



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Notitie van de EU-rapporteur Clean Industrial Deal met behandelvoorstel *Industrial Accelerator Act*

aan Leden en plv. leden van de vaste commissie voor K&GG
in afschrift aan Leden en plv. leden van de vaste commissie voor EUZA
van Henk Jumelet (CDA)
datum 17 maart 2026
onderwerp behandelvoorstel *Industrial Accelerator Act*
te betrekken bij Procedurevergadering K&GG d.d. 24 maart 2026

Aanleiding

- Op 4 maart jl. heeft de Europese Commissie, als onderdeel van de *Clean Industrial Deal*, de [Industrial Accelerator Act](#) (IAA, verordening voor een industrieaccelerator) uitgebracht.
- De IAA heeft als doelstelling de vraag naar koolstofarme, in Europa vervaardigde technologieën en producten te vergroten.
- Het EU-voorstel werd eerder aangekondigd in de [Clean Industrial Deal](#) onder de naam “Industrial Decarbonisation Accelerator Act”.



- De Commissie verwijst ook naar het [Draghi-rapport](#) over de concurrentiekracht van de EU als een van de aanleidingen voor publicatie van dit EU-voorstel.
- Via deze notitie ontvangt u van de EU-rapporteur Clean Industrial Deal een behandelvoorstel.

Behandelvoorstel

- Het BNC-fiche na ontvangst agenderen voor een apart schriftelijk overleg.¹

Inhoudelijke toelichting op de *Industrial Accelerator Act*

Het op 4 maart jl. verschenen EU-voorstel voor een *Industrial Accelerator Act* (IAA) heeft tot doel de vraag naar koolstofarme, in Europa vervaardigde technologieën en producten te vergroten. Hierdoor kunnen investeringen in industriële decarbonisatie in de EU worden versneld, de waardecreatie in de EU vergroot en de industriële basis versterkt, tegen de achtergrond van toenemende oneerlijke mondiale concurrentie en groeiende afhankelijkheid van leveranciers van buiten de EU in strategische sectoren. Zo heeft China momenteel een groot deel van de groene waardeketen in handen en maakt dit de EU kwetsbaar. Dit initiatief is een voorstel voor een verordening en zal daarmee [rechtstreeks toepasselijk](#) zijn in elke EU-lidstaat; wel moeten er eerst nog onderhandelingen door het [Europees Parlement](#) en de Raad over het voorstel plaatsvinden, voordat deze kan worden aangenomen en in werking treden.

In aanloop naar de publicatie van het EU-voorstel zijn er verschillende conceptteksten uitgelekt, waaruit blijkt dat de inhoud van het voorstel verschillende malen is bijgesteld, naar verluidt onder druk van EU-lidstaten en belangengroepen. De aandacht in de voorfase richtte zich vooral op de vereisten die worden geïntroduceerd en het toepassingsbereik ervan.

Voorgestelde maatregelen in IAA

De meest opvallende voorgestelde maatregelen voor de versnelling van industriële capaciteit en decarbonisatie in strategische sectoren zijn:

- De introductie van (volgens de Commissie gerichte en evenredige) “Made in EU”-vereisten en eisen voor koolstofarme productie, *daar waar sprake is van publieke investeringen, zoals overheidsaanbestedingen (overheidsopdrachten) en subsidieverstreking*. Dit moet in de EU het ontstaan van **leidende markten voor “Made in EU” en koolstofarme producten** bevorderen. Concreet moet een minimumaandeel van bepaalde producten (variërend van 5 tot 25% van het totaal gebruikte volume van een bepaald product) voortaan duurzaam zijn en/of Europese onderdelen bevatten. Deze eisen gelden enkel binnen een aantal strategische sectoren (staal, cement, aluminium, auto’s en nettonultechnologieën). “Made in EU” of “Union original” wordt gedefinieerd als zijnde producten uit de EU óf afkomstig van partners als zij a) een vrijhandelsovereenkomst of b) douane-unie met de EU hebben,

¹ Het BNC-fiche met daarin de kabinetsappreciatie zal naar verwachting rond 15 april 2026 naar de Kamer worden gezonden.



of c) die partij zijn bij de Overeenkomst inzake overheidsopdrachten, en waar de EU uit hoofde van die overeenkomst relevante verplichtingen heeft. Producten of content uit deze landen worden dan behandeld alsof zij van oorsprong uit de EU zijn.

