

Beantwoording schriftelijk overleg Milieuraad 17 maart

Vraag 1: CO2 emissienormen / Automotive

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 nulmissie-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?

Antwoord

Het verlagen van het emissiereductiedoel van 100 naar 90% emissiereductie aan de uitlaat leidt ertoe dat nieuwverkochte personen- en bestelauto's vanaf 2035 niet langer exclusief een volledig elektrische of waterstofaandrijving hebben. De Europese Commissie stelt dat het voorstel in lijn is met de Europese Klimaatwet, omdat de misgelopen emissiereductie aan de uitlaat via het gebruik van brandstofkredieten en staalkredieten gecompenseerd wordt. De Commissie redeneert dat hierdoor alsnog sprake is van netto 100% emissiereductie t.o.v.

2021, ook al zal er meer CO₂-emissie aan de uitlaat zijn ten opzichte van de huidige wetgeving.

Welke gevolgen de afzwakking van het emissiereductiedoel voor 2035 precies heeft, hangt af van de mate waarin voertuigproducenten gebruik maken van geboden flexibiliteit en hoe de vraag naar elektrische voertuigen zich blijft ontwikkelen. Op basis van onderzoek in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijkt dat de afzwakking ertoe leidt dat het aandeel elektrische voertuigen in de nieuwverkoop in de EU in het scenario met de meest realistische mix van aangeboden aandrijvingen door voertuigproducenten 9 procentpunt lager zal zijn in 2030 en 15 procentpunt lager in 2035.¹ Deze schatting is gebaseerd op de aanname dat voertuigproducenten maximaal gebruik zullen maken van de geboden flexibiliteit, dus het resultaat kan in de realiteit variëren. De toename van het aantal (ofwel: ingroei) elektrische voertuigen is de voornaamste drijfveer voor de emissiereductie in het wegvervoer. Minder elektrische auto's in het wegvervoer zullen leiden tot restemissies in het wegvervoer in EU-lidstaten in aanloop naar 2050. De exacte uitwerking zal per lidstaat verschillen.

Het effect van de afzwakking op de toekomstige mondiale concurrentiepositie van de Europese industrie op het gebied van emissievrije technologie is ook onzeker. Dit hangt af van de mate waarin Europese voertuigproducenten een afnemende vraag naar Europese voertuigen met een verbrandingsmotor kunnen ondervangen met een concurrerend aanbod van elektrische voertuigen. De gevolgen voor het mondiale concurrentievermogen zullen daarom ook afhangen van de mate waarin voertuigproducenten gebruik maken van de geboden flexibiliteit. Daarbij ziet het kabinet dat de mondiale vraag naar elektrische voertuigen toeneemt en dat met name voertuigproducenten van buiten de EU inspelen op de vraag naar elektrische voertuigen in opkomende markten.²

Het kabinet heeft zich in het BNC-fiche kritisch geuit over de brandstofkredieten omdat voertuigproducenten beloond zouden worden voor de beschikbaarheid van brandstoffen waaraan zij niet zelf hebben bijgedragen. Het kabinet heeft daarbij ook zorgen geuit over eventuele dubbeltelling als gevolg van brandstofkredieten en zet er tijdens de onderhandelingen op in om dit te voorkomen. De Commissie stelt zelf dat er geen sprake is voor dubbeltelling omdat de *Renewable Energy Directive*³ doelstellingen zet voor de beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen. De brandstofkredieten worden vervolgens aan voertuigproducenten gegeven op basis van het gebruik van die brandstoffen. De

¹ Bijlage Revnext rapport bij *Kamerstukken II*, 2025-2026, 21 501-08, nr. 1026.

² Zie onder andere de [Global EV Outlook 2025](#) van de IEA, p. 19-23.

³ Richtlijn (EU) 2023/2413

onderliggende aanname van de Commissie is dat alle beschikbare hernieuwbare brandstoffen in het wegvervoer gebruikt zullen worden.

Vraag 2:

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.

Antwoord

In het BNC-fiche over de herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's⁴ heeft het kabinet aangegeven kritisch te zijn op het verlagen van het emissiereductiedoel voor bestelauto's in 2030 van 50% naar 40%. Het kabinet deelt de zorg dat een verlaging van het emissiereductiedoel de beschikbaarheid en betaalbaarheid van elektrische bestelauto's voor Nederlandse ondernemers in de weg kan staan, indien de aanpassing van het emissiereductiedoel zorgt voor een lager aanbod van elektrische bestelauto's. Het kabinet is van mening dat het aandeel van 90% batterij-elektrische voertuigen in de ingroei van bestelauto's in 2025⁵ laat zien dat nationale maatregelen effectief kunnen zijn in het stimuleren van vraag naar elektrische bestelauto's. Daarom acht het kabinet het niet nodig om de CO₂-emissienormen voor 2030 aan te passen.

Vraag 3:

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?

Antwoord

De voorgestelde voertuigsubcategorie (M1E) is bedoeld om een gat te vullen in het aanbod van volledig elektrische voertuigen in het segment kleine personenauto's. Vergeleken met het totale wagenpark, bevat het wagenpark op dit moment relatief weinig compacte (A- en B-segment) elektrische personenauto's⁶. Bovendien bleek de *'total cost of ownership'*⁷ (TCO) voor deze segmenten in 2025 nog boven dat van een benzine of diesel equivalent te liggen, terwijl de TCO voor andere segmenten gelijk is of lager ligt.⁸ Juist elektrische voertuigen uit het kleine segment zijn nodig om de transitie naar duurzame mobiliteit toegankelijk en betaalbaar te maken voor een breed publiek. De superkredieten kunnen hierop inspelen doordat het produceren van voertuigen in deze nieuwe voertuigsubcategorie (<4.2m, volledig elektrisch en in de EU-geproduceerd) aantrekkelijk wordt voor producenten en het aanbod van deze voertuigen hierdoor kan groeien. Afhankelijk van de mate waarin voertuigproducenten van deze flexibiliteit gebruik maken, kan dit tegelijkertijd leiden tot minder elektrische auto's in aanloop naar 2035 en een groter aandeel voertuigen met een verbrandingsmotor in de nieuwverkoop. Zolang de toepassing van het superkrediet gericht blijft op kleine elektrische voertuigen (de voorgestelde M1E-voertuigsubcategorie) en afgebakend is in tijd (tot uiterlijk 2034), acht het kabinet de superkredieten een positief middel om het aanbod van compacte elektrische auto's te vergroten. Het kabinet is van mening dat een maximale consumentenprijs onwenselijk is. Het is aan voertuigproducenten zelf om de prijs van hun producten te bepalen

⁴ Kamerstukken II, 2025-2026, 22 112, nr. 4273.

⁵ RVO/Revnext, [Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, editie 2025](#), p. 5, figuur 4.

⁶ RVO/Revnext, [Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, editie 2025](#), p.23, figuur 22.

⁷ De totale kosten van een voertuig over de hele gebruiksperiode, inclusief aanschaf, brandstof/energie, onderhoud,

verzekering, belastingen en restwaarde.

⁸ RVO, [*Handreiking Total cost of ownership \(TCO\)-berekening voor personenauto's, Maart 2025*](#)

op een manier die de afzet van kleine elektrische auto's vergroot en hun concurrentiepositie maximaliseert.

Zoals te lezen in het BNC-fiche⁹ waarmee het kabinet de Kamer heeft geïnformeerd over het standpunt van het kabinet ten aanzien van dit wijzigingsvoorstel, is het kabinet kritisch op een vroegtijdige of gefragmenteerde herziening van de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen. Dit zorgt voor onzekerheid bij ondernemers en banken die vroegtijdig geïnvesteerd hebben in de transitie naar emissievrij transport. Het kabinet steunt daarom staand beleid dat voorziet dat er pas in 2027 een herziening komt op CO₂-HDV.

Daarnaast heeft de Commissie geen impactanalyse gepubliceerd bij het wijzigingsvoorstel. Dit gaat in tegen de kaders van de EU-agenda voor *betere wetgeving*¹⁰ die de Commissie volgt om het beleid en de regels van de EU zo doeltreffend en efficiënt mogelijk te maken. Ook hier is het kabinet kritisch op, omdat de voorgestelde extra flexibiliteit voor fabrikanten kan leiden tot lagere ingroei van emissievrije trucks in de EU. Volgens de stichting *International Council on Clean Transport (ICCT)*¹¹ leidt deze flexibiliteit tot een ongeveer 30% lagere toename van emissievrije trucks in 2030. Op vragen hierover van verschillende lidstaten antwoordt de Commissie dat het wijzigingsvoorstel klimaatneutraal is omdat de doelstellingen voor fabrikanten ongewijzigd blijven. De Commissie is niet voornemens om alsnog een impactanalyse te publiceren. Het kabinet zal daarom zelf een impactanalyse van de wijziging laten uitvoeren om eventuele nationale effecten in kaart te brengen.

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de Nederlandse ambities op het gebied van zero-emissiezones in steden. Er bestaat reeds voldoende aanbod aan emissievrije vrachtwagens op de markt. Op dit moment zijn er 2300 emissievrije vrachtwagens in Nederland. De Klimaat- en Energieverkenning uit 2025 van PBL¹² komt uit op een emissievrij wagenpark van vrachtwagens tussen 16.000 tot 26.000 voertuigen in 2030. De Nederlandse beleidsdoelstelling richt zich op een wagenpark van 16.000 emissievrije vrachtwagens in 2030. Het aanbod elektrische vrachtwagens neemt de komende jaren dus verder toe en de aanschafprijzen dalen. Ondernemers die kunnen aantonen dat er geen emissievrij voertuig beschikbaar is voor hun operatie kunnen een ontheffing aanvragen voor de zero-emissiezones.

