



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
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-2024/356391

Bijlage(n)

1

Datum 12 december 2024
Betreft Verslag schriftelijk overleg Milieuraad d.d. 17 december
2024

Geachte voorzitter,

Hierbij bieden wij u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, het verslag aan van het schriftelijk overleg met uw Kamer naar aanleiding van de Milieuraad die zal plaatsvinden op 17 december a.s. in Brussel.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen

DE MINISTER VAN KLIMAAT EN GROENE GROEI

Sophie Hermans

I. WIJZIGING AGENDA MILIEURAAD

Ten opzichte van de geannoteerde agenda zijn er twee AOB-punten aan de agenda van de Milieuraad toegevoegd. Zweden zal informatie delen met betrekking tot de herziening van REACH. En de Europese Commissie zal een update geven over het gebruik van het Horizon programma voor klimaatactie. Beide punten zullen in de verslaglegging meegenomen worden.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

II. VERSLAG VAN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Haalbaarheid, realisme, betaalbaarheid

1. *De leden van de PVV-fractie nemen kennis van de agenda, maar vragen tegelijkertijd ook of de staatssecretaris rekening houdt met de principes realisme, haalbaar en betaalbaar.*

Antwoord

Ja. Dat zijn aspecten die worden meegewogen.

Nationale koppen

2. *De leden van de PVV-fractie wijzen erop dat de staatssecretaris ook goed in acht neemt dat er geen nieuwe nationale koppen op Europees beleid komen en kijkt naar welke andere bestaande nationale koppen kunnen worden geschrapt in lijn met het Hoofdlijnenakkoord.*

Antwoord

Dat er geen nieuwe nationale koppen op Europees beleid komen, is gewaarborgd in de Aanwijzingen voor de regelgeving.¹ Aanwijzing 9.4 bepaalt dat bij implementatie van Europees beleid geen nationaal beleid (en dus ook geen nationale koppen) mogen worden meegenomen. Wat wél kan, is nationaal beleid (inclusief nationale kop) opnemen in een apart wetgevingstraject, los van implementatie. Er kunnen allerlei redenen zijn om nationaal regels te stellen, bijvoorbeeld ter uitvoering van het Hoofdlijnenakkoord. Daar zal uw kamer transparant over worden geïnformeerd. In 2006, 2007, 2012 en 2023 zijn onderzoeken gedaan naar nationale koppen. Uit die onderzoeken is gebleken dat in Nederland niet veel nationale koppen zijn. De nationale koppen die uit de onderzoeken kwamen, bleken over het algemeen weloverwogen politieke besluiten. De Minister van Economische Zaken doet in 2025 opnieuw onderzoek en het kabinet zal hier te zijner tijd naar kijken.

Circulaire voertuigen

3. *De leden van de PVV-fractie vragen hoe de sterke ambitie van de staatssecretaris ten aanzien van circulariteit rijmt met het huidige tijdperk waarbij het toepassen van gerecycled plastic onder druk staat.*

¹ Zie 'Aanwijzingen voor de regelgeving', te vinden op: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0005730/2024-07-01>

Antwoord

De recycelaatmarkt functioneert slecht, met name omdat deze te afhankelijk is van de olieprijs. Bij een lage olieprijs kiezen meer producenten van plastic producten voor *virgin* fossiel plastic, bij een hoge olieprijs is het andersom. Het is daarom belangrijk om in Europese productregelgeving het toepassen van recycelaat verplicht te stellen, zoals in de nu voorliggende Europese verordening voor circulaire voertuigen. Zo ontstaat er een stabielere recycelaatmarkt, waarin recyclers hun recycelaat kwijt kunnen. De Nederlandse plasticsector roept zelf ook op tot dergelijke Europese eisen. Nederland zal nationaal niet op deze Europese producteisen voor voertuigen vooruitlopen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

4. *De leden van de PVV-fractie vragen hoe de staatssecretaris de uitvoering voor zich ziet met betrekking tot de verbreding van het UPV-systeem (uitgebreide producentenverantwoordelijkheid), met name gericht op aanhangwagens (omdat veel wagens van deze categorie niet zijn voorzien van een kenteken).*

Antwoord

De betaling van de afvalbeheerbijdrage voor het UPV-systeem loopt in Nederland via de kentekenregistratie. Dit betekent dat elk voertuig dat een kenteken heeft, makkelijk is toe te voegen aan het UPV-systeem voor auto's. Voor andere voertuigen is dat lastiger, maar niet onmogelijk. Aanhangwagens tot 750kg hebben inderdaad geen kenteken, maar wel een typegoedkeuringsbewijs. Dit zou een manier kunnen zijn om deze aanhangwagens onder de UPV te voegen. Aanhangwagens boven de 750kg hebben wel een kenteken.

5. *De leden van de PVV-fractie vragen tevens wat het mechanisme voor kosten van het afvalbeheer van nieuwe categorieën in de praktijk wordt uitgevoerd. Mede gezien het feit dat dit omschreven staat als "een uitdaging in de uitvoering". Wellicht ten overvloede: rekening houdend met de principes realisme, haalbaar en betaalbaar.*

Antwoord

Met 'een uitdaging in de uitvoering' werd bedoeld op het mechanisme voor de kosten van het afvalbeheer wanneer een voertuig in een andere lidstaat afval wordt dan waar het voertuig op de markt is geplaatst. In het UPV-systeem zal een afvalbeheerbijdrage worden betaald in de lidstaat waar het voertuig op de markt is geplaatst. Hierdoor wordt het afvalbeheer (droogleggen voertuig, ontmantelen van onderdelen en recycling, et cetera) door de producenten georganiseerd en gefinancierd. Dit mechanisme maakt het mogelijk dat producenten de kosten voor afvalbeheer van voertuigen die niet in hetzelfde land afval worden als waar ze op de markt worden geplaatst met elkaar kunnen vereffenen. Om dit in de praktijk goed uit te voeren zijn goede informatiestromen essentieel. Nederland is samen met een groep andere lidstaten voorstander van dit mechanisme. Realisme, haalbaarheid en betaalbaarheid zijn voor Nederland belangrijke uitgangspunten in de onderhandelingen.

