

Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. Vaste Kamercommissie voor Klimaat en Groene Groei
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Woerden : 10 april 2026

onze ref. : E26b14
doorkiesnr. : 0348 48 43 50
e-mail : hg@vemw.nl

onderwerp : Inbreng VEMW Commissiedebat Verduurzaming industrie

Geachte leden van de Vaste Kamercommissie voor KGG van de Tweede Kamer,

Op 16 april debatteert de Vaste Kamercommissie Klimaat en Groene Groei over de verduurzaming van de industrie. VEMW, de belangenbehartiger van zakelijke energie- en watergebruikers in Nederland, vraagt uw aandacht voor een aantal urgente onderwerpen die de voortgang van de verduurzaming van de industrie belemmeren en die om snelle acties van de overheid vragen.

Nederland beschikt over een sterke uitgangspositie voor een concurrerende en duurzame industrie, met een strategische ligging in Noordwest-Europa, toegang tot meerdere havens, waaronder Rotterdam, en het achterland, groot potentieel voor duurzame opwek door wind op zee, op termijn competitieve elektriciteitsprijzen,¹ een van de beste elektriciteitsnetwerken ter wereld en een fijnmazige gasinfrastructuur. Om de voordelen van deze uitstekende uitgangspositie te verzilveren zijn echter duidelijke en tijdige keuzes noodzakelijk.

Voor een succesvolle industrietransitie is een Europees gelijk speelveld en een stevige internationale concurrentiepositie belangrijk voordat bedrijven kunnen verduurzamen. Een spoedige uitwerking van de verlaging van de elektriciteitskosten en afschaffen van de nationale CO₂-heffing, zoals aangegeven in het Coalitieakkoord, zijn hierin instrumenteel. De indirecte kostencompensatie (IKC) in Nederland en het voortbestaan en de werking van het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS) zijn net zo belangrijk. De IKC is een onmisbaar instrument zolang elektriciteitsprijzen in Nederland hoger zijn dan de elektriciteitsprijzen ten opzichte van internationale concurrentie. Helaas blijkt uit de Voorjaarsnota dat de uitbetaling van deze regeling in 2026 **niet** zal plaatsvinden. Het Kabinet heeft aangegeven dat de uitbetaling van de IKC wordt uitgesteld naar 2027, dit terwijl de kosten reeds in 2025 zijn gemaakt en de tegemoetkoming nu pas in 2027 wordt uitgekeerd. Dit veroorzaakt onnodige liquiditeitsproblemen voor de bedrijven die in aanmerking komen, en die op basis van de regeling rekenden op uitkering in 2026. Ook het voortbestaan en de werking van het EU ETS is cruciaal voor de concurrentiepositie van de industrie en vergt enkele belangrijke aanpassingen.

Naast een stevige internationale concurrentiepositie zijn de beschikbaarheid van CO₂-afvang en -opslag (CCS) en waterstof essentieel. Dit vereist een goed functionerende en betaalbare infrastructuur voor CO₂-transport en -opslag, evenals voor waterstof. Daarnaast is ook tijdige toegang tot voldoende aansluit- en transportcapaciteit op het elektriciteitsnet een belangrijke

¹ TNO – Comparison of future cost of renewable energy between regions, 2025.

randvoorwaarde voor verduurzaming.² Ten slotte, is het cruciaal dat er vraag gecreëerd wordt naar producten die duurzaam zijn geproduceerd.

In deze brief gaat VEMW in op deze onderwerpen en doen wij concrete voorstellen om de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie te borgen en verduurzaming in Nederland mogelijk te maken.

Indirecte kostencompensatie (IKC)

- Laat de uitbetaling van de indirecte kostencompensatie (IKC) alsnog in 2026 plaatsvinden om de cashflowpositie van bedrijven te waarborgen.

Elektriciteitstransportkosten en e-envelop

- Zorg voor een snelle en effectieve invulling van de e-envelop om elektriciteitstransporttarieven in Nederland op een concurrerend niveau te brengen.

