

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Datum 20 juni 2022
Betreft Verslag schriftelijk overleg t.g.v. de Milieuraad op 28 juni
2022

Geachte voorzitter,

Hierbij doen wij u, mede namens de minister voor Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden toekomen op de vragen gesteld in het schriftelijk overleg over de Milieuraad op 28 juni 2022, te Luxemburg.

Tevens wordt u geïnformeerd dat een aantal punten onder diversen aan de agenda van de Milieuraad van 28 juni is toegevoegd. Het betreft een punt van het Voorzitterschap en de Commissie, waarin een terugkoppeling zal worden gegeven van recente internationale bijeenkomsten. Daarnaast zal Cyprus de negende ministeriële conferentie "Milieu voor Europa" aankondigen die gepland staat van 5 t/m 7 oktober 2022. Tot slot zal Zweden een terugkoppeling geven van de conferentie Stockholm+50.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

DE MINISTER VOOR KLIMAAT EN ENERGIE,

R.A.A. Jetten

DE MINISTER VOOR NATUUR EN STIKSTOF,

C. van der Wal-Zeggelink

I. VERSLAG VAN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reacties van de bewindspersonen

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Fit for 55

De leden van de D66 fractie willen alles in het werk stellen om de Europese doelen van klimaatneutraliteit uiterlijk in 2050 te behalen. Fit For 55 is een cruciale tussenstap waarin we op Europees niveau gezamenlijk toewerken naar 55% reductie van broeikasgassen in 2030. De leden willen zowel op het gebied van klimaat als op het gebied van milieu grote stappen blijven zetten zodat de doelen van 2030 en 2050 in beeld blijven. Het risico van de Europese samenwerking is uiteraard dat verschillende lidstaten van de Europese Unie (EU) verschillende belangen hebben. Het gevaar voor selectief shoppen ligt dan ook op de loer. Hierover enkele vragen van de betreffende leden. Kan de staatssecretaris toezeggen dat ze zich zal inzetten om zeker te stellen dat alle maatregelen blijven optellen tot een reductie van 55%? Hoe gaat de staatssecretaris zich inzetten om ervoor te zorgen dat tegenover iedere stap terug een stapje extra staat?

Het kabinet zet zich in op het snel bereiken van een akkoord op het Fit-for-55 (Ff55) pakket, een ambitieuze vormgeving en het daadwerkelijk behalen van de reductiedoelstelling van ten minste 55% in 2030. Daarbij is het van belang dat alle landen en sectoren hun bijdrage leveren. Deze inzet wordt onderstreept door de verklaring van woensdag 15 juni jl. die de Minister voor Klimaat en Energie samen met negen andere lidstaten ondertekende, welke oproept tot een pakket dat daadwerkelijk optelt tot 55%¹.

De voorstellen t.a.v. het emissiehandelssysteem (ETS), *Effort Sharing Regulation* (ESR) en landgebruiksverordening (LULUCF) moeten uiteindelijk de optelsom tot 55% borgen, door middel van de koolstofbudgetten die in deze drie instrumenten worden vastgelegd. De andere elementen van het Ff55-pakket zijn ondersteunend hieraan. Voorsnog zijn er geen lidstaten die de overkoepelende doelen ter discussie te stellen. Met de huidige stand van de onderhandelingen lijkt de 55% reductie daarmee niet in gevaar te komen. Het vereiste van netto 55% emissiereductie in 2030 is bovendien wettelijk verankerd in de Europese klimaatwet. Hoewel er punten zullen moeten worden uitgeruild, is een pakket dat niet optelt tot 55% voor het kabinet niet acceptabel.

De leden van de D66 fractie lezen dat er wordt afgestevend op een verzwakking van de uitfasering verbrandingsmotoren (2035 in plaats van 2030). Eerder riep Nederland de Europese Commissie middels een brief samen met acht andere lidstaten nog op om de verkoop van auto's met verbrandingsmotor al vanaf 2030 te verbieden. Deze eerdere inzet laat zien dat 2030 dus ook haalbaar zou moeten zijn. Kan de staatssecretaris aangeven of het mogelijk is om het verbod op de verkoop van auto's met een verbrandingsmotor in Nederland eerder al in te laten gaan (namelijk in 2030)?

Nederland heeft zich inderdaad ingezet om de Commissie te bewegen het koplopers toe te staan om nationaal eerder uit te faseren dan 2035. De Commissie heeft echter duidelijk gemaakt dat een dergelijke mogelijkheid niet verenigbaar is

¹ Medeondertekenaars van deze verklaring zijn DEN, DUI, FIN, IER, LUX, OOS, SLV, SPA en ZWE.
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/documenten/diplomatieke-verklaringen/2022/06/15/call-for-high-climate-ambition-in-the-ff55-negotiations>

met de interne markt. Het is daarom niet mogelijk om een verbod op de verkoop van auto's met een verbrandingsmotor nationaal eerder in te laten gaan.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De leden van de PVV-fractie constateren dat het kabinet vasthoudt aan het verbod op de verkoop van nieuwe brandstofauto's in 2030, terwijl de EU dat vijf jaar later voornemens is. Deze leden vragen aan het kabinet waarom het beste jongetje van de klas blijft spelen en of het kabinet hiermee wil stoppen.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Het behalen van de Nederlandse en Europese klimaatdoelen vraagt een zo vroeg mogelijke reductie van de CO₂-uitstoot van personen- en bestelauto's. Vroege uitfasering van de verbrandingsmotor is hierin een effectief instrument. Daarom streeft het kabinet, binnen de grenzen van de Europese regels voor een vrije markt, naar zo vroeg mogelijke uitfasering binnen de gehele Europese Unie. Dit doet het kabinet in de wetenschap dat elektrische auto's in de huidige situatie in aanschaf nog duurder zijn dan conventionele auto's (tot circa 10.000 EUR bij nieuwe auto's), maar dat dit aanschafbedrag naar verwachting zal dalen in de toekomst. Dit terwijl de kosten voor gebruik van een elektrische auto nu al stukken lager zijn (efficiënter in energieverbruik en minder onderhoud).

De leden van de PVV-fractie vragen wat het kabinet vindt van het feit dat enerzijds de verkoop van exclusieve nieuwe auto's met een kleine oplage (tot een productie van 1.000) zoals Ferrari en Lamborghini mogelijk blijft, terwijl er anderzijds een verbod komt op nieuwe (schone) brandstofauto's. Deze leden vragen voorts aan het kabinet of het tegen deze "Fit for 55"-maatregel wil pleiten in de milieuraad en daarmee willen afzien van een verbod op nieuwe brandstofauto's in 2030/2035. Voorts vragen deze leden aan het kabinet wat de gevolgen zullen zijn voor de betaalbaarheid van nieuwe auto's.

Het in de Milieuraad te bespreken compromisvoorstel op CO₂-emissienormen zet naar verwachting in op het per 2035 uitfaseren van de nieuwverkoop van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met interne verbrandingsmotor door de CO₂-emissienormen voor deze voertuigen aan te scherpen. Het Kabinet acht een dergelijke uitfasering van groot belang voor het behalen van onze nationale en Europese klimaatdoelstellingen. Daarom is het Kabinet geen voorstander van eventuele uitzonderingen die ruimte bieden voor nieuwverkoop van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met interne verbrandingsmotor na deze uitfaseerdatum. Spelregels op EU-niveau dragen bij aan een gelijk speelveld en een grotere markt voor nieuwe voertuigen. De verwachting is daarom dat nieuwe auto's niet duurder zullen worden.

De leden van de PVV-fractie lezen in de beleidsbrieven dat Nederland 1% uit het nieuw op te richten sociaal klimaatfonds krijgt. Deze leden vragen aan het kabinet hoeveel procent Nederland bijdraagt aan dit fonds en wat het effect is op onze netto betalingspositie.

