

Vergaderjaar 2025-2026

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr.**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**  
Vastgesteld op ... 2026

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Klimaat en Groene Groei over de geannoteerde agenda Milieuraad van 17 maart 2026 (Kamerstuk 21501-08, nr. 1026), het verslag van de Informele Milieuraad op 5 en 6 februari 2026 (Kamerstuk 21501-08, nr. 1025), het fiche Wijzigingsvoorstel Verordening CO<sub>2</sub>-emissienormen zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 22112, nr. 4245), het fiche Verordening CO<sub>2</sub>-emissienormen en voertuiglabel voor personen- en bestelauto's (Kamerstuk 22112, nr. 4273) en het fiche Milieuomnibus (Kamerstuk 22112, nr. 4278).

De vragen en opmerkingen zijn op 6 maart 2026 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Klimaat en Groene Groei voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,  
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

**I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

**Inhoudsopgave**

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Inleiding                     | 2  |
| D66-fractie                   | 2  |
| VVD-fractie                   | 5  |
| GroenLinks-PvdA-fractie       | 7  |
| CDA-fractie                   | 9  |
| JA21-fractie                  | 10 |
| Partij voor de Dieren-fractie | 11 |

## **Inleiding**

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het verslag van de Informele Milieuraad van 5 en 6 februari 2026 (Kamerstuk 21501-08, nr. 1025), het fiche over het wijzigingsvoorstel voor de Verordening CO<sub>2</sub>-emissienormen zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 22112, nr. 4245), het fiche over de Verordening CO<sub>2</sub>-emissienormen en het voertuiglabel voor personen- en bestelauto's (Kamerstuk 22112, nr. 4273) en het fiche over de Milieuomnibus. Deze leden onderschrijven het belang van een sterke, innovatieve Europese automobielsector, maar constateren met grote zorg dat de voorgestelde herzieningen de vorig jaar vastgestelde klimaatambities vroegtijdig afzwakken. Hierover hebben deze leden nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de BNC-fiches die zijn gestuurd ter voorbereiding op de Milieuraad van 17 maart en hebben daarover enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken voor de Milieuraad van 17 maart 2026 en hebben nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Milieuraad van 17 maart 2026 en hebben daarover enkele vragen.

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde brieven voor de aanstaande Milieuraad op 17 maart en willen graag enige vragen voorleggen aan het kabinet.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie maken zich grote zorgen over de Milieuomnibus die de Europese Commissie heeft gepubliceerd. Daarom hebben zij nog fundamentele vragen aan het kabinet over de Milieuomnibus. Deze leden verzoeken om elke vraag afzonderlijk en nauwkeurig te beantwoorden.

## **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie verzoeken het kabinet toe te lichten hoe het verlagen van de 100%-norm naar 90% in 2035 zich verhoudt tot de Europese Klimaatwet, en in hoeverre dit besluit de mondiale concurrentiepositie van de Europese industrie op het gebied van nulemissie-technologie schaadt ten opzichte van fabrikanten van

buiten de Europese Unie (EU). Kan de minister uiteenzetten op welke wijze wordt voorkomen dat de voorgestelde brandstofkredieten leiden tot een dubbeltelling van emissiereductie ten opzichte van de RED III-verplichtingen?

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris om nader te onderbouwen waarom een verlaging van het reductiedoel voor bestelauto's in 2030 van 50% naar 40% noodzakelijk wordt geacht, en of zij het risico deelt dat dit de beschikbaarheid van betaalbare elektrische bestelwagens voor Nederlandse ondernemers in de weg staat.

De leden van de D66-fractie vragen of de staatssecretaris kan reflecteren op de voorgestelde "superkredieten" voor kleine elektrische voertuigen (M1E) en aangeven of zij bereid is te pleiten voor een koppeling tussen deze kredieten en een maximale consumentenprijs, om de toegankelijkheid van elektrische mobiliteit voor lagere inkomensgroepen te borgen? Kan de staatssecretaris uiteenzetten wat de gevolgen van de voorgestelde extra flexibiliteit voor fabrikanten zijn voor de Nederlandse ambities op het gebied van zero-emissiezones in steden, gezien de verwachte 30% lagere ingroei van emissievrije trucks in 2030?

