Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
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-2021/263931

Bijlage(n)
2

Datum 5 oktober 2021
Betreft Afschrift verslag schriftelijk overleg over de Milieuraad 6 oktober 2021 te Luxemburg

Geachte voorzitter,

Hierbij bieden wij u, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit een afschrift aan van de beantwoording van de vragen in het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer over de Milieuraad van 6 oktober 2021 te Luxemburg. Daarnaast ontvangt u het joint paper m.b.t. de EU textielstrategie dat Nederland met gelijkgestemde lidstaten heeft opgesteld en vandaag aan de Commissie heeft toegezonden.

Wij vertrouwen erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S.P.R.A. van Weyenberg

DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT – KLIMAAT EN ENERGIE,

D. Yeşilgöz-Zegerius

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 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-2021/267287

Datum	5 oktober 2021
Betreft	Verslag schriftelijk overleg t.g.v. de Milieuraad 6 oktober 2021 te Luxemburg

Geachte voorzitter,

Hierbij doen wij u, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de antwoorden toekomen op de vragen gesteld in het schriftelijk overleg over de Milieuraad van 6 oktober 2021 te Luxemburg.

Daarnaast ontvangt u het joint paper m.b.t. de EU-textielstrategie dat Nederland samen met gelijkgestemde lidstaten heeft opgesteld en op 4 oktober jl. aan de Commissie heeft toegezonden.

Tot slot wordt u geïnformeerd dat een punt onder diversen aan de agenda van de Milieuraad van 6 oktober is toegevoegd. Het betreft een punt op verzoek van België waarin de Commissie wordt opgeroepen om ten aanzien van het PFAS-restrictievoorstel snel en ambitieus actie te ondernemen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S.P.R.A. van Weyenberg

DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT – KLIMAAT EN ENERGIE,

D. Yeşilgöz-Zegerius

I. VERSLAG VAN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Fit for 55

De leden van de VVD-fractie vragen hoe Nederland vanuit de Nederlandse bedrijven een bijdrage kan leveren op het gebied van elektrisch vervoer, waarbij deze leden vooral denken aan bedrijven die zich bezighouden met laadinfrastructuur, maar ook veel andere bedrijven.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) heeft dit jaar in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgezocht wat het verdienpotentieel is voor het Nederlandse bedrijfsleven op het gebied van elektrisch vervoer.[1] Zoals de leden van de VVD-fractie aangeven, gaat dit breder dan alleen de bedrijven die zich bezighouden met laadinfrastructuur. De groei van elektrisch vervoer zet door. Niet alleen voor personenvervoer en bussen, maar ook in de segmenten bestelwagens en zwaar vervoer is de transitie ingezet. De einddatum voor het uitfaseren van fossiele voertuigen in Europa komt in zicht (Commissie stelt 2035 voor). Dankzij slimme toepassingen en ontwikkelingen in batterijtechnologie blijkt mogelijk wat tot voor kort als verre toekomstmuziek klonk.

In Nederland is een sterke bedrijfssector ontstaan rondom elektrische voertuigen. De sector bouwt voort op de kennis en ervaring die het heeft opgedaan in het vroeg volwassen geworden Nederlandse elektrische voertuigenecosysteem. Nederlandse bedrijven blijven innovatief en boren nieuwe markten aan, onder andere in de Verenigde Staten, en nieuwe marktsegmenten, zoals het hergebruik van batterijen. We zien dit terug in de cijfers in het RVO-rapport. De productie in de EV-sector groeide t.o.v. 2018 met 27% naar EUR 4,2 miljard in 2019. Deze sector is daarmee al ongeveer drie keer zo groot in vergelijking met de Nederlandse fietsenbranche. De toegevoegde waarde kende een vergelijkbare groei: 25% toename t.o.v. 2018 naar EUR 670 miljoen in 2019. Steeds meer mensen verdienen hun boterham in de EV-sector: in 2020 waren er bijna 7.000 banen, een groei van 31% ten opzichte van 2018. Voor 2025 wordt bijna een verdubbeling voorspeld met 13.500 banen.

Kansen liggen er vooral in het uitbreiden van activiteiten, zoals het in gebruik nemen van zero-emissieoplossingen voor zwaar vervoer en binnenvaart. Ook internationaal liggen er mogelijkheden met het toetreden tot internationale markten en het verstevigen van internationale afspraken en samenwerkingen. Hierbij profiteert Nederland nog steeds van de vroeg opgelopen voorsprong. Het kabinet blijft zich inspannen, zowel op internationaal als nationaal vlak om de ingezette koers vast te houden of te versnellen. Bijvoorbeeld met fiscale regelingen en het samenwerken met bedrijven en brancheorganisaties.