In het Commissievoorstel voor de oprichting van een *Social Climate Fund (SCF)* staat dat Nederland 1,11% van het fonds ontvangt, een bedrag van circa 800 mln. EUR over de gehele looptijd. Dit bedrag is gebaseerd op de aanname dat het fonds zijn oorspronkelijke grootte behoudt.

De bijdrage van Nederland aan dit fonds is niet eenvoudig vast te stellen en is direct afhankelijk van de manier waarop deze gefinancierd wordt. Indien het voorstel tot uitbreiding van het ETS naar de gebouwde omgeving en wegtransport (ETS-BRT) zoals oorspronkelijk door de Commissie is voorgesteld,

wordt aangenomen, zou de Nederlandse bijdrage over de gehele looptijd bruto ca. 3,2 miljard EUR omvatten. Indien wordt besloten tot financiering van het SCF door middel van het vergroten van de BNI-afdrachten, zou sprake zijn van bruto ca. 4,3 miljard EUR. De bruto bijdrage van Nederland aan het fonds valt dus tussen 4,4% en 5,9%. Daarmee zou de Nederlandse nettobijdrage uitkomen op een bedrag tussen de 2,4 en 3,5 miljard.

De leden van de PVV-fractie constateren dat het Europees Parlement kritisch is op het uitbreiden van het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) naar de leveranciers van brandstoffen, met als reden dat hierdoor de brandstofprijzen flink zullen stijgen. Deze leden vragen aan het kabinet of het bereid is zijn standpunt ten aanzien van dit voorstel te herzien in het licht van de stijgende inflatie, de dalende koopkracht en de torenhoge brandstofprijzen.

Het kabinet staat positief tegenover het ETS-BRT. Het voorstel is een belangrijk onderdeel van het Ff55-pakket en biedt zowel Europees als nationaal voordelen. Mede in het licht van de hoge energieprijzen, heeft het kabinet wel een kritische opstelling ten aanzien van de uitwerking van het ETS-BRT voorstel. Het kabinet gaat zich, ook gelet op de motie Erkens en Leijten² constructief inzetten om de betaalbaarheid voor huishoudens en mkb te waarborgen.

Het kabinet merkt tevens op dat het voorstel pas in 2026 in werking treedt, niet in de context van de huidige hoge brandstofprijzen. In het compromisvoorstel wordt het mechanisme om excessieve prijsstijgingen tegen te gaan aangescherpt en de datum van inwerkingtreding met één jaar uitgesteld. Deze aanpassingen kunnen de gevolgen voor huishoudens en mkb verzachten.

Het nationale klimaatbeleid zal na vaststelling van het pakket worden herijkt aan de hand van de verwachte effecten op CO₂-uitstoot en de betaalbaarheid voor huishoudens, maatschappelijke organisaties en het mkb. Het kabinet houdt de koopkrachtontwikkeling van huishoudens scherp in de gaten en kan indien daar aanleiding voor is zowel generieke als gerichte maatregelen overwegen, zoals bijvoorbeeld ook is gebeurd in reactie op de hoge energieprijzen.

De leden van de PVV-fractie lezen dat de Europese Commissie in 2029 voornemens is om met een wetsvoorstel te komen om particulier vervoer en gebouwen op te nemen in het emissiehandelssysteem. Concreet betekent dit dat particulieren dus emissierechten moeten gaan inkopen en veilen. De leden van de PVV-fractie vragen of het kabinet het met hen eens is dat deze regelgeving totaal doorgeslagen en volstrekt onnodig is. Voorts vragen deze leden aan het kabinet of het de Milieuraad wil informeren dat Nederland hier niet aan gaat meewerken.

Gereguleerde entiteiten bij ETS-BRT zijn niet individuele particulieren, maar grootschalige brandstofleveranciers. Het kabinet is positief over deze vormgevingskeuze. Zoals in het antwoord op de vorige vraag aangegeven, gaat het kabinet zich constructief inzetten om de betaalbaarheid voor huishoudens en mkb te waarborgen. Ook zal het nationale klimaatbeleid na vaststelling van het pakket worden herijkt aan de hand van de verwachte effecten op CO₂-uitstoot en de betaalbaarheid voor huishoudens, maatschappelijke organisaties en het mkb. Het kabinet houdt de koopkrachtontwikkeling van huishoudens scherp in de gaten

² Kamerstukken II 2021-2022, 22 112 nr. 3358

en kan indien daar aanleiding voor is zowel generieke als gerichte maatregelen overwegen, zoals bijvoorbeeld ook is gebeurd in reactie op de hoge energieprijzen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De leden van de PVV-fractie constateren dat ETS uitgebreid gaat worden tot de scheepvaart en dat de sector daarmee een koolstofprijs moet gaan betalen. Voorts moet de sector via een vast schema emissierechten inleveren en is de EU voornemens om dit te versnellen. Deze leden vragen of het kabinet beseft dat de gevolgen voor deze sector enorm gaan zijn en dat de bestaanszekerheid van de scheepvaart hiermee in het geding komt. Voorts vragen deze leden of het kabinet deze maatregelen proportioneel acht in het kader van de modal shift naar logistiek per water.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Het kabinet is voorstander van uitbreiding van ETS naar zeevaart, omdat alle sectoren moeten bijdragen aan het behalen van de reductiedoelstelling van ten minste 55% in 2030. De sector zelf is er ook van doordrongen dat zij deel van de oplossing moet zijn en dat verduurzaming essentieel is, ook voor de concurrentiekracht op langere termijn. Het beprijzen van uitstoot via ETS leidt tot een reductie van emissies en helpt het verschil in kosten tussen opereren op fossiele en duurzame energie te verkleinen, hetgeen investeringen in verduurzaming van schepen haalbaarder maakt. Het kabinet verwacht net als de sector dat zij deze kosten aan de klanten kan doorberekenen. Ook voor de landmodaliteiten geldt dat er maatregelen zijn of worden ingevoerd die tot lagere emissies zullen leiden, maar ook de kosten verhogen. De zeevaart dient deze vergroeningsslag te maken om aantrekkelijk te blijven. Bovendien zullen de extra kosten in het eindproduct marginaal zijn.

De leden van de PVV-fractie constateren dat over de hele linie van de "Fit for 55"-maatregelen een stijging van de reductiedoelstellingen plaatsvindt. Deze leden vragen aan het kabinet wanneer het genoeg is geweest en of het wil stoppen met het continu verhogen van onhaalbare en onrealistische doelstellingen die grote gevolgen hebben voor Nederland en zijn inwoners.

De Ff55-voorstellen geven invulling aan de wettelijke verplichting van de EU om in 2030 ten minste netto 55% broeikasgasemissiereductie te realiseren ten opzichte van 1990. Dat is een noodzakelijke stap op weg naar klimaatneutraliteit in 2050 in de EU. De uiteindelijke gevolgen voor Nederland zijn afhankelijk van verdere Europese besluitvorming en nationale politieke keuzes bij uitwerking. Tijdens de onderhandelingen over het Ff55-pakket zal het kabinet erop letten dat alle lidstaten een eerlijke bijdrage leveren, er aandacht is voor eerlijke transitie, en alle Nederlanders kunnen meekomen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) reeds onderzoek heeft gedaan naar de gevolgen van de klimaatplannen. Deze leden vragen of het kabinet bereid is om vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een impact-assessment uit te voeren op de gevolgen van de "Fit for 55"-maatregelen in relatie tot koopkracht, inflatie, economie, de concurrentiepositie van Nederland in de EU en daarbuiten en de te verwachten klimaateffecten naar aanleiding van deze maatregelen over de komende 100 jaar.

De impact van het Fit for 55-pakket zal worden meegenomen door het ministerie van Economische Zaken en Klimaat in de brede herijking van het nationale beleid nadat het pakket is vastgesteld. Hierbij wordt zowel de sociaaleconomische, financiële en beleidsmatige impact meegenomen.

Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zijn er de afgelopen periode al meerdere onderzoeken gedeeld met uw Kamer over de impact van de voorstellen, specifiek op het domein van IenW. Hierbij verwijst het kabinet graag naar de rapporten over de impact van de voorstellen op de luchtvaart³, de maritieme sectoren⁴ en de Nederlandse concurrentiepositie. Daarnaast ontving uw Kamer bij de brief Voortgang Duurzame Mobiliteit⁵ een onderzoek over de impact van Fit for 55 op personen- bestelauto's en een onderzoek met duiding van het AFIR-voorstel op de benodigde opbouw van tank- en laadinfrastructuur in Nederland.

De leden van de PVV-fractie vragen aan het kabinet om te stoppen met het uitvoeren van de "Fit for 55"-plannen en dit ook kenbaar te maken in de Milieuraad.

De kabinetsinzet voor de Ff55-onderhandelingen tijdens de aankomende Milieuraad is uiteengezet in de geannoteerde agenda voor de Milieuraad⁶.

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief van de minister dat de aanscherping van de ambitie van ETS door nagenoeg alle lidstaten wordt geaccepteerd. Van een minder scherpe verlaging van het emissieplafond, zoals een vocale groep lidstaten die bepleit, zijn de leden van de CDA-fractie geen voorstander. Het EU-ETS is een van de werkpaarden van het Europese klimaatbeleid en het ETS moeten we dus niet zwakker maken, maar sterker. Wel zouden we nog kunnen bekijken of er een mechanisme is waarmee we ervoor kunnen zorgen dat, wanneer een land bijvoorbeeld kolencentrales sluit, de emissierechten ook geannuleerd kunnen worden en niet vrijvallen. Is daarin voldoende voorzien, naar het oordeel van de minister?

De huidige ETS-richtlijn voorziet reeds in voldoende mogelijkheden om vrijkomende rechten na sluiting van kolencentrales uit de markt te halen. Dit gebeurt automatisch via de marktstabiliteitsreserve. Het kabinet zet in op een sterke marktstabiliteitsreserve, met een voldoende hoog innamepercentage. Tevens kunnen lidstaten unilateraal en op eigen kosten emissierechten annuleren.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het kabinet in de Europese onderhandelingen over de uitbreiding van het ETS naar de zeevaart ervoor pleit om de scope uit te breiden met schepen tussen 400 en 5.000 bruto tonnage, maar dat hier weerstand tegen is. Zij vragen de minister te verduidelijken vanuit welke hoek deze weerstand komt en waar deze uit bestaat. Kan de minister tevens aangeven wat de gevolgen met betrekking tot onder andere ontwijking en de prikkel tot verduurzaming van deze kleinere schepen zouden zijn als het Nederlandse voorstel tot uitbreiding van de scope onvoldoende steun krijgt?

Met name de mediterrane en Oost-Europese lidstaten stellen dat het te vroeg is voor uitbreiding van de scope naar schepen van 400 bruto tonnage. Zij stellen dat er eerst meer geanalyseerd moet worden en dat de administratieve kosten te hoog zouden oplopen, omdat het om veel schepen gaat met een relatief klein aandeel in de emissies.

³ Kamerstukken II 2021-22, 31936 nr. 906

⁴ Kamerstukken II 2021-22, 31409 nr. 346

⁵ Kamerstukken II 2021-22, 32813 nr. 1004

⁶ Kamerstukken II 2021-22, 11715

Ten opzichte van de grote schepen is het aandeel emissies van schepen van 400 bruto tonnage weliswaar beperkt, maar doordat zij veelal alleen in Europese wateren opereren dragen zij substantieel bij aan de emissies waarvoor de EU verantwoordelijk is onder het verdrag van Parijs en zijn de administratieve lasten in verhouding tot hun brandstof en emissiekosten beperkt. Doordat zij veelal in Europese wateren varen, lenen zij zich bovendien over het algemeen goed voor een voortrekkersrol in de verduurzaming.

Als dit segment niet onder de scope wordt opgenomen, bestaat het risico dat er meer gebruik zal worden gemaakt van kleine, minder duurzame schepen om door lagere kosten een concurrentievoordeel te behalen. Tegelijkertijd wordt dit segment dan het instrument onthouden om door beprijzen het verschil in kosten te verkleinen tussen opereren op fossiele of duurzame energie, wat investeringen in verduurzaming van schepen haalbaarder maakt.

De leden van de CDA-fractie merken op dat voor het beperken van klimaatverandering niet alleen een reductie van CO₂-uitstoot nodig is, maar ook een forse reductie van de uitstoot van methaan. Vooral bij olie- en gasproductie komt wereldwijd nog veel methaan vrij. Reductie van methaanuitstoot in de energiesector is vaak technisch goed mogelijk en ook een kostenefficiënte klimaatmaatregel. De reductie van methaanuitstoot is onmisbaar voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van Parijs. Op de klimaatconferentie COP26 in Glasgow hebben de Verenigde Staten en de EU een voorstel gedaan om de uitstoot van methaan met 30% te reduceren in 2030 en een groot aantal landen heeft zich daaraan gecommitteerd. De leden van de CDA-fractie vragen de minister op welke wijze dit een plek krijgt in het Europese klimaatpakket Fit for 55. Hoeveel landen met de implementatie van deze afspraken? In hoeverre is de olie- en gassector gecommitteerd? Is het mogelijk om via bijvoorbeeld handelsverdragen druk uit te oefenen op landen en bedrijven die te weinig doen om methaanuitstoot te reduceren?

Als onderdeel van het Ff55-pakket heeft de Commissie op 15 december 2021 een voorstel voor een verordening gepubliceerd voor de reductie van methaanemissies in de fossiele energiesector⁷. De verordening volgt uit de EU methaanstrategie van oktober 2020⁸. In deze strategie wordt de nadruk gelegd op het terugdringen van de drie belangrijkste bronnen van de door de mens veroorzaakte methaanemissie, namelijk landbouw, afval en energieopwekking. Het BNC-fiche over de methaanverordening is u op 21 februari 2022 toegezonden⁹.

Het kabinet steunt de doelstelling van de verordening en ondersteunt wetgeving die gericht is op het in kaart brengen en reduceren van methaanemissies in de energiesector. Op dit moment wordt dit voorstel besproken op ambtelijk niveau in de Raadswerkgroep Energie. Hoogstwaarschijnlijk zullen de onderhandelingen voortgezet worden onder het aankomend Tsjechisch voorzitterschap. Uw Kamer wordt op de hoogte gehouden van de onderhandelingen middels de zeswekelijkse Kamerbrief over het Ff55-pakket.

In aanloop naar de klimaatconferentie COP27 in Caïro in november dit jaar wordt er door verschillende landen gewerkt aan plannen waarmee ze kenbaar maken op

⁷ COM(2021) 80

⁸ COM (2020) 663

⁹ Kamerstukken II 2021-22, 22 112 nr. 2980

welke wijze zij bijdragen aan de 'Global methane pledge'. De Commissie ondersteunt het opstellen van deze plannen. In het derde kwartaal zal het kabinet zijn Nationale methaanstrategie kenbaar maken. De strategie zal naar verwachting overeenkomen met het klimaatbeleid zoals geformuleerd in het Nationaal Beleidsprogramma Klimaat, waaraan de olie-en gassector gecommitteerd is. Handelsverdragen waarin duurzaamheidsafspraken zijn opgenomen, bieden een platform voor dialoog waarin ook over de reductie van methaanuitstoot kan worden gesproken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat het kabinet aanstuurt op een algemene oriëntatie op alle dossiers rondom Fit for 55. Deze leden vragen zich af of er rond Fit for 55 punten zijn waarop de minister nog volop gaat inzetten, ook als dit betekent dat er nog een extra onderhandelingsronde voor nodig is na de zomer. Zo zijn er een aantal punten waarom het kabinet verwacht dat het behaalde resultaat niet in lijn is met de inzet van het kabinet, zoals de uitfaseerdatum van fossiele auto's en het ambitieniveau rondom LULUCF. Wat zijn hierbij de rode lijnen? Trekt de minister samen op met Duitsland en Spanje?