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris of zij de mening deelt dat het belonen van fabrikanten met extra kredieten vanwege een trage laadinfrastructuur de druk op lidstaten om tijdig laadpunten aan te leggen juist wegneemt, in plaats van de transitie te versnellen. Hoe beoordeelt de staatssecretaris de rechtsongelijkheid die ontstaat voor transportondernemers die reeds fors hebben geïnvesteerd in een emissievrije vloot op basis van de vorig jaar vastgestelde normen, nu de spelregels voortijdig worden versoepeld?

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Milieumnibus-pakket dat de Europese Commissie in december 2025 heeft gepubliceerd. Deze leden onderschrijven het belang van regelvervanging om de administratieve lasten voor bedrijven te verminderen en het Europese concurrentievermogen te versterken. Tegelijkertijd wensen zij de staatssecretaris enkele kritische vragen voor te leggen over de inzet tijdens de komende Milieuraad, omdat vereenvoudiging niet ten koste mag

gaan van de milieu-ambities die nodig zijn voor een duurzame toekomst.

De leden van de D66-fractie vragen zich af hoe de staatssecretaris reflecteert op de aangekondigde herziening van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Opvallend is dat deze richtlijn recent nog een zogenaamde 'fitness check' heeft ondergaan. Deze leden willen van de staatssecretaris weten hoe het kabinet het risico inschat dat het openstellen van de KRW voor wijzigingen leidt tot aanpassingen die veel verder gaan dan de Europese Commissie zelf beoogt. Is de staatssecretaris het eens met de vrees dat er sprake kan zijn van een 'doos van Pandora'-effect? En waarom is het kabinet in het Milieuumnibus-fiche niet expliciet op deze KRW-herziening ingegaan, terwijl dit toch een substantieel onderdeel van de omnibus vormt?

Deze leden willen ook van de staatssecretaris weten wat de kabinetsaanwending op de aankomende Milieuraad zal zijn ten aanzien van dit onderdeel. Hoe kan het kabinet waarborgen dat mogelijke vereenvoudigingen in de KRW niet leiden tot afzwakking van de bescherming van zoetwaterecosystemen, die veelal in kritieke toestand verkeren? Dit is des te belangrijker aangezien de Nederlandse delta gevoed wordt met water uit bijna tien andere landen. Europese samenwerking en een ambitieuze inzet op schoon water is cruciaal voor de Nederlandse waterkwaliteit. Een ander belangrijk punt betreft de gezondheidseffecten. Lagere beschermingsniveaus in de KRW kunnen directe gevolgen hebben voor de waterkwaliteit die miljoenen Europeanen dagelijks gebruiken. Hoe voorkomt het kabinet dat mogelijke versoepeling in de KRW leidt tot grotere gezondheidsrisico's voor burgers in Nederland en daarbuiten? Deze leden willen van de minister vernemen welke risicoanalyse het kabinet zelf heeft uitgevoerd en op welke gronden het kabinet eventuele versoepeling zou kunnen rechtvaardigen.

De leden van de D66-fractie erkennen dat het voorstel op andere terreinen positieve elementen bevat. Bijvoorbeeld de vereenvoudiging van INSPIRE en de versnelling van milieubeoordelingen hebben potentie. Echter, deze versoepeling moet altijd hand in hand gaan met kwaliteit. De termijnen die de Commissie voorstelt voor milieueffectrapportages lijkt het kabinet ook kritisch te bezien, en deze leden sluiten zich daarbij aan. Versnelling mag niet voorgaan op de zorgvuldigheid van de toetsingsprocedures.

Deze leden pleiten er tevens voor dat het kabinet op de

Milieuraad aan de Commissie vraagt om impactassessments in te dienen voor toekomstige regelgeving. Een degelijke toetsing en analyse van eventuele gevolgen is nuttig om ervoor te zorgen dat beleidswijzigingen niet onbedoeld beleidsafzwakkingen zijn.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het fiche over de Milieuomnibus en verzoeken de staatssecretaris toe te lichten hoe de voorgestelde versoepeling in de Richtlijn Industriële Emissies (RIE), zoals het vervallen van de chemische inventarisatie en audits, zich verhoudt tot het recht van burgers op een gezonde leefomgeving en het vermogen van toezichthouders om naleving van milieunormen te controleren.