Vraag 4:

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?

Antwoord

Lidstaten zijn via de Verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR-verordening)¹³ verplicht om een dekkend netwerk aan laad- en tankinfrastructuur te realiseren. Na het vaststellen van de AFIR-verordening in 2023 zijn de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen aangescherpt in 2024. De doelstellingen van de AFIR-verordening waren geen onderdeel van dit wijzigingsvoorstel en veranderen dus niet.

⁹⁹ *Kamerstukken II*, 2025-2026, 22 112, nr. 4245.

¹⁰ COM (2015) 215.

¹¹ Zie publicatie van The International Council on Clean Transport (ICCT): <https://theicct.org/icct-comments-on-the->

[proposed-amendments-to-the-credit-system-hdv-co2-standards/](#)

¹² Kamerstukken || 2025-26, 33 043, nr. 119.

¹³ Verordening (EU) 2023/1804

Het geven van extra flexibiliteit aan fabrikanten heeft geen effect op transportondernemers die reeds hebben geïnvesteerd in een emissievrije vloot. De CO₂-normen hebben tot doel het Europese aanbod van emissievrije voertuigen op te schalen. De prikkel voor fabrikanten om te investeren in de ontwikkeling van nieuwe aandrijflijnen blijft onveranderd door dit wijzigingsvoorstel. De investeringsbereidheid van transportondernemers in emissievrije voertuigen wordt bepaald door de mogelijkheden om een sluitende *business case* te maken, door normerende toegangsregels voor voertuigen in steden vanwege de zero-emissiezones en de korting die wordt gegeven voor emissievrije zware bedrijfsvoertuigen onder de vrachtwagenheffing. Het kabinet blijft de versnelling naar elektrisch zwaar vervoer actief stimuleren. Ondernemers kunnen gebruik maken van aanschafsubsidies (AanZET en SPRILA¹⁴), fiscale voordelen zoals de Energieinvesteringaftrek (EIA) en Milieuinvesteringsaftrek (MIA) en het verhandelen van Emissiereductie-eenheden (ERE). Nederlandse transportondernemers maken veel gebruik van deze instrumenten.

Vraag 5:

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.

Antwoord

Het kabinet ziet dat de voorgestelde extra flexibiliteit via emissiekredieten in de periode 2025–2029 de Europese fabrikanten kan helpen met de naleving van de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen in 2030. Fabrikanten krijgen meer ruimte om kredieten op te bouwen en kunnen zo het risico op boetes beperken. Tegelijkertijd geldt dat de reductiedoelen voor 2030, 2035 en 2040 voor fabrikanten ongewijzigd blijven. Het kabinet benadrukt dat de mondiale vraag naar emissievrije voertuigen toeneemt en dat Europese fabrikanten gebaat zijn bij duidelijke, voorspelbare regels. Dit vergroot de investeringszekerheid die nodig is om concurrerend te blijven ten opzichte van aanbieders van buiten de EU.

Het kabinet onderkent dat de uitrol van laadinfrastructuur voor zwaar vervoer in delen van de EU achterblijft bij de behoefte. Nederland behoort tot de koplopers wat betreft publieke laadpunten voor zwaar vervoer. In veel andere lidstaten, met name in Oost-Europa, is de infrastructuur nog beperkt en worden projecten vertraagd door lange vergunningstrajecten en netaansluitingsproblemen. Vanuit dat oogpunt acht het kabinet een beperkte, tijdelijke extra flexibiliteit in de emissiekredietssystematiek verdedigbaar, mits de klimaatdoelen overeind blijven en parallel stevig wordt ingezet op versnelling van de laadinfrastructuur, onder meer via Europese initiatieven zoals het *Clean Transport Corridor Initiative*.

Het kabinet zet nationaal sterk in op de verduurzaming van zwaar wegvervoer, onder andere via zero-emissiezones voor stadslogistiek, de vrachtwagenheffing en subsidies voor emissievrije trucks en laadinfrastructuur. Daarmee behoort Nederland tot de koplopers. In de Europese discussie neemt het kabinet een positie in die enerzijds begrip toont voor de praktische knelpunten in andere lidstaten, maar anderzijds vasthoudt aan de afgesproken Europese klimaatdoelen en aan het uitgangspunt dat de CO₂-normen voor zware voertuigen pas in 2027 integraal worden herzien. Waar sommige lidstaten zonder meer positief staan

¹⁴ AanZET staat voor Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks. SPRILA staat voor Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven.

tegenover extra flexibiliteit, vraagt Nederland—samen met enkele andere landen—om meer inzicht in de gevolgen voor de productie van emissievrije voertuigen en de klimaatdoelen, met name richting 2030.

Het kabinet vindt dat voorstellen met mogelijke regeldruk- en klimaatgevolgen vergezeld moeten gaan van een degelijke effectbeoordeling. In de Raad zal het kabinet daarom nadrukkelijk aandringen op meer inzicht in de klimaateffecten van de voorgestelde flexibiliteit, inclusief de mogelijke extra CO₂-uitstoot en effecten op de ingroei van emissievrije trucks.

Indien de Commissie geen impactanalyse levert, zal het kabinet zelf aanvullende effecten in kaart brengen.

Vraag 6:

De leden van de VVD-fractie hebben tevens kennisgenomen van het voorstel tot herziening van de CO₂-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.

Antwoord

Het voorstel laat ruimte voor verschillende aandrijftechnologieën. Voertuigproducenten zijn vrij om zelf om een balans te maken tussen verschillende aandrijvingen in hun nieuwverkoopvloot. Waar onder de huidige wetgeving 100% van de nieuwverkoop elektrisch zal zijn, kan dit met de afzwakking van de CO₂-emissienormen sterk variëren. Het uiteindelijke aanbod hangt af van de verkoopstrategieën van voertuigproducenten en hoe de vraag naar personenauto's zich ontwikkelt. Als gevolg van de afzwakking van het emissiereductiedoel, vermindert de investeringszekerheid voor bedrijven die investeringen hebben gedaan op basis van 100% emissiereductie in 2030. Tegelijkertijd komt dit herzieningsvoorstel tegemoet aan eisen uit delen van de EU auto-industrie om technologische neutraliteit, waarbij ook aandrijvingen die gebruik maken van een verbrandingsmotor na 2035 toegestaan blijven.

Voor tweedehands *plug-in* hybride auto's beoordeelt het kabinet het voertuiglabel als lastig uitvoerbaar. Voor de overige voertuigen is het voertuiglabel op zich goed uitvoerbaar, maar het betekent wel een aanzienlijke toename van de lastendruk voor autobedrijven. Voor tweedehands *plug-in* hybride auto's is de uitvoerbaarheid moeizaam, omdat op het label de waarden voor het *charge depleting* stroomverbruik¹⁵ en *charge sustaining* brandstofverbruik¹⁶ moeten worden vermeld. Deze waarden zijn niet in het kentekenregister van de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) opgenomen en moeten daarom van het Certificaat van Overeenstemming, dat wil zeggen 'het geboortebewijs van een auto', worden overgenomen. Omdat Certificaten van Overeenstemming gewoonlijk niet meer bij tweedehandsauto's aanwezig zijn, moeten deze bij de importeur worden opgevraagd. Dit duurt enkele dagen en kost circa 50 à 100 euro per certificaat. In de praktijk is dit niet uitvoerbaar. Mogelijkheid om de regeldruk te beperken is om de *charge depleting* en *charge sustaining*¹⁷ verbruikswaarden op voertuigniveau op te nemen in de Europese product database, die de Europese Commissie voor het voertuiglabel wil

¹⁵ Dit is het stroomverbruik bij alleen elektrisch rijden.

¹⁶ Dit is het brandstofverbruik bij alleen rijden op de verbrandingsmotor.

¹⁷ Charge depleting is de fase waarin een *plug-in hybride* vooral elektrisch rijdt en de batterij geleidelijk ontlaaft. Charge sustaining is de fase waarin het batterijniveau min of meer constant blijft en de verbrandingsmotor het grootste deel van de aandrijving levert.

oprichten. De voertuigfabrikanten moeten er vervolgens zorg voor dragen dat deze waarden beschikbaar zijn voor alle *plug-in* hybride auto's, die in de Europese Unie op de markt zijn gebracht. De Commissie stelt in dit voorstel voor om de productdata op geaggregeerd voertuigniveau op te nemen. Deze mogelijkheid voor vermindering van de regeldruk voor autobedrijven is reeds door Nederland onder de aandacht van de Commissie gebracht.

Het "*Made in the EU*"-criterium zou potentieel onbedoelde gevolgen kunnen hebben voor nationale fiscale regelingen en het gelijke speelveld in de EU. In het BNC-fiche over het *Clean Corporate Vehicles*-verordening¹⁸ heeft het kabinet aangegeven geen voorstander te zijn van dit criterium bij het verstrekken van financiële steun door lidstaten. Het wijst er in het BNC-fiche op dat het kan leiden tot complexiteit in de uitvoering. De uiteindelijke gevolgen zijn afhankelijk van het definitieve voorstel van met name de *Industrial Accelerator Act*, waarover de Kamer via een separaat BNC-fiche wordt geïnformeerd, en hoe het "*Made in the EU*"-criterium vervolgens toegepast wordt in de wetgeving uit het *Automotive Package*. Het kabinet zet zich bij de onderhandelingen in voor een uitvoerbare, eenduidige en heldere toepassing van dit criterium waarbij gevolgen voor de uitvoering tot een minimum beperkt worden.