De leden van de VVD-fractie vragen in welke mate andere landen in de Europese Unie (EU) zich gaan inzetten om de doelen te halen die in de herziening voor koolstofdioxide- (CO_2) normen voor personen-en bestelauto's staan. Daarnaast vragen deze leden hoe andere landen aankijken tegen de hogere ambitie van Nederland op dit onderdeel.

[1] Voor RVO rapport, zie: https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/06/rapport-verdienpotentieel-elektrisch-vervoer-2020.pdf

Sommige EU-lidstaten hebben al - zowel meer als minder ambitieuze - nationale doelstellingen en een datum voor uitfasering van verbrandingsmotoren vastgesteld. Het lijkt lastig om voldoende steun te verwerven voor meer aanscherping dan de Commissie nu heeft voorgesteld omdat met name de lidstaten met een significante auto-industrie het voorstel juist willen afzwakken. In aanloop naar de publicatie van het nu voorliggende voorstel heeft Nederland samen met acht andere EU-lidstaten voor ambitieuzere klimaatdoelstellingen in de transportsector gepleit.[2]

De leden van de VVD-fractie lezen in de herziening CO_2-normen nieuwe personen- en bestelauto's dat er doelen zijn opgenomen die vooral zien op de uitstoot aan de uitlaat. Deze leden zijn van mening dat dit alsnog negatieve effecten kan hebben voor het klimaat als in de ketenbenadering groene stroom zal worden gebruikt. Deze leden vragen waarom in de herziening niet concreter is opgenomen dat er bij de doelen, en de transitie naar de doelen van nul CO_2-uitstoot aan de uitlaat, ook ruimte is voor oplossingen die veel resultaat opleveren in de keten. Deze leden denken hierbij aan Bio-CNG (Bio Compressed Natural Gas), waarmee auto's 70% tot 80% CO_2-uitstoot besparen ten opzichte van fossiele uitstoot.

De CO2-norm voor personen- en bestelauto's gaat inderdaad alleen over de CO2-uitstoot van het voertuig, dus de uitlaat. Afspraken over reductie van de CO2-uitstoot in de keten worden gemaakt in de Richtlijn hernieuwbare energie (RED).

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de landen in de EU gaan voorkomen dat de kosten voor brandstoffen als gevolg van de invoering van het EU Emissions Trading System (EU-ETS) gaan stijgen. Deze leden lezen in de herziening dat de impact voor burgers nihil of klein is, terwijl het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) aangeeft dat de prijzen wel degelijk zullen stijgen. Deze leden vragen dus hoe dat wordt gegarandeerd.

Het voorgestelde ETS voor de gebouwde omgeving en het wegvervoer (ETS-BRT) geeft een prijsprikkel die ertoe leidt dat emissies in beide sectoren gereduceerd worden en kan bijdragen aan een kosteneffectieve transitie. Door het voorgestelde ETS zullen de brandstofprijzen aan de pomp stijgen vanaf 2026, het jaar wanneer het ETS-BRT in werking moet treden. Conform de informatie uit het BNC-fiche[3] die eerder met uw Kamer is gedeeld, hanteert de Commissie in haar *Impact Assessment* een bandbreedte van ETS-prijzen van EUR 48 tot EUR 80 per ton CO2 in 2030 wat zich vertaalt tot een prijseffect aan de pomp van respectievelijk ca. € 0,11 tot € 0,19 en € 0,13 tot € 0,21 per liter benzine en diesel (exc. BTW). Het kabinet heeft aandacht voor de impact van deze prijsstijgingen voor huishoudens en maatschappelijke organisaties. Het kabinet houdt de portemonnee van de Nederlandse burgers in de gaten. Hierbij spelen ook nationale keuzes een belangrijke rol, aangezien de impact van prijsontwikkelingen ook in de bredere nationale beleidscontext kunnen worden bekeken. Het kabinet is zich er verder van bewust dat dit in combinatie met de andere voorgestelde maatregelen, zoals de aanpassing van de richtlijn voor de energiebelasting en het *Social Climate Fund (CSF)*, moet worden bezien. In lijn met het Commissievoorstel kan eventueel, wanneer de effecten bekend zijn, bezien worden of een tegemoetkoming noodzakelijk is.

