

Vergaderjaar 2024–2025

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

X

VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 5 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ heeft nader schriftelijk overleg gevoerd met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat 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 22 april 2025.
- De antwoordbrief van 3 juni 2025.

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

¹ Samenstelling:

Kemperman (Fractie-Kemperman), Van Wijk (BBB), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lieveense (BBB) (*voorzitter*), 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), Nicolaï (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Vlt), 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, 22 april 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van uw brief van 14 maart 2025², waarbij u eerder gestelde vragen over het verslag van de Transportraad van 5 december 2024 beantwoordt. De leden van de fractie van de **BBB** hebben naar aanleiding hiervan de regering nog een aantal vervolgvragen te stellen.

1. De leden van de fractie van de BBB constateren dat de regering in de aan de orde zijnde brief de toezegging doet om de Tweede Kamer nader te informeren over respectievelijk de gemaakte afweging voor het Sociaal Klimaat Plan, het kabinetsstandpunt over bereikbaarheidsdoelen en de interdepartementale verkenning publieke mobiliteit.³ Deze leden vragen de regering of zij bereid is om deze informatie ook te doen toekomen aan de Eerste Kamer. Zo nee, waarom niet?
2. De leden van de fractie van de BBB merken op dat de regering personen met vervoersarmoede in de aan de orde zijnde brief omschrijft als personen met een kleine beurs.⁴ Dat is niet de groep die de leden van de fractie van de BBB bij de eerder door hen gestelde vragen voor ogen hadden. Deze leden doelden bij de eerder door hen gestelde vragen op personen voor wie het openbaar vervoer letterlijk niet meer bereikbaar is. Dit kan zijn vanwege financiële, maar ook vanwege fysieke redenen, bijvoorbeeld omdat het openbaar vervoer op het platteland gedeeltelijk of geheel is verdwenen. Dit is dan ook de reden waarom deze leden verwezen naar de motie van het Tweede Kamerlid Temmink⁵ waarbij wordt verzocht om bindende maximumnormen op te stellen voor de afstand van woonlocaties tot OV-haltes. Kan de regering aangeven wat haar inspanningen zijn voor deze doelgroep?
3. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat de regering heeft afgesproken om geen koppen op Europese regels te zetten, maar dat bestaande (net ingevoerde) koppen zoals de opt-in van het emissiehandelssysteem (ETS) voor de binnenvaart niet worden aangepakt vanwege de klimaatdoelen. Hoeveel draagt deze opt-in bij benadering bij aan de klimaatdoelstelling?
4. Wat betekent deze opt-in voor de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaartschippers? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB hierop een toelichting van de regering.

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.

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

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

³ Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, V, p. 6 en 7.

⁴ Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, V, p. 6.

⁵ Kamerstukken II 2023-24, 29 697, nr. 132.

**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, 3 juni 2025

Op 22 april jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving/ Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van het verslag van de Transportraad van 5 december 2024. Met deze brief geven wij antwoord op de vragen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer
en Milieu,
C.A. Jansen

Sociaal Klimaat Plan

1.

De leden van de fractie van de BBB constateren dat de regering in de aan de orde zijnde brief de toezegging doet om de Tweede Kamer nader te informeren over respectievelijk de gemaakte afweging voor het Sociaal Klimaat Plan, het kabinetsstandpunt over bereikbaarheidsdoelen en de interdepartementale verkenning publieke mobiliteit.⁶ Deze leden vragen de regering of zij bereid is om deze informatie ook te doen toekomen aan de Eerste Kamer. Zo nee, waarom niet?

Het kabinet zal de Eerste Kamer op verzoek van de BBB-fractie een afschrift sturen van de eerstvolgende Kamerbrief aan de Tweede Kamer over het Sociaal Klimaatplan. Het kabinetsstandpunt «Bereikbaarheid op Peil» is op 14 maart aan de Tweede Kamer verzonden.⁷

Vervoersarmoede

2.

De leden van de fractie van de BBB merken op dat de regering personen met vervoersarmoede in de aan de orde zijnde brief omschrijft als personen met een kleine beurs.⁸ Dat is niet de groep die de leden van de fractie van de BBB bij de eerder door hen gestelde vragen voor ogen hadden. Deze leden doelden bij de eerder door hen gestelde vragen op personen voor wie het openbaar vervoer letterlijk niet meer bereikbaar is. Dit kan zijn vanwege financiële, maar ook vanwege fysieke redenen, bijvoorbeeld omdat het openbaar vervoer op het platteland gedeeltelijk of geheel is verdwenen. Dit is dan ook de reden waarom deze leden verwezen naar de motie van het Tweede Kamerlid Temmink⁹ waarbij wordt verzocht om bindende maximumnormen op te stellen voor de afstand van woonlocaties tot OV-haltes. Kan de regering aangeven wat haar inspanningen zijn voor deze doelgroep?

