

Vergaderjaar 2025-2026

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Z **VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG**
Vastgesteld 22 december 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ heeft nader schriftelijk overleg gevoerd met de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over **het verslag van de Transportraad op 5 december 2024**. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 15 oktober 2025.
- De antwoordbrief van 17 december 2025.

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

¹ Samenstelling:

Van Aelst-Den Uijl (SP), Aerdt (D66), Baumgarten (JA21), Beukering (Fractie-Beukering), Croll (D66), Crone (GroenLinks-PvdA), Van der Goot (OPNL), Hartog (Vlt), Holterhues (ChristenUnie), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Jaspers (BBB), Kaljouw (VVD), Kanis (D66), Kemperman (FVD), Van Kesteren (PVV), Klip-Martin (VVD), Kluit (GroenLinks-PvdA), Van Langen-Visbeek (BBB), Lieveense (BBB) (voorzitter), Van der Linden (VVD), Martens (GroenLinks-PvdA), Van Meenen (D66), Meijer (VVD), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Rietkerk (CDA) (ondervoorzitter), Van Rooijen (50PLUS), Van de Sanden (Fractie-Van de Sanden), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers), De Vries (SGP), Walenkamp (Fractie-Walenkamp), Van Wijk (BBB)

**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, 15 oktober 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van de brief van 15 september 2025, waarin u samen met de staatssecretaris ingaat op de nadere vragen naar aanleiding van het verslag van de Transportraad op 5 december 2024.² De leden van de **BBB**-fractie wensen u naar aanleiding hiervan nog een aantal vervolgvragen te stellen.

De staatssecretaris en uzelf schrijven in de brief het volgende:

"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".

Dit heeft de leden van de BBB-fractie niet overtuigd. Uit onderzoek blijkt namelijk dat een voorwaarde voor de beoogde reductie is dat buurlanden ook ETS2 invoeren.³ Het eenzijdig invoeren van deze maatregel zou volgens de leden van de BBB-fractie leiden tot negatieve effecten voor het milieu. Tot op heden is Nederland het enige land in Europa dat deze maatregel heeft ingevoerd. De staatssecretaris en u schrijven in de beantwoording ook:

"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".

De leden van BBB-fractie hebben hier enkele vervolgvragen over:

1. Hoe groot acht u de kans dat op korte termijn meer Europese landen gaan kiezen voor ETS2, zeker nu ook de herziene richtlijn voor hernieuwbare energie (RED III) wordt ingevoerd en vanwege de focus op deregulering in Europa en de druk op de binnenvaartsector?
2. Nederland is het enige land dat ETS2 voor de binnenvaart heeft ingevoerd. Een afspraak in het kabinet is "geen koppen op Europese regels". Is deze afspraak niet eveneens een afspraak waar het demissionaire kabinet zich aan moet conformeren?⁴

² Kamerstukken I 2025/26, 21 501-33, Y.

³ rapport EICB ETS2 OPT-in Binnenvaart, p. 6.

⁴ Regeerprogramma Kabinet Schoof, p. 8.

3. Waarom houdt u vast aan bestaande afspraken, ondanks het feit dat deze aantoonbaar zorgen voor een ongelijk speelveld, als uit onderzoek blijkt dat met deze afspraak het beoogde resultaat van 0,4 megaton aan emissiereductie niet haalbaar is als de buurlanden de maatregel niet eveneens invoeren?⁵

4. Waarom houdt u vast aan bestaande afspraken als uit onderzoek blijkt dat 83-85% van de binnenvaartschepen gaat omvaren om in de buurlanden te bunkeren, wat aantoonbaar slecht is voor het milieu?⁶

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.

R. Lieveense

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

⁵ Rapport EICB ETS2 OPT-in Binnenvaart, p. 44.

⁶ Rapport EICB ETS2 OPT-in Binnenvaart, p. 6.

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN
INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2025

Op 15 oktober 2025 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving/ 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 deze vragen

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

ing. R. (Robert) Tieman

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

A.A. (Thierry) Aartsen

Vraag 1

Hoe groot acht u de kans dat op korte termijn meer Europese landen gaan kiezen voor ETS2, zeker nu ook de herziene richtlijn voor hernieuwbare energie (RED III) wordt ingevoerd en vanwege de focus op deregulering in Europa en de druk op de binnenvaartsector?