---

[2] Voor *non-paper Transition to zero-emission light-duty vehicles,* zie graag: Non-paper - Transition to zero-emission light-duty vehicles | Publication | The Netherlands at International Organisations (permanentrepresentations.nl)

[3] *Kamerstukken II* 2020/21, 112 nr. 3191

De leden van de D66-fractie constateren dat Nederland op dit moment kampioen is in de beschikbaarheid en bereikbaarheid van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Het Fit for 55-pakket leidt tot een verhoogde ambitie voor elektrisch (personen)vervoer met gevolgen voor de laadinfrastructuur. Tegelijkertijd leidt het Fit for 55-pakket ook in andere sectoren tot een hogere elektriciteitsvraag. Deze leden vragen daarom of al in beeld is of het Nederlands elektriciteitsnetwerk de verwachte verzwaring van de laadinfrastructuur aan kan. Zij vragen tevens of er een integrale analyse is gemaakt óf wordt gemaakt van de verwachte vraag naar elektriciteit naar aanleiding van de Fit for 55-plannen en de huidige capaciteit van het stroomnetwerk.

Netbeheerders hebben een eerste analyse gemaakt van het Fit for 55-pakket en geven aan dat een ophoging van de doelen niet zondermeer voor hen te realiseren valt, bovenop de opgave uit het Klimaatakkoord. Bovendien is de verhoogde doelstelling nog niet vertaald per sector. Het vergt hoe dan ook een goede fasering om uitbreiding van de netten voor de verschillende sectoren te plannen om de ambitie waar te kunnen maken. Dit vraagt ook om sturing over de hele breedte aan de zijde van de Rijksoverheid.

De leden van de D66-fractie zien een grote kans en noodzaak in de verduurzaming van de mobiliteitssector en zijn verheugd met de ambitie van het kabinet om het Europese doel tot zero-emissie nieuwverkoop te vervroegen naar 2030 in plaats van 2035, zoals door de Europese Commissie is voorgesteld. Met de kostendaling van de productie van elektrische voertuigen kan de aanschafprijs van (tweedehands) elektrische auto's stevig naar beneden, zoals ook blijkt uit een Bloomberg-rapport waar de Europese Commissie naar verwijst. Deze leden vragen op welke wijze Nederland de ontwikkeling van productiekosten, beschikbaarheid en betaalbaarheid analyseert en monitort. Deze leden vragen tevens hoe wordt gewaarborgd dat de (tweedehands) elektrische auto, met behulp van flankerend beleid, bereikbaar en betaalbaar wordt voor Nederlanders met verschillende inkomens.

Bij de beleidsvorming en –adviezen rondom elektrische auto's hanteert het kabinet, maar ook het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), modelinstrumenten. Voor elektrisch vervoer is dit het zogenaamde *Carbon tax model*. Dit wagenparkmodel wordt periodiek (meestal eens in de twee jaar) geactualiseerd op het gebied van prijs- en aanbodontwikkelingen. Hiermee wordt geborgd dat nieuwe ontwikkelingen meelopen in de beleidsvorming en -advisering. Daarnaast verwijst het kabinet u naar het Trendrapport Nederlandse markt personenauto's (editie 2021)[4]. Dit betreft een overzicht van trends en ontwikkelingen van de (elektrische) personenauto's, dat in het kader van het Belastingplan 2022 aan uw Kamer is aangeboden. Binnenkort ontvangt uw Kamer eveneens een update van de kosteneffectiviteitsanalyse van elektrische voertuigen.

Het kabinet waarborgt dat (tweedehandse) elektrische auto's bereikbaar en betaalbaar worden voor Nederlanders met verschillende inkomens met diverse flankerende maatregelen. Zo is er tot en met 2024 een jaarlijks gebudgetteerde subsidieregeling voor particulieren, voor zowel nieuwe als gebruikte elektrische

[4] Voor Trendrapport Nederlandse markt personenauto's (2021), zie: https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2021/09/21/trendrapport-nederlandse-markt-personenautos-overzicht-van-trends-en-ontwikkelingen/Trendrapport%20Nederlandse%20markt%20personenautos.pdf

auto's, om gebruik van te maken. Recent heeft het kabinet hiervoor het budget uitgebreid[5]. Doel van deze regeling is om het prijsverschil tussen een elektrische auto en een auto met een verbrandingsmotor te verkleinen en op die manier elektrisch rijden ook voor mensen met een lager inkomen bereikbaarder te maken. Daarnaast bouwt het kabinet in de zakelijke markt de fiscale voordelen voor privégebruik van relatief dure auto's van de werkgever steeds verder af. De zogenoemde cap in de bijtelling (de cataloguswaarde van de auto waarvoor de bijtellingskorting geldt) wordt eerder verlaagd dan in het Klimaatakkoord voorzien. Deze wijziging is in het Belastingplan 2022[6] opgenomen. Vanaf 2022 wordt de cap verlaagd naar € 35.000, en vanaf 2023 naar € 30.000. Zo blijven goedkopere emissievrije personenauto's aantrekkelijk voor de zakelijke markt. Dit sluit beter aan op de toekomstige vraag van particuliere kopers in Nederland, wanneer deze zakelijke personenauto's na de leaseperiode tweedehands worden verkocht.