6. *De leden van de PVV-fractie vragen de staatssecretaris om meer informatie betreffende de maatregelen om te voorkomen dat voertuigen (illegaal) geëxporteerd worden als die niet rijvaardig zijn en als afval*

(voertuigwrak) bestempeld zijn, waarbij negatieve milieueffecten worden afgewenteld op derde landen. Dit in relatie tot het feit dat de staatssecretaris daarbij oog voor de handelspolitieke aspecten van het voorstel en de impact hiervan op derde landen houdt. Hoe ziet hij de uitvoering hiervan?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

Antwoord

Om te voorkomen dat niet rijwaardige voertuigen of autowrakken worden geëxporteerd, is het belangrijk om een heldere definitie te formuleren voor 'autowrak'. Het voorstel voorziet hierin. Verder legt het voorstel een bepaling op waarbij de overbrenging van eigenaarschap van voertuigen niet is toegestaan op een voertuig bestempeld is als autowrak óf als het voertuig geen APK heeft, dus niet rijwaardig is. Dit helpt voorkomen dat autowrakken worden geëxporteerd onder het mom van een rijwaardig voertuig. Tegelijkertijd wordt de handel in rijwaardige, tweedehands voertuigen niet belemmert.

7. *De leden van de PVV-fractie vragen waarom de staatssecretaris streeft op diverse onderwerpen naar een hoger ambitieniveau (in andere woorden: zijn dit verborgen koppen).*

Antwoord

In de onderhandelingen over het voorliggende wetsvoorstel streeft het kabinet naar een hoger ambitieniveau voor bijvoorbeeld de toepassing van recycalaat en eisen met betrekking tot het verplicht verwijderen van onderdelen. Dit zal de markt voor recycalaat versterken en eraan bijdragen dat Nederland en de Europese Unie minder afhankelijk worden van derde landen voor materiaalgebruik. Aangezien het hier gaat over een Europese Verordening is er geen sprake van nationale koppen, maar van Europees beleid dat voor alle lidstaten zal gelden.

8. *De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn het in grote lijnen eens met het voorstel voor circulaire voertuigen en de lijn van de staatssecretaris hierop, maar denken dat het voorstel op enkele vlakken nog kan worden aangescherpt. Deze leden zijn van mening dat er een verplicht oplopend percentage groen staal en aluminium in de bouw van nieuwe auto's in het voorstel moet worden opgenomen. Dat geeft zekerheid over de vraag naar groen staal en kan de transitie van de staalsector aanjagen. Ten tweede zijn deze leden van mening dat het voorgestelde Circular Vehicle Passport meer informatie zou moeten bevatten, zoals materiaalsamenstelling (inclusief aandeel gerecyclede inhoud per materiaal) en de CO₂-voetafdruk. Ten derde vinden deze leden dat er te weinig gebeurt om afgedankte voertuigen in te zamelen. Daarom denken zij dat de inzameling kan worden verbeterd als er nieuwe financiële prikkels voor eigenaren worden ingevoerd om hun afgedankte voertuigen naar een erkende verwerker te brengen, zodat kostbare materialen niet verloren gaan, bijvoorbeeld via een retourpremie of statiegeldregeling. Kan de staatssecretaris zich vinden in elk van deze aanscherpingen en is hij bereid om zich daar tijdens de Milieuraad hard voor te maken?*

Antwoord

Het voorstel stelt de Commissie in staat om naar aanleiding van een haalbaarheidsstudie via een gedelegeerde handeling een voorstel te doen voor

een minimum percentage recycloattoepassing voor staal en aluminium. Voor staal zal dit plaatsvinden na 23 maanden van inwerkingtreding en voor aluminium 35 maanden. Het kabinet steunt dit onderdeel van het voorstel. Ten aanzien van het Circulair Vehicle Passport wil ook het kabinet dat dit meer informatie bevat. Zo heeft Nederland ervoor gepleit dat de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen onderdeel moet zijn van het paspoort. Daarnaast heeft het kabinet een voorstel gesteund om de CO2 voetafdruk van voertuigen te berekenen. Als dit voorstel wordt overgenomen, kan deze informatie ook in het paspoort worden opgenomen. Tot slot ziet het kabinet geen meerwaarde in verdere financiële prikkels voor de inzameling van autowrakken. Aangezien een voertuig over het algemeen nog een waarde heeft, ontvangen eigenaren bij het inleveren van hun voertuig doorgaans al een bedrag van het autodemontagebedrijf of garage.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

9. *De leden van de VVD-fractie staan achter de Nederlandse inzet. Echter maken zij zich zorgen over de import van Chinese voertuigen die niet voldoen aan de circulariteitseisen. Deze Chinese producten kunnen de overhand nemen op onze markt. Kan de staatssecretaris ervoor waken dat naar Europa geïmporteerde voertuigen aan dezelfde circulariteitseisen voldoen als waar Europese producenten aan moeten voldoen? Daarnaast benadrukken deze leden dat het belangrijk is dat er een gelijk speelveld is om ongeregelheden bij import/export van autowrakken te voorkomen.*

Antwoord

Alle ontwerp-eisen en -verplichtingen gelden voor alle voertuigen die op de Europese markt worden gebracht. Via de type-goedkeuring wordt gecontroleerd of het voertuig voldoet aan de geldende veiligheids- en circulariteitseisen. Dit proces wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW). Alle voertuigen die op de Europese markt worden gebracht, zijn dus onderhevig aan deze type-goedkeuring, ongeacht waar ze zijn geproduceerd. De circulariteitseisen die worden voorgesteld in de verordening zullen ook onderdeel worden van de type-goedkeuring. Via dit proces wordt dus gecontroleerd of alle voertuigen onder de reikwijdte die op de Europese markt worden gebracht voldoen aan de circulariteitseisen. Dit handhaaft een gelijk speelveld.

10. *De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de staatssecretaris onvoldoende aandacht besteedt aan de zorgwekkende trend van steeds grotere, zwaardere en materiaal-intensievere voertuigen. In voertuigen worden veel kostbare materialen gebruikt, waarvoor Europa volledig afhankelijk is van andere landen. Deze leden vragen of de staatssecretaris niet wegstijgt voor deze ontwikkeling, die haaks staat op het streven naar een circulaire economie, efficiënt materiaalgebruik en strategische autonomie. Wat doet de staatssecretaris eraan om deze trend tegen te gaan? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat het meest circulair is om minder materiaal te gebruiken?*

Antwoord

Het voorstel stelt op zichzelf geen eisen aan de grootte en het gewicht van voertuigen. Wel zijn de bepalingen in het voorstel gericht op het stimuleren van hergebruik en recycling en dragen op die manier bij aan het behouden van materialen in de Europese Unie doordat voertuigen en materialen langer worden gebruikt en kostbare materialen worden bespaard.