EU ETS

- Zet Europees in op aanpassing van het EU ETS door het stopzetten van het permanent ongeldig maken van emissierechten in de MSR.
- Borg dat voldoende gratis emissierechten beschikbaar blijven om koolstoflekkage te voorkomen en investeringen in verduurzaming mogelijk te maken.
- Schort verdere aanscherping van ETS-benchmarks op zolang deze leiden tot onrealistische en niet haalbare normen.

Carbon Capture and Storage (CCS)

- Richt een publiek vangnet in voor CCS door middel van risicodeling, zodat projecten investeerbaar worden.
- Zorg voor transparante en betaalbare tarieven voor CO₂-transport en -opslag en dek het vollooprisico adequaat af.
- Actualiseer de SDE++-systematiek zodat deze aansluit bij de werkelijke kosten van CCS-projecten.

Waterstof

- Versnel de ontwikkeling van waterstofinfrastructuur en geef tijdig duidelijkheid over de implementatie van een intertemporele kostentoerekening.
- Neem waterstofopslag expliciet mee in beleid om flexibiliteit en betaalbaarheid van het systeem te borgen.
- Stimuleer de productie en inzet van koolstofarme waterstof en voorkom dat de RFNBO-verplichting deze ontwikkeling belemmert.

Vraagcreatie

- Zet Europees in op effectieve vraagcreatie voor duurzame industriële producten, onder andere door uitbreiding van de Industrial Accelerator Act.

² Zie VEMW-brief Commissiedebat netcongestie.

Indirecte kostencompensatie

Voordat bedrijven kunnen verduurzamen, moeten zij internationaal kunnen concurreren. De indirecte kostencompensatie ETS (IKC) is daarvoor een essentieel instrument. De IKC compenseert bedrijven voor de indirecte kosten van het EU Emissions Trading System die doorberekend zijn in de elektriciteitsprijs. Ook bedrijven die volledig draaien op hernieuwbare elektriciteit betalen een premium voor de CO₂ kosten.³

Het is positief dat er recent extra budget beschikbaar is gemaakt voor de uitbreiding van de IKC en dat er nu meer sectoren voor de IKC in aanmerking komen. Helaas blijkt uit de Voorjaarsnota dat de uitbetaling van de IKC vertraging oploopt. Door de uitbreiding van de regeling naar andere sectoren en uitvoeringstechnische aanpassingen zal de compensatie over het verbruiksjaar 2025 niet in 2026, maar pas in 2027 worden uitgekeerd.⁴ Daarnaast zullen in 2028 meerdere jaren tegelijk worden uitbetaald. Deze vertraging leidt tot een aanzienlijke verslechtering van de cashflowpositie van bedrijven.

Juist onder de huidige marktomstandigheden, waarin energieprijzen hoog zijn en marges onder druk staan, is tijdige compensatie van groot belang. Het uitblijven van de IKC-uitbetaling ontnemt bedrijven de financiële ruimte die nodig is om te blijven produceren en daarmee geld te verdienen waarmee vervolgens geïnvesteerd kan worden in verduurzaming. Daarmee komt niet alleen de concurrentiepositie, maar ook de voortgang van de industrietransitie in gevaar.

VEMW doet een dringend beroep op het kabinet om de uitbetaling van de IKC alsnog in 2026 te laten plaatsvinden. Dit vraagt om het vrijmaken van de benodigde middelen en, waar nodig, het treffen van maatregelen, zoals additioneel personeel bij de RVO, om vertraging in de uitvoering te voorkomen.

Elektriciteitstransportkosten en e-envelop

De elektriciteitskosten voor de Nederlandse industrie worden mede bepaald door de transporttarieven. Deze tarieven liggen in Nederland aanzienlijk hoger dan in omliggende landen, met name voor hogere spanningsniveaus, wat leidt tot een structureel ongelijk speelveld voor de Nederlandse industrie. Een snelle verlaging van deze kosten is noodzakelijk om de concurrentiepositie van de industrie te herstellen.

