederland deze maatregel dan niet terug moeten draaien in het kader van een gelijk speelveld en de kwetsbaarheid van de Nederlandse binnenvaartsector, aldus de leden van de BBB-fractie.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zien uw reactie met belangstelling tegemoet en zij verzoeken u deze **uiterlijk binnen vier weken** na dagtekening van deze brief te mogen ontvangen. Een gelijkluidende brief is verzonden aan de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

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

³ Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, O.

⁴ Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, O, p. 13–14 onder vraag 25.

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

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 november 2024

Op 22 oktober jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer over de Informele Transportraad van 19–20 september 2024. Met deze brief geven wij antwoord op de vragen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

BBB-fractie

1.

Deze leden lezen in uw beantwoording dat voor onder andere de binnenvaartsector Nederland gebruik maakt van de zogenaamde opt-in. In hoeverre is er als gevolg van de opt-in voor de binnenvaartsector sprake van een nationale kop op de Europese regels? Welke andere Europese landen hebben gekozen voor een dergelijke opt-in?

De ETS2 opt-in betreft geen nieuwe nationale kop, maar is een bestaande afspraak⁵ die bijdraagt aan het bereiken van de nationale klimaatdoelen. De maatregel is nodig om de klimaatdoelen te behalen. In het regeerprogramma is afgesproken dat het kabinet zal vasthouden aan bestaande afspraken over de klimaatdoelen, inclusief de maatregelen die hiervoor zijn vastgelegd.

Tot nu toe hebben Zweden en Oostenrijk een formeel verzoek ingediend om gebruik te maken van de opt-in. Naar verwachting zullen er nog enkele andere lidstaten een verzoek tot opt-in indienen. Of zij dat daadwerkelijk zullen doen en voor welke sectoren, is echter nog niet zeker.

Het kabinet pleit in Brussel voor een gelijk speelveld, o.a. door het ETS2 op EU-niveau te verbreden en daarmee een gelijke CO₂-beprijzing in de gehele EU te realiseren.

2.

Kunt u aangeven wat de gevolgen van de keuze voor de opt-in zijn voor de regeldruk voor de Nederlandse binnenvaartsector en daarnaast wat de financiële gevolgen zijn van de opt-in voor deze sector?

Er zijn nagenoeg geen regeldrukeffecten voor de binnenvaartsector, omdat de verplichtingen van het emissiehandelssysteem rusten op de brandstofleveranciers aan deze sector. Hun administratieve lasten zijn in beeld gebracht bij de Nota van Toelichting bij de meest recente wijziging van het Besluit handel in emissierechten.⁶

Het effect van prijsverhoging van fossiele brandstoffen ten gevolge van ETS2 op de binnenvaartsector is in beeld gebracht met een impactanalyse door het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB). De impactanalyse is op 17 juni 2024 met de Tweede Kamer gedeeld. Uit deze impactanalyse blijkt dat de binnenvaart goede perspectieven heeft om te verduurzamen. De ETS2 opt-in voor de binnenvaart draagt bij aan de businesscase om te verduurzamen, omdat 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. Het kabinet houdt in het oog of deze landen in een latere fase ook kiezen voor een opt-in voor ETS2 voor de binnenvaart, of deze grenseffecten verminderen en wat de effecten na 2030 zijn. Bovendien zet het kabinet zich in om het ETS2 te verbreden op EU niveau.

⁵ Zie – Kamerbrief Voorjaarsbesluitvorming Klimaat: Kamerstukken II, 2022/23, 32 813, nr. 1230, en Kamerbrief Klimaat- en energemaatregelen Voorjaarsnota 2024: Kamerstukken II, 2023/24, 32 813, nr. 1374.

⁶ Stb. 2024, nr. 315

3.

Het kabinet stelt geld beschikbaar uit het Klimaatfonds voor de periode tot en met 2030. Biedt, zo vragen deze leden, het Klimaatfonds daarvoor voldoende compensatie? Wat gebeurt er als blijkt dat na 2030 (wanneer geen gebruik meer kan worden gemaakt van het Klimaatfonds) de buurlanden niet kiezen voor een opt-in? Zou Nederland deze maatregel dan niet terug moeten draaien in het kader van een gelijk speelveld en de kwetsbaarheid van de Nederlandse binnenvaartsector.

Uit het Klimaatfonds is € 227,6 miljoen toegekend voor ondersteuning van ondernemers in de binnenvaartsector. Met deze middelen kan een meerjarige subsidieregeling voor klimaatneutrale of emissieloze aandrijflijnen voor binnenvaartschepen en een programma-aanpak energietransitie binnenvaart worden gefinancierd. Hiermee wordt de binnenvaartsector geholpen om een start te maken met verduurzaming, waardoor niet alleen een bijdrage wordt geleverd aan het reduceren van CO₂-uitstoot, maar Nederland ook een sterkere uitgangspositie zal hebben wanneer het beprijzingsinstrument ETS2 in werking treedt. Conform de Tijdelijke wet Klimaatfonds zijn de inmiddels goedgekeurde voorstellen beoordeeld op de extra bijdrage die deze investeringen leveren aan het behalen van de klimaatdoelen.

Het is nog niet bekend of de buurlanden in 2027 of later hun binnenvaartsector onder ETS2 zullen brengen. Het kabinet zet zich daarvoor in, alsook om het ETS2 op EU-niveau te verbreden. Of na 2030 aanvullende ondersteuning van de binnenvaart nodig zal te zijner tijd worden beoordeeld.