11. *De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat bij de inzet van Nederland enkel wordt gesproken over ontwerpeisen ten behoeve van reparatie en hergebruik en dat de focus ligt op recycling en recycelaatdoelstellingen. Waarom wordt bij de inzet van Nederland niet gesproken over bijvoorbeeld een maximum aan de lengte, breedte en hoogte van voertuigen om kostbaar materiaal te besparen? Ziet de staatssecretaris het als een prioriteit om in het verdrag te pleiten voor het verminderen van het gebruik aan materialen voor circulaire voertuigen? Deze leden van vragen hoe minder materiaalgebruik het best zou kunnen worden toegepast in de verordening, en wat de staatssecretaris concreet heeft gedaan, of gaat doen, om dit voor elkaar te krijgen.*

Antwoord

Het verminderen van materiaalgebruik is een belangrijk element van de circulaire economie. De bepalingen in het voorstel die gericht zijn op het stimuleren van hergebruik en recycling zullen bijdragen aan het behouden van materialen in de Europese Unie doordat voertuigen en materialen langer worden gebruikt. Daarnaast geeft het voorstel de mogelijkheid om de bijdrage voor het UPV-systeem aan te passen op basis van niet alleen de recyclebaarheid van de materialen, maar ook het gewicht van het voertuig. Zo is er een stimulans voor autofabrikanten om minder materiaal toe te passen of de voertuigen kleiner te maken zodat de financiële bijdrage lager zal zijn.

Microplastics

12. *De leden van de PVV-fractie vragen of er voldoende rekening wordt gehouden met kleine ondernemingen (lastendruk) bij de regelgeving voor microplastics.*

Antwoord

Ja. Allereerst is de categorie zeer kleine bedrijven nog steeds uitgezonderd van de zwaardere verplichtingen zoals certificering, ongeacht hoeveel plastic pellets ze op jaarbasis verhandelen. Dat geldt niet voor alle andere bedrijven. De zwaardere verplichtingen zoals certificering, gelden echter pas wanneer met meer dan 1000 ton pellets per jaar wordt gewerkt. Ter vergelijking, Frankrijk heeft al een certificeringsplicht voor alle bedrijven die met meer dan 5 ton plastic pellets per jaar werken. Dit Franse systeem is in overleg met de sector opgezet. Van Franse collega's heeft het ministerie begrepen dat dit ook voor bedrijven prima werkt. Het is dus erg onwaarschijnlijk dat de lastendruk van deze Europese maatregel voor kleine ondernemingen te hoog is.

13. *De leden van de PVV-fractie vragen met betrekking tot de drempelwaarde (microplastics) waarom er na de evaluatie zo nodig naar beneden bijgesteld moet gaan worden.*

Antwoord

Plastic pellets is één van de grootste oorzaken van microplastics in het milieu. In tegenstelling tot andere bronnen van microplastics die intrinsiek gepaard gaan met productgebruik (zoals bandenslijtage, slijtage van verf, textiel, et cetera) dient

de lekstroom van pellets bij productie, vervoer of omvorming geen enkel doel. Daarom is het van belang dat deze vorm van vervuiling tot een minimum beperkt wordt. Dit is mogelijk, want er is voldoende handelingsperspectief voor de sector, door onder andere plastic pellets op de juiste wijze te verpakken tijdens het vervoer. De drempelwaarde bepaalt welke bedrijven striktere verplichtingen krijgen, waaronder certificering. Door meer bedrijven onder het striktere regime te laten vallen, neemt de vervuiling door plastic pellets af. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 dient dit wel proportioneel te zijn voor bedrijven. Dat is ook bij een significant lagere drempelwaarde nog steeds het geval.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

14. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van het voorstel ter voorkoming van pelletverlies om microplasticvervuiling te verminderen. Plastic pellets, ook wel nurdles, zijn één van de voornaamste oorzaken van microplasticvervuiling en betere regelgeving is erg belangrijk. Deze leden vinden het goed dat de staatssecretaris wil pleiten voor een hoger ambitieniveau, maar hebben hierbij nog een aantal toevoegingen. Het huidige voorstel laat de zeetransport van plastic pellets grotendeels buiten beschouwing, terwijl dit een belangrijke oorzaak is van pelletvervuiling. Zo zouden er verplichtingen moeten zijn rond het veilig vervoer van pellets om risico's bij extreem weer te voorkomen, zoals de toepassing van goede verpakkingen en verplicht onderdeks vervoer. Er moet een protocol zijn voor reders, zodat zij direct kunnen ingrijpen wanneer er toch lekkages op zee zijn. Tevens zijn de leden van mening dat er sancties moeten zijn bij nalatigheid. Gaat de staatssecretaris zich inzetten voor verplichte maatregelen voor maritiem vervoer?

Antwoord

Het kabinet zet zich in voor het meenemen van verplichtingen voor de maritieme sector. Het huidige compromisvoorstel van het voorzitterschap schept verplichtingen die gebaseerd zijn op relevante richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Hiermee zijn de verplichtingen voor de maritieme schepen minder vergaand dan voor de overige vervoerders. Er zijn echter ook lidstaten die de maritieme sector in zijn geheel niet willen meenemen. Het kabinet is van mening dat het huidige compromisvoorstel van de voorzitter een afdoende uitkomst is. Dit neemt niet weg dat internationale wetgeving uiteindelijk de meest effectieve manier is om het maritiem transport van plastic pellet te reguleren, gezien het internationale karakter van de zeevaart. Daarom pleit Nederland ook in de IMO actief voor het bewerkstelligen van strengere vervoersmaatregelen voor plastic pellets, onder andere ten aanzien van het beter verpakken van pellets en het onderdeks vervoer van containers met pellets.

15. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn ook van mening dat er onvoldoende maatregelen worden genomen om de verantwoordelijkheid van de producenten vast te leggen. In het huidige voorstel blijft dat beperkt tot preventieve maatregelen tegen lekkages in fabrieken. Gaat de staatssecretaris zich ervoor inzetten dat er ook in het voorstel wordt opgenomen dat er verplichte trainingen komen voor personeel dat met pellets werkt, zodat zij effectief pelletvervuiling kunnen aanpakken? En gaat de staatssecretaris zich er tevens voor inzetten dat er lekkageprotocollen komen?