Belangrijk voor de occasionmarkt is het vertrouwen van consumenten in tweedehands elektrische auto's. Naast de Europese regelgeving die op termijn hiervoor beschikbaar komt, werkt Nederland op de korte termijn, conform afspraak uit het Klimaatakkoord, aan een nationale universele accucheck om in deze behoefte te voorzien. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt de mogelijkheden om te komen tot een eenduidig kwaliteitsniveau van verschillende accuchecks. Dit doet het ministerie samen met partijen die een accucheck op korte termijn willen gaan aanbieden, zoals de ANWB, en met marktpartijen die een dergelijke check momenteel al aanbieden.

Verder is de sector in een vergevorderd stadium om een verbeterde prijsvergelijking van fossiele brandstof en elektrische auto's in de showroom en online te implementeren. Daarin worden alle kosten van eigendom en gebruik meegenomen, de zogenoemde *Total Cost of Ownership* (TCO). In eerste instantie zal dit gericht zijn op nieuwe voertuigen, maar het voornemen is om ook voor gebruikte voertuigen een verbeterde prijsvergelijking te realiseren. Onder de vlag van de koepelcampagne van het Klimaatakkoord #iedereendoetwat zal dit najaar informatie worden verstrekt over onder andere de TCO, zodat automobilisten die zich oriënteren op een nieuwe auto hier kennis over kunnen opdoen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris of hij in de Milieuraad kan pleiten voor een milieubeleid dat de koopkracht van Nederlandse ondernemers en inwoners niet verzwakt door torenhoge extra lasten en Brusselse regeldruk.

Dat de leden van de PVV-fractie naar aanleiding van het Fit-for-55 pakket aandacht vragen voor de financiële impact van de voorstellen voor burgers en ondernemers is begrijpelijk. Zoals vermeld is de exacte impact van de voorstellen afhankelijk van een reeks factoren die zich moeilijk laat voorspellen, de onderhandelingen in Brussel – die pas net zijn gestart – en de exacte nationale beleidsinvulling. Daarnaast formuleert het pakket de grootte van de opgave en een deel van de invulling ervan, maar blijft een groot deel van de concrete maatregelen ook afhankelijk van nationale politieke keuzes. Het Fit-for-55 pakket biedt enerzijds kansen, bijvoorbeeld voor innovatie en nieuwe werkgelegenheid, maar zal ook een transformatie van de Nederlandse samenleving tot gevolg hebben. De precieze

[5] *Kamerstukken II* 2020/21, 32813 nr. 843
[6] *Kamerstukken II* 2020/21, 35927 nr. 6

budgettaire gevolgen van het pakket zijn in deze fase nog niet bekend, en afhankelijk van verdere Europese besluitvorming en nationale politieke keuzes bij de uitwerking. Deze gevolgen zullen, als zij duidelijk in beeld zijn, door het volgend kabinet moeten worden bezien. Het is hierbij, met het oog op effectief klimaatbeleid en draagvlak, van belang dat in het verdere proces bijzondere aandacht blijft voor de gevolgen voor burgers en sectoren die hoge reductiekosten hebben en voor een grote opgave staan. Ook wordt rekening gehouden met de mogelijke lastenverzwaring voor huishoudens, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Tegelijkertijd zou het uitblijven van effectief klimaatbeleid eveneens tot grote kosten leiden die zouden doorwerken op de Nederlandse ondernemers en inwoners.

Sinds 2012 kent de Europese Energie-Efficiency Richtlijn (EED) een artikel waarmee centrale overheden verplicht worden om jaarlijks 3% van hun kantoorgebouwen te renoveren. In het Commissievoorstel voor een herziening van de EED wordt voorgesteld dit uit te breiden naar alle publieke gebouwen. Een heldere definitie en afbakening van publieke gebouwen ontbreekt in de voorstellen. De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris of verwacht wordt dat sociale huurwoningen ook onder de voorstellen gaan vallen. Tevens zijn deze leden benieuwd naar de gevolgen voor Nederlandse woningcorporaties indien de renovatieplicht ook voor hen gaat gelden. Zoals wordt aangegeven in het BNC-fiche schrijft de voorgestelde wijziging in de EED voor dat woningen ten minste in één keer naar het niveau van BENG (bijna energieneutrale gebouwen) verduurzaamd moeten worden. Deze leden constateren dat dit corporaties onvoldoende ruimte biedt om stapsgewijs en op natuurlijke momenten te renoveren en zijn benieuwd of de staatssecretaris dit ter sprake gaat brengen tijdens de Milieuraad. Ook zijn deze leden benieuwd naar de effecten van de uitbreiding van de renovatieplicht naar sociale huisvesting voor de betaalbaarheid en beschikbaarheid van sociale huurwoningen. Tot slot constateren deze leden dat er voor de sociale huursector straks mogelijk drie vormen van normering zijn: de renovatieplicht, de Energy Performance of Buildings Directive/Minimum energy performance standards (EPBD MEPS) en de Nederlandse Isolatiestandaard. Deze leden vragen de staatssecretaris naar de onderlinge samenhang tussen deze drie normeringen.