We verwijzen u hiervoor graag naar de brief die de minister voor Klimaat en Energie op 20 juni met uw Kamer gedeeld heeft, die ingaat op het verloop van de onderhandelingen over het Ff55-pakket en in hoeverre de verwachting is dat de huidige (in afronding zijnde) raadsposities optellen tot 55%. Bij de inzet in de onderhandelingen kijkt het kabinet naar het ambitieniveau van de voorstellen, maar ook naar de haalbaarheid van de Nederlandse positie in het krachtenveld en het effect van vertraging van aanname van het pakket op het halen van de doelstellingen.

Met betrekking tot LULUCF blijft de kabinetsinzet gericht op het vasthouden aan het ambitieniveau zoals dat voor 2030 door de Commissie is opgenomen in haar voorstel om de LULUCF-verordening te herzien. Hoewel een aantal lidstaten vindt dat zij een te hoog nationaal LULUCF doel hebben, is er binnen de raadsonderhandelingen tot nu toe brede steun voor het door de Commissie voorgestelde EU-ambitieniveau. Voor het kabinet is afbreuk van dit EU-ambitieniveau een rode lijn. Voor wat betreft de inzet op de uitfaseerdatum voor de nieuwverkoop van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met interne verbrandingsmotor verwijst het kabinet graag naar het antwoord op de vraag van de leden van de GroenLinks-fractie hierover.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat het kabinet terughoudend is ten opzichte van het Sociaal Klimaatfonds, maar deze leden lezen vervolgens niet op welke manier het geld van dit fonds het beste besteed kan worden. Waar zet de minister op in, ervan uitgaande dat dit fonds er wel degelijk komt?

Voor een grote groep lidstaten is het Sociaal Klimaatfonds (SCF) een sleutelonderdeel van het Ff55-pakket, vanwege de sociale dimensie van klimaatmaatregelen. Het kabinet, samen met enkele andere lidstaten, blijft terughoudend t.a.v. nieuwe fondsen en het openbreken van het Meerjarig Financieel Kader (MFK). In de onderhandelingen zal worden bezien in hoeverre een SCF gerechtvaardigd wordt door een voldoende solide invulling van de 55%, waarbij dit fonds proportioneel moet zijn met de klimaatmaatregelen van het pakket. De discussie over bestedingsdoelen van een dergelijk fonds loopt nog in de Milieuraad. In het oorspronkelijke voorstel van de Commissie stond het lidstaten vrij het SCF te besteden aan ofwel het ondersteunen van de transitie, ofwel het

geven van steun aan kwetsbare groepen. Daarbij zet het kabinet erop in dat bestedingen van een eventueel SCF zoveel mogelijk gericht zijn op investeringen die bijdragen aan verduurzaming, en het limiteren van directe inkomenssteun. Wat betreft de bestedingen die bij de komst van een eventueel fonds in Nederland zouden plaatsvinden, is het kabinet voornemens deze op dat moment in te passen in de bredere vorming van het klimaatbeleid.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af wat de verhoudingen in de Raad zijn rondom de normering voor CO₂-vrije voertuigen. Stuur Frankrijk nu ook aan op het Commissievoorstel? Is 100% in 2035 een rode lijn voor het kabinet?

Het huidige voorzitterschap zoekt naar een compromis dat lijkt uit te komen op een uitfasering van de nieuwverkoop van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met interne verbrandingsmotor per 2035 (in combinatie met een aangescherpt tussendoel voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen in 2030 ten aanzien van de huidige wetgeving). Het lijkt erop dat enkele grote lidstaten zo'n compromis willen steunen. Lidstaten die inzetten op meer ambitie (waaronder Nederland) en lidstaten die inzetten op minder ambitie houden elkaar in balans.

De Nederlandse inzet blijft om de afspraken aan te scherpen. Daarbij willen wij benadrukken dat het bereiken van een akkoord over een uitfaseerdatum cruciaal is. Een akkoord over een uitfaseerdatum is een mijlpaal en een duidelijk signaal aan de autofabrikanten. Daarbij draagt een akkoord over deze wetgeving ook bij aan onze nationale klimaatdoelen. Het pakket met uitfaseerdatum 2035 leidt tot een stijging van zo'n 10% in de groei van de elektrische voertuigen per 2030, en daaruit voortvloeiend concrete reductie van CO₂.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het Europees Parlement met grote meerderheid een positie aangenomen om ETS uit te breiden naar vertrekkende vluchten vanaf de Europese Economische Ruimte (EER), maar in de Raad lijkt hierover amper discussie. Dat terwijl ook de Commissie onderschrijft dat ETS-uitbreiding de beste optie zou zijn voor zowel klimaat als economie. Hoe ziet de minister deze discussie ontwikkelen?

Het kabinet heeft kennis genomen van de positie die het Europees Parlement ingenomen heeft. Zoals in het BNC-fiche omschreven is het kabinet positief over het door de Commissie voorgestelde toepassingsgebied voor het ETS, namelijk: ETS voor vluchten binnen de EER¹⁰. De Europese Commissie heeft voor de herziening van het EU ETS meerdere opties bestudeerd voor de samenhang en mogelijke overlap tussen het EU ETS en CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Naast klimaat en economie heeft de Commissie in haar beoordeling ook andere aspecten meegenomen, zoals bijvoorbeeld de relatie met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Alle verschillende aspecten hebben geleid tot een goed onderbouwd voorstel van de Commissie om binnen de EER het ETS toe te passen en CORSIA toe te passen voor routes naar derde landen. Er is beperkt discussie geweest over het toepassingsgebied van het ETS in de onderhandelingen. Het merendeel van de EU lidstaten kan instemmen met het Commissievoorstel. Het invoeren van het ETS op vluchten buiten de EER leidde tien jaar geleden tot grote geopolitieke discussies met mogelijke represailles. De verwachting is dan ook dat er een algemene oriëntatie bereikt wordt over het Commissievoorstel om het ETS toe te passen op vluchten binnen de

¹⁰ Kamerstukken II 2020-21, 22112 nr. 3192

EER en dat de Commissie en het voorzitterschap bij dit voorstel blijven in de triloog.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ontbossingsverordening

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

De leden van de D66-fractie lezen dat er tijdens de Milieuraad van 28 juni verder gesproken zal worden over het EU-voorstel voor een Verordening betreffende ontbossingvrije producten. Zij zijn positief over de brede EU-inzet om aan ontbossing gerelateerde producten van de Europese markt te weren. Als grote afnemer van hout heeft de EU een grote invloed op de omstandigheden waaronder de betreffende producten worden geproduceerd. Een belangrijk component daarbij zijn de mensenrechten zowel van werknemers als van de lokale bevolking. Kan de minister aangeven op welke manier zij zich tot nu toe heeft ingezet voor de mensenrechten van mensen in hout exporteerde landen? Kan de minister de mogelijkheden schetsen om mensenrechten nog sterker in de EU-ontbossingsverordening op te nemen? Is de minister bereid om te pleiten voor het opnemen in deze verordening van respect voor de internationale mensenrechtenwetgeving als een vereiste om producten op de EU-markt te brengen?

Nederland heeft in de Raadswerkgroep gepleit om mensenrechten beter te verankeren in het voorstel en uitgesproken voor het opnemen van mensenrechten, de rechten van oorspronkelijke bewoners evenals de rechten van kleine boeren en boeren gemeenschappen. Op dit moment valt nog niet met zekerheid te zeggen welke verwijzingen naar internationale mensenrechten en rechten van oorspronkelijke bewoners worden opgenomen, omdat de onderhandelingen nog gaande zijn. Nederland spreekt zich uit voor het belang van mensenrechten in relatie tot het succesvol stoppen van ontbossing, maar zal niet pleiten voor het opnemen van mensenrechten als vereiste in de ontbossingsverordening.