Het *Clean Corporate Vehicles*-voorstel legt doelstellingen op aan EU-lidstaten, niet aan het MKB. EU-lidstaten moeten zorgen voor een minimaal aandeel laag- en nul-emissie voertuigen in de nieuwe registraties door grote ondernemingen. In essentie wordt het MKB met het voorstel daarmee ontzien. Dat is ook de kabinetsinzet zoals geformuleerd in het BNC-fiche.¹⁹ Op dit moment is het nog niet bekend hoeveel leasemaatschappijen gelden als grote onderneming, of hoeveel geleasede voertuigen van het mkb daarmee onder dit voorstel zouden vallen. Het kabinet onderzoekt nog de precieze gevolgen en neemt vervolgens een besluit over het inrichten van een nationale doelstelling.

Vraag 7:

De leden van de JA21-fractie constateren dat in het fiche Verordening CO₂-emissienormen en voertuiglabel 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?

Antwoord

In de Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR-verordening)²⁰ zijn de bindende streefcijfers per lidstaat bepaald. Nagenoeg alle lidstaten voldoen ruimschoots aan de streefcijfers voor het aanbod van publiek toegankelijke laadpunten voor personen- en bestelauto's²¹. Met dit Europese laadnetwerk is er een stabiele basisvoorziening gelegd waarna vervolgens vraag-gestuurd het laadnetwerk zich verder kan gaan ontwikkelen. Bovendien hebben veel eigenaren van elektrische auto's ook de mogelijkheid om zelf een laadpunt te laten installeren. Naar mijn oordeel vormt de beschikbaarheid van laadinfrastructuur daarmee in algemene zin geen obstakel voor de ingroei van elektrische personen- en bestelauto's in Europa. Wel komt het voor dat op specifieke trajecten nog onvoldoende snellaadpunten beschikbaar zijn. In landen met een hoge adoptiegraad van elektrische auto's is de dekking van snellaadpunten langs snelwegen wel op

¹⁸ Kamerstukken II, 2025-2026, 22 112, nr. 4271.

¹⁹ Kamerstukken II, 2025-2026, 22 112, nr. 4271.

²⁰ Verordening (EC)2023/1804

²¹ Zie data van de *European Alternative Fuels Observatory* ([EAFO](#)), Q4 2025

orde. Ook in de Oost-Europese lidstaten is de verwachting dat de streefcijfers of de vraag vanuit de markt ervoor gaat zorgen dat de benodigde laadinfrastructuur beschikbaar komt.

Nederland heeft een van de meest uitgebreide (semi) publieke en private netwerken aan zowel reguliere als snelladers met een zeer gezonde verhouding van aantal elektrische (bestel)auto's versus laadpunten. In januari 2026 stond de teller op ruim 200.000 (semi)publieke laadpunten. Als de private laadpunten worden meegerekend, zijn dat meer dan 1 miljoen.

Hiermee is nog voldoende rek om groei van elektrische voertuigen op te kunnen vangen.

Netcongestie brengt inderdaad uitdagingen met zich mee om aanvullende laadinfrastructuur te kunnen realiseren. Er is weliswaar sprake van netcongestie in vrijwel heel Nederland, maar dit probleem is vaak lokaal en treedt slechts gedurende enkele uren op. Buiten deze piekmomenten is er nog heel veel ruimte op het elektriciteitsnet. Het laden van elektrische voertuigen biedt bij uitstek veel flexibiliteit om de daluren te vullen. De meeste elektrische auto's hoeven namelijk niet tijdens piekuren te laden en kunnen daarmee juist helpen om het elektriciteitsnet te ontlasten. Aanvullend voordeel is dat we op deze manier ook duurzame opwek beter borgen. Denk aan het overschot aan zonne-energie in de middag en wind in de nacht.

Als onderdeel van het *Automotive Package* is de Automobiel Omnibus gepubliceerd. Dit Commissievoorstel is bedoeld om regeldruk te verminderen en waar mogelijk wetgeving te vereenvoudigen. Die intentie verwelkomt het kabinet, waarbij het kabinet in het BNC-fiche²² ook heeft aangegeven dat er sprake moet zijn van behoud van onderliggende beleidsdoelen, onder meer op het gebied van veiligheid, welzijn en milieu. Eén van de onderwerpen binnen uit het *Automotive Package* waar het kabinet wil zorgen voor vermindering van regeldruk is het voorstel voor een nieuw voertuiglabel voor gebruikte voertuigen. Zoals aangegeven in het BNC-fiche²³ is kabinet hier zeer kritisch op als gevolg van de meerkosten en administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

Vraag 8:

De leden van de JA21-fractie constateren dat het fiche Wijzigingsvoorstel Verordening CO₂-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?

Antwoord

Het kabinet staat in beginsel positief tegenover de voorgestelde, beperkte en tijdelijke extra flexibiliteit in de nalevingsverplichting, juist omdat deze is ingegeven door reële uitvoeringsknelpunten rond de laadinfrastructuur voor zwaar vervoer in delen van de EU. Daarbij is voor het kabinet randvoorwaarde dat de reeds vastgestelde reductiedoelen voor 2030, 2035 en 2040 ongewijzigd blijven en dat de prikkel om emissievrije voertuigen op de markt te brengen in stand blijft. Het kabinet erkent dat het behalen van de sectorbrede emissienormen in belangrijke mate afhangt van een groeiend marktaandeel van emissievrije (waaronder elektrische) zware bedrijfsvoertuigen, naast verdere efficiëntieverbeteringen en andere technologische oplossingen.

²² *Kamerstukken II*, 2025-2026, 22 112, nr. 4272.

²³ *Kamerstukken II*, 2025-2026, 22 112, nr. 4273.

Betrouwbare en voldoende EU-brede laadinfrastructuur (en waar relevant waterstofinfrastructuur) is een cruciale randvoorwaarde voor het succes van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op de markt. Zonder zicht op tijdige beschikbaarheid van infrastructuur zullen vervoerders die internationaal opereren terughoudend zijn om te investeren in nieuwe voertuigen en zullen fabrikanten minder snel opschalen. Daarom zet Nederland, in lijn met het BNC-fiche, zowel nationaal als in EU-verband stevig in op versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur, onder meer via implementatie van de AFIR-verordening, TEN-T-corridors en netverzwakingsprogramma's.

De uitrol van laadinfrastructuur versnelt overal in Europa. Als de uitrol van laadinfrastructuur achterblijft bij wat nodig is voor het behalen van de emissiereductiedoelen, heeft dat meerdere consequenties. Allereerst wordt het voor fabrikanten en vervoerders moeilijker om de CO₂-normen voor zware voertuigen na te leven, wat kan leiden tot hogere nalevingskosten of boetes. Daarnaast ontstaat het risico dat de benodigde emissiereductie dan (deels) in andere sectoren moet worden gerealiseerd. Ook kan vertraging in de laadinfrastructuur de concurrentiepositie van de Europese voertuigindustrie schaden.

Het nu voorliggende voorstel voorziet expliciet in tijdelijke extra flexibiliteit voor de periode 2025–2029. Het kabinet ziet deze flexibiliteit als een eenmalige, gerichte aanpassing om een overgangsprobleem te adresseren, niet als een structureel instrument om achterblijvende laadinfrastructuur te compenseren.

Vraag 9:

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 bewerkstelligen, als dit EU-uitstel doorgaat? Komen er extra zware belastingen op de aanschaf van fossiele auto's?

Antwoord

Het kabinet is het eens dat dit niet alleen nadelig is voor klimaat en volksgezondheid, maar ook voor de toekomst van de auto-industrie in Europa. In het BNC-fiche heeft het kabinet aangegeven zorgen te hebben dat lagere eisen aan de uitstoot de druk om te innoveren voor voertuigproducenten verlaagt en daarmee de concurrentie van de EU auto-industrie ten opzichte van fabrikanten van buiten de EU op de lange termijn afzwakt.

Het kabinet heeft in het BNC-fiche geformuleerd dat het inzet op het waarborgen van emissiereductie en daadwerkelijke innovatie ten behoeve van het best mogelijke product voor consumenten. Elektrische voertuigen dienen zowel in de aanschaf als gebruik simpelweg de meest voordelige optie voor consumenten te zijn en te blijven.

Het kabinet is van mening dat de CO₂-emissienormen bewezen efficiënt en effectief zijn in het verwezenlijken van emissiereductie. De normen stellen de kaders waarbinnen

voertuigproducenten zelf verantwoordelijk zijn voor hun strategie en investeringen om de emissiereductie aan de uitlaat. Dat principe blijft ook staan bij het herzieningsvoorstel.

In de Geannoteerde Agenda voor de Milieuraad²⁴ heeft het kabinet aangegeven te willen zorgen voor uitvoerbare normen, daadwerkelijke innovatie op het gebied van personen- en bestelauto's en het verder verminderen van (toekomstige) afhankelijkheden van Nederland en de EU van fossiele brandstoffen. Hierbij zijn belangrijke uitgangspunten het behoud van de transitie naar elektrificatie van de EU auto-industrie en het zorgen dat duurzame mobiliteit betaalbaar is en blijft voor burgers.

EU-wetgeving, waaronder de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's, is leidend. De ambitie uit het Klimaatakkoord dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's uitstootvrij zijn, geldt nog steeds. Hiervoor worden nationale maatregelen uitgewerkt om consumenten te verleiden de overstap naar elektrisch rijden te maken. Conform het coalitieakkoord werk ik daarbij samen met mijn collega's van het ministerie van Financiën en EZK en wordt de hervorming van de autobelastingen onderzocht. Daarnaast worden (conform toezegging aan de Tweede Kamer²⁵) op het ogenblik maatregelen voor de versterking van de occasionmarkt in kaart gebracht om ook consumenten met een midden of lager inkomen in de overstap naar elektrisch vervoer te faciliteren. In april zal de Tweede Kamer hierover geïnformeerd worden.