Antwoord

Op de EU Milieuraad van 4 november 2025 is afgesproken dat het Europese emissiehandelssysteem ETS2 niet vanaf 2027, maar vanaf 2028 in zal gaan. Het kabinet houdt in het oog of de buurlanden ook kiezen voor een opt-in ETS2. Andere lidstaten kunnen tot, en ook na de start van ETS2 in 2028, besluiten tot een opt-in ETS2. De doorlooptijd voor de mogelijke implementatie van de opt-in ETS2 voor de binnenvaart in de buurlanden is niet goed op voorhand te geven, omdat deze afhangt van nationale politieke besluitvorming en het wetgevingstraject in de buurlanden. Het kabinet zet zich op diverse niveaus in om buurlanden aan te moedigen de binnenvaart ook onder ETS2 te brengen. Bij een volgende herziening van ETS2 zet het kabinet zich in om ETS2 te verbreden op EU-niveau.

Vraag 2

Nederland is het enige land dat ETS2 voor de binnenvaart heeft ingevoerd. Een afspraak in het kabinet is “geen koppen op Europese regels”. Is deze afspraak niet eveneens een afspraak waar het demissionaire kabinet zich aan moet conformeren?

Antwoord

Het vorige kabinet heeft bij Voorjaarsbesluitvorming 2024 aangekondigd⁷ gebruik te maken van de mogelijkheid die de ETS2 Richtlijn biedt om sectoren toe te voegen aan ETS2 (opt-in)⁸. Daarmee zijn onder andere alle brandstoffen voor de gehele mobiliteitssector, inclusief de binnenvaart, onder ETS2 gebracht. Dat biedt ondernemers de komende jaren de noodzakelijke duidelijkheid over investeringsbeslissingen in de energietransitie.

Vraag 3

Waarom houdt u vast aan bestaande afspraken, ondanks het feit dat deze aantoonbaar zorgen voor een ongelijk speelveld, als uit onderzoek blijkt dat met deze afspraak het beoogde resultaat van 0,4 megaton aan emissiereductie niet haalbaar is als de buurlanden de maatregel niet eveneens invoeren?

Antwoord

De opt-in ETS2 zorgt voor een belangrijke bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelen. Daarnaast zorgt de opt-in ervoor dat het ETS2 beter uitvoerbaar en beter handhaafbaar wordt. Daarom, en conform de afspraken in het Hoofdlijnenakkoord en het Regeerprogramma, houdt het kabinet vast aan de bestaande afspraken. Het kabinet houdt daarbij oog voor een internationaal gelijk speelveld.

Vraag 4

Waarom houdt u vast aan bestaande afspraken als uit onderzoek blijkt dat 83-85% van de binnenvaartschepen gaat omvaren om in de buurlanden te bunkeren, wat aantoonbaar slecht is voor het milieu?

Antwoord

Zoals hiervoor is aangegeven, zorgt de opt-in ETS2 voor een belangrijke bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelen. Daarnaast zorgt de opt-in ervoor dat het ETS2 beter uitvoerbaar en beter handhaafbaar wordt. Daarom, en conform de afspraken in het Hoofdlijnenakkoord en het Regeerprogramma, houdt het kabinet vast aan de bestaande afspraken.

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 32 813, nr. 1374. [Kamerstuk 32813, nr. 1374 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

⁸ Artikel 30 undecies van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PbEU 2003, L275).

Het onderzoek waarnaar in de vraag wordt verwezen, is niet direct toepasbaar op de huidige situatie: dit onderzoek is uitgevoerd voorafgaand aan (zicht op) ETS2 en gaat niet over ETS2. Het kabinet heeft het EICB gevraagd een impactanalyse uit te voeren over ETS2. In deze analyse wijst het EICB op het risico dat schepen in het buitenland kunnen gaan bunkeren als er prijsverschil zou ontstaan doordat de buurlanden niet ook overgaan tot invoering van de opt-in ETS2 voor de binnenvaart, of doordat zij de RED-III op een andere manier implementeren dan Nederland. Het kabinet houdt daarom oog voor een internationaal gelijk speelveld.

Over de implementatie van de herziene richtlijn voor hernieuwbare energie (RED III) is aan de Tweede Kamer op 10 december 2025 de Vijfde voortgangsbrief implementatie RED-III vervoer⁹ verzonden.

Omdat het RED-III wet- en regelgeving proces in België nog niet is afgerond, bestaat onzekerheid over de invoeringsdatum en de aard van implementatie aldaar. Daarom is een gerichte mitigerende maatregel voor 2026 genomen die aan de ene kant een ongelijk speelveld voor brandstofleveranciers moet tegengaan, en aan de andere kant geen onnodige belemmering moet vormen voor de productie hernieuwbare brandstoffen. De brandstoftransitieverplichtingen voor brandstofleveranciers aan de binnenvaart in 2026 wordt verlaagd. Binnenvaartbrandstofleveranciers moeten 2,5% CO₂-ketenemissiereductie (was 3,8%) realiseren, waarvan 0,5% mag worden ingevuld met ERE's uit een andere sector.

⁹ Tweede kamer, 10 december 2025, 32 813, nr. 1546. [Kabinetsaanpak Klimaatbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)