De ambitie van dit kabinet is uiteengezet in het kabinetsstandpunt «Bereikbaarheid op peil» dat op 14 maart aan de Tweede Kamer is aangeboden.¹⁰ Daarin geeft het kabinet aan dat het haar ambitie is om de bereikbaarheid van voorzieningen die mensen belangrijk vinden (waaronder zorg, onderwijs, supermarkten en werk) op orde te houden en waar mogelijk te verbeteren. Het Ministerie van IenW heeft hiervoor de afgelopen maanden een nieuw instrument ontwikkeld om de bereikbaarheid van voorzieningen te meten: het Nationaal Bereikbaarheidspeil, wat inhoudt dat er bij het maken van keuzes over OV-haltes er aandacht is voor de bereikbaarheid van vitale voorzieningen voor mensen in heel Nederland.

De uitvoering van dit kabinetsstandpunt is een gezamenlijke opgave voor alle ministeries en medeoverheden die de bereikbaarheid beïnvloeden. Er wordt samen met de regio's gewerkt aan een gebiedsgerichte doorvertaling. Het Rijk zal samen met de medeoverheden en hun koepels voor het

⁶ Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, V, p. 6 en 7.

⁷ Kamerstukken II 2024/25, 31 305, nr. 489.

⁸ Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, V, p. 6.

⁹ Kamerstukken II 2023/24, 29 697, nr. 132.

¹⁰ Kamerstukken II 2024–2025, 31 305, nr. 489.

bestuurlijk overleg in het najaar een plan van aanpak voorbereiden om te starten met bereikbaarheidsanalyses in de regio's. Het kabinet heeft aangegeven dat het in die regionale bereikbaarheidsanalyses niet slechts gaat om de reistijd naar relevante voorzieningen, maar dat het net zo belangrijk is hoe toegankelijk het vervoer is. Het gaat ook om de persoonlijke kenmerken van doelgroepen. In het genoemde plan van aanpak voor de invulling van regionale bereikbaarheidsanalyses zal dit nader worden uitgewerkt met de regionale overheden. Aan de Tweede Kamer is in het recente debat over de strategische keuzes bereikbaarheid toegezegd dat dit plan van aanpak in het najaar aan de Tweede Kamer zal worden toegezonden.¹¹

Binnenvaart

3.

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat de regering heeft afgesproken om geen koppelen op Europese regels te zetten, maar dat bestaande (net ingevoerde) koppelen zoals de opt-in van het emissiehandelssysteem (ETS) voor de binnenvaart niet worden aangepakt vanwege de klimaatdoelen. Hoeveel draagt deze opt-in bij benadering bij aan de klimaatdoelstelling?

Volgens de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2024 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) zorgt het samenhangende pakket voor de binnenvaart, waaronder de ETS2 opt-in, de implementatie van de REDIII in de binnenvaart, en een meerjarige subsidieregeling voor ondernemers voor de verduurzaming van hun schepen, voor circa 0,4 Mton aan emissiereductie in 2030 ten opzichte van 2023. Dit is een reductie van circa 16%.

4.

Wat betekent deze opt-in voor de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaartschippers? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB hierop een toelichting van de regering.

Het emissiehandelssysteem ETS2, inclusief de sectoren onder de opt-in, leidt er toe dat brandstofleveranciers vanaf 2027 emissierechten moeten inleveren die zij op de Europese emissiemarkt moeten kopen. De maatregel wordt in Nederland in alle vervoersmodaliteiten ingevoerd. De prijs van fossiele brandstoffen gaat hierdoor stijgen. Het effect op de concurrentiepositie van binnenvaartschippers wordt gedempt doordat er bij internationale routes vaak dezelfde mogelijkheden zijn voor Nederlandse binnenvaartschippers om een bunkerlocatie te kiezen als voor binnenvaartschippers uit buurlanden. Het effect van deze maatregel is in beeld gebracht en bevestigd door een impactanalyse door het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB), welke op 17 juni 2024 met de Tweede Kamer is gedeeld.¹²

Uit de impactanalyse van het EICB 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 weglekrisico van bunkeractiviteit 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. Dit zou met name gevolgen hebben voor brandstofleveranciers aan de

¹¹ Toezegging aan de Tweede Kamer bij commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid (TZ202504-066).

¹² Kamerstukken II 2023/2024, 31 305, nr. 468.

binnenvaart in Nederland. Vanwege het internationale karakter van de binnenvaart heeft een groot deel van de binnenvaartondernemers namelijk de mogelijkheid om in deze buurlanden te gaan bunkeren.

Het kabinet zet zich in om buurlanden aan te sporen de binnenvaart onder ETS2 te brengen en zal de grenseffecten in het oog houden. Bovendien zet het kabinet zich er bij toekomstige herzieningen van de Europese regelgeving voor in om het ETS2 te verbreiden op EU-niveau. Het kabinet heeft voor de periode tot en met 2030 in totaal € 227,6 miljoen beschikbaar gesteld binnen het Klimaatfonds voor de energietransitie van de binnenvaart.