Tevens vragen deze leden of de staatssecretaris kan uiteenzetten op welke wijze het schrappen van de plicht voor een gemachtigd vertegenwoordiger binnen de EU voor de Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid (UPV) de handhaving beïnvloedt, en hoe wordt voorkomen dat dit leidt tot een "race to the bottom" waarbij producenten uit andere lidstaten hun verantwoordelijkheid voor afvalbeheer ontlopen. Ten slotte vragen deze leden hoe de staatssecretaris aankijkt tegen de introductie van een "grondentrichter" in verhouding tot het Verdrag van Aarhus en de Nederlandse rechtstraditie. Is de staatssecretaris bereid in Brussel te pleiten voor het behoud van volledige rechtsbescherming, ook wanneer er wordt ingezet op procedurele versnelling voor strategische projecten zoals woningbouw?

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie onderstrepen het belang van een sterke en concurrerende Europese transport- en voertuigsector die bijdraagt aan de klimaatdoelen. Zij constateren dat de Europese Commissie extra flexibiliteit wil introduceren via emissiekredieten voor de periode 2025–2029.

Deze leden vragen hoe het kabinet de impact van deze flexibiliteit beoordeelt op de concurrentiepositie van Europese truckfabrikanten. Ook vragen zij hoe groot de knelpunten rond laadinfrastructuur voor zwaar vervoer volgens het kabinet zijn en in hoeverre deze een aanpassing van de regelgeving rechtvaardigen.

Daarnaast vernemen zij graag hoe de Nederlandse positie zich verhoudt tot die van andere lidstaten. Tot slot vragen deze leden hoe het kabinet het ontbreken van een impactassessment weegt en of het kabinet zal

aandringen op meer inzicht in de klimaateffecten van het voorstel.

De leden van de VVD-fractie hebben tevens kennisgenomen van het voorstel tot herziening van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor personen- en bestelauto's, waaronder het voorstel om het reductiedoel voor 2035 te wijzigen van 100% naar 90% emissiereductie aan de uitlaat. Deze leden vragen hoe het kabinet de gevolgen hiervan beoordeelt voor investeringszekerheid en innovatie in de Europese auto-industrie en in hoeverre het voorstel ruimte laat voor verschillende aandrijftechnologieën. Daarnaast vragen zij hoe het kabinet kijkt naar de uitvoerbaarheid van het voorgestelde voertuiglabel, met name bij tweedehands voertuigen, en welke mogelijkheden er zijn om regeldruk te beperken, bijvoorbeeld via digitale oplossingen.

Verder vragen deze leden of het 'Made in the EU'-element onbedoelde gevolgen kan hebben voor nationale fiscale regelingen of het gelijke speelveld. Ook vragen zij hoe het kabinet aankijkt tegen de mogelijke gevolgen van het voorstel rond 'Clean Corporate Vehicles' voor mkb-bedrijven die voertuigen via leasemaatschappijen gebruiken.

De leden van de VVD-fractie hebben daarnaast kennisgenomen van het Milieumnibus-pakket, dat gericht is op vereenvoudiging van milieuwetgeving en vermindering van administratieve lasten voor bedrijven. Deze leden vragen welke onderdelen van het pakket volgens het kabinet daadwerkelijk tot merkbare lastenverlichting leiden en hoe daarbij het beschermingsniveau voor mens en milieu wordt gewaarborgd. Ook vragen zij hoe wordt voorkomen dat het opschorten van de verplichting om een gemachtigd vertegenwoordiger aan te wijzen bij uitgebreide producentenverantwoordelijkheid leidt tot een ongelijk speelveld.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie hoe het kabinet de voorgestelde wijzigingen in de batterijenverordening beoordeelt, met name waar het gaat om de repareerbaarheid van batterijen van elektrische voertuigen en de gevolgen voor circulariteit en innovatie.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie aandacht voor de Europese ontwikkelingen rond het PFAS-restrictievoorstel. Zij begrijpen dat voor sommige

industriële toepassingen, waaronder bepaalde afdichtingstoepassingen in de maritieme sector, momenteel een derogatieperiode is voorgesteld omdat alternatieven nog ontbreken. Deze leden vragen hoe het kabinet aankijkt tegen dergelijke overgangspannen voor toepassingen waarvoor op korte termijn geen werkbare alternatieven beschikbaar zijn. Ook vragen zij hoe het kabinet de recente studies in Europees verband over sectorale afhankelijkheid van PFAS weegt en hoe deze zich verhouden tot het lopende restrictievoorstel. Tot slot vragen deze leden hoe het kabinet de Nederlandse inzet in dit dossier vormgeeft, mede gezien de rol van Nederland als kar-trekkend land in de Europese PFAS-discussie.