Op dit moment zijn er geen plannen voor extra zware belastingen op de aanschaf van fossiele auto's.

Vraag 10:

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?

Antwoord

Er is geen definitie voor financiële steun opgenomen in het Commissievoorstel. In de beantwoording van vragen van lidstaten verklaart de Commissie dat het de definitie hanteert uit de Richtlijn Energieprestaties Gebouwen (EPBD). Het kan volgens de Commissie zowel subsidies als fiscale maatregelen omvatten. Het betreft financiële steun voor het aanschaffen, het leasen, het huren, de huurkoop of het gebruik van zakelijke personen- en bestelauto's die niet laag- of nul-emissie zijn. Financiële steun voor bepaalde voertuigen met een verbrandingsmotor, zoals *plug-in* hybride aandrijving, is dus expliciet wel mogelijk. Het artikel gaat dus niet over het gebruik van fossiele brandstoffen, maar om de hoeveelheid CO₂-emissie aan de uitlaat. De precieze uitwerking van het voorstel moet nog duidelijk worden bij de behandeling van het voorstel in de Raad. Het kabinet is van mening dat het voorstel op dit onderdeel aanzienlijk verduidelijkt moet worden. Daarbij dient ook verduidelijkt te worden of fiscale maatregelen inderdaad onderdeel zijn van deze definitie. In de regel is fiscaliteit namelijk een nationale bevoegdheid. Eventuele effecten van de voorgestelde maatregel zijn in deze fase van de onderhandelingen lastig te overzien. Het kabinet streeft naar uitvoerbare wetgeving, met name waar het de *Made-in-EU*-component betreft. Hiervoor is het ook belangrijk om dit in samenhang te bezien met de exacte uitwerking van het wetgevingsvoorstel voor de *Industrial Accelerator Act*. Het kabinet informeert de Kamer nader over dit wetgevingsvoorstel middels een BNC-fiche.

²⁴ Kamerstukken II, 2025-2026, 21 501-08, nr. 1026.

²⁵ TZ202601-018

Vraag 11:

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?

Antwoord

Ja. In relevante Europese regelgeving zoals de Batterijverordening en Circulaire Voertuigenverordening is repareerbaarheid van batterijen een belangrijk punt. Ook in de verdere uitwerking van deze bepalingen, zal Nederland zich waar mogelijk in blijven zetten voor de verbetering van de repareerbaarheid van EV-batterijen. Dit zonder daarbij de integriteit en veiligheid van de batterij in het geding te brengen.

Vraag 12:

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.

Antwoord

Het kabinet ziet inderdaad dat koolstofverwijdering naast emissiereductie een noodzakelijke tweede spoor is binnen het klimaatbeleid, en een essentieel onderdeel van een klimaatneutrale EU in 2050 en negatieve emissies daarna. De behoefte aan koolstofverwijdering zal de komende jaren toenemen, wat ook betekent dat er kansen zijn voor Nederlandse bedrijven die koolstofverwijderingstechnologieën ontwikkelen. Nederland is goed gepositioneerd om technologieën voor koolstofverwijdering te ontwikkelen en uit te rollen.

Het kabinet zet zich zowel in Nederland als in de EU in om de innovatie en opschaling van koolstofverwijderingstechnologieën te ondersteunen.

In Nederland ondersteunt het kabinet de ontwikkeling van deze technieken al met verschillende instrumenten. Het Innovatieprogramma Koolstofverwijdering (IPKV) is daarbij een belangrijk instrument. Het doel van dit programma is om via het stimuleren van nationale innovatie op het vlak van koolstofverwijdering, de inzetbaarheid van koolstofverwijdering te vergroten en het Nederlandse verdienvermogen te versterken.

Hiervoor is in 2025 50 miljoen euro uit het klimaatfonds toegekend. Dit bedrag wordt in hoofdzaak uitgegeven via bestaande subsidieregelingen zoals de MOOI

(Missiegedreven Onderzoek, Ontwikkeling en Innovatie) om bedrijven en instellingen die werken aan de ontwikkeling van nieuwe koolstofverwijderingstechnieken te ondersteunen.

Daarnaast komt koolstofverwijdering in aanmerking voor

DEI (*Demonstratie Energie-Innovatie*) subsidies. Een succesvol voorbeeld daarvan is de ondersteuning van de ontwikkeling van *Direct*

Air Capture demonstratieprojecten. Ook zijn verschillende koolstofverwijderingstechnieken in de SDE++26 opgenomen, zoals kleinschalige CO₂ afvang en opslag bij de productie van hernieuwbare elektriciteit en warmte (max. 100MWe), bij afvalverbrandingsinstallaties (AVIs) en bij *Direct Air Capture* (DAC) toepassingen.

²⁶ SDE ++ is een subsidieregeling van de rijksoverheid die duurzame energieproductie en CO₂-reducerende technieken ondersteunt, waarbij projecten worden vergoed op basis van de kostprijs per vermeden ton CO₂.

In de EU maakt Nederland zich sterk om koolstofverwijdering goed in te bedden in de post 2030 klimaatarchitectuur, zowel voor vastlegging in bodems en bossen als industriële technieken, zoals DACCS en bioCCS. Om de opschaling van deze nieuwe technieken te bevorderen pleit Nederland voor een Europees inkoopprogramma voor permanente koolstofverwijderingskredieten, te financieren uit de inkomsten van het EU ETS. Hiermee kan de ontwikkeling van verschillende technieken worden gestimuleerd en wordt een divers aanbod opgeschaald, voordat in een later stadium vraag naar koolstofverwijdering vanuit het Europees emissiehandelssysteem (ETS) ontstaat. Naast een mogelijke koppeling aan het ETS bekijkt het kabinet nog welke andere normerende of beprijzende interventies wenselijk zijn om de ontwikkeling van koolstofverwijdering te stimuleren.

Vraag 13: Internationale koolstofkredieten

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.

Antwoord:

Het kabinet was tijdens de onderhandelingen over het EU-klimaatdoel voor 2040 geen voorstander van een ongelimiteerde inzet van internationale koolstofkredieten. Volgens het kabinet vormt het 2040 klimaatdoel juist een belangrijke prikkel om te investeren in schone en duurzame industrie en technologie binnen Europa.

Nu in de EU klimaatwet is vastgelegd dat maximaal 5% van het 2040 doel met internationale koolstofkredieten kan worden ingevuld, vindt het kabinet het belangrijk dat deze kredieten zo effectief mogelijk bijdragen aan wereldwijde emissiereducties. Voor het kabinet betekent dit in ieder geval dat partnerlanden een ambitieuze internationale bijdrage onder het VN-klimaatakkoord (*Nationally Determined Contribution*, NDC) hebben en aantoonbare voortgang boeken bij de uitvoering daarvan.

De internationale kredieten kunnen ook worden ingezet ter bevordering of ondersteuning van internationale partnerschappen en handelsrelaties die ook vanuit strategische klimaat- en energiepolitiek van belang zijn voor de EU, bijvoorbeeld waar grootschalig waterstof kan worden geproduceerd en geëxporteerd of waar kritische grondstoffen vandaan komen voor de energietransitie. De verdere uitwerking van deze samenwerking moet nog binnen de EU worden vastgesteld. Daarbij zal het kabinet op basis van de effectenbeoordeling bij het voorstel ook bepalen wat een kostenefficiënte en haalbare inzet van internationale koolstofkredieten is.

De verwachting is dat de Europese Commissie eind 2026 met een wetsvoorstel komt voor de inzet van internationale koolstofkredieten voor het 2040-doel. In dat voorstel zullen onder meer vragen aan bod komen over met welke landen kan worden samengewerkt, welke criteria daarvoor gelden en hoe deze worden geverifieerd. Ook zal worden gezien hoe de kredieten worden aangekocht, bijvoorbeeld via een centraal EU-mechanisme, door lidstaten of via een combinatie daarvan.

Vraag 14: Bio-economie

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 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.

Antwoord

Het kabinet benadrukt het belang van concrete acties rondom het cascaderingsprincipe²⁷, om op die manier de totale vraag naar biograndstoffen te beperken. Echter, de verwachting blijft dat de vraag zal stijgen. Daarom heeft het kabinet ook aandacht voor het vergroten van het aanbod van duurzame biograndstoffen. Op Europees niveau pleit het kabinet daarom voor het hanteren van een integrale aanpak, om zo tot synergiën met andere beleidsdoelen te komen.²⁸ Zo zijn er bijvoorbeeld kansen voor de inzet van regeneratieve en innovatieve landbouwmethoden, die mogelijk kunnen bijdragen aan het herstel van marginaal land, biodiversiteit en klimaataanpassing. Wanneer deze doelen worden bereikt, kan een duurzame oogst toenemen als een bijkomend voordeel. Daarnaast roept het kabinet de Commissie, in de aanloop naar de Europese *Circular Economy Act*, op tot consistent en effectief bioafvalbeheer, door geen uitzonderingen op de gescheiden inzameling van bioafval toe te staan binnen de Kaderrichtlijn Afvalstoffen.²⁹ Ook nationaal wordt verkend of de uitzonderingen voor gemeenten om af te zien van gescheiden inzameling van bioafval kunnen worden geschrapt.³⁰ Ook op andere manieren zet het kabinet zich op nationaal niveau in voor het vergroten van het aanbod van duurzame biograndstoffen. In dat kader worden momenteel de Nationale Biograndstoffenstrategie³¹ en het Actieplan Aanbod Duurzame Koolstofdragers ontwikkeld.