Antwoord

Binnen de Pelletverordening ziet het kabinet deze ruimte momenteel niet gezien het krachtenveld en het moment waarin de onderhandelingen zich bevinden. Het kabinet is van mening dat het huidige compromisvoorstel van de voorzitter een afdoende uitkomst is. Maar op andere manieren wordt hier wel aan gewerkt. Binnen het lopende programma Plasticvrije Rivieren², stimuleert het Rijk plastic producenten om preventieve maatregelen te nemen voor de aanpak van pelletverlies en -lekkage. Ook is er ook een checklist ontwikkeld voor inspecteurs van omgevingsdiensten, gemeenten en waterkwaliteitsbeheerders voor het opsporen van pellet vervuilingsbronnen en het aandragen van oplossingen. In 2025 worden deze activiteiten voortgezet en wordt er verder gewerkt aan een ketenaanpak met producenten en verwerkers. Ook wordt de monitoring van plastic pellets op rivieroeveren en stranden voortgezet.

Klimaatdoel 2040

16. De leden van de PVV-fractie vragen met betrekking tot het Klimaatdoel 2040 of de staatssecretaris zich inzet voor een tussendoel dat haalbaar is. Ook hier ontbreekt weer haalbaarheid, betaalbaarheid en realisme. Hoe ziet de staatssecretaris dit en dan met name als het gaat om de netcongestie?

Antwoord

Ja, voor het kabinet is het van belang dat het tussendoel in 2040 haalbaar is. Uit het impact assessment van de Europese Commissie blijkt dat een tussendoel van netto 90% haalbaar is, mits voldaan wordt aan enkele randvoorwaarden. Hieronder valt onder andere de implementatie van het *Fit-for-55* pakket. Het kabinet werkt aan oplossingen om knelpunten in de uitvoering zoals netcongestie op te lossen, en pleit ook in Brussel, conform motie Erkens³, voor een stevig uitvoeringspakket voor het wegnemen van knelpunten in de transitie, waaronder netcongestie.

17. De leden van de PVV-fractie vragen met betrekking tot de indicatie van het krachtenveld of Nederland ook behoort tot een grote groep lidstaten die steun heeft uitgesproken voor een ambitieuze reductiedoelstelling van netto 90% te.

Antwoord

Ja, waarbij er volgens het kabinet een stevig uitvoeringspakket moet komen. Het kabinet zet zich in voor een tussendoel dat haalbaar is, in lijn met de wetenschap en de afspraken in het Parijsakkoord. Daarmee onderschrijft het kabinet het door de Commissie aanbevolen Europese tussendoel van netto 90%. Het kabinet is niet van plan om een nationaal tussendoel voor 2040 vast te leggen in de nationale Klimaatwet. Het kabinet pleit in Brussel, conform motie Erkens⁴, voor een stevig uitvoeringspakket voor het wegnemen van knelpunten in de transitie, waaronder netcongestie, langdurige en complexe vergunningsverleningsprocedures en

² Programma plasticvrije rivieren: <https://www.afvalcirculair.nl/zwerfafval-microplastics/bronaanpak/>

³ Kamerstuk II 2023-24, 31 793 nr. 257

⁴ Kamerstuk II 2023-24, 31 793 nr. 257

beschikbaarheid van voldoende financiering, betaalbare duurzame energie en grondstoffen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

18. De leden van de PVV-fractie nemen kennis van het feit dat Nederland een gezamenlijke verklaring heeft ondertekend om wind op zee ambities te realiseren. In hoeverre houdt de staatssecretaris rekening met ruimte voor de visserij in plaats van onze Noordzee vol te bouwen met windturbines zoals afgesproken in het Hoofdlijnenakkoord?

Antwoord

Bij de aanwijzing van nieuwe windgebieden kijkt het kabinet, zoals aangegeven in het Regeerprogramma, eerst naar ruimte voor de visserij. Daartoe wordt onderzoek uitgevoerd om de waarde van de visgronden in beeld te brengen en wordt met de sector overlegd, zodat deze ook zijn belangen daarbij kan inbrengen. In het onderzoek wordt ook in beeld gebracht voor welke type visserij en keten en visserijgemeenschappen de visgronden belangrijk zijn en wordt rekening gehouden met stapeling van effecten. Daarnaast kijkt het kabinet ook naar mogelijkheden voor visserij in windparken.

Er spelen ook andere grote belangen op de Noordzee. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat coördineert in het Nederlandse deel van de Noordzee de ruimtelijke ordening en geeft daarbij invulling aan de afspraken uit het Regeerprogramma over bijvoorbeeld windenergie, visserij, mijnbouw, scheepvaart, natuur en zandwinning. Hiermee geeft de minister tevens invulling aan de aangenomen motie Erkens c.s.⁵ Het kabinet zet in op een zorgvuldige balans met andere activiteiten op de Noordzee, waaronder naast visserij ook mijnbouw, scheepvaart en defensie, met oog voor de natuur, kustverdediging, zandwinning en maritiem erfgoed. Hierbij stemt het kabinet waar relevant af met buurlanden en wordt rekening gehouden met de Europese natuur- en milieuwetgeving.

De ministeriële verklaring van het *Great North Sea Basin Initiative* (GNSBI) beoogt door samenwerking tussen de Noordzeelanden de doelen op de Noordzee ten aanzien van visserij, energie, natuur en ruimtelijke ordening te ondersteunen. Het GNSBI gaat niet specifiek over windenergie op zee, maar is er om de gezamenlijke ruimtelijke en ecologische uitdagingen het hoofd te bieden, vanuit het perspectief van belangrijke gebruikers zoals de visserij en de energiesector. Dit gebeurt in de werkstromen van het GNSBI, waaronder bijvoorbeeld een werkstroom waarin gezamenlijk gewerkt wordt aan een langetermijnperspectief voor de visserij.

