



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/43803

Uw kenmerk
176132.04U

Bijlage(n)
1

Datum 14 maart 2025
Betreft Beantwoording vragen n.a.v. verslag Transportraad 5
december 2024

Geachte voorzitter,

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

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

Social Climate Fund

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.¹ Voor het Sociaal Klimaatplan worden verschillende plannen verkend, waaronder plannen die zich richten op vervoersarmoede. Hierover loopt momenteel een internetconsultatie.² 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)-verordening³ 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]⁴. 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.

¹ Kamerstukken II 2024-25, 32 813, nr. 1467

² Zie:

<https://www.internetconsultatie.nl/socialclimatefund/b1#:~:text=Wat%20verandert%20er%3F,zelf%20van%20minimaal%2025%20procent.>

³ Verordening (EU) 2023/955.

⁴ 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.⁵ 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.⁶ 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 KiM⁷ 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

⁵ Aanhangsel Handelingen I 2024/25, nr. 3, p. 5.

⁶ Kamerstukken II 2024-25, 23 645, nr. 828.

⁷ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: [Effecten tariefverlagingen in het ov | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

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 hyperspits⁸, onwenselijk is.

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.⁹ 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

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

⁹ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074>

Europese Commissie. De deadline voor het indienen van een Sociaal Klimaatplan is 30 juni 2025.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/43803

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 CO₂-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'¹⁰, gebaseerd op vervoer tussen havens, is minder geschikt voor de offshore. Daarom is een *offshore workstream*¹¹ 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 beprejzen. Op die manier wordt de mogelijkheid voor zeevaartbedrijven buiten de EU om CO2-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 bestaan 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.

¹⁰ 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.

¹¹ 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.