Deze trajecten zijn erop gericht inzicht te verkrijgen in de benodigde overheidsinzet om het aanbod van duurzame biograndstoffen en biogene koolstofdragers op verantwoorde wijze op te schalen.

Vraag 15: Klimaatadaptatie

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 klimaatweerbearheidsuitgaven 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 klimaatweerbearheidsuitgaven 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?

Antwoord

Het veranderende klimaat heeft niet alleen gevolgen voor de gezondheid en ecosystemen, maar leidt ook tot economische schade. Naast economische schade als direct gevolg van weersextremen, gaat het daarbij ook om inkomstenderving door productieverlies.³² Door tijdig maatregelen te nemen kunnen private partijen schade en inkomstenderving voorkomen of beperken. Dergelijke investeringen dienen dus ter bescherming van het bestaande verdienmodel. Met name partijen binnen de financiële sector, zoals banken, verzekeraars en pensioenfondsen, vragen al langere tijd aandacht voor klimaatadaptatie. Dit onderwerp is ruim twee jaar geleden al belegd binnen het Platform voor Duurzame Financiering van De

²⁷ Het cascaderingsprincipe houdt in dat biograndstoffen stap voor stap (in "cascades") worden ingezet, waarbij eerst de hoogste waarde uit de biograndstoffen wordt gehaald; Daarna de restmaterialen opnieuw gebruikt worden voor toepassingen met lagere waarde; Als laatste stap wordt de biograndstoffen gebruikt voor energie (verbranding of biogas).

²⁸ Kamerstukken II 2025-2026, 21 501-08, nr. 1004

²⁹ Kamerstukken II 2025-2026, 21 501-08, nr. 1009

³⁰ Kamerstukken II 2025-2026, 32 852, nr. 397

³¹ De biograndstoffenstrategie beschrijft een omvattend beeld om hoe om te gaan met biograndstoffen voor het optimale gebruik in de bio-economie van 2050, dus breder dan alleen het aanbod.

³² Planbureau voor de Leefomgeving, 2024, 'Klimaatrisico's in Nederland'
(<https://www.pbl.nl/system/files/document/2024-05/pbl-2024-klimaatrisicos-in-nederland-5359.pdf>)

Nederlandsche Bank (DNB).³³ Daarnaast vindt er tussen overheden, financiële sector en kennisinstellingen afstemming plaats over dit onderwerp via 'NL AAA Klimaatbestendig'.³⁴

Stimuleren van private partijen begint bij goede informatie over overstromings- en klimaatrisico's om over- en onderwaardering van risico's te voorkomen. Dit gebeurt onder andere via het door het ministerie van IenW ontwikkelde Dutch Climate Risk Portal.³⁵ Daarnaast heeft het ministerie van VRO een overzicht gemaakt van instrumenten en technische oplossingen om de gebouwde omgeving klimaatbestendiger te maken, met daarbij een overzicht van financiële instrumenten die kunnen worden toegepast.³⁶ Een verdere verkenning van mogelijke publiek-private instrumenten vindt plaats binnen de bestaande samenwerkingen en als onderdeel van de in 2026 te publiceren Nationale Adaptatie Strategie (NAS).

De Europese Investeringsbank (EIB) is een zelfstandige financiële instelling en heeft tot taak projecten die bijdragen tot de EU-doelstellingen te financieren, waaronder het steunen van maatregelen om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Europese lidstaten vormen gezamenlijk de aandeelhouders van de EIB en voorzien deze van kapitaal. Leningen van de EIB staan niet op de EU-begroting en vormen daarmee geen gezamenlijke Europese schuld.

Vraag 16: Internationale klimaatprocessen

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?

Antwoord

Het kabinet ziet de waarde van het inzetten van het handelsinstrumentarium ter bevordering van klimaatbescherming. Zo worden in handelsakkoorden afspraken opgenomen over duurzame ontwikkeling, waaronder klimaatbescherming. Ook instrumenten zoals de EU Ontbossingsverordening en het *Carbon Border Adjustment Mechanism* laten zien dat handel een rol kan spelen in verduurzaming van waardeketens. Tegelijkertijd is het kabinet van mening dat de impact van klimaatgerelateerde handelsmaatregelen op (handels)relaties met derde landen meegenomen moet worden, en dat deze maatregelen in lijn moeten zijn met internationale verplichtingen van de EU, zoals onder het recht van de Wereldhandelsorganisatie en EU handelsakkoorden.

Handel heeft een verbindende werking, het versterkt en stabiliseert internationale relaties. Nederland en de EU hebben belang bij diversificatie van handelsrelaties om risicovolle strategische afhankelijkheden te beperken; daarin zijn ook handelsrelaties met ontwikkelende landen relevant. Het stimuleren van handel met ontwikkelende economieën biedt daarnaast mogelijkheden voor samenwerking op een breed scala aan beleidsterreinen, zoals op het gebied van duurzaamheid en arbeidsrecht.

Vraag 17: Circulaire economie (winterpakket)

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

³³ <https://www.dnb.nl/groene-economie/platform-voor-duurzame-financiering/werkgroep-klimaatadaptatie/>

³⁴ <https://www.deltaprogramma.nl/deltaprogramma/aaa>

³⁵ <https://dutchclimaterisk.nl/>

³⁶ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/klimaatadaptatie-gebouwde-omgeving#welke-instrumenten-bieden-wij%3F>

minister dit maatregelenpakket? Hoe beoordeelt de minister de vraag vanuit de plastic-recycling-sector om meer vraagstimulerende maatregelen?

Antwoord

Het kabinet verwelkomt het pakket aan maatregelen, dat in lijn met het door Nederland geïnitieerde eerder genoemde Joint Statement een combinatie van korte- en langetermijnmaatregelen neemt om de situatie in de plastic(recycling)industrie te ondersteunen, en ziet het als een belangrijke eerste stap om de slechte economische omstandigheden in de Europese recyclingsector aan te pakken.

Daarbij is het kabinet van mening dat vraagstimulerende maatregelen op Europees niveau noodzakelijk zijn om de recycelaatmarkt te versterken. Zo zet het kabinet zich al jaren in voor het verplicht toepassen van recycelaat in de verschillende productverordeningen, zoals de Verpakkingenverordening, en zal het kabinet dit blijven doen bij aankomende productwetgeving, zoals de Eco-designverordening.

Vraag 18:

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 Milieumobiliteitswet 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 kabinetsaanpak 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.

Antwoord

De Europese Commissie heeft in december 2025 aangegeven dat de recente aanpassingen van de Kaderrichtlijn Water in 2026 zullen worden getoetst (stresstest), om te bepalen of deze concrete verbeteringen hebben opgeleverd. De Commissie heeft verder aangekondigd om in het eerste kwartaal van 2026 richtlijnen op te stellen om diverse door belanghebbenden aangevoerde kwesties te verduidelijken, met name met betrekking tot vergunningen. Bovendien heeft de Commissie aangekondigd uiterlijk in het tweede kwartaal van 2026 de Kaderrichtlijn Water te herzien en aan te passen op basis van input van belanghebbenden en de ervaringen in de lidstaten, met bijzondere aandacht voor vereenvoudiging en de noodzaak om potentiële knelpunten aan te pakken, om de circulariteit en de toegang tot kritieke grondstoffen in de EU te bevorderen, met behoud van bescherming van het milieu en de volksgezondheid.

De Europese besluitvormingsprocedure over de recente aanpassingen van de KRW (zie BNC-fiche van 12 december 2022³⁷) wordt naar verwachting binnen enkele weken afgerond en zal vervolgens dit voorjaar in werking treden. Op dit moment wordt de implementatie van deze wijzigingen in nationale regelgeving voorbereid om de implementatiedatum van 21 december 2027 te kunnen realiseren. Er is bij het verschijnen van de Milieumnibus, en ook op dit moment nog, geen voorstel voor de herziening van de Kaderrichtlijn Water bekend. Omdat de aankondigingen over de Kaderrichtlijn Water enkel zijn gedaan in de mededelingen bij de Milieumnibus en geen onderdeel uitmaken van de Milieumnibus, is hier niet op ingegaan in dat BNC-fiche. Zolang er geen concreet voorstel ligt voor herziening, kan er ook nu nog geen inschatting worden gegeven van de gevolgen voor de bescherming van zoetwaterecosystemen en van mogelijke gezondheidseffecten.

Het kabinet is zich ervan bewust dat Nederland, door de ligging aan het einde van een aantal grote rivieren, veel belang heeft bij een goede bescherming van de waterkwaliteit op Europees niveau. Een aanvullende inzet, zowel in Nederland als bovenstrooms, is nodig voor de bescherming van zoetwaterecosystemen en het tegengaan van gezondheidsrisico's. Om te zorgen dat de aangekondigde herziening niet tot onwenselijke gevolgen zal leiden voor de waterkwaliteit, zal het kabinet in lijn met de motie Vellinga-Beemsterboer³⁸ in Brussel pleiten voor een impactassessment en zal een analyse worden uitgevoerd van de mogelijke gevolgen voor de Nederlandse waterkwaliteit.

Wat betreft de ambitie van het kabinet bij eventuele aanpassingen van de KRW geeft het coalitieakkoord richting: "We kiezen voor ambitieus toekomstgericht beleid op het gebied van milieu en water. Het Schone Lucht Akkoord dient daarbij als uitgangspunt. De waterkwaliteit wordt structureel verbeterd. Bij de herziening van de Kaderrichtlijn Water zet Nederland in op simplificatie, met als doel een ambitieuze en realistische richtlijn, zodat er ruimte is om samen met relevante waterpartners te werken aan concrete plannen voor verbetering van ons water. Zo verkleinen we de risico's van watervervuiling."