De leden van de VVD-fractie zien uit naar de reactie van de regering en een toelichting op de Nederlandse inzet tijdens de Milieuraad van 17 maart.

### **GroenLinks-PvdA-fractie**

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich zorgen om de voorstellen die de Europese Commissie doet om de bescherming van onze natuur af te zwakken. Zij wijzen erop dat omnibussen zijn bedoeld voor technische aanpassingen terwijl deze in hun ogen nu worden aangegrepen voor systematische wijzigingen. Is het kabinet het hiermee eens en is hij bereid om dit bij de Commissie aan te kaarten?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat het kabinet de versnelling van milieubeoordelingen verwelkomt. Deze leden zijn benieuwd naar in hoeverre de risico's voor gezondheid, natuur en milieu in kaart zijn gebracht. Het kabinet laat weten dat zulke versnelling gepaard moet gaan met zorgvuldigheid en juridische houdbaarheid. Heeft het kabinet in kaart gebracht hoe zo een versnelling op juridisch houdbare wijze mogelijk is, en zonder extra risico's voor gezondheid, natuur en milieu? Zo ja, kan deze analyse met de Kamer gedeeld worden? Zo niet, is het kabinet van plan in te stemmen met de omnibus zonder zo'n analyse te hebben verricht? Welk standpunt neemt het kabinet in tijdens de komende Milieuraad, mocht het onderwerp aan bod komen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in het BNC-fiche niks over het aangekondigde voorstel van een herziening van de Kaderrichtlijn Water, die nog dit jaar moet plaatsvinden, en over de aangekondigde stresstest van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Waarom

zegt het kabinet hier niets over in het BNC-fiche? Kan het kabinet uitgebreid ingaan op de gevolgen van deze deregulering op de bescherming die vanuit deze richtlijnen uitgaat, en op zijn standpunt hierover?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben verder nog enkele vragen en opmerkingen over het Europese autobeleid, het afzwakken van de emissiedoelen en daarmee het einde van de Europese auto-industrie. Het voorstel om de emissienormen af te zwakken en het einde van fossiel uit te stellen haalt de druk op de auto-industrie weg en zal daarmee de innovatie en transitie vertragen. Het bespaart op de korte termijn investeringskosten en de noodzakelijke uitbouw van de batterijsector en ombouw van bestaande fabrieken. Deze uitgestelde investeringen kunnen worden omgezet in dividend voor de aandeelhouders, maar de vertraging zal de concurrentiekracht van de Europese auto-industrie, ten opzichte van bijvoorbeeld China, verder verzwakken. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat dit niet alleen nadelig is voor het klimaat en volksgezondheid, maar ook voor de toekomst van de auto-industrie in Europa? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat we juist voor de lange termijn moeten kiezen en daarom op de korte termijn moeten innoveren en transformeren? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat we deze beslissingen niet kunnen overlaten aan de sector zelf? Wat wordt de inzet van Nederland hierop bij de Milieuraad? Wat gaat de staatssecretaris doen om alsnog een de facto einde van fossiele nieuwverkoop in Nederland te bewerkstellingen, als dit EU-uitstel doorgaat? Komen er extra zware belastingen op de aanschaf van fossiele auto's?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen verder dat de Europese Commissie (EC) voornemens is om alle steun voor fossiel per 2028 te verbieden. Wat wordt allemaal gezien als steun? Kan de staatssecretaris toelichten wat hier allemaal onder gaat vallen en wat de verwachte effecten zijn? Gaat dit gelden voor belastingverschillen, accijnzen, en dergelijke? Of ook voor het faciliteren van fossiele voertuigen via gratis toegankelijke infrastructuur, overheidsopdrachten of aanbestedingen? Gaat het alleen om fossiel versus elektrisch of om alles wat het gebruik van fossiel vergemakkelijkt?

Ten slotte vragen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie aandacht voor de repareerbaarheid van batterijen.