Landbouw is de belangrijkste reden voor ontbossing en de leden van de fractie van de PvdA vinden het dan ook een goede zaak dat de Europese Commissie hiervoor nieuwe wetgeving voorstelt. Deze leden vinden wel dat deze wetgeving goed moet zijn. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat traceerbaarheid essentieel is om te kunnen garanderen dat producten ontbossingsvrij zijn. Is de minister het hiermee eens? Ziet de minister ook dat moet worden onderzocht of en hoe de EU kleine producenten moet ondersteunen om aan de traceerbaarheidsvereisten te voldoen?

Traceerbaarheid is een fundament van het voorstel. Daarnaast heeft Nederland met succes gepleit dat er parallel aan de verordening meer focus moet komen op samenwerking met producerende landen om hen te ondersteunen bij de implementatie van de verordening.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat financiële instellingen nu buiten schot blijven in de verordening en ook in het Nederlandse fiche. Toch zien deze leden dat financiële instellingen vaak die ontbossing mogelijk maken via leningen en investeringen. Deze leden vinden dan ook dat bij hen een bijzondere verantwoordelijkheid ligt. Deelt de minister dit standpunt en steunt hij dat gepaste zorgvuldigheidseisen voor deze instellingen moeten worden opgenomen in de EU en wil hij hiervoor pleiten in Europa?

De Commissie geeft in het wetsvoorstel aan dat het voorstel niet specifiek gericht is op de financiële sector en investeringen en dat bestaande initiatieven, zoals de

EU taxonomieverordening¹¹ en de Richtlijn gepaste zorgvuldigheidsverplichting voor ondernemingen¹², beter geschikt zijn om de rol van deze sector bij ontbossing aan te pakken. Het kabinet is van mening dat de financiële sector een belangrijke rol kan spelen in het tegengaan van ontbossing door de allocatie van haar financieringen en deelt de analyse van de Commissie dat de richtlijn duurzaamheidsrapportage door ondernemingen (CSRD) en de EU-taxonomie twee instrumenten zijn die kunnen bijdragen om geldstromen naar bedrijven die betrokken zijn bij ontbossing te ontmoedigen. Dit specifieke voorstel van de Commissie biedt daarvoor niet het juiste kader. Financiële instellingen vallen onder de dienstensector, waarvoor in EU-verband andere regels gelden. Het opnemen in dit voorstel zou daarmee de totstandkoming van deze Verordening zeer compliceren en daarmee vertragen. Het kabinet zal zich ervoor blijven inzetten dat de Commissie ook maatregelen neemt die ervoor zorgen dat financieringen en investeringen niet bijdragen aan ontbossing en bosdegradatie¹³.

De leden van de PvdA-fractie ziet dat mensenrechten beter geborgd kunnen worden in de verordening. Dat geldt voor de mensenrechten van arbeiders en boeren en ook van inheemse groepen. Het Europees Parlement bespreekt momenteel een aantal amendementsvoorstellen dat mensenrechten beter moet borgen in de verordening. Is de minister hiermee bekend, en hoe beoordeelt de minister deze voorstellen?

Het kabinet is met deze voorstellen bekend en kijkt met interesse uit naar het uiteindelijke standpunt waarmee het Europees Parlement de triloofase in zal gaan. De amendementsvoorstellen hebben aanknopingspunten geboden voor de onderhandelingen in de Raadswerkgroep ze bieden aanknopingspunten om mensenrechten sterker te borgen in de verordening.

De leden van de PvdA-fractie zijn tenslotte benieuwd naar de voortgang van de moties die zijn aangenomen over het opnemen van andere ecosystemen en de afgeleide producten van palmolie en soja in de verordening. Hoe staan andere lidstaten hier tegenover?

De aangenomen moties¹⁴ vroegen het kabinet te pleiten voor een zo snel mogelijke uitbreiding van ecosystemen en het opnemen van afgeleide producten van soja en palm. Nederland heeft gepleit voor de uitbreiding van ecosystemen, helaas blijkt hier onvoldoende draagvlak voor onder lidstaten. Onder andere door de inzet van Nederland zijn er afgeleide producten van palm en hout aan het voorstel dat wordt besproken in Raadsverband toegevoegd.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het van groot belang dat het Europese wetsvoorstel voor ontbossingsvrije producten ambitieus is, omdat het een belangrijke stap is om de bossen wereldwijd te beschermen. Dit is het moment om ambitieuze wetgeving neer te zetten. Deze leden vinden echter dat het voorstel op een aantal essentiële punten tekortschiet.

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich ten eerste ernstige zorgen over het feit dat de rechten van lokale en inheemse volken nog onvoldoende in het voorstel zijn verankerd. Deze leden hebben hier al vaker aandacht voor gevraagd en

¹¹ (EU) 2020/852

¹² Kamerstukken II 2020-21, 22112 nr. 3393

¹³ Kamerstukken II 2021-22, 22112 nr. 3307

¹⁴ moties Boswijk, nr. 1392, Wassenberg en Teunissen, nr. 1395 Kamerstuk, 21501-32-1395

vinden het dan ook heel teleurstellend dat de minister bij de laatste Milieuraad niet heeft gepleit voor een betere verankering van de internationale mensenrechten en inheemse rechten. Deze discussie is nog niet voorbij en de EU-richtlijn voor een gepaste zorgvuldigheidsverplichting is hiervoor echt ontoereikend. De EU-richtlijn gepaste zorgvuldigheidsverplichting voor ondernemingen verbiedt namelijk niet de import van producten die gelieerd zijn aan mensenrechtenschendingen waar de EU-ontbossingsverordening dat wel doet. Welke rol gaat de minister hierin spelen om eisen op het vlak van respect voor de mensenrechten hierin op te nemen? Kan de minister schetsen welke mogelijkheden er zijn om mensenrechten nog sterker in de EU-ontbossingsverordening op te nemen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Nederland heeft in de Raadswerkgroep gepleit om mensenrechten beter te verankeren in het voorstel. Op dit moment valt nog niet met zekerheid te zeggen welke verwijzingen naar internationale mensenrechten en rechten van oorspronkelijke bewoners worden opgenomen, omdat de onderhandelingen nog gaande zijn. Nederland zal zich blijven uitspreken voor belang van deze rechten in relatie tot het stoppen van ontbossing.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ten tweede al vaker hun zorgen geuit over het feit dat de financiële sector buiten beschouwing wordt gelaten in het huidige voorstel, ondanks het feit dat veel Nederlandse banken nog steeds investeren in palmolie- en sojaplantages. Hiermee draagt de financiële sector rechtstreeks bij aan ontbossing. De leden van de GroenLinks-fractie vinden echt dat hier veel te weinig aandacht voor is. Daarom herhalen zij nogmaals de vraag: waarom worden banken nog steeds buiten beschouwing gelaten? Gaat de minister ervoor pleiten dat de gepaste zorgvuldigheidsverplichting die is voorgesteld ook voor financiële instellingen moet gelden?