Vraag 19: Milieumnibus

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.

Antwoord

Het kabinet vindt het belangrijk dat Commissievoorstellen gepaard gaan met een degelijke impactassessment en het kabinet heeft dan ook de Commissie hier meermaals om gevraagd. Zonder impactassessment ontbreekt een grondige analyse van de gevolgen van de wijzigingen in wetgeving. In de huidige voorstellen biedt de Commissie dit inzicht niet. Het kabinet zal bij de Commissie bepleiten dat het noodzakelijk is dat bij de aankomende (herzienings-)voorstellen wel een impactassessment wordt uitgevoerd.

Vraag 20:

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het fiche over de Milieumnibus 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

³⁷ BNC-fiche voor de Herziening Kaderrichtlijn Water, Grondwaterrichtlijn en richtlijn Prioritaire Stoffen ontvangen,

Kamerstukken 22 112, nr. 3587

³⁸ Kamerstuk 27625, nr. 724.

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?

Antwoord

Het kabinet verwacht dat met name het vervallen van de chemische inventarisatie het vermogen van toezichthouders om toezicht te houden op de emissies van installaties en het garanderen van een gezonde leefomgeving negatief kan beïnvloeden. Daarom pleit het kabinet in Brussel voor het behoud van de chemische inventarisatie.

Ten aanzien van de UPV stelt de Commissie voor de verplichting om een gemachtigd vertegenwoordiger aan te wijzen op te schorten, zoals vastgelegd in EU-wetgeving voor batterijen, textiel, elektrische en elektronische apparaten, verpakkingen, en kunststofproducten voor eenmalig gebruik. Deze passages bepalen dat een producent met een vestiging in een lidstaat van de EU, die ook dergelijke producten verhandelt in een andere lidstaat, verplicht wordt om in deze andere lidstaat een gemandateerde vertegenwoordiger aan te wijzen. Deze verplichting is noodzakelijk om handhaving mogelijk te maken. Handhaving is namelijk alleen mogelijk als de producent gevestigd is in het rechtsgebied van de lidstaat: de ILT kan niet handhavend optreden tegen niet-nalevende bedrijven in andere lidstaten. Dit zorgt voor een verhoogd risico op een ongelijk speelveld. Daarom is het kabinet kritisch over het voorstel van de Commissie om de verplichting tot het aanwijzen van een gemachtigd vertegenwoordiger op te schorten.

Het kabinet is kritisch ten aanzien van de grondentrichter aangezien dit de rechtsbescherming beperkt. Voor het kabinet staat voorop dat versnelling van rechtspraak niet ten koste mag gaan van rechtsbescherming. Het Verdrag van Aarhus bevat de verplichting om de inhoudelijke en procedurele rechtmatigheid van een bestreden besluit in zijn geheel te toetsen. Dit omvat ook een toetsing van argumenten die pas na de administratieve fase zijn aangevoerd en het kan om meer argumenten gaan dan alleen nieuw bewijsmateriaal of andere kwesties. Om deze reden zal het kabinet duidelijkheid vragen aan de Commissie over hoe een grondentrichter zich verhoudt tot de bepalingen over toegang tot de rechter in milieuzaken uit het Verdrag van Aarhus.

Rechtsbescherming is van grote waarde, en het is van belang dat internationale regelgeving consistent is. Niemand is gebaat bij een Milieumnibus die mogelijk in strijd is met het Verdrag van Aarhus.

Vraag 21:

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.

Antwoord

De Commissie stelt een aantal maatregelen voor die tot administratieve lastenverlichting zouden moeten leiden. Het kabinet voorziet dat een aantal hiervan ook daadwerkelijk administratieve druk zouden kunnen verminderen, zoals het verminderen van het aantal rapportageverplichtingen onder de UPV-regels (Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid), de aanpassing van conversiegetallen van niet-gespeende biggen, en verlenging van de termijn voor het opstellen van een *environmental management system* (EMS). Ten aanzien van de wijzigingen in de batterijenverordening is het kabinet positief over het schrappen van de genoemde rapportage door de Commissie.

Het kabinet ziet echter een risico dat de huidige voorstellen leiden tot een lager niveau van bescherming van (gezondheid van) mens en milieu. In de context van EMS, leidt het wegvallen van de verplichting tot het opstellen van een chemische inventarisatie, risicobeoordeling en analyse van de mogelijkheden voor veiligere alternatieven of vermindering van het gebruik, emissies en het chemisch managementsysteem tot risico's. Zonder deze gerapporteerde informatie is het lastig te bepalen welke maatregelen nodig zijn om tot een bepaald beschermingsniveau van mens en milieu te komen en is het voor bevoegde gezagen moeilijk om hun wettelijke toezichtstaken uit te oefenen. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen dan ook blijven pleiten voor het behoud van de chemische inventarisatie. Wat betreft de UPV: zie antwoord op vraag 20.

Vraag 22:

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?

Antwoord

Het kabinet verwelkomt inspanningen om regeldruk te verminderen en let er bij de onderhandelingen nauwlettend op dat beleidsdoelstellingen niet worden ondermijnd. De voorgenomen vereenvoudigingen in Europese wet- en regelgeving mogen niet leiden tot risico's voor of extra schade aan gezondheid, natuur en milieu.

Vraag 23:

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?

Antwoord

Voor de Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC-fiches) moet op basis van een conceptvoorstel van de Europese Commissie binnen vier of zes weken een interdepartementaal afgestemd standpunt worden ingenomen door het kabinet en aan het parlement worden gestuurd. Binnen deze beperkte tijd, waarin met veel partijen afstemming moet worden gevonden, is het niet mogelijk om een volledige juridische analyse van het voorstel uit te brengen. Een dergelijke analyse is dan ook niet aanwezig. Wel wordt er namens het kabinet ingezet, zoals ook in het BNC-fiche is benadrukt, op het belang om in het kader van versnellen te blijven benadrukken dat de kwaliteit van de milieubeoordeling gewaarborgd blijft. De voorgenomen vereenvoudigingen in Europese wet- en regelgeving mogen niet leiden tot extra schade aan gezondheid, natuur en milieu.

Gedurende het totstandkomingstraject van het uiteindelijke voorstel wordt nauwlettend meegekeken om te waarborgen dat het voorstel geen risico's inhoudt voor gezondheid, natuur en milieu. Verder geldt dat als een milieubeoordeling inhoudelijk niet aan de gestelde eisen voldoet, bijvoorbeeld omdat daarvoor te weinig tijd was, de kans bestaat dat een plan of project niet kan worden vastgesteld of vergund, of bij de rechter sneuvelt. In dat geval wordt juist geen versnelling bereikt. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar termijnen voor de verschillende onderdelen van milieubeoordelingen en dit onder de aandacht te brengen, zoals ook is aangegeven in het BNC-fiche.

In lijn met een eerder aangenomen motie Kostić (Kamerstuk 21501-08, nr. 1020) van de Tweede Kamer, pleit het kabinet tijdens de onderhandelingen voor gedegen toetsing en de uitvoering van impact assessments om te waarborgen dat toekomstige vereenvoudiging van EU-wetgeving niet ten koste zal gaan van milieubescherming.

De Milieuomnibus staat niet geagendeerd voor de aankomende Milieuraad. Het kabinet zal inzetten via de eerdergenoemde lijnen in Brussel.

Vraag 24:

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?

Antwoord

Er is bij het verschijnen van de Milieuomnibus, en ook op dit moment nog, geen concrete richtlijn bekend en tevens geen voorstel voor herziening van de Kaderrichtlijn Water. Omdat de aankondigingen over de Kaderrichtlijn Water zijn gedaan in de mededelingen bij de Milieuomnibus en geen onderdeel uitmaken van de Milieuomnibus, is hier niet op ingegaan in het BNC-fiche. Het kabinet blijft in Brussel nadruk leggen op het belang van impactassessments en het behoud van beleidsdoelstellingen.

Met betrekking tot de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR) geldt dat deze wetgeving in 2016 nog 'fit for purpose' is bevonden. Het kabinet verwacht dat de stresstest voortbouwt op het onderzoek dat toen heeft plaatsgevonden, waarbij aanvullend zal worden gekeken naar gerichte thema's die veel in de aandacht staan. Daarbij zal er ook gekeken worden naar specifieke aspecten zoals klimaatverandering en concurrentiekracht. Doel van de stresstest is om te waarborgen dat de VHR relevant, proportioneel en als wetgeving geschikt blijft om de daarin vastgelegde doelstellingen op de meest kostenefficiënte wijze te verwezenlijken, onder meer door te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om onnodige administratieve lasten bij de uitvoering te verminderen. Indien een dergelijke exercitie zorgvuldig en inhoudelijk grondig wordt uitgevoerd, kan deze nuttige inzichten opleveren; het kabinet hecht daarbij onverminderd aan het doel en het beschermingsniveau dat voortvloeit uit de VHR.

Vraag 25:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Milieuomnibus, onder het mom van versimpeling, de deuren openzet 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?

Antwoord

Voor het kabinet staat voorop dat de toepassing van de definitie 'algemeen belang' niet ten koste gaat van EU-natuur- en milieudoelstellingen en dat dit niet wordt afgewenteld op een beperkt aantal sectoren. Te allen tijde moet er een goede balans gevonden worden tussen de verschillende belangen. Wat betreft de beschermde soorten vindt het kabinet de benadering die wordt voorgesteld met betrekking tot doding en verwonding van individuen die toeziet op effecten op populatieniveau, passend bij de EU-doelen van natuur. De voorwaarden hiervoor zijn 1) het op een niveau houden of brengen van de populaties van vogelsoorten dat beantwoordt aan de ecologische, wetenschappelijke en culturele eisen (artikel 2 Vogelrichtlijn), en 2) het in een gunstige staat van instandhouding behouden of herstellen van wilde dier- en plantensoorten van communautair belang (artikel 2 Habitatrichtlijn).