Voor veel nieuwe auto's is de accu het meest kostbare onderdeel en het onderdeel dat door gebruik het meest aan waarde verliest. Een defecte of versleten accu is zeer kostbaar om te vervangen. Repareerbare accu's kunnen helpen om elektrische voertuigen langer op de weg te houden, versterken de tweedehands markt en besparen kritieke grondstoffen. Is de staatssecretaris bereid zich hiervoor in te zetten?

### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie delen de opvatting van het kabinet dat (industriële) koolstofverwijdering een belangrijke bijdrage kan leveren aan de overgang naar een klimaatneutrale EU in 2050 en negatieve emissies daarna. Door negatieve-emissietechnologie en innovatie tijdig op te schalen, kan Nederland profiteren van first-mover voordelen. Deze leden vragen de minister om dieper in te gaan op hoe Nederland deze first-mover voordelen concreet kan benutten, en welk aanvullend beleid of welke stimulering vanuit de overheid nodig is om de opschaling van deze technologieën te ondersteunen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het kabinet bij de mogelijke inzet van internationale koolstofkredieten het belang van duidelijke randvoorwaarden, robuuste kredieten en de samenwerking met strategische partners op het gebied van klimaat en energie benadrukt. Deze leden vragen de minister met welke strategische partners zij de samenwerking op zal zoeken bij de inzet van internationale koolstofkredieten, en welke concrete stappen er nu al worden gezet om deze samenwerking vorm te geven en optimaal gebruik te kunnen maken van dergelijke kredieten.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het kabinet het belang van een consistent EU-kader voor biograndstoffen, met duidelijke duurzaamheidscriteria voor alle toepassingen benadrukt. Deze leden vragen of de minister de mening deelt dat het dat het voor duurzaam gebruik van biograndstoffen niet alleen van belang is om deze op zo efficiënt mogelijke wijze in te zetten, maar dat er ook aandacht moet zijn voor het aanbod van duurzame biograndstoffen. Zij vragen het kabinet welke concrete acties zij inzet om ook de duurzame productie en voldoende beschikbaarheid van biograndstoffen op Europees niveau te stimuleren.

### **JA21-fractie**

De leden van de JA21-fractie constateren dat in het verslag van de informele bijeenkomst van de Milieuministers (Kamerstuk 21 501 – 08, nr. 1025) is gesproken over het financieren van klimaatweerbaarheidsuitgaven via private investeringen en de Europese Investeringsbank.

Deze leden vragen de staatssecretaris op welke wijze private partijen gestimuleerd kunnen worden om te investeren in klimaatadaptatie, waar geen inherent verdienmodel aan verbonden is. Hoe verhoudt het financieren van klimaatweerbaarheidsuitgaven via de Europese Investeringsbank, waar de lidstaten gezamenlijk garant voor staan, zich tot de wens van de Kamer om geen gezamenlijke Europese leningen aan te gaan?

De leden van de JA21-fractie constateren dat in het verslag van de informele bijeenkomst van de Milieuministers is gesproken over het inzetten van het handelsinstrumentarium van de EU en ontwikkelingssamenwerking in de context van internationale klimaatprocessen. Kan de minister toelichten wat het Nederlandse standpunt is ten aanzien van het inzetten van het handelsinstrumentarium met betrekking tot internationale klimaatprocessen? Is de minister van mening dat het stimuleren van (vrij)handel met ontwikkelende economieën wenselijk is, ook ter bevordering van samenwerking op andere kwesties?

De leden van de JA21-fractie constateren dat in het verslag van de informele bijeenkomst van de Milieuministers is gesproken over het Circulaire Economie Winterpakket. Hoe beoordeelt de minister dit maatregelenpakket? Hoe beoordeelt de minister de vraag vanuit de plastic-recycling-sector om meer vraagstimulerende maatregelen?

De leden van de JA21-fractie constateren dat in het fiche Verordening CO<sub>2</sub>-emissienormen en voertuiglabeel voor personen- en bestelauto's (Kamerstuk 22 112, nr. 4273) doelen voor emissiereductie zijn opgenomen. Om deze doelen te halen zal het Europese aandeel aan elektrische voertuigen sterk moeten stijgen. Hoe beoordeelt de minister het streven naar snelle elektrificatie van het Europese autogebruik in relatie tot de achterblijvende ontwikkeling en verspreiding van laadinfrastructuur, met name in Oost-Europese lidstaten? Hoe beoordeelt de minister het streven naar snelle elektrificatie van het Europese autogebruik in relatie tot de aanhoudende netcongestieproblematiek in

Nederland? Ziet de minister kansen om de productie en aanschaf aantrekkelijker te maken door middel van het verminderen van regeldruk op Europees niveau?