19. De leden van de PVV-fractie lezen dat er wat afgereisd wordt in naam van de Milieuraad en/of onder het mom van klimaat en milieu. Zo zijn er onder andere bezoeken afgelegd aan, of staan nog in de planning, naar Azerbeidzjan, Colombia en Zuid-Korea. Toegevoegd aan deze agenda zijn geplande bezoeken aan Saudi-Arabië, Thailand, Namibië en Slovenië. Er zou aandacht aan worden besteed om dit soort bezoeken centraal al dan niet digitaal te voeren in de toekomst, ook gezien de ecologische voetafdruk. Waarom is dit nog niet gedaan?

⁵ Kamerstuk II 2023-24, 36550-XIII, nr. 6

Antwoord

Het kabinet is zich bewust van de voetafdruk van reizen. De Rijksoverheid wil met eigen handelen een voorbeeldrol innemen in de transitie. Onderdeel van deze voorbeeldrol is dat er meer digitaal wordt overlegd, en dat er, waar mogelijk, met de trein of elektrische auto wordt gereisd naar overleggen in andere landen. Dit wordt voor de meeste EU-Raden, zoals de Milieuraad, gedaan. Voor reizen waar geen alternatief voor vliegen is wordt de CO₂-uitstoot gecompenseerd.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

20. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen over het Europese klimaatdoel voor 2040 dat 'een grote groep lidstaten steun heeft uitgesproken voor een ambitieus doel, waarbij een aantal lidstaten expliciet een reductiedoelstelling van netto 90% heeft omarmd'. Hoort Nederland bij deze groep lidstaten? Pleit de staatssecretaris in Brussel expliciet voor het vastleggen van een reductiedoelstelling van 90% of hoger en probeert de staatssecretaris hier ook andere lidstaten op mee te krijgen? Waarom wel of niet? Zoals aangegeven in de geannoteerde agenda is tijdige besluitvorming over het 2040-tussendoel ook van belang voor de COP30. Gaat de staatssecretaris er in de Milieuraad op aandringen dat de Europese Klimaatwet ook echt begin 2025 wordt afgerond?

Antwoord

Ja. Zie ook de beantwoording van vraag 17. Het kabinet onderschrijft het door de Commissie aanbevolen Europese tussendoel van netto 90%, en zal dit uitdragen op de Milieuraad. De Commissie heeft aangekondigd om begin 2025 te komen met een wetsvoorstel om dit doel vast te leggen in de Europese Klimaatwet. Het kabinet zal tijdens de aankomende Milieuraad het belang van tijdige besluitvorming benadrukken.

21. De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Nederlandse inzet ten aanzien van een tussendoel voor 2040. Deze leden zijn benieuwd welke lidstaten nog positie moeten bepalen en welke lidstaten hebben aangegeven dat ze het tussendoel niet kunnen steunen. Daarnaast vinden deze leden het positief om te lezen dat de staatssecretaris pleit voor een stevig uitvoeringspakket. Is hiervoor (voldoende) steun vanuit andere lidstaten? Wanneer verwacht de staatssecretaris dat er meer duidelijkheid zal zijn over of het uitvoeringspakket er komt? Welke mogelijke obstakels ziet hij specifiek voor het Nederlandse doel, die moeten worden overwonnen? Daarnaast zijn deze leden benieuwd wat de impact van het tussendoel voor Nederland zal zijn, is hier al meer over bekend? Wanneer wordt inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen van de 90%-doelstelling voor Nederland zijn?

Antwoord

Aangezien er nog geen wetgevend voorstel ligt, is het krachtenveld nog volop in beweging. Een grote groep lidstaten heeft steun uitgesproken voor een ambitieus tussendoel in lijn met de wetenschap en het 1,5-graden ambitie uit het Parijsakkoord. Hiertoe behoren de Noord-Europese lidstaten, een grote groep lidstaten uit West-Europa, en enkele Oost- en Zuid-Europese lidstaten. Polen en Hongarije hebben onder andere geuit dat zij een doel voor 2040 op dit moment nog niet kunnen steunen.

Er lijkt steun te zijn van andere lidstaten en de Europese Commissie voor een uitvoeringspakket of soortgelijke maatregelen. Zo pleiten diverse lidstaten eveneens voor voorspelbaar en stabiel beleid voor investeringszekerheid, versnelling van de vergunningverlening, toegang tot financiering, verminderen van regeldruk, het aantrekken van private investeringen, en het waarborgen van een rechtvaardige transitie. De Europese Commissie spreekt over het belang van een zogenaamd *enabling framework* om de klimaatdoelstellingen te kunnen realiseren en wijst naar de aankomende *Clean Industrial Deal* in dit kader.

Het kabinet werkt op dit moment aan het Klimaatplan 2025-2035. Het ontwerp-Klimaatplan 2025-2035 lag tot en met 5 december ter publieke consultatie. Bij de uitwerking van het definitieve ontwerp-Klimaatplan zal een impact analyse worden gedaan naar de gevolgen van de EU-tussendoelstelling voor 2040 op Nederland. Het kabinet is niet van plan om een nationaal tussendoel voor 2040 vast te leggen in de nationale Klimaatwet. Dit definitieve ontwerp-Klimaatplan wordt in het voorjaar van 2025 aangeboden aan de Tweede Kamer.

22. De leden van de NSC-fractie lezen dat er bij de Milieuraad van gedachten gewisseld zal worden over de vraag of het klimaatdoel voor 2040 op 90% CO2-reductie ten opzichte van 1990 gesteld zou moeten worden. Deze leden vragen de staatssecretaris om bij het gezamenlijk vastleggen van dit doel niet alleen de haalbaarheid van de Europese doelen in ogenschouw te nemen, maar ook rekening te houden met het feit dat er in Nederland nog klimaatbeleid op de plank ligt dat nog uitgevoerd moet worden, dat er uitdagingen zijn op het gebied van de betaalbaarheid van de energietransitie (energieprijzen en tarieven warmtenetten) voor lage en middeninkomen huishoudens en kleine bedrijven, en dat de energietransitie in Nederland wordt afgeremd door de problemen rond netcongestie.

Antwoord

Het kabinet pleit in Brussel, conform de motie Erkens⁶, voor een stevig uitvoeringspakket voor het wegnemen van knelpunten in de transitie, waaronder netcongestie, langdurige en complexe vergunningsverleningsprocedures en beschikbaarheid van voldoende financiering, betaalbare duurzame energie en grondstoffen.