De Commissie geeft in het wetsvoorstel aan dat het voorstel niet specifiek gericht is op de financiële sector en investeringen en dat bestaande initiatieven, zoals de EU taxonomieverordening¹⁵ en de Richtlijn gepaste zorgvuldigheidsverplichting voor ondernemingen (CSRD)¹⁶, beter geschikt zijn om de rol van deze sector bij ontbossing aan te pakken. Het kabinet is van mening dat de financiële sector een belangrijke rol kan spelen in het tegengaan van ontbossing door de allocatie van haar financieringen en deelt de analyse van de Commissie dat de CSRD en de EU-taxonomie twee instrumenten zijn die kunnen bijdragen om geldstromen naar bedrijven die betrokken zijn bij ontbossing te ontmoedigen. Dit specifieke voorstel van de Commissie biedt daarvoor niet het juiste kader. Financiële instellingen vallen onder de dienstensector, waarvoor in EU-verband andere regels gelden. Het opnemen in dit voorstel zou daarmee de totstandkoming van deze Verordening zeer compliceren en daarmee vertragen. Het kabinet zal zich ervoor blijven inzetten dat de Commissie ook maatregelen neemt die ervoor zorgen dat financieringen en investeringen niet bijdragen aan ontbossing en bosdegradatie.¹⁷

De leden van de GroenLinks-fractie willen ten derde aandacht vragen voor de discussie die is ontstaan over wat een haalbare definitie is voor bosdegradatie. Bij dit soort wetgeving zijn de definities namelijk ontzettend belangrijk. Voor de leden van de GroenLinks-fractie is het van groot belang dat een definitie van bosdegradatie niet alleen gericht is op primaire bossen, maar ook in gaat op aantasting van alle soorten bossen doordat deze omgezet worden naar

¹⁵ (EU) 2020/852

¹⁶ Kamerstukken II 2020-21, 22112 nr. 3393

¹⁷ Kamerstukken II 2021-22, 22112 nr. 3307

plantagebos. Hoe kijkt de minister hiernaar? De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook van mening dat er veel meer duidelijkheid moet zijn over de gevolgen van bosdegradatie. Er wordt veel gesproken over het definiëren van bosdegradatie als "onomkeerbare schade of veranderingen op lange termijn" - zonder te definiëren wat er precies onder "onomkeerbare schade of veranderingen op lange termijn" valt. Hoe zit de minister in deze definitie-discussie? Pleit zij voor heldere en ambitieuze definities die ook ingaan op de gevolgen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Bosdegradatie is een essentieel onderdeel van deze Verordening en de inzet vanuit Nederland is dat het begrip ook in de wetstekst moet blijven. Het voorkomen van bosdegradatie is essentieel om te voorkomen dat een bos in verval raakt, waardoor het productief en CO2-vastleggend vermogen als mede de biodiversiteit afnemen. Deze ontwikkelingen kunnen leiden tot volledig kap. Om bosdegradatie te voorkomen op basis van deze Verordening is een heldere en eenduidige definitie nodig die ook operationeel is om te kunnen handhaven. Daarom pleit Nederland voor een breder begrip dan alleen primaire bossen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben begrepen dat er tijdens de Milieuraad van 28 juni 2022 belangrijke beslissingen zullen worden genomen over de ontbossingsverordening. Helaas ziet het ernaar uit dat het ambitieniveau dat écht nodig is om de bossen te beschermen niet zal worden gehaald. Het per direct opnemen van alle ecosystemen in de wet is absolute noodzaak, maar de minister geeft aan daar geen draagvlak voor te kunnen vinden in de Raad. Kan de minister bevestigen dat er momenteel wordt gesproken over een mogelijk compromis waarbij 'other woodland' en 'grasslands' wel worden opgenomen in de verordening? Welke positie zal Nederland over dit voorstel innemen? Volgens de leden van de Partij voor de Dieren-fractie is een verordening waar enkele ecosystemen wel en andere niet worden beschermd per definitie ontoereikend, maar deze leden zien wel een kleine verbetering in het toevoegen van 'other woodland' en 'grassland' ten opzichte van de nog beperktere scope van het huidige voorstel. Ziet de minister nog andere mogelijkheden voor de uitbreiding van ecosystemen? Kan de minister daarnaast het Europese krachtenveld schetsen ten opzichte van uitbreiding naar rubber, maïs en afgeleide producten van soja, palmolie en hout?

Er wordt niet langer over een dergelijk compromis gesproken in Raadsverband. Onder de lidstaten bleek er onvoldoende draagvlak voor uitbreiding van ecosystemen. "Other wooded land" zal niet als definitie worden opgenomen in de tekst die in Raadsverband in onderhandelingen is om andere ecosystemen te beschermen. Mogelijk ontstaat er in de triloog een kans om tot uitbreiding van ecosystemen te komen. Nederland heeft de definitie "other wooded land" in de Raadswerkgroep opgebracht als mogelijkheid om de scope uit te breiden. Tegelijk is Nederland terughoudend over het gebruik van "other wooded land". Hoewel deze definitie meer bossen en natuurgebieden zou afdekken, is gebleken dat deze definitie geen heldere juridische basis kan verschaffen aan de verordening. Daardoor is het vrijwel onmogelijk om tot bewijsvoering te komen op basis van geolocatie en satellietbeelden of er inderdaad sprake is van conversie of degradatie van "other wooded land". Tijdens de onderhandelingen in de raadswerkgroep bleek er onvoldoende steun voor de uitbreiding van grondstoffen, zoals rubber en maïs. Wel zijn afgeleide producten van palmolie en hout toegevoegd met brede steun onder de lidstaten.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben voorts een aantal opmerkingen over het opnemen van mensenrechten in de verordening. Het kabinet gaf in een eerdere beantwoording aan zich hier hard voor te maken.¹⁸ Toch krijgen deze leden het signaal dat Nederland zich niet heeft uitgesproken over het opnemen van mensenrechten in de afgelopen Milieuraad. Kan de minister dit bevestigen? Deze leden onderstrepen het belang van het opnemen van mensenrechten als vereiste voor de import van producten in de wettekst, gezien het feit dat inheemse volkeren 80% van de natuur ter wereld beschermen maar stelselmatig te maken krijgen met mensenrechtenschendingen. Het is dan ook niet toereikend om mensenrechten af te doen met een magere verwijzing naar de Europese wet met betrekking tot internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen (IMVO). Klopt het dat er binnen de Raad nog wordt gesproken over het opnemen van mensenrechten in de wettekst? Kan de minister toezeggen die discussie te helpen door zich in de aankomende Milieuraad uit te spreken voor het in de wettekst opnemen van respect voor mensenrechten als vereiste waaronder producten op de EU-markt gebracht mogen worden?

Nederland heeft zich in de Raadswerkgroep uitgesproken voor het opnemen van mensenrechten, de rechten van oorspronkelijke bewoners evenals de rechten van kleine boeren en boeren gemeenschappen. Er wordt op dit moment nog onderhandeld over verdere verankering van mensenrechten in de ontbossingsverordening, maar niet in relatie tot het opnemen ervan onder artikel 3 (verbod). Nederland spreekt zich uit voor het respecteren van mensenrechten in relatie tot het succesvol stoppen van ontbossing, maar zal niet pleiten voor het opnemen van mensenrechten als vereiste in de ontbossingsverordening.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen de minister voorts vragen om toe te lichten hoe zij van plan is de ambities die onbeantwoord zijn gebleven in de Raad straks in Nederland alsnog te implementeren? Nederland zou bijvoorbeeld zelfstandig eisen kunnen stellen aan producten die uit ecosystemen komen die niet in de ontbossingsverordening zijn opgenomen. Er ligt nu ook een uitspraak van de Europese Commissie dat het opleggen van milieu- en klimaatheffingen bij de import van voedselproducten uit niet-EU-landen, niet in strijd is met de regels van de Wereldhandelsorganisatie (WTO).¹⁹ Hoe beziet zij, gezien deze nieuwe ontwikkeling, de kans om zelf eisen te stellen aan ontbossingsproducten uit andere ecosystemen en rubber, mais en afgeleide producten van soja en palmolie? Kan zij reageren op deze uitspraak van de Europese Commissie?

Regels en afspraken met betrekking tot markttoegang en import op de interne markt worden op in EU-verband vastgesteld. Nederland kan daarom niet zelfstandig op nationaal niveau specifieke aanvullende eisen stellen aan import. Voor wat betreft de uitspraak van de Commissie verwijst het kabinet graag naar het rapport. Dat rapport geeft aan dat de EU unilaterale maatregelen op kan leggen mits deze in overeenstemming zijn met de WTO regels. Met betrekking tot het EU-voorstel²⁰ rondom ontbossing heeft de Commissie meerdere malen aangegeven dit in lijn met de WTO regels te beschouwen.