De leden van de JA21-fractie constateren dat het fiche Wijzigingsvoorstel Verordening CO<sub>2</sub>-emissienormen zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 4245) meer flexibiliteit biedt wat betreft de nalevingsverplichting voor zware voertuigen, en dat deze onderbouwt wordt met de trage uitrol van laadinfrastructuur voor zwaar vervoer. Steunt de staatssecretaris dit voorstel voor meer tijdelijke flexibiliteit? Erkent de staatssecretaris dat het behalen van sectorbrede emissienormen afhangt van een stijgend marktaandeel van elektrische zware bedrijfsvoertuigen? Erkent de staatssecretaris dat een betrouwbaar en EU-breed verspreide laadinfrastructuur een randvoorwaarde is voor het succes van elektrische zware bedrijfsvoertuigen op de markt, en daarmee het behalen van de emissiereductiedoelen van de sector? Wat zijn de consequenties als de laadinfrastructuur achterblijft op wat nodig is voor het behalen van de emissiereductiedoelen? Is er in de toekomst bij achterblijvende laadinfrastructuur meer flexibiliteit mogelijk?

#### **Partij voor de Dieren-fractie**

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie maken zich grote zorgen over de Milieuomnibus die de Europese Commissie heeft gepubliceerd. Zij zien niet hoe deze rijmt met de groeiende roep vanuit burgers, wetenschappers en medeoverheden om juist striktere regels te stellen aan bescherming van mens, dier en milieu tegen schadelijke stoffen. De richting van de Milieuomnibus rijmt ook niet met de ambities die het nieuwe kabinet zegt te hebben op het gebied van preventie, gezonde leefomgeving en het streven naar de gezondste generatie ooit. Europa staat op het punt om zwaar bevochten belangrijke wet- en regelgeving, die de gezondheid van burgers en hun leefomgeving moet beschermen, roekeloos in de prullenbak te gooien. Deze leden verwachten dat het kabinet zijn verantwoordelijkheid neemt en dit niet laat gebeuren.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Milieuomnibus, onder het mom van versimpeling, de deuren open zet voor stelselmatige afzwakking van bescherming van waterkwaliteit, natuur en volksgezondheid. Europa is ooit, na jarenlang zorgvuldig overleg en onderzoek, gekomen tot

wetgeving die mensen, dieren en hun leefomgeving beter zou moeten beschermen, zoals de Kaderrichtlijn Water en de Vogel- en Habitatrichtlijn. Juist die zorgvuldig opgebouwde wetgeving dreigt nu klakkeloos afgebroken te worden. Hoe reageert de staatssecretaris op juristen en maatschappelijke organisaties die concluderen dat de omnibus ingrijpende wijzigingen voorstelt op de fundamenten van het EU-milieurecht over beoordeling van effecten van beleid, over behandeling van beschermde soorten, over de toegang tot de rechter en over de definitie van algemeen belang? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat zulke fundamentele systeemwijzigingen niet via een omnibus zouden moeten plaatsvinden, die eigenlijk bedoeld is voor kleine technische wijzigingen? Wat is de wetenschappelijk onderbouwde noodzaak en proportionaliteit van de voorgestelde wijzigingen precies en op welk onderzoek is onderbouwing precies gebaseerd?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat het wijzigingsproces rond de omnibus niet duidelijk en niet transparant is en te ver wordt gehouden van niet alleen nationale en lokale volksvertegenwoordigers, maar zeker ook van Nederlandse burgers. Deze leden vragen de staatssecretaris om precies te schetsen hoe het wijzigingsproces eruitziet, wat de tijdlijn is, wat de cruciale beslismomenten zijn, op welke wijze knopen worden doorgesneden en op welke wijze de Kamer de omnibus eventueel zou kunnen tegenhouden. Deze leden zien dat het erop lijkt dat de Europese Commissie de omnibus snel erdoorheen wil drukken, zonder zorgvuldig proces en toets door wetenschap op effecten. Deze leden zien dat de democratische controle wordt ondermijnd. Zij vragen de staatssecretaris waarom zorgen van burgers en experts over de omnibus worden genegeerd, zoals blijkt uit het oordeel van de Europese Ombudsman en uit de bijna 200.000 bezorgde reacties op eerdere signalen om natuurbescherming af te zwakken. Welke lidstaten zijn ook kritisch op de omnibusvoorstellen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien dat de omnibus voorstellen bevat die milieueffectbeoordelingen versnellen bij 'strategische' projecten. Deze voorstellen zorgen voor afzwakking van milieueffectbeoordelingen en doen afbreuk aan zorgvuldige processen en dat alles voor zogenaamd 'strategische' projecten terwijl onduidelijk is wat precies