23. De leden van de NSC-fractie lezen dat de staatssecretaris voornemens is om voor juli 2025 een aanvraag te doen voor het EU Sociaal Klimaatfonds, waaruit uitkeringen gedaan zullen kunnen worden ter bestrijding van energiearmoede en vervoersarmoede. Deze leden vragen de staatssecretaris of hij de aanvraag voor het EU Sociaal Klimaatfonds specifiek zal onderbouwen met een plan om in Nederland vervoersarmoede in de regio tegen te gaan.

⁶ Kamerstuk II 2023-24, 31 793 nr. 257

Antwoord

Het EU Sociaal Klimaatfonds (SCF) is een fonds om tegemoet te komen aan lastenstijgingen voor kwetsbare huishoudens, weggebruikers en micro-bedrijven die volgen uit het emissiehandelssysteem voor fossiele brandstoffen in de gebouwde omgeving en wegtransport (ETS2). Nederland kan aanspraak maken op €720 mln., waarbij we zelf €240 mln. moeten bijdragen. Het kabinet bereidt op dit moment een aanvraag voor en zal in Q1 2025 de Kamer informeren over het Sociaal Klimaatplan, dat in juni 2025 ingediend moet worden bij de Europese Commissie. Er zullen meerdere opties worden overwogen en geconsulteerd om de middelen aan te besteden, waaronder ook opties om energie- en vervoersarmoede te bestrijden. In lijn met de motie van het lid Postma⁷ onderzoekt het kabinet ook specifiek de optie om de lasten voor aangeslotenen op een warmtenet te verzachten en of het SCF ingezet kan worden om ook in de toekomst over een vorm van een energiefonds te beschikken.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

24. De leden van de D66-fractie onderschrijven het belang van een Europees klimaatdoel voor 2040 en steunen de inzet van de Europese Commissie om dit doel op 90% reductie vast te stellen. Zij vragen de staatssecretaris om toe te zeggen bij de Milieuraad duidelijk te maken dat Nederland achter de inzet van de Commissie staat en geen steun te bieden aan lidstaten die de inzet van de Commissie ter discussie stellen.

Antwoord

Het kabinet zal zich bij de Milieuraad uitspreken zoals beschreven in de geannoteerde agenda. Het kabinet zal het door de Commissie aanbevolen Europese tussendoel van netto 90% onderschrijven, en zal daarbij ook pleiten voor een stevig uitvoeringspakket voor het wegnemen van knelpunten in de transitie, conform motie Erkens.⁸

Europees treinnetwerk

25. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen al langere tijd aandacht voor het fors verbeteren van het Europese treinnetwerk. Deze leden constateren dat zowel de EU als veel lidstaten - waaronder Nederland - vaak mooie intenties uitspreken, maar dat er nog weinig daden zichtbaar zijn op dit vlak. Deze leden vragen de staatssecretaris in het kader van het behalen van het klimaatdoel veel steviger in te zetten op het fors verbeteren van het Europese treinnetwerk. Welke concrete doelen wil hij in EU-verband afspreken en welk tijdpad ziet de staatssecretaris hierbij? En op welke manier vormt Nederland een kopgroep met andere EU-lidstaten om dit op korte termijn concreet te bevorderen?

Antwoord

In de kabinetsreactie van 29 november 2024 op de initiatiefnota "Alle seinen op groen" is het belang van de ontwikkeling van het internationale spoorvervoer geschetst.⁹ Ook is daarbij aangegeven dat het kabinet in de eerste helft van 2025 zal komen met een voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de

⁷ Kamerstuk II 2023-24, 36 600-XXIII, nr. 35

⁸ Kamerstuk II 2023-24, 31 793, nr. 257

⁹ Kamerstuk II 2023-24, 36 563, nr. 4

aansluiting van vijf treinstations op stations van de hogesnelheidslijnen net over de grens. Dat bouwt voort op het werkprogramma Internationaal Spoor, waarmee het kabinet sinds 2022 al stappen zet om de internationale bereikbaarheid per trein van ons land te verbeteren en waarover u regelmatig per kamerbrief bent geïnformeerd. Op Europees niveau werkt Nederland samen met andere lidstaten en sectorpartijen via het platform *International Rail Passenger Transport*, waar Nederland onder andere samen met Oostenrijk een actieve rol in speelt. Op 18 juni 2024 is het 4^e voortgangsverslag van het IRP gepresenteerd aan de EU transportministers. In dat verslag is een monitor opgenomen van de ontwikkeling van de internationale markt voor grensoverschrijdende treinen en naar verwachting zal in 2025 een update volgen. In de *mission letter* van de nieuwe Eurocommissaris voor Duurzaam Transport en Toerisme Apostolos Tzitzikostas is opgenomen het ontwikkelen van een ambitieus Europees plan voor hogesnelheidsvervoer, nachttreinen en voor een versnelling voor het spoorgoederenvervoer. Binnen dat plan kunnen mogelijk door de Europese Commissie concrete doelstellingen worden opgenomen voor grensoverschrijdend spoorvervoer.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

NEC-richtlijn

26. De leden van de PVV-fractie vragen met betrekking tot de consultatiereactie van Nederland op de evaluatie NEC-richtlijn of het verstandig is om de uitstoot van luchtverontreinigde stoffen alleen binnen de EU te verminderen. Zetten wij, gezien de huidige opstelling vanuit diezelfde EU om Europa zelfvoorzienend te maken, ons hiermee niet op achterstand ten opzichte van landen buiten Europa?

Antwoord

Er wordt door Nederland zowel binnen als buiten Europa gewerkt om luchtvervuilende stoffen te reduceren. Dit is belangrijk, omdat luchtvervuiling zich niet aan landsgrenzen houdt. Nederland is samen met alle andere landen van de EU partij bij het Gothenburg Protocol. Het doel van het Gothenburg Protocol is om emissies van luchtverontreinigende stoffen die door menselijk toedoen in de lucht terecht komen en een negatief effect hebben op de menselijke gezondheid en het milieu, te beheersen en te verminderen. Onder het Gothenburg Protocol werken veel landen van het Noordelijk halfrond samen om emissies van vervuilende stoffen naar de lucht te reduceren. De NEC-richtlijn is de Europese uitwerking daarvan, zoals toegelicht in de consultatiereactie. Het kabinet zet zich samen met een groot aantal andere landen daarom juist in bij het streven naar een gelijk speelveld met landen buiten Europa.