Het Coalitieakkoord voorziet in een verlaging van de elektriciteitskosten via de zogenoemde e-envelop. VEMW benadrukt dat een goede en snelle invulling van de e-envelop essentieel is om bedrijven tegemoet te komen en het concurrentienadeel op te heffen. Zonder tijdige uitwerking blijft het kostenverschil een belemmering voor zowel de huidige productie als voor investeringen in elektrificatie.

VEMW roept het kabinet op om op korte termijn duidelijkheid te geven over de invulling en het tijdspad van de e-envelop, zodat industriële verbruikers zo snel mogelijk kunnen profiteren van een gelijk speelveld met betrekking tot elektriciteitskosten.

EU ETS

Naast de IKC is ook de werking van het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) van groot belang voor de concurrentiepositie van de industrie. Het systeem is het fundament voor de verduurzaming van de Nederlandse en Europese industrie en moet in stand worden gehouden. Wel zijn er drie verbeteringen noodzakelijk aan de inrichting van het systeem.

³ Door de merit order (waarbij de marginale elektriciteitsproductie-eenheid de prijs bepaald) is de elektriciteitsprijs een deel van de tijd op gasgestookte elektriciteitsopwekking gebaseerd.

⁴ Voorjaarsnota 2026. P.167.

De Market Stability Reserve (MSR) is oorspronkelijk ontworpen als een instrument om overschotten en tekorten in de markt te stabiliseren. In de praktijk leidt het huidige mechanisme echter tot een aanscherping van de ETS-markt, doordat ook emissierechten die vrijkomen door verminderde productie of gerealiseerde emissiereducties worden geannuleerd en permanent uit de markt worden gehaald. Dit drijft de CO₂-prijs op, juist in een periode waarin de Europese industrie onder druk staat en internationale concurrenten niet met vergelijkbare kosten worden geconfronteerd.

Zonder aanpassing van het systeem zullen de CO₂-kosten voor de industrie verder toenemen, terwijl internationale concurrenten deze kosten niet in dezelfde mate dragen. Door het ontbreken van de middelen om CO₂-uitstoot te reduceren, ondermijnen de oplopende CO₂-kosten de investeringscapaciteit van bedrijven in verduurzaming en vergroten zij het risico op weglek van productie (koolstoflekkage).

VEMW roept het kabinet daarom op om ter voorbereiding op de EU ETS herziening gepland voor 2026 bij de Europese Commissie te pleiten voor drie aanpassingen aan de werking van het EU ETS. Het is van belang dat:

- het permanent ongeldig maken van emissierechten in de MSR wordt stopgezet, zodat deze rechten kunnen worden ingezet om koolstoflekkage te voorkomen;
- voldoende gratis emissierechten beschikbaar blijven voor de industrie, zodat bedrijven beschermd worden tegen internationale concurrentie en investeringen in verduurzaming kunnen blijven doen;
- verdere aanscherping van benchmarks wordt opgeschort zolang de huidige methodiek leidt tot onrealistische en niet haalbare normen.

Carbon Capture and Storage (CCS)

CCS is een onmisbaar instrument om op korte termijn substantiële CO₂-uitstootreductie te realiseren. Nederland heeft een sterke uitgangspositie voor de ontwikkeling van CCS door de beschikbaarheid van lege gasvelden op de Noordzee. Helaas loopt de opschaling van CCS vast door een aantal knelpunten.