allemaal onder die projecten valt. Kan de staatssecretaris de exacte definitie van strategische projecten delen met de Kamer? Ziet de staatssecretaris, net als milieuexperts, dat hierdoor een grotere kans is op schade voor gezondheid van mens, dier en milieu? Zo nee, op welk wetenschappelijk onderzoek en toets baseert de staatssecretaris zich dan precies? Ziet de staatssecretaris dat de voorstellen op gespannen voet staan met de bestaande natuur- en milieuwetgeving, de Kaderrichtlijn Water en de Vogel- en Habitatrichtlijn? Kan de staatssecretaris toezeggen zich te verzetten tegen deze weg naar oppervlakkige toetsing en snelle vergunningverlening bij 'strategische' projecten, waarbij geen afbakening is van wat strategische projecten precies zijn?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien dat de omnibus het mogelijk maakt dat lidstaten bij milieuprocedures bepalen dat in de beroepsfase geen nieuwe argumenten mogen worden geïntroduceerd ten opzichte van de eerdere bezwaar- en zienswijzefase. Snapt de staatssecretaris de zorgen dat dit de toegang van burgers beperkt tot de rechter? Is er een toets gedaan of dit in strijd is met het Verdrag van Aarhus? Zo nee, gaat de staatssecretaris dat alsnog laten toetsen? Hoe gaat de staatssecretaris voorkomen dat burgers, niet-gouvernementele organisaties (ngo's) en maatschappelijke organisaties in de praktijk worden belemmerd in hun recht om juridische procedures te voeren over milieuschade?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij ook ziet dat er een groeiende roep vanuit burgers, wetenschappers en medeoverheden is om juist striktere regels te stellen aan bescherming van mens, dier en milieu tegen schadelijke stoffen. Is de staatssecretaris zich ervan bewust dat er afgelopen jaren veel rechterlijke uitspraken zijn geweest die concluderen dat de overheid de gezondheid van burgers en hun leefomgeving onvoldoende beschermt, zoals in het geval van landbouwgif en stankoverlast door veehouderijen? Is de staatssecretaris bereid om het advies van het Nationaal Burgerberaad op te volgen en vervuiling meer te bepreien? Luistert de staatssecretaris naar wetenschappers en burgers die om betere bescherming van milieu en gezondheid vragen, of laat hij zich leiden door economische belangen van grote vervuilers? Erkent de staatssecretaris dat de Milieuomnibus ook niet rijmt met de ambities die het nieuwe kabinet zegt te hebben op het gebied van

preventie, gezonde leefomgeving en het streven naar de gezondste generatie ooit?

De aangenomen motie-Kostić (Kamerstuk 21501-08, nr. 1020) verzoekt de regering om te borgen dat vereenvoudigingen in Europese wet- en regelgeving niet zullen leiden tot extra schade aan gezondheid, natuur en milieu. Daarnaast zegt het kabinet in het BNC-fiche dat “milieudoelstellingen en -standaarden noodzakelijk zijn voor het waarborgen van een gezonde fysieke leefomgeving en de gezondheid van burgers”. Hoe gaat de staatssecretaris er zorg voor dragen dat de omnibus niet leidt tot extra schade en afbraak van bescherming? Hoe gaat de staatssecretaris binnen de Milieuraad en richting de Europese Commissie de zorgen aankaarten dat de omnibus neerkomt op afbraak ten koste van de Europese leefomgeving en volksgezondheid?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat er op de voorstellen in de Milieumnibus geen effectbeoordeling plaatsvindt. Deze leden vinden het ontbreken hiervan problematisch gezien de fundamentele wijzigingen die voorliggen. Ook zien zij geen aanvullende informatie over wat de urgentie waar de Commissie zich op beroept feitelijk inhoudt. Kan de staatssecretaris hierover uitweiden? Wie heeft onafhankelijk bepaald dat er sprake is van urgentie en wat die urgentie dan precies is? Kan de staatssecretaris ook vertellen waar de spoed voor deze wijziging vandaan komt en wie precies het hardst heeft gepleit voor die wijziging?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat ook de Europese ombudsman zich afvraagt of het beroep op ‘urgentie’ om milieuregelgevingen af te zwakken, zonder bijvoorbeeld eerst een effectbeoordeling, aanvaardbaar is. Deelt de staatssecretaris de zorgen van de Ombudsman? Hoe reflecteert de staatssecretaris op het ontbreken van een effectbeoordeling bij een pakket met mogelijk grote, systemische gevolgen?