PFAS

27. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben onlangs met blijdschap kennisgenomen van het feit dat de staatssecretaris eindelijk heeft besloten om in Nederland alle PFAS te gaan classificeren als zeer zorgwekkende stof (ZZS) en dat daarmee voor al deze stoffen een minimalisatieplicht gaat gelden. De directe aanleiding voor dit besluit was het feit dat PFAS recent als prioritaire stof is opgenomen in het OSPAR-verdrag en het verdrag als rechtsbasis dient. Ook andere EU-landen en de EU zelf zijn lid van dit verdrag. Kan de staatssecretaris aangeven of ook

andere lidstaten deze stap aan het zetten zijn? En zo niet, kan de staatsecretaris er in gesprekken met EU-landen en in EU-verband op aandringen dat ook andere landen tot dergelijke actie over gaan? En als laatste, kan de staatsecretaris toelichten welke rol de EU hier zelf, als lid van het verdrag, kan spelen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

Antwoord

Het OSPAR-verdrag is een internationale samenwerking tussen 15 landen om het mariene milieu in het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan te beschermen. De 'List of Chemicals for Priority Action' (LCPA) van het OSPAR verdrag bevat stoffen die worden beschouwd als een bedreiging voor het mariene milieu. Alle EU-lidstaten aangesloten bij OSPAR, zoals Nederland, hebben een verplichting om emissies te beperken als een stof op de LCPA staat. Het is aan de verdragspartijen hoe de verplichting om emissies te beperken verankerd wordt in nationale wetgeving. Nederland doet dit via de aanwijzing als Zeer Zorgwekkende Stof (ZZS) met bijbehorende minimalisatieplicht. Tijdens de volgende OSPAR stoffen werkgroep vergadering in 2025, zal Nederland de andere lidstaten en de EU bevragen hoe de verplichting daar wordt geïmplementeerd.

Kaderrichtlijn Water

28. De leden van de NSC-fractie zijn benieuwd naar de lopende trilogon rondom de herziening van de Kaderrichtlijn Water. Wat is de huidige stand van zaken en welke uitkomst verwacht de minister? Voorts vragen deze leden of de staatssecretaris een schriftelijke appreciatie kan geven ná afronding van deze en andere lopende trilogon (de herziening Kaderrichtlijn water, herziening Kaderrichtlijn afval, richtlijn bodemmonitoring en de Green Claims richtlijn)?

Antwoord

Sinds oktober 2022 ligt een wetsvoorstel van de Europese Commissie voor tot wijziging van de Richtlijn Prioritaire Stoffen, de Grondwaterrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water (KRW). Op 22 februari 2024 is de Tweede Kamer geïnformeerd over twee *non-papers* die Nederland, met steun van diverse lidstaten, heeft ingediend ten behoeve van de behandeling van dit wetsvoorstel.¹⁰

De essentie van de door Nederland opgestelde *non-papers* is onderdeel geworden van het gemeenschappelijk standpunt van de lidstaten in de onderhandelingen over het wetsvoorstel van de Europese Commissie. Uitgangspunt hiervan is dat de Europese Commissie nadere wetgeving moet maken met betrekking tot een alternatieve rapportagemethode naast het *one out, all out*-principe, om zo de verbetering van de waterkwaliteit beter inzichtelijk te maken. Verder zijn uitzonderingen op het achteruitgangverbod van de KRW in het gemeenschappelijk standpunt opgenomen. Deze beogen tijdelijke effecten uit te sluiten en onderscheid te maken tussen de nieuwe lozingen van stoffen en het verplaatsen van een stof die reeds in het watersysteem aanwezig is.

Dit gemeenschappelijk standpunt is tot stand gekomen onder het Belgisch voorzitterschap en de Tweede Kamer is daarover begin juli jl. geïnformeerd.¹¹ Dit onderhandelingsmandaat van de Raad voor de trilogon met het Europees

¹⁰ Kamerstuk II 2023-24, 27 625, nr. 664

¹¹ Kamerstuk II 2023-24, 27 625, nr. 672

Parlement en de Commissie is onder het huidige Hongaars voorzitterschap niet behandeld. De triloog-onderhandelingen starten in de eerste helft van 2025 onder het Pools voorzitterschap. Hoewel er brede steun is voor de Nederlandse voorstellen bij andere lidstaten, staat de uitkomst van deze onderhandelingen niet vast.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

Na afloop van deze en andere lopende triloggen, waaronder de herziening Kaderrichtlijn Afval, richtlijn Bodemonitoring en de *Green Claims* richtlijn, zal uw kamer te zijner tijd worden geïnformeerd.

Terugkoppeling recente internationale bijeenkomsten

29. De leden van de VVD-fractie vragen of er ook een terugkoppeling komt van de internationale conferentie over plastics, de Intergouvernementeel Onderhandelingscomité van de VN (INC-5), onlangs gehouden in Busan, Zuid-Korea.

Antwoord

Een terugkoppeling over de op de agenda genoemde internationale bijeenkomsten zal via het verslag van de Milieuraad na het kerstreces naar de Kamer worden gestuurd.

30. De leden van de NSC-fractie vragen hoe de staatssecretaris de uitkomsten van de onderhandelingen bij de biod-top over plasticvervuiling in Busan beoordeelt. Specifiek vragen deze leden ook naar wat dit betekent voor de Europese concurrentiepositie, de Nederlandse recyclebedrijven in het bijzonder en voor de circulaire economie.

Antwoord

Hoewel de onderhandelingen (nog) niet tot een bindend verdrag hebben geleid, is er enige vooruitgang geboekt ten opzichte van INC-4. Bijna 100 landen hebben tijdens INC-5 steun uitgesproken voor bindende maatregelen voor problematische producten en zorgwekkende chemicaliën, en meer dan 120 landen steunen doelstellingen voor productiereductie. Nog bredere steun is er voor afspraken over circulair design van producten.

Naar verwachting zal het verdrag bijdragen aan een gelijk speelveld voor bedrijven in de plastic sector als er wereldwijd maatregelen worden genomen om plasticvervuiling tegen te gaan. Door afspraken te maken over het design van plastic producten zullen bedrijven wereldwijd aan dezelfde standaarden moeten voldoen. Dat zal bijdragen aan het concurrentievermogen van Europese plastic producenten en recyclingbedrijven. Nederland zal zich hier, samen met de EU lidstaten, voor blijven inzetten. De onderhandelingen zullen naar verwachting in juni of juli 2025 worden voortgezet.