Het kabinet is kritisch ten aanzien van de grondentrichter aangezien dit de rechtsbescherming beperkt. Het gaat hierbij om een beperking van welke gronden mogen worden aangevoerd bij de rechter. Het Verdrag van Aarhus bevat de verplichting om de inhoudelijke en procedurele rechtmatigheid van een bestreden besluit in zijn geheel te toetsen. Dit omvat ook een toetsing van argumenten die pas na de administratieve fase zijn aangevoerd en het kan om meer argumenten gaan dan alleen nieuw bewijsmateriaal of andere kwesties. Om deze reden zal het kabinet duidelijkheid vragen aan de Commissie over hoe een grondentrichter zich verhoudt tot de bepalingen over toegang tot de rechter in milieuzaken uit het Verdrag van Aarhus.

Fundamentele systeemwijzigingen behoeven een apart wetsvoorstel. Tijdens de onderhandelingen waakt het kabinet er dan ook voor dat er in de onderhandelingen over de omnibussen continu naar een goede balans wordt gezocht tussen economische belangen en de waarborging van EU-milieudoelstellingen. Tegelijkertijd houdt het kabinet vinger aan de pols of de voorstellen niet te snel worden behandeld en wijst de Commissie op het belang van het uitvoeren van gedegen impactassessments. Voorafgaand aan de publicatie van de Milieumobus heeft de Commissie geen impactassessment uitgevoerd. Het kabinet waakt er tijdens de onderhandelingen dan ook voor dat bestaande milieudoelstellingen en –standaarden niet verlagen. Deze standaarden komen voort uit wetenschappelijk onderzoek, zoals in het geval van gezondheidseffecten van een gezonde leefomgeving en bijbehorende economische besparingen. Het blijvend inzetten op het behalen van milieustandaarden is daarmee ook belangrijk voor de volksgezondheid en het voorkomen van onnodige externe kosten.

Vraag 26:

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 eruit ziet, wat de tijdlijn is, wat de cruciale beslismomenten zijn, op welke wijze knopen worden doorgehakt 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?

Antwoord

De onderhandelingen over de Milieumnibus verlopen via de *Antici Group on Simplification* (AGS), momenteel onder leiding van het Cypriotisch voorzitterschap van de Raad van de EU. Naar verwachting zal er nog geen Raadspositie zijn ingenomen voor het einde van het mandaat van het Cypriotisch voorzitterschap (juli 2026). Het is op dit moment nog niet te voorspellen wanneer de onderhandelingen met het Europees Parlement van start zullen gaan. Het kabinet waakt tijdens de onderhandelingen voor het behoud van bestaande milieudoelstellingen en een goede balans tussen belangen. Meerdere lidstaten hebben zich kritisch geuit tegenover het schrappen van zogenoemde impact assessments in de omnibusvoorstellen. De Commissie heeft hierop aangegeven deze wel weer op te stellen bij toekomstige omnibusvoorstellen.

Vraag 27:

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 milieuprojecten, 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?

Antwoord

Volgens de huidige definitie van de conceptverordening zijn strategische projecten, projecten die zijn aangewezen in Europese regelgeving als strategisch, of nog worden aangewezen als strategisch in toekomstige Europese regelgeving. Strategische projecten moeten volgens de conceptverordening de desbetreffende van toepassing zijnde milieuregelgeving in acht nemen. Het voorstel brengt hier geen inhoudelijke wijzigingen in aan. Dit heeft de Commissie zelf in de verordening toegelicht. Omdat de van toepassing zijnde milieuregelgeving in acht wordt gehouden, ook bij strategische projecten, is er geen noodzaak hiertegen te verzetten. Het kabinet blijft er scherp op dat de aan orde zijnde milieuregelgeving gedurende de onderhandelingen niet in het gedrang komt, en houdt daarbij oog voor de verschillende belangen en de balans daartussen.

Het kabinet hecht aan het beschermingsniveau dat voortvloeit uit de VHR, ook voor 'strategische projecten'. Ze ziet voldoende mogelijkheden in het verbeteren van het omgaan met de VHR bij gelijkblijvend beschermingsniveau. Het kabinet blijft daarom scherp letten op de balans tussen versnelling en lastenverlaging aan de ene kant en bescherming ten bate van de EU-natuurdoelen aan de andere kant.

Het voorstel uit de Milieumnibus voor de verordening inzake het versnellen van milieuboordelingenvoorstellen sluit aan bij de doelen van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Artikel 8 van het voorstel bepaalt dat incidentele schade aan beschermde soorten tijdens projectactiviteiten niet als opzettelijk wordt aangemerkt in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn, mits passende en evenredige verzachtende maatregelen zijn toegepast, de beste beschikbare technologie in aanmerking is genomen en lidstaten de effectiviteit van maatregelen monitoren en zo nodig aanpassen. De toetsing verschuift daarmee van schade aan individuele exemplaren naar het voorkomen van significante negatieve effecten op populatieniveau. Dit sluit aan bij de doelstellingen van deze richtlijnen, die gericht zijn op het op een niveau houden of brengen van populaties van vogelsoorten dat beantwoordt aan de ecologische, wetenschappelijke en culturele eisen (artikel 2 Vogelrichtlijn) en het behouden of herstellen van soorten in een gunstige staat van instandhouding (artikel 2 Habitatrichtlijn).

Eventuele afwijkingen krijgen een expliciete Europeesrechtelijke grondslag zodra de verordening in werking treedt.

Artikel 5 van het voorstel kan juridisch beter vorm worden gegeven, dit wordt meegenomen in de onderhandelingen. Er wordt nauwlettend meegekeken om te waarborgen dat het voorstel geen risico's inhoudt voor gezondheid, natuur en milieu.

Vraag 28:

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. Snappt 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?

Antwoord

Voor het kabinet staat voorop dat versnelling van rechtspraak niet ten koste gaat van de rechtsbescherming en is daarom ook kritisch ten aanzien van de grondentrichter.

Een externe toets heeft niet plaatsgevonden. Het Verdrag van Aarhus bevat de verplichting om de inhoudelijke en procedurele rechtmatigheid van een bestreden besluit in zijn geheel te toetsen. Dit omvat ook een toetsing van argumenten die pas na de administratieve fase zijn aangevoerd en het kan om meer argumenten gaan dan alleen nieuw bewijsmateriaal of andere kwesties. Om deze reden zal het kabinet duidelijkheid vragen aan de Commissie over hoe een grondentrichter zich verhoudt tot de bepalingen over toegang tot de rechter in milieuzaken uit het Verdrag van Aarhus.

Toegang tot de rechter is een van de kernwaardes van het Verdrag van Aarhus. Europese regelgeving moet dit verdrag in acht houden en mag hier niet strijdig mee zijn. Het kabinet is er gedurende het vaststellen van nieuwe Europese regelgeving scherp op dat het Verdrag van Aarhus wordt nageleefd.

Vraag 29:

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 beperken? 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 Milieumobiliteit 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?

Antwoord

Het kabinet is zich bewust van meerdere civielrechtelijke kort geding uitspraken sinds 2023 waarin beperkingen (zoals een tijdelijk verbod) zijn opgelegd op het gebruik van specifieke gewasbeschermingsmiddelen bij lelieteelt in de nabijheid van woonwijken. Deze uitspraken hebben geen algemene werking voor lelieteelt of andere teelten, zijn verschillend in de specifieke omstandigheden van perceel en omwonenden en laten ruimte voor vervolgstappen zoals een bodemprocedure. Het kabinet zet de lijn voort van het vorige kabinet om het EU

geharmoniseerde toelatingskader voor gewasbeschermingsmiddelen continu te verbeteren. Daarnaast wordt met het coalitieakkoord ingezet op nationale, bindende convenanten om het gebruik van chemische gewasbeschermingsmiddelen fors terug te dringen. Verder loopt een verkennend onderzoek bij het RIVM en de WUR om te komen tot een objectieve onderbouwing van spuitzonering nabij bebouwing. De uitkomsten worden op korte termijn verwacht en zullen door het kabinet met de Kamer gedeeld worden.

Het kabinet kan nog niet vooruitlopen op de appreciatie van het advies van het Nationaal Burgerberaad. Het kabinet zal binnen 6 maanden reageren op het advies en let er bij nieuwe wetsvoorstellen (ook de Milieuomnibus) op dat bestaande milieubeleidsdoelstellingen niet worden ondermijnd, en dat het tegelijkertijd de potentie om regeldruk terug te dringen ten volle benut. Via formele en informele wegen brengt het kabinet dit zorgpunt bij de Commissie op tafel, en blijft dit ook doen. Ook andere lidstaten hebben groeiende zorgen over de waarborging van Europees milieu- en gezondheidsbeleid.

Vraag 30:

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?

Antwoord

In lijn met de eerder aangenomen motie van de Tweede Kamer, pleit het kabinet tijdens de onderhandelingen en bilaterale gesprekken met andere lidstaten voor gedegen toetsing en de uitvoering van impactassessments om te waarborgen dat toekomstige vereenvoudiging van EU-wetgeving niet ten koste zal gaan van milieubescherming.

Vraag 31

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat er op de voorstellen in de Milieuomnibus 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?