De renovatieverplichting in het huidige voorstel is van toepassing op aanbestedende diensten (waaronder publiekrechtelijke instellingen) in de zin van richtlijn 2014/24/EU. Op 9 juni jl. heeft de Commissie een zogenaamd met redenen omkleed advies gestuurd aan Nederland. In dat advies stelt de Commissie, kort gezegd, dat Nederlandse woningcorporaties onterecht niet voldoen aan hun Europese aanbestedingsplicht omdat zij moeten worden gezien als publiekrechtelijke instelling. Nederland is het niet eens met deze stelling. Anders dan dat de Commissie stelt is er, volgens Nederland geen sprake van 'toezicht op beheer' van woningcorporaties en zijn zij daarmee geen publiekrechtelijke instelling in de zin van richtlijn 2014/24/EU en zal de EED ook niet van toepassing zijn op woningcorporaties.

Of de renovatieverplichting in het huidige voorstel van toepassing is op woningcorporaties zal dus afhangen van de uitkomst van deze procedure. Daarnaast is het in het huidige voorstel onduidelijk of de verplichting alleen ziet op gebouwen die de publiekrechtelijke instelling zelf in gebruik heeft (bijvoorbeeld een eigen of gehuurd kantoorgebouw) of ook op gebouwen die eigendom zijn van

publiekrechtelijke instellingen en gebruikt worden door niet-publieke instellingen (bijvoorbeeld woningen). Nederland zal de Commissie om duidelijkheid vragen hierover in de desbetreffende raadswerkgroep.

De EED staat niet op de agenda tijdens de Milieuraad van 6 oktober 2021 en valt onder de portefeuille van de Energieraad. Wel zal ook voor dit onderwerp in de desbetreffende raadswerkgroep aandacht worden gevraagd.

Het kabinet is van mening dat een alternatieve renovatieaanpak, die leidt tot hetzelfde of een beter resultaat via gebouwmaatregelen op natuurlijke momenten van verbouwing of renovatie, mogelijk moet zijn, evenals het rapporteren op sectorniveau. Dit past goed bij de Nederlandse portefeuilleaanpak en sectorale routekaarten voor maatschappelijk vastgoed die zijn opgesteld naar aanleiding van het Klimaatakkoord. Voor wat betreft de corporatiesector moet eerst worden uitgemaakt of woningcorporaties inderdaad publiekrechtelijke instellingen zijn conform de aanbestedingsrichtlijn en moet, na onderhandelingen, de EED aansluiten bij de definitie van publiekrechtelijke instellingen in de aanbestedingsrichtlijn en deze ook zien op gebouwen die in het bezit zijn van publiekrechtelijke instellingen en gebruikt worden door niet-publieke instellingen, bijvoorbeeld woningen.

Het kabinet zet zich proactief in om de nationale aanpak te delen met de Commissie met als doel het voorkomen van tegenstrijdig beleid aangaande de energieprestatie van gebouwen. Een voorbeeld hiervan is de indiening van de reactie op de publieke consultatie van de EPBD afgelopen voorjaar[7]. Naar verwachting zal de Commissie in december 2021 een voorstel uitbrengen voor aanpassing van de EPBD. Het proces tot publicatie wordt nauwlettend gevolgd en het voorstel wordt in samenhang bezien met de andere voorstellen van het Fit-for-55 pakket, in het bijzonder de EED en de RED. Het EPBD-voorstel zal het kabinet beoordelen op het effect en of dit passend is bij het reeds in gang gezette beleid betreffende energiebesparing, energie-efficiëntie, inzet van hernieuwbare energie en circulariteit in Nederland. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd via een BNC-fiche.