- De ketenrisico's in de CCS-keten van afvang, transport en tijdelijke opslag tot en met permanente opslag zijn te groot om door bedrijven te kunnen worden gedragen
- De businesscase voor CCS is problematisch
- De huidige opzet van de SDE++-subsidie sluit niet aan bij de werkelijke CCS-kosten

Ketenrisico's

De ontwikkeling van CCS-infrastructuur op grote schaal brengt risico's met zich mee voor de gehele CCS waardeketen. Deze risico's kunnen betrekking hebben op bouwvertragingen of technische storingen, waardoor CO₂ tijdelijk niet kan worden getransporteerd en/of opgeslagen. In dat geval kunnen bedrijven niet voldoen aan hun verplichtingen onder het EU Emissions Trading System (EU ETS). Ook ontvangen bedrijven geen SDE++-subsidie wanneer CO₂ niet daadwerkelijk wordt opgeslagen. Tegelijkertijd lopen de kosten voor gecontracteerde CCS-diensten onverminderd door.

In de huidige ontwikkeling van de CCS-markt is het beheersen van deze risico's nog onvoldoende uitgewerkt. Het ontbreken van duidelijke risicoverdeling binnen de CCS-waardeketen, in combinatie met de vroege fase van de markt, leidt ertoe dat potentiële CCS-gebruikers in de praktijk de aansprakelijkheid voor de gehele keten dragen. Vanwege de hoge risico's van individuele CCS-projecten en de cumulatieve risico's binnen de keten zijn deze mogelijke kosten niet toe te wijzen aan een enkele partij, niet verzekeraar en niet financierbaar. Daardoor is het

voor individuele CCS-gebruikers niet mogelijk deze kosten te dragen. Zonder publieke risicodeling en een adequaat vangnet blijven CCS-projecten voor bedrijven niet investeerbaar en zullen investeringsbesluiten uitblijven. Een manier om deze risico's te beheersen is door ze duidelijk toe te wijzen en te verdelen over de gehele CCS-waardeketen, waarbij emitters, transporteurs en opslagoperators ieder hun eigen verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden dragen

VEMW stelt daarom voor een specifiek fonds in te richten waarmee gebruikers van CCS kunnen worden gecompenseerd voor eventuele verstoringen in de CCS-keten. EU-ETS-opbrengsten kunnen dienen als financiering voor het fonds. Een dergelijk fonds vormt een essentieel onderdeel van bredere publieke risicodeling, die nodig is om CCS-projecten investeerbaar te maken. Naar verwachting zullen de opstartrisico's in de CCS-keten afnemen naarmate projecten volwassen worden. Vervolgens kan dit fonds geleidelijk worden afgebouwd.

Businesscase

In de huidige opschalingsfase van de Nederlandse CCS-markt zijn toekomstige gebruikers van CCS aangewezen op een partij die daarmee over een monopolypositie beschikt. De capaciteit van het Porthos-project is reeds volledig gecontracteerd, waardoor het Aramis-project de enige optie is voor industriële ondernemingen om toegang te krijgen tot CO₂-opslag in Nederland. Dit beperkt de keuzemogelijkheden voor industriële partijen aanzienlijk.

De verwachting is dat de tarieven die CCS-gebruikers gaan betalen zullen toenemen. Dit komt doordat de geraamde kosten voor het Aramis-project aanzienlijk gestegen zijn ten opzichte van eerdere inschattingen en er veel onzekerheid bestaat over de benuttingsgraad van de startinjectiecapaciteit (5–7,5 Mton). Deze kostenstijging en onzekerheid hebben directe gevolgen voor de kosten per ton CO₂ en daarmee voor de haalbaarheid van projecten. Ook ontbreekt transparantie over de totstandkoming van de tarieven voor CO₂-transport en -opslag voor het Aramis-project. Hoewel de overheid middelen heeft gereserveerd om het volloopriscico af te dekken, is onduidelijk of dit budget toereikend is. Het risico is dat partijen investeringsbeslissingen uitstellen waardoor de opschaling van CCS vertraging oploopt.

VEMW roept het kabinet daarom op om de randvoorwaarden te creëren voor een solide businesscase voor CCS. Dit vraagt in de eerste plaats om meer zekerheid en transparantie over tarieven. Daarnaast is het essentieel dat voldoende publieke middelen beschikbaar zijn om het volloopriscico effectief af te dekken, gebaseerd op de daadwerkelijke startinjectiecapaciteit.