31. Tenslotte vragen de leden van de NSC-fractie de staatssecretaris om de terugkoppeling door het voorzitterschap over de op de agenda genoemde internationale bijeenkomsten op korte termijn na de Milieuraad in een kabinetsbrief aan de Kamer te doen toekomen.

Antwoord

Een terugkoppeling over de op de agenda genoemde internationale bijeenkomsten

zal via het verslag van de Milieuraad na het kerstreces naar de Kamer worden gestuurd.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

32. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen allereerst of de staatssecretaris de biodiversiteitscrisis wel erkent, aangezien hij de top helemaal niet serieus heeft genomen. Er is niet voldaan aan de deadline voor de National Biodiversity Strategies and Action Plans (NBSAP) en er zijn geen bewindspersonen naar de top gegaan. Deze leden vragen ook hoe de staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat de inzet van Nederland volgende keer wel wordt afgestemd met de Kamer in plaats van alleen te worden toegestuurd. Daarnaast vragen deze leden zich af hoe Nederland zich in de EU gaat inzetten om voor de COP17 wel geld voor het biodiversiteitsfonds vrij te maken.

Antwoord

De Kamerbrief over de Nederlandse inzet voor de 16de Conferentie van Partijen van het VN-Biodiversiteitsverdrag (CBD COP16) van 9 oktober 2024¹² en de brief met terugkoppeling van deze bijeenkomst van 29 november jl.¹³ maken duidelijk hoezeer dit kabinet het Biodiversiteitsverdrag en het gehele biodiversiteitsdossier serieus neemt. Er was een grote (hoog-)ambtelijke delegatie aanwezig tijdens CBD COP 16 die zich actief heeft ingezet bij zowel de onderhandelingen als bij de vele overige evenementen tijdens en rond deze bijeenkomst.

De Kamer is conform gebruik per kamerbrief voorafgaand aan deze internationale bijeenkomst geïnformeerd over de inzet van de Nederlandse delegatie. Verder is uw Kamer via de geannoteerde agenda van de Milieuraad geïnformeerd over de onderhandelingsinzet van de EU¹⁴, binnen welk kader Nederland opereert. De onderhandelingsinzet van de EU is vastgelegd in Raadsconclusies. Desgewenst is het kabinet graag bereid om voorafgaand aan COP17 bijvoorbeeld een technische briefing mogelijk te maken.

Zoals aangegeven in de hiervoor genoemde inzetbrief ziet Nederland, met de EU en andere donoren, geen noodzaak of meerwaarde in de oprichting van een nieuw multilateraal fonds buiten huidige financieringsstructuren zoals de *Global Environment Facility* en het daaronder opgezette *Global Biodiversity Framework* (GBF) fonds dat reeds tot 2030 de implementatie van het GBF ondersteunt. De discussie hierover wordt vervolgd tijdens de voortzetting van de COP (COP16.2), die nu gepland staat voor 24-27 februari 2025 in Rome.

33. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat minister Hermans tijdens de COP29 een opdracht had om een speerpunt te maken van de ontwikkeling van een tijdgebonden afbouwpad van fossiele subsidies en hier ook in EU-verband invulling aan te geven. Er zijn maar drie landen bij deze zogenaamde Coalition on Fossil Fuel Incentives and Subsidies (COFFIS) gekomen, en verder is er vrijwel niets bereikt. Deze coalitie gaf geen overzicht van de voordelen die zijn afgeschaft en om hoeveel geld het daarbij gaat, geen enkele transparantie en geen echte stappen. Deze leden vragen hoe het kan het dat er zo weinig noodzakelijke

¹² Kamerstuk II 2024-25, 26407, nr. 152

¹³ Kamerstuk II 2024-25, 26407, nr. 153

¹⁴ Kamerstuk II 2024-25, 21501-08, nr. 961

voortgang is geboekt. Welke lessen trekt de staatssecretaris uit dit falen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord

Nederland heeft in het afgelopen jaar de internationale coalitie (COFFIS) steviger kunnen neerzetten door (1) een zelfstandig secretariaat aan te nemen, (2) transparantie te vergroten door nationale inventarissen te publiceren, en (3) vier nieuwe leden te verwelkomen. Zwitserland heeft zich eerder dit jaar aangesloten, en tijdens COP29 sloten het Verenigd Koninkrijk, Nieuw-Zeeland en Colombia zich aan. Het bij elkaar optellen van de fossiele subsidies die zijn afgeschaft heeft in deze context weinig toegevoegde waarde, want op dit moment meten alle landen op een andere manier. Binnen de coalitie wil Nederland toewerken naar een coherente methodologie om te meten, maar dit kost uiteraard tijd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/356391

Voor komend jaar voorziet Nederland een aantal concrete stappen. De landen die zijn toegetreden tijdens COP28, zullen in 2025 gaan focussen op het ontwikkelen van nationale uitfaseringsplannen en hier voor COP30 een eerste aanzet voor afronden. De leden die afgelopen jaar zijn aangesloten zullen komend jaar focussen op hun nationale inventarissen. Daarnaast zal voor alle leden het toewerken naar coherentie in meetmethoden een thema zijn komend jaar. Tenslotte blijven gesprekken met andere geïnteresseerde landen doorlopen en zal Nederland het belang van het zetten van concrete stappen op uitfasering internationaal blijven uitdragen. In het Europese besluit over het 8e Milieu Actie programma¹⁵ hebben lidstaten ingestemd om fossiele brandstoffen uit te faseren, onder meer door een bindend Uniekader voor monitoring en rapportage en vaststelling van een deadline voor de afschaffing van subsidies voor fossiele brandstoffen. In de Raadsconclusies over de evaluatie van het 8e Milieu actieprogramma werd hier opnieuw naar verwezen, waarbij Nederland het als prioriteit had gesteld om deze verwijzing op te nemen in de tekst. In de praktijk hebben de EU en lidstaten nog geen gezamenlijke deadline afgesproken. Het kabinet zal zich in EU-verband blijven inzetten om opvolging te geven aan de afspraak om fossiele voordelen snel af te bouwen.

¹⁵ Artikel 3, punt h), i), van Besluit (EU) 2022/591 van het Europees Parlement en de Raad van 6 april 2022 betreffende een algemeen milieuactieprogramma voor de Europese Unie voor de periode tot en met 2030.