De leden van de CDA-fractie merken op dat het PBL in zijn policy brief 'Nederland Fit for 55?' aangeeft dat het Europese voorstel voor een emissiehandelssysteem voor de gebouwde omgeving en wegtransport ertoe kan leiden dat de gemiddelde jaarlijkse energierekening per huishouden met ruim 100 euro stijgt en de gemiddelde jaarlijkse brandstofrekening voor personenauto's op benzine of diesel met ongeveer 85 euro. Deze leden vragen de staatssecretaris of deze conclusie wordt gedeeld en, zo ja, op welke wijze dit tijdens de Milieuraad onder de aandacht zal worden gebracht? Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om de impact op de energie- en brandstofrekening, met name voor lage inkomens, zoveel mogelijke te beperken? Wat is de reactie van de staatssecretaris op de aanbeveling van het PBL om "de voorstellen van de Commissie in de volle breedte te doordenken op mogelijkheden om ook in Nederland, aanvullend op het huidige sociale en inkomensbeleid, ook in het energiebeleid aandacht aan energiearmoede te besteden"? Op welke wijze zal aan deze aanbeveling gevolg worden gegeven? Tevens vragen deze leden of de staatssecretaris voornemens is om bij de Milieuraad in te zetten op het beter oormerken van middelen van het Social Climate Fund (SCF) voor emissiereducerende maatregelen.

[7] *Kamerstukken II* 2020/21, 22112 nr. 3144

De analyse van het PBL geeft een eerste inschatting van de voorstellen van de Commissie voor de Nederlandse burger en de diverse sectoren. De exacte uitwerking van de voorstellen is afhankelijk van een reeks factoren die zich moeilijk laat voorspellen, de onderhandelingen in Brussel – die pas net zijn gestart – en de exacte nationale beleidsinvulling. De voorbeeldberekening in de PBL-analyse is gebaseerd op een CO2-prijs van € 50/ton CO2 in de ETS gebouwde omgeving en wegtransport (het ETS-BRT).

Wat betreft de invoering van het ETS-BRT staat het kabinet nu open in de discussie, waar het kabinet eerder terughoudend was. Het ETS-BRT kan bijdragen aan het halen van de Europese klimaatdoelen door een heldere prijsprikkel te verzorgen, die duurzaamheid stimuleert. Het kabinet acht het van belang dat klimaatmaatregelen worden vormgegeven in proportionele, uitvoerbare en kosteneffectieve maatregelen die rekening houden met bijkomende brede maatschappelijke gevolgen. Dit zal bij de Milieuraad worden aangekaart.

Daarnaast formuleert het pakket de grootte van de opgave en een deel van de invulling ervan, maar blijft het grootste deel van de concrete maatregelen afhankelijk van nationale politieke keuzes. Een exacte analyse van de impact op burgers, bedrijven en de begroting, waar de motie Van der Staaij (APB)[8] om vraagt, is dus ook afhankelijk van die keuzes. De verdere nationale invulling van de opgave en eventueel flankerend sociaal beleid zijn aan een volgend kabinet.

Het kabinet is terughoudend ten aanzien van nieuwe fondsen, zoals benoemd in het BNC-fiche[9]. Het is daarbij van belang om op te merken dat een volledige appreciatie van het SCF pas mogelijk is nadat er meer duidelijkheid is gekomen over de precieze financiële opzet van het fonds. Daarbij blijft het kabinet van mening dat maatregelen binnen het Fit-for-55 pakket integraal bezien moeten worden, afgezet tegen de bredere klimaatambities, kostenefficiëntie en evenwichtige kostenverdeling van maatregelen.

Duurzame energie: Groene waterstof
De leden van de CDA-fractie constateren dat het PBL tevens de bindende verplichting voor het gebruik van tenminste 50% groene waterstof in het waterstofgebruik van de industrie uitlicht als mogelijk problematisch. Het PBL stelt dat deze verplichting betekent dat het huidige waterstofverbruik al een enorme opgave zou zijn, en dat dit bij de beoogde toename van het waterstofgebruik een nog grotere opgave wordt. Bovendien sluit het voorstel volgens het PBL slecht aan bij de Nederlandse verduurzamingsstrategie voor de industrie. Deelt de staatssecretaris deze conclusie van het PBL? Zo ja, op welke wijze zal ervoor gezorgd worden dat Europese voorstellen, zoals het percentage groene waterstof in de industrie, beter aansluiten bij de Nederlandse verduurzamingsstrategie voor de industrie en deze niet in de weg staan? Het PBL stelt tevens dat de haalbaarheid van de gestelde opgave op het gebied van groene waterstof binnen de gestelde termijn twijfelachtig is. Deelt de staatssecretaris deze conclusie? Op welke wijze zal hier aandacht voor gevraagd worden tijdens de Milieuraad? Wat is de inschatting van de staatssecretaris waar het gaat om de positie van andere lidstaten met betrekking tot de ambitie voor het gebruik van groene waterstof?