SDE++-subsidie

Ten slotte vormt de SDE++-subsidie een cruciaal onderdeel van de ontwikkeling van CCS-projecten. De subsidie vergoedt de onrendabele top en wordt vastgesteld voor de volledige subsidieduur. Voor het CCS-project Aramis dekt de SDE++-subsidie de onrendabele top onvoldoende. Dit hangt samen met vertragingen in het project, die leiden tot hogere gerealiseerde investeringskosten, onzekerheid over de startinjectievolumes waarop de subsidie is gebaseerd en het ontbreken van indexatie. Deze factoren vergroten de kloof tussen het subsidiebedrag en de werkelijke CCS-kosten.

Om de SDE++-subsidie beter aan te laten sluiten bij de werkelijke kosten van CCS stelt VEMW voor de SDE++-subsidie regelmatig te actualiseren. Een ander alternatief is een systematiek met een tussentijdse herijking van het subsidiebedrag. Concreet kan het subsidiebedrag worden vastgezet voor de eerste vijf jaar, waarna in het vierde jaar een herijking plaatsvindt voor de resterende subsidiejaren, op basis van actuele inzichten in investeringskosten, EU-ETS-prijzen, energieprijzen en de feitelijke transport- en opslagtarieven en -volumes.

Waterstof

Naast CCS is de toegang tot en beschikbaarheid van waterstof essentieel voor de verduurzaming van zowel energiebron als grondstof in diverse industriële processen. Een waterstofinfrastructuur waar bedrijven gebruik van kunnen maken tegen redelijke tarieven is noodzakelijk om de toegang tot waterstof te waarborgen. Daarnaast blijft de beschikbaarheid van koolstofvrije en koolstofarme waterstof achter op de verwachtingen.

Waterstofinfrastructuur

De minister heeft in de Kamerbrief betreffende 'Transportnet voor waterstof en distributienetten' aangegeven dat in Q2 2026 duidelijkheid verschaft wordt over de toepassing van een ammortisatierekening.⁵ Met dit instrument kunnen de kosten voor de aanleg van het net worden gespreid in de tijd, zodat tarieven in de beginfase aansluiten bij het vastgestelde DAEB-tarief (Dienst Algemeen Economisch Belang) en voorspelbaar blijven. Zonder deze zekerheid is het risico groot dat het waterstofnet zichzelf 'uit de markt prijst' voordat volumes zich kunnen ontwikkelen.

De ontwikkeling van de transporttarieven voor waterstof zorgt voor veel onzekerheid bij (toekomstige) waterstofverbruikers. Het is daarom cruciaal dat de minister deze duidelijkheid zo spoedig mogelijk geeft en de deadline van Q2 2026 haalt.

Naast transportinfrastructuur is ook tijdige investering in waterstofopslag cruciaal voor een robuust en betaalbaar waterstofsysteem. Opslag is noodzakelijk om flexibiliteit te bieden en fluctuaties in vraag en aanbod op te vangen. Zonder tijdige ontwikkeling van waterstofopslag dreigen hogere systeemkosten en onderbenutting van het waterstofnet. VEMW pleit er daarom voor om waterstofopslag expliciet mee te nemen in beleid en investeringsbeslissingen, in samenhang met de uitrol van het landelijke waterstofnet.

Blauwe waterstof

Om schaal te maken in de productie en het gebruik van waterstof biedt koolstofarme waterstof een alternatief op de volledige inzet op groene RFNBO-waterstof.⁶ De huidige opzet van de jaarverplichting verplicht bedrijven 4% van hun waterstofverbruik te vervangen met RFNBO-waterstof.⁷ Deze verplichting blokkeert de inzet van koolstofarme waterstof voor nieuwe verbruikers omdat het toepassen van koolstofarme waterstof bedrijven direct verplicht ook RFNBO-waterstof in te zetten. Met de verplichting dure en onvoldoende beschikbare RFNBO-waterstof in te zetten, en daardoor een verminderde prikkel om blauwe waterstof in te zetten, wordt een alternatieve manier om CO₂-uitstootreductie te realiseren tegengehouden. Doordat de verplichting de inzet van blauwe waterstof ontmoedigt voorkomt de verplichting ook de bouw van nieuwe blauwe-waterstofproductiecapaciteit. Daarnaast is het voor bestaande ammoniak productie-installaties niet doelmatig om (een deel van) hun waterstofgebruik te vervangen met RFNBO-waterstof. Het toepassen van CCS, en dus blauwe waterstof, is voor deze sector veel doelmatiger.