- De verordening komt ook met **voorwaarden voor buitenlandse directe investeringen (BDI)** in enkele opkomende sectoren (elektrische voertuigen, batterijen, zonne-energie en kritieke grondstoffen). Het doel hiervan is om de interne markt van de EU zoveel mogelijk te laten profiteren van deze investeringen. Daarbij gaat het om investeringen van meer dan 100 miljoen euro door niet-EU bedrijven in de EU die meer dan 40% van de wereldwijde productiecapaciteit beheersen. Zo wil de EU dat dergelijke investeringen verder moeten leiden tot hoogwaardige banen (minimaal 50% ervan moet in de EU worden gerealiseerd), innovatie en groei. Ook moeten de investeringen lokale menskracht en bedrijven helpen groeien (voldoen aan “local content requirements”). Content afkomstig van partners waarmee de EU een overeenkomst tot instelling van een vrijhandelszone of een douane-unie heeft gesloten, of die partij zijn bij de Overeenkomst inzake overheidsopdrachten, en waar de EU uit hoofde van die overeenkomst relevante verplichtingen heeft, wordt geacht van oorsprong uit de EU te zijn.
- Het **stroomlijnen en versnellen van vergunningprocedures** voor industriële verduurzamingsprojecten. De Commissie stelt als verplichting voor om per project één digitaal vergunningsproces op te zetten met duidelijke termijnen (maximumtermijnen van 18 maanden) en het toepassen van het beginsel van stilzwijgende goedkeuring in de tussenfasen van het vergunningverleningsproces voor energie-intensieve decarbonisatieprojecten. Gedigitaliseerde vergunningen zouden volgens de Commissie moeten leiden tot administratieve besparingen tot 240 miljoen euro (op jaarbasis) voor alle be- en verwerkende industrieën in de EU.
- Ook wil de Commissie dat speciale **industriële versnellingsgebieden** worden aangewezen. Dat dient te leiden tot geografische clustering van industriële productie. De Commissie richt zich hierbij op een specifieke groep strategische sectoren (energie intensieve industrieën, automotieve industrie en nettonultechnologieën). In deze gebieden worden vergunningprocedures zoveel als mogelijk vereenvoudigd (EU-lidstaten moeten voor het industrieel versnellingsgebied als geheel één “aggregated baseline permit” afgeven, zodat afzonderlijke projecten hiermee ontlast worden) en moeten de EU-lidstaten ondersteunende maatregelen nemen, zoals financiering faciliteren, investeringen in onderzoek en innovatie bevorderen, werken aan toereikende energie infrastructuur voorzieningen en het bevorderen van de aanwezigheid van voldoende geschoolde werknemers.

Sectoren die onder de IAA komen te vallen

De verordening is gericht op sectoren die van strategisch belang worden geacht voor de Europese economie en die te maken hebben met sterke concurrentie uit het buitenland. Het gaat om de maakindustrie, waaronder energie-intensieve industrieën (staal, cement en aluminium), nettonultechnologieën en de productie van auto-onderdelen (waardeketen van



de automobielsector). Samen vormen deze sectoren 15% van de industriële productiecapaciteit in de EU.

- Op het **cement** dat in de bouw wordt gebruikt en het **aluminium** dat in de automobielen bouwsector wordt gebruikt worden “Made in EU”-vereisten én eisen voor koolstofarme productie voorgesteld (wanneer deze producten deel uitmaken van overheidsopdrachten en andere vormen van overheidsinterventie).
- Voor **staal** dat in de automobielen bouwsector wordt gebruikt worden alleen vereisten voor koolstofarme productie voorgesteld.
- Voor **nettonultechnologieën** (batterijen, batterijsystemen voor energieopslag (BESS), fotovoltaïsche zonne-energie, warmtepompen, windenergie, elektrolyse-installaties en nucleaire technologieën) introduceert de verordening “Made in EU”-vereisten (bij bepaalde openbare aanbestedingsprocedures, veilingen en steunregelingen). Voor **elektrische voertuigen en de onderdelen daarvan** worden eveneens “Made in EU”-vereisten voorgesteld.

Concrete doelstelling in de IAA

In het EU-voorstel staat ook een concrete overkoepelende doelstelling opgenomen: het aandeel van de be- en verwerkende industrie in het bbp van de EU moet tegen 2035 verhoogd zijn tot 20 %. In 2024 vertegenwoordigde de industrie 14,3 % van het bbp van de EU, terwijl het aandeel in 2000 nog 17,4% bedroeg.

Eerste reacties vanuit stakeholders en Brusselse denktanks

- [VNO-NCW](#): “Het is belangrijk dat het wetgevingsvoorstel van de Europese Commissie voor versterking van de industrie snel wordt behandeld. [...] VNO-NCW heeft in 2024 een oproep gedaan voor Europees vraagcreatiebeleid, en is dus overwegend positief over de eerste stappen die vandaag worden gezet om de vraag naar duurzame Europese industriële producten te stimuleren”. Tegelijkertijd benadrukt de ondernemersorganisatie “dat het tempo van de uitvoering omhoog moet. [...] De specifieke voorstellen om vergunningprocedures te stroomlijnen zijn voor Nederland ontoereikend en teleurstellend, omdat met name het stikstofsloot industriële verduurzamingsprojecten parten speelt. [...]”
- [Climate Action Network](#) (CAN): “The IAA must be firmly anchored in the EU’s agreed climate trajectory towards net zero emissions and build on existing legislation, rather than reopening settled files. This includes in particular 1) maintaining the timely phase-out of EU ETS free allocation by 2034 and the gradual phase-in of the CBAM, and 2) avoiding further “permitting simplification” measures that risk undermining public participation and environmental protection, and consequently triggering conflicts and litigation that would further delay the economic transformation.”
- [Brusselse Denktank Bruegel](#): “When the European Commission proposes the IAA, it should thus avoid ‘Made *in* Europe’ requirements and instead embrace a ‘Made *with* Europe’ approach. This would strengthen Europe’s industrial base while



remaining open to trusted partners, consistent with international commitments and supportive of global decarbonisation.”