[8] *Kamerstukken II* 2021/22, 35925 nr. 49
[9] *Kamerstukken II* 2021/22, 22112 nr. 3198

Het kabinet onderkent dat het voorgestelde doel van 50 procent een grotere opgave is dan de huidige ambitie van 3-4 gigawatt elektrolyse in 2030. Het kabinet onderkent dat het gaat om een forse opgave, waarbij nog onduidelijk is welke inzet van zowel overheid als bedrijfsleven nodig is om deze te realiseren. Daarom gaat het kabinet de consequenties hiervan samen met de markt grondig onderzoeken.

Tegelijkertijd is het kabinet van mening dat de gestelde ambities in het Europese klimaatpakket een enorme impuls kunnen geven aan de ontwikkeling van de Nederlandse waterstofmarkt. Door marktpartijen met deze ambities te mobiliseren is het mogelijk dat de opschaling van hernieuwbare waterstof in de komende jaren versnelt.

In het krachtenveld valt op dat andere lidstaten veel behoefte is aan hoge ambities op het gebied van waterstof, maar dat lidstaten verdeeld zijn over de invoering van het bindende doel voor hernieuwbare waterstof in de industrie. Dat hangt er onder meer mee samen dat hernieuwbare waterstof meetelt met het aandeel hernieuwbare energie in de consumerende sector. Dus in het geval van export telt dit mee voor de doelstellingen van het importerende land. Dit laatste is voor Nederland bijzonder gunstig. Desondanks zal het kabinet er scherp op toezien dat de haalbaarheid van deze doelstelling zwaar meeweegt in de komende onderhandelingen.

Als laatste acht het kabinet de consequenties voor de verduurzamingstrategie van de industrie nog afhankelijk van de bredere ontwikkeling van het aanbod van hernieuwbare waterstof en de relevante prijzen. Tot de consequenties voldoende helder zijn blijft het kabinet er kritisch op letten dat er rekening wordt gehouden met de consequenties van het voorgestelde doel voor de industrie. Deze consequenties worden grotendeels bepaald door de voorwaarden die de Europese Commissie gaat stellen aan de gebruikte hernieuwbare waterstof. Dat gaat onder andere om eisen aan de gebruikte hernieuwbare energiebronnen en de behaalde emissiereducties. Ze werkt deze eisen uit in gedelegeerde handelingen; het kabinet zal er kritisch op toezien dat deze voldoende ruimte laten voor de Nederlandse industrie om aan haar uiteindelijke doelstelling te voldoen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het Commissievoorstel voor de Renewable Energy Directive (RED) een indicatief EU-target voor de gebouwde omgeving bevat van 49%. Deze leden vragen of zij dit target moeten interpreteren als een minimumaandeel hernieuwbare energie in individuele gebouwen of in de gebouwde omgeving.

Het voorgestelde indicatieve EU-doel voor een aandeel van 49 procent hernieuwbare energie geldt voor de gebouwde omgeving. Lidstaten zouden een passend niet-bindend nationaal doel moeten formuleren om hun bijdrage te leveren aan dit EU-doel. Daarnaast stelt de Commissie voor dat lidstaten minimumniveaus voor het gebruik van hernieuwbare energie in gebouwen opnemen in hun nationale regelgeving. Dit zal moeten gebeuren in lijn met de EU-richtlijn voor energieprestaties in gebouwen (EPBD). Naar verwachting zal de Commissie in december 2021 een voorstel uitbrengen voor aanpassing van de EPBD. Nederland zal dit voorstel vervolgens beoordelen in samenhang met onderdelen uit de RED- en EED-voorstellen die betrekking hebben op gebouwen.

De leden van de SP-fractie vragen wat de inzet van de staatssecretaris zal zijn in de eerste gedachtewisseling over het Fit for 55-pakket. Daarnaast vragen deze leden hoe de inbreng van de staatssecretaris in de Milieuraad zich verhoudt tot die van de staatssecretaris in de Energieraad en de Raad voor Concurrentievermogen. Deze leden constateren dat de voorstellen verspreid over verschillende raden worden besproken, waardoor een versnipperde discussie plaatsvindt. Deze leden vragen of er niet één integrale behandeling moet plaatsvinden in een in te stellen Klimaatraad waar alle voorstellen die raken aan het klimaatbeleid van de EU worden besproken.