VEMW roept het kabinet op de industrie niet te verplichten 4% van hun waterstofverbruik te vervangen met RFNBO-waterstof. Daarnaast roept VEMW op direct beleid te implementeren wat de productie- en inzet van blauwe waterstof bevordert. Een manier om dit te doen is de SDE++ expliciet open te stellen voor de bouw van nieuwe koolstofarme waterstofproductie op basis van aardgas. Ook is er onderzoek nodig naar de mogelijkheid van combinatieprojecten binnen de SDE++, zoals voor de combinatie waterstof en CCS of de inzet van waterstof bij warmteproductie.

⁵ Kamerbrief Transportnet voor waterstof en distributienetten.

⁶ Koolstofarme waterstof wordt geproduceerd zoals conventionele waterstofproductie met een steam-methane reformer waarbij de CO₂ wordt afgevangen en opgeslagen of uit restgassen waarbij de CO₂ wordt afgevangen en opgeslagen.

⁷ Wetsvoorstel jaarverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de industrie.

Vraagcreatie

De vraag naar duurdere producten geproduceerd met een lagere CO₂-voetafdruk – zoals met de toepassing van CCS, de inzet van hernieuwbare elektriciteit, koolstofarme waterstof of RFNBO-waterstof – blijft achter op de vraag naar conventioneel-geproduceerde producten. Dat komt omdat een lage CO₂-voetafdruk in de markt niet zonder meer beloond wordt. Om het prijsverschil op te vangen is het daarom belangrijk dat er vraag wordt gecreëerd naar duurzame producten. Bij de introductie van beleid voor vraagcreatie behoren een duidelijk implementatietraject, sterke bescherming tegen koolstoflekkage en het voorkomen van substitutie door groene import centraal te staan.

Met de Industrial Accelerator Act heeft de Europese Commissie een eerste stap gezet om de vraag naar duurzaam staal, aluminium en cement te stimuleren. Helaas is het aantal producten waarop deze eisen van toepassing zijn nog vrij beperkt en de stimulering die uitgaat van dit beleid nog beperkt. VEMW roept daarom op Europees in te zetten op een uitbreiding van de Industrial Accelerator Act om op grote schaal vraag naar duurzame, Europese producten te creëren.

Nederland beschikt over een uitstekende uitgangspositie voor de verduurzaming van de industrie. Het verzilveren van deze kansen vereist een goed investeringsklimaat. Dat vraagt om een gelijk speelveld en een stevige concurrentiepositie, gebaseerd op beschikbaarheid van essentiële infrastructuur, uitvoerbaar en voorspelbaar beleid en het bevorderen van de vraag naar duurzaam geproduceerde producten. Bedrijven staan klaar om te investeren, maar hebben daarvoor wel deze noodzakelijke randvoorwaarden nodig. Om deze randvoorwaarden te realiseren zijn nu keuzes nodig voor CCS en waterstof, is verbetering van het EU-ETS onontbeerlijk, is een betrouwbare en voorspelbare overheid cruciaal en moeten tal van belemmeringen worden weggenomen. Wij werken graag samen met u om dit mogelijk te maken en daarmee bij te dragen aan het toekomstig duurzaam verdienvermogen van ons land.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zijn graag bereid om desgewenst een mondelinge toelichting te geven op deze zienswijze.

Hoogachtend,

w.g.

dr. H. Grünfeld
Algemeen directeur