- [Brusselse Denktank European Policy Center](#): “While the IAA covers cleantech and energy-intensive industries, some decarbonisation requirements were scaled down (e.g. for steel). Several strategic sectors – including AI, biotechnology, robotics, semi-conductors, chemicals and fertilisers – are excluded. This leaves considerable uncertainty and signals lower ambition on Europe’s industrial transformation than initially envisaged.”
- [NGO European Environmental Bureau \(EEB\)](#): ‘het voorstel ‘brings the carrot for industrial carbonization, but it lacks the stick’. Quota voor low-carbon staal/aluminium respectievelijk beton zijn 25% resp. 5%: jaagt dat wel vergroening aan?
- [Recycling Europe](#): Waar eerder geluiden te horen waren dat de IAA ook zou bijdragen aan een meer circulaire economie, en in het bijzonder aan de recycling-industrie in de EU, ontbreekt dit in het uiteindelijke voorstel. Recycling Europe geeft in haar persbericht aan dat dit een gemiste kans is.

Relevante documenten

- [Persbericht](#)
- [Vragen en antwoorden](#)
- [Factsheet](#)



Toelichting

Behandelmogelijkheden voor de Kamer

De Kamer heeft verschillende mogelijkheden voor de behandeling van een EU-voorstel. Hieronder wordt ingegaan op a) de behandeling van de Nederlandse inzet, b) directe beïnvloeding door de Kamer op EU-niveau en c) het organiseren van kennisactiviteiten.

a) Behandeling Nederlandse inzet

- De Nederlandse inzet bij een EU-voorstel wordt beschreven in het BNC-fiche. Voor de inhoudelijke behandeling van dit BNC-fiche ligt het voortouw bij de commissie K&GG.
- De Kamer zal het BNC-fiche over dit EU-voorstel conform de vaste EU-informatieafspraken met het kabinet binnen zes weken na publicatie van het EU-voorstel ontvangen. De uiterlijke datum voor ontvangst van het BNC-fiche is medio april 2026.
- Om eerst over de Nederlandse inzet te spreken voordat de minister deelneemt aan Europese onderhandelingen, kan uw commissie besluiten tot het instellen van een behandelvoorbehoud. Dit moet binnen twee maanden nadat een nieuw EU-voorstel uitkomt worden geplaatst, waarna er binnen vier weken een debat met de minister wordt georganiseerd.

U wordt geadviseerd het BNC-fiche na ontvangst te agenderen voor een apart schriftelijk overleg.

b) Directe beïnvloeding op Europees niveau

Nationale parlementen hebben daarnaast de volgende instrumenten om directe invloed uit te oefenen op Europese besluitvorming:

Subsidiariteitstoets

- Nationale parlementen kunnen een gele kaart trekken als ze van mening zijn dat een EU-voorstel ongewenst bevoegdheden overdraagt van het nationale naar het Europees niveau. Dit heet formeel een subsidiariteitsbezwaar.

Politieke dialoog met Europese Commissie



- Indien uw commissie haar positie wil delen met de Europese Commissie over het EU-voorstel dan kan dat via de politieke dialoog, een briefwisseling. De Kamer kan ook vragen stellen aan de Commissie.

EU-rapporteur(s)

- Uw commissie kan rapporteurs aanstellen voor een specifiek EU-voorstel waarbij deze leden het mandaat krijgen om bijvoorbeeld informatie over het voorstel te verzamelen of het Kamerstandpunt uit te dragen en andere parlementen te beïnvloeden.

Dit EU-voorstel maakt onderdeel uit van een in de Clean Industrial Deal aangekondigd pakket van maatregelen. Er is voor de Clean Industrial Deal al een EU-rapporteur benoemd.

c) Kennisactiviteiten organiseren

- Voor meer kennis over de inhoud van het voorstel en de implicaties ervan in de praktijk kan uw commissie desgewenst een kennisactiviteit organiseren, zoals een rondetafelgesprek of een technische briefing.

d) EU-wetenschapstoets (pilot)

- De EU-wetenschapstoets is net ontwikkeld en bevindt zich in de pilotfase. De EU-wetenschapstoets is deels gebaseerd op de al bestaande wetenschapstoets. De EU-wetenschapstoets komt erop neer dat twee of drie wetenschappers een snelle onafhankelijke toets uitvoeren naar de effecten specifiek voor Nederland van dit EU-voorstel en daar uw commissie kort & bondig over informeren.