Belangrijker nog, vinden de leden van de Partij voor de Dieren-fractie, is het feit dat het onmogelijk is om te stellen dat de bescherming van gezondheid van mens, dier en milieu in stand blijft als er geen effectbeoordeling plaatsvindt door wetenschap. Hoe gaat het kabinet precies toetsen of de omnibus niet zorgt voor meer schade aan de fysieke leefomgeving en de gezondheid van burgers? Gaat de staatssecretaris in de

EU uitdragen dat Nederland zo niet akkoord gaat met de omnibus en dat er een uitgebreide wetenschappelijke toets moet komen die de effecten van de omnibus voor gezondheid van mens, dier en milieu in kaart kan brengen, zodat het kabinet en de Kamer geïnformeerd kunnen beslissen? Zo nee, waarom gaat de staatssecretaris in tegen haar eigen ambities uit het coalitieakkoord voor gezonde leefomgeving, gezondste generatie ooit en preventie?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de staatssecretaris of zij ervoor kan zorgen dat in kaart wordt gebracht wat de eventuele maatschappelijke schade en kosten (in euro's) zijn van de voorgestelde omnibus.

Deze leden hebben nog wat specifieke vragen over de Vogel- en Habitatrichtlijn. De Vogel- en Habitatrichtlijn vormt de harde juridische kern voor het behoud en herstel van ecosystemen, kwetsbare soorten en leefgebieden in de EU. Deze richtlijnen zullen worden onderworpen aan een stresstest. Wat houdt deze stresstest exact in en wie voert het precies uit? Wie zijn de betrokken partijen? Wat zijn de vragen en de tijdlijn? En waarom is deze stresstest precies nodig? Tien jaar geleden is de Vogel- en Habitatrichtlijn onderworpen aan een zware fitnesscheck en is 'fit for purpose' verklaard. Er is wetenschappelijk en juridisch gezien geen reden om weer te proberen te morrelen aan deze richtlijnen. Ziet het kabinet dat ook? Zo nee, op welk wetenschappelijk advies baseert hij zich? Deze leden zien ook dat de Milieuomnibus soepeler omgaat met de verboden met betrekking tot het doden en verstoren van beschermde soorten en dat de focus van preventie naar schade-acceptatie verschuift. Deelt het kabinet de conclusie dat dit in strijd is met de Vogel- en Habitatrichtlijn en de jurisprudentie van het Hof van Justitie? Zo niet, kan het kabinet de juridische toets sturen waar hij zich op baseert?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben ook nog wat vragen over de invloed van de omnibus op de Kaderrichtlijn Water. Erkent de staatssecretaris dat zoetwaterecosystemen al in kritieke toestanden verkeren en verdere verslechtering gezondheidsrisico's verder vergroot en klimaatadaptatie bemoeilijkt? Zo niet, op welke wetenschappelijke rapporten baseert zij zich dan? Ziet de staatssecretaris dat de laatste fitnesscheck van de KRW concludeert dat de regels van de KRW goed zijn, maar dat de implementatie achterblijft? Is zij het met deze leden eens dat het de omgekeerde wereld is om

regels te versoepelen omdat lidstaten de afgelopen jaren te weinig moeite hebben gedaan om ze te implementeren? Zal de KRW ook worden onderworpen aan een stresstest? Zo ja, hoe ziet dat proces er precies uit, wie is daarbij betrokken en wat is de tijdlijn?

## **II      Reactie van de bewindspersonen**