Circulaire economie

¹⁸ Kamerstukken II 2021-22, 21501 32 nr. 1436

¹⁹ Nieuwe Oogst, 13 juni 2022 (<https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2022/06/13/europese-commissie-klimaatheffing-op-voedselimport-mag-van-wto>)

²⁰ COM (2021) 706

De leden van de D66-fractie hebben in de debatten van de afgelopen maanden herhaaldelijk aandacht gevraagd voor een nationale en een Europese grondstoffenstrategie. Alleen door in een vroeg stadium na te denken over een strategie op nationaal en Europees niveau kunnen we bouwen op leveringszekerheid van grondstoffen, grondstoffen die voor een groene circulaire economie cruciaal zijn. Eerder heeft de D66-fractie een motie hierover aangehouden, omdat de staatssecretaris aangaf in gesprek te willen gaan met de collega's van Economische Zaken en Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking. Hierover hebben de leden een aantal vragen. Wanneer verwacht de staatssecretaris de Kamer hierover te informeren? Kan de staatssecretaris toezeggen dat ze middels een brief de kamer informeert over de mogelijkheden voor een Nederlandse grondstoffenstrategie? Kan de staatssecretaris in deze brief en daarmee de reactie op de aangehouden motie ook ingaan op de inzet van Nederland voor een Europese grondstoffenstrategie? Hoe zet het kabinet hierop in?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Het kabinet zal uw Kamer voor het zomerreces informeren over de grondstoffenstrategie middels de industriebrief. In deze brief zal het kabinet ook ingaan op de inzet op Europees niveau, waarbij het stimuleren van diversificatie en circulariteit het uitgangspunt vormt. Hierop zal worden aangesloten op het EU actieplan kritieke materialen.

Daarnaast zal het kabinet u in een brief, die eveneens voor het zomerreces aan uw Kamer verzonden wordt, nader informeren over de stand van zaken ten aanzien van het concretiseren van doelen voor circulaire economie.

Zoals in het beleidsprogramma van IenW aangegeven zal het kabinet dit najaar het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 naar uw Kamer sturen²¹. Hierin zal het kabinet stilstaan bij het thema leveringsrisico's en de samenhang met de transitie naar een circulaire economie.

Europese luchtkwaliteitsrichtlijn

De leden van de GroenLinks-fractie willen tot slot met klem aandacht vragen voor de herziening van de luchtkwaliteitsrichtlijn die eraan komt. Onlangs signaleerde UNICEF nog dat Nederland, net als veel andere Europese lidstaten, geen gezonde leefomgeving weet te bieden voor kinderen. Vorige week bleek dat inwoners in Brabant een jaar korter leven door luchtvervuiling en dat omwonenden van Tata Steel relatief veel meer hart- en vaatziekten hebben. Dat benadrukt voor deze leden des te meer hoe belangrijk het is om de normen voor luchtkwaliteit veel ambitieuzer te maken. Op dit moment zijn de Europese luchtkwaliteitsnormen waar we in Nederland aan moeten voldoen extreem ondermaats: tot wel 5 keer minder streng dan de laatste normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit voorschrijven. Deze leden vinden dat de inzet van het kabinet met betrekking tot de herziening niet overtuigend genoeg is. In de brief staat dat er wordt gepleit voor een stapsgewijze verlaging van grenswaarden voor luchtvervuilende stoffen richting de WHO-advieswaarden. Wat betekent 'richting de WHO-advieswaarden'? Per wanneer wil de staatssecretaris dit bereiken? Waarom pleit zij niet voor het wettelijk verankeren van de WHO-normen in de luchtkwaliteitsrichtlijn voor 2030?

De inzet van het kabinet is gericht op het stapsgewijs toewerken naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Dat betekent dat

²¹ Kamerstukken II 2021-22, 35925 XII nr. 106

grenswaarden in de komende decennia in stappen verlaagd zouden moeten worden tot we de WHO-advieswaarden bereikt hebben. Het bepalen van de hoogte en de manier waarop luchtkwaliteitseisen worden vastgelegd, vraagt een afweging tussen verschillende aspecten zoals gezondheid, economie, concurrentiekracht, ruimtelijke inrichtingswensen en uitvoerbaarheid. Op dit moment brengt het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in het kader van de motie Bouchallikh c.s.²² in kaart welke maatregelen nodig zijn om in Nederland in 2030 aan de aangescherpte WHO-advieswaarden te voldoen. Het kabinet verwacht uw Kamer voor de zomer dit onderzoek te kunnen toesturen. Uitkomsten van dit onderzoek worden betrokken bij de Nederlandse standpuntbepaling.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

VN-Biodiversiteitsverdrag

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben een aantal vragen over het VN-Biodiversiteitsverdrag. Eind juni zal er nog één onderhandelingsessie plaatsvinden om te praten over de tekst van het verdrag. Deze bijeenkomst is erg van belang, juist ook voor Nederland gezien het feit dat hier slechts 15% van de biodiversiteit over is. Kan de minister aangeven welke doelen het meest belangrijk zijn voor Nederland en wat de hoofdinzet van Nederland hierbij is? Is Nederland van plan verder aandacht te vragen voor haar eigen speerpunten, zoals bijvoorbeeld haar inzet om een plantaardiger dieet te stimuleren?

In alle doelen van het *Global Biodiversity Framework* (GBF) zijn elementen die voor Nederland van belang zijn. Begin april is uw Kamer geïnformeerd over de inzet van Nederland tijdens de derde bijeenkomst van de *Open ended working group*²³. De inzet voor de vierde werkgroep is onveranderd. Samenvattend bestaat het beoogde GBF op dit moment uit vier hoofddoelen voor 2050 gericht op het behoud van biodiversiteit, het duurzaam gebruik van ecosysteemdiensten, de eerlijke verdeling van baten uit het gebruik van genetische bronnen en het beschikbaar stellen van financiële en andere instrumenten voor implementatie. Voor 2030 zijn tussendoelen geformuleerd met bijbehorende acties, waardoor het mogelijk wordt beter te sturen op de implementatie. Specifiek zet Nederland zich in op een versterking van de implementatie van het verdrag door monitoring, review en rapportage, formuleren van nationale ambities, financiering van de implementatie van het GBF vanuit alle bronnen zowel publiek als privaat en open toegang en verdeling van genetische informatie (*Digital sequence information*).

Nederland steunt de ambitieuze doelstelling op het terrein van consumptie die mogelijk maakt dat er gekomen wordt tot duurzame consumptie, tegengaan van overconsumptie en het terugbrengen van afval. De inzet van een plantaardiger dieet is een van de mogelijkheden om deze doelstellingen te realiseren. Het is aan Partijen om in een later stadium hiervoor te kiezen. Het maakt daarmee geen specifiek onderdeel uit van het onderhandelingsdocument.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie weten dat Nederland vooral inzet op het beschikbaar maken van voldoende financiële middelen om biodiversiteitsverlies te stoppen, en het inzichtelijke maken van investeringen die schadelijk zijn voor biodiversiteit. Uit onderzoek blijkt echter dat de meeste grote verzekeraars in Nederland nog onvoldoende doen op het gebied van biodiversiteit.²⁴ Zes van de negen investeren te weinig in de overgang naar een duurzamer, plantaardig voedselsysteem. Dat terwijl de biodiversiteitsrisico's grote