Antwoord

De Commissie geeft hoge prioriteit aan de omnibussen vanwege de grote impact van regeldruk op de interne markt en op het verdienvermogen van de EU. De Commissie beroept zich op de urgentie geuit in de rapporten van Draghi³⁹ en Letta⁴⁰. Letta pleit voor een onmiddellijke versterking van de interne markt om deze aan te passen aan de nieuwe Europese en mondiale context, Draghi benadrukt in zijn verslag onder meer dat lidstaten EU-regelgeving zo lastenluw mogelijk moeten implementeren, welke overeenkomt met de beleidsinzet benoemd in het Actieprogramma Minder Druk Met Regels⁴¹. In lijn met een eerder aangenomen motie Kostić⁴² van de Tweede Kamer, pleit het kabinet tijdens de onderhandelingen voor

³⁹ *Kamerstukken II*, 2024-2025, 2024D36903.

⁴⁰ *Kamerstukken II*, 2023-2024, 2024D18406.

⁴¹ *Kamerstukken II*, 2024-2025, 32 637, nr. 660.

⁴² *Kamerstukken II*, 2025-2026, 21501 08, nr. 1020.

gedegen toetsing en de uitvoering van impact assessments om te waarborgen dat toekomstige vereenvoudiging van EU-wetgeving niet ten koste zal gaan van milieubescherming.

Vraag 32:

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?

Antwoord

In lijn met de motie-Kostić, pleit het kabinet tijdens de onderhandelingen voor gedegen toetsing en de uitvoering van impactassessments om te waarborgen dat toekomstige vereenvoudiging van EU-wetgeving niet ten koste zal gaan van mens- en milieubescherming en in balans is met de Europese economische belangen.

Vraag 33:

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?

Antwoord

Het kabinet onderstreept het belang van regeldrukvermindering als een topprioriteit, zoals ook neergelegd in het Actieprogramma Minder Druk Met Regels. Het ontbreken van een impactassessment bij de Milieumnibus is onwenselijk. Het kabinet is van mening dat voorstellen met (mogelijke) regeldrukgevolgen altijd vergezeld moeten gaan van een impactassessment, en draagt dit ook uit tijdens formele en informele gesprekken over de Milieumnibus.

Vraag 34:

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 Milieumnibus 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?

Antwoord

De stresstest wordt in 2026 uitgevoerd en vormt een breed onderzoek om te waarborgen dat de VHR relevant, proportioneel en als wetgeving geschikt blijft om de daarin vastgelegde doelstellingen op de meest kostenefficiënte wijze te verwezenlijken. Daarbij wordt onder meer gekeken naar welke mogelijkheden er zijn om onnodige administratieve lasten bij de uitvoering te verminderen. De Commissie voert de stresstest uit met behulp van input van lidstaten en stakeholders, maar ook het brede publiek kan reageren tijdens de open consultatie. De precieze vragen die de Commissie heeft voor Nederland zijn nog niet bekend. Het kabinet verwacht dat het onderzoek zich onder meer zal richten op de volgende thema's:

1. Het kader voor instandhouding en bescherming van gebieden (artikel 6 van de Habitatrichtlijn), met nadruk op de procedure van passende beoordeling voor Natura 2000-gebieden;
2. Beleidscoherentie, betrokkenheid van belanghebbenden, financiële ondersteuning en governance (inclusief monitoring en rapportage);
3. Soortenbescherming en uitzonderingsmogelijkheden, en de procedures voor het aanpassen van de bijlagen aan wetenschappelijke en technische ontwikkelingen.

De Commissie verwacht dat het uitvoeren van de stresstest ongeveer 10 maanden in beslag zal nemen, met een aanvang in maart 2026. De stresstest maakt deel uit van de bredere inzet van de Europese Commissie op het gebied van vereenvoudiging, met als doel de concurrentiekracht van de EU te versterken, terwijl economische, sociale en ecologische doelstellingen worden gewaarborgd. Indien de stresstest zorgvuldig en inhoudelijk grondig wordt uitgevoerd, kan deze nuttige inzichten opleveren. Het kabinet hecht daarbij onverminderd aan het beschermingsniveau dat voortvloeit uit de VHR. Het kabinet hecht bij haar beoordeling en besluitvorming groot belang aan de meest recente wetenschappelijke inzichten en baseert beleidskeuzes op de actuele stand van de wetenschap. Artikel 8 van het voorstel voor de verordening inzake het versnellen van milieubeoordelingen voorstel strekt ertoe te regelen dat incidentele schade die beschermde vogelsoorten en andere soorten lijden tijdens projectactiviteiten, niet geacht wordt opzettelijk te zijn toegebracht in de zin van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn als er passende en evenredige verzachtende maatregelen zijn toegepast en de beste technologie in aanmerking is genomen. Op grond van het artikel hebben de lidstaten daarbij de verplichting om de effectiviteit te monitoren en maatregelen aan te passen om aanmerkelijke effecten op soortenpopulaties te voorkomen. Er wordt in het voorstel wel degelijk uitgegaan van preventie, maar de toetsing verschuift van het voorkomen van schadelijke effecten voor individuele exemplaren van een beschermde soort, naar het voorkomen van aanmerkelijk negatieve effecten voor de populatie van de betrokken soort.

Uiteindelijk zijn de doelstellingen van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn ook niet gericht op individuele exemplaren van beschermde soorten, maar op: 1) het op een niveau houden of brengen van de populaties van vogelsoorten dat beantwoordt aan de ecologische, wetenschappelijke en culturele eisen (artikel 2 Vogelrichtlijn), en 2) het in een gunstige staat van instandhouding behouden of herstellen van wilde dier- en plantensoorten van communautair belang (artikel 2 Habitatrichtlijn). Het voorstel uit de milieu-omnibus sluit daarop aan.

Voor zover met het voorstel uit de milieu-omnibus wordt afgeweken van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn en de jurisprudentie ter zake van het Hof van Justitie, verkrijgt deze afwijking een Europeesrechtelijke grondslag, zodra de verordening inzake het versnellen van milieubeoordelingen van kracht wordt.

Vraag 35:

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?

Antwoord

Vertrekpunt voor de toestand van onze wateren is dat we momenteel op 83% doelbereik zitten voor de doelen van de Kaderrichtlijn Water⁴³ (KRW) en met het KRW-impulsprogramma sinds begin 2023 alles op alles zetten om dit zoveel mogelijk te verbeteren richting december 2027 en daarna. Een volledig overzicht van de staat van de waterkwaliteit onder de KRW is opgenomen in de KRW-tussenevaluatie.⁴⁴ Op dit moment voldoet geen enkel waterlichaam aan alle KRW-doelen, wat betekent dat overal een opgave resteert. Dat is niet alleen relevant voor de bescherming en verbetering van de zoetwaterecosystemen, maar ook voor de volksgezondheid en de te realiseren klimaatadaptatie. Uit de KRW-fitnesscheck uit 2019⁴⁵ bleek dat het feit dat de KRW-doelen in Europa niet overal bereikt worden niet zozeer ligt aan een probleem in de Europese wetgeving, maar vooral komt door onvoldoende financiering, trage implementatie, en onvoldoende integratie van de KRW-doelen in andere beleidsterreinen. Ook werd daarin door de Commissie geconcludeerd dat er weinig ruimte is voor versimpeling van de richtlijn en voor het verminderen van de administratieve lasten daarvan, zonder de milieudoelen in gevaar te brengen. Het is niet zo dat de Commissie nu inzet op versoepeling van de KRW. De Commissie geeft expliciet aan dat het gaat om een herziening "met behoud van bescherming van het milieu en de volksgezondheid". Zie verder de antwoorden op vraag 17.

Vraag 36:

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.

Antwoord

Ten aanzien van de wijzigingen in de Batterijenverordening is het kabinet positief over de aanpassing van de definitie van producent en het schrappen van de genoemde rapportage door de Commissie. Het kabinet is voorzichtiger over aanpassingen in de technische voorschriften van de verordening waarvan de consequenties niet duidelijk zijn. Repareerbaarheid van batterijen blijft een belangrijk punt. Ook in de verdere uitwerking van deze bepalingen, zal het kabinet zich waar mogelijk blijven inzetten op de verbetering van de repareerbaarheid van EV-batterijen, op een zodanige manier dat de integriteit en veiligheid van de batterij niet in het geding komt. Dit zonder daarbij de integriteit en veiligheid van de batterij in het geding te brengen.

Vraag 37: PFAS

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 overgangsperioden 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

⁴³ Kamerstukken II, 2025-2026, 27625, nr. 735.

⁴⁴ Kamerstukken II, 2024-2025, 27625, nr. 696.

⁴⁵ <https://commission.europa.eu/publications/fitness-check-water-framework-directive-and-floods-directive>.

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.

Antwoord

Nederland heeft in 2020 het initiatief genomen om te komen tot een brede Europese restrictie. Sinds begin 2023 is het samen met vier andere landen opgestelde voorstel hiertoe in behandeling van het Europese agentschap voor Chemische stoffen (ECHA) en in deze fase is geen invloed van externe partijen toegestaan. Recent is een belangrijke stap gezet in het komen tot een Europese PFAS-restrictie door het vaststellen van de ECHA opinie over het risico. Ook is de opinie over sociaaleconomische aspecten in concept af. Deze gaat nu in een openbare raadpleging waarna deze eind dit jaar zal worden afgerond. In de opinies worden zowel verboden als mogelijke overgangstermijnen of alternatieve risicobeheeropties beoordeeld. De informatie uit deze opinies zal meewegen in het kabinetsstandpunt, net als relevante studies over het belang van het gebruik van PFAS en de maatschappelijke kosten.

Na het afronden van de opinies zal de Europese Commissie een voorstel ter besluitvorming voorleggen aan de lidstaten. Daarna zal Nederland actief samenwerken met stakeholders, lidstaten en andere partijen om te komen tot een effectieve en efficiënte Europese restrictie.