²² Kamerstukken II 2021-22, 30175 nr. 387

²³ Kamerstuk II 2021-22, 26407 nr. 139

economische gevolgen hebben voor investeerders en financiële bedrijven. Dit gegeven is ook bekend bij de financiële instellingen zelf. Op dinsdag 14 juni 2022 heeft het in Nederland gevestigde Partnership for Biodiversity Accounting Financials (PBAF) een standaard gepresenteerd waarmee gekeken kan worden naar de impact van een investering op de biodiversiteit. De minister van Financiën heeft laten weten dat ze niet zal schromen om wetgeving af te dwingen als financiële instellingen niet genoeg doen om uitstoot van CO₂ te verminderen. Is de minister het ermee eens dat biodiversiteitsrisico's op dezelfde manier moeten worden behandeld en even belangrijk zijn als andere risico's? Is de minister bereid om in samenwerking met de minister van Financiën het voortouw te nemen in het formuleren van ambitieuze en concrete doelstellingen voor financiële instellingen en bedrijven als het gaat om biodiversiteitsverlies en -risico's? Kan de minister tot slot terugkomen op de toezegging om overleg te plegen met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, over de vraag of andere ministers hun subsidies die schadelijk voor biodiversiteit kunnen zijn in kaart zullen brengen?²⁵ Wat is er uit dit overleg gekomen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Uit onderzoek van De Nederlandsche Bank en Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)²⁶ blijkt dat de Nederlandse financiële sector reële economische en financiële risico's loopt, ten waarde van 510 miljard EUR, als gevolg van biodiversiteitsverlies. Het kabinet is het ermee eens dat deze risico's op dezelfde wijze zouden moeten worden geadresseerd als andere risico's. Het kabinet moedigt toezichthouders aan onderzoek te doen naar de wijze waarop duurzaamheidsrisico's in de volle breedte door de financiële sector kunnen worden meegewogen. Het kabinetsbeleid is er al op gericht om de financiële sector te vergroenen. De agenda Natuurinclusief 1.0²⁷, die aan uw Kamer is toegezonden, besteedt bijvoorbeeld aandacht aan het vergroten van de transparantie van de impact die financiële instellingen en bedrijven hebben op biodiversiteit. Het kabinet is voornemens om bij de implementatie van de beleidsagenda duurzame financiering van de Minister van Financiën nauw met haar op te trekken waar het aankomt op biodiversiteitsrisico's. Ten slotte, vinden onderhandelingen over het VN-Biodiversiteitsverdrag in EU-verband plaats. Hierbij worden ook ambities opgenomen met betrekking tot financiering en is dit voldoende geborgd. Ook wordt erop ingezet dat biodiversiteit wordt verankerd in EU-wetgeving voor financiële instellingen en bedrijven. Een voorbeeld hier die verankering is het Commissievoorstel Richtlijn herziening duurzaamheidsrapportage en de EU-taxonomie²⁸.

Het gesprek is inmiddels gevoerd in het Interdepartementaal Overleg Leefomgeving van 17 mei jl. en vervolgens in de Stuurgroep Leefomgeving van 2 juli 2022. Het begrip 'schadelijk' wordt strak gedefinieerd, waarna subsidies hierlangs bekeken worden. Daarna kunnen we transparant aangeven of de subsidies schadelijk (zouden kunnen) zijn. Vervolgens wordt bekeken of deze beëindigd moeten worden of dat er maatschappelijke belangen zijn die vragen dit toch door te zetten.

²⁴ Eerlijke Geldwijzer, z.d.
(<https://eerlijkegeldwijzer.nl/verzekeringswijzer/kom-in-actie/verzekeraars-doen-te-weinig-voor-biodiversiteit/>)

²⁵ Kamerstukken II 2021-22, 26407, nr. 140

²⁶ <https://www.pbl.nl/publicaties/financiele-sector-en-natuur-een-kruisbestuiving>

²⁷ Kamerstuk 2022D25425

²⁸ Kamerstukken II 2020-21, 22112 nr. 3132

Fiche: Verordening gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen)

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Europese Commissie een voorstel tot herziening van de F-gassen Verordening heeft gepresenteerd. In de elektriciteitsvoorziening zoals schakelinstallaties in middenspanningsinstallaties van de netbeheerders wordt het schadelijke gefluoreerde broeikasgas zwavelhexafluoride (SF6) gebruikt. SF6 is één van de krachtigste broeikasgassen, namelijk met een factor 24.000 keer sterker dan CO2. In het voorstel van de Commissie staat dat er nieuwe beperkingen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat F-gassen alleen in nieuwe apparaten worden gebruikt als er geen geschikte alternatieven beschikbaar zijn en dat SF6 tegen 2031 zal worden uitgefaseerd in alle nieuwe apparaten voor elektrische transmissie ('schakelinrichtingen'). Maar waarom niet eerder? Op dit moment zijn er namelijk al SF6-vrije installaties te koop voor deze toepassingen. Dit is op dit moment de best beschikbare techniek. Sommige netbeheerders in Nederland plaatsen deze SF6-vrije installaties al. Waarom wachten tot 2031 als de techniek er al gewoon is? De leden van de CDA-fractie zien hier graag versnelling en normering, ruim voor 2031 en vragen de minister om daarop te reflecteren.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

Het kabinet steunt de verbreding naar maatregelen ten aanzien van SF6 in het herzieningsvoorstel²⁹. De stapsgewijze invoering van productverboden (gebaseerd op het spanningsniveau) geven de markt hiervoor zorgvuldig de tijd om over te schakelen naar alternatieven.

De leden van de VVD-fractie lezen in de beantwoording van de vragen naar aanleiding van het BNC-fiche over F-gassen ten aanzien van de aangekondigde invoering van een bedrag van 3 euro per ton CO2-equivalent dat de staatssecretaris de ontwikkelingen nauwlettend volgt. Deze leden vragen de staatssecretaris om de consequenties voor medische producten in kaart te brengen.

In de Impact Assessment³⁰ geeft de Commissie aan dat de invoering van de vergoeding van 3 EUR per ton CO2 bescheiden is, en dat dit in principe niet gevoeld wordt voor eindgebruikers. De mogelijke effecten op medische producten zal het kabinet met speciale aandacht volgen. Die consequenties kunnen nu echter nog niet in kaart gebracht worden.

Euro 7/VII

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief van de staatssecretaris van 10 maart 2022 over de aanbeveling voor en strengere emissieregelgeving in het kader van Euro 7/VII. Hoe gaat de staatssecretaris om met de praktische implementatie van eventuele maatregelen naar aanleiding van deze aanbevelingen en in hoeverre is de sector daarbij betrokken?

De praktische implementatie van eventuele maatregelen kan pas volledig uitgewerkt worden als bekend is hoe de Euro 7/VII wetgeving eruit gaat zien. Hiervoor doet de Commissie vooralsnog deze zomer een voorstel, waarbij zij zich baseert op een impactanalyse waarin de belangrijkste gevolgen in kaart gebracht worden. Met betrekking tot het Nederlandse systeem van de algemene periodieke keuring (APK), is onze inzet om de beoogde milieudoelen te bereiken met zo min mogelijk aanpassingen en daaruit voortvloeiende investeringen en lasten, voor zowel erkenningshouders als voertuigeigenaren.

²⁹ Kamerstukken II 2020-21, 22 112, nr. 3418

³⁰ SWD(2022) 96

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) hebben op verzoek van het kabinet al enkele concrete voorstellen gedaan voor praktische en effectieve implementatie, waarover uw Kamer is geïnformeerd³¹. Deze voorstellen worden, waar relevant, vanuit Nederland ingebracht in de relevante gesprekken met de Commissie. Ook in de komende periode wordt er contact gehouden met de brancheverenigingen zoals de BOVAG, ANWB en de RAI-vereniging om waar relevant de inzichten over de gevolgen van de nieuwe wetgeving mee te nemen bij het opstellen van de BNC-fiche, die zoals gebruikelijk met uw Kamer gedeeld zal worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/151626

³¹ *Kamerstukken II 2021-22, 22112 nr. 3336, bijlage 1021121*