Nederland heeft de afgelopen jaren gepleit voor een Europees broeikasgasreductiedoel van 55%, conform het Regeerakkoord. Het gaat er nu om dat dit doel met maatregelen wordt ingevuld, waaraan alle landen en alle sectoren bijdragen. Daarbij zal het kabinet bij de ontwikkeling van beleid blijven letten op een kosteneffectieve aanpak, het creëren van een gelijker speelveld door Europees beleid, het voorkomen van weglekeffecten en de concurrentiepositie van bedrijven. Effectief klimaatbeleid dient samen te gaan met draagvlak, waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijke lastenverzwaring voor huishoudens, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Deze inzet voor de Milieuraad is in lijn met de Nederlandse appreciatie van het Fit for 55-pakket en de bijbehorende BNC-fiches[10] die uw kamer op 17 september jl. heeft ontvangen.

In verschillende vakraden (Milieuraad, ECOFIN, Energieraad, en Transportraad) worden verschillende wetgevende voorstellen van het Fit for 55-pakket behandeld die onder de verantwoordelijkheid van deze bewindspersonen vallen. Uit de brief[11] die u op 17 september jl. heeft ontvangen blijkt dat het kabinet het pakket integraal heeft beoordeeld en dat de onderhandelingen voor dwarsdoorsnijdende onderwerpen of waar wetgevende voorstellen elkaar raken, bijv. de koolstofheffing aan de grens en het ETS, tussen de ministeries onderling worden afgestemd. Het kabinet is het eens met de leden van de SP-fractie dat het belangrijk is dat de samenhang van het pakket goed wordt bewaakt. Dit is ook een aandachtspunt voor het kabinet. Om de samenhang te borgen is de Milieuraad aangewezen als de coördinerende vakraad. Het kabinet ziet daarom geen noodzaak om aan te sturen op de inrichting van een nieuwe Raadsformatie.

De leden van de GroenLinks-fractie zien een terughoudende houding in de brief over de Verordening Social Climate Fund en lezen dat de staatssecretaris terughoudend is ten aanzien van nieuwe fondsen en het openbreken van het in 2021 in werking getreden Meerjarig Financieel Kader (MFK). Hoe valt dit te rijmen met de ook door de staatssecretaris geconstateerde noodzaak voor het eerlijk en betaalbaar zijn van de klimaattransitie? En hoe valt dit te rijmen met de nieuwe positieve houding van het kabinet ten opzichte van de uitbreiding van het EU-ETS naar de gebouwde omgeving en transport?

Klimaatverandering houdt niet op bij onze landsgrenzen. Een Europese aanpak voor het klimaatbeleid is daarom slimmer en goedkoper dan een puur nationale aanpak. Het kabinet is zich er daarbij van bewust dat de klimaattransitie alleen op draagvlak kan rekenen als deze voor iedereen betaalbaar is. Het bestaande beleid richt zich dan ook op een zo kosteneffectief mogelijke transitie. Of het SCF het juiste en proportionele instrument is om aan sociaaleconomische effecten tegemoet te komen, is nog niet met zekerheid te stellen.

[10] *Kamerstukken II* 2020/21, nr. 3185-3198
[11] *Kamerstukken II* 2020/21, 15864

Het kabinet acht het van belang dat klimaatmaatregelen worden vormgegeven in proportionele, uitvoerbare en kosteneffectieve maatregelen die rekening houden met bijkomende brede maatschappelijke gevolgen. Daarbij wordt ook gekeken naar de kostenstijgingen voor burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties. De financiële voorstellen zal het kabinet te zijner tijd integraal beoordelen. In deze afweging zullen ook alle reeds beschikbare middelen voor de klimaattransitie, o.a. in het kader van het EU-herstelfonds en het MFK worden betrokken. Het kabinet is terughoudend ten aanzien van nieuwe fondsen en het openbreken van het in 2021 in werking getreden MFK.

Vorig jaar is na lange en moeizame onderhandelingen een gebalanceerd akkoord bereikt over dit MFK en het Europese herstelfonds. Daarbij is afgesproken dat ten minste 30% van deze middelen moet bijdragen aan de klimaatdoelstellingen en is ook een nieuw *Just Transition Fund* in het leven geroepen om de sociale en economische gevolgen van de transitie naar klimaatneutraliteit in 2050 te mitigeren. Daarbij blijft het kabinet van mening dat maatregelen binnen Fit-for-55 pakket integraal bezien moeten worden, afgezet tegen de bredere klimaatambities, kostenefficiëntie en evenwichtige kostenverdeling van maatregelen.

Bij het nieuwe emissiehandelssysteem voor de gebouwde omgeving en wegtransport was het kabinet eerder terughoudend. Echter, staat het kabinet na beoordeling van het Commissievoorstel open in deze discussie. Zo acht het kabinet het positief dat het als een apart handelssysteem wordt voorgesteld naast het bestaande ETS en dat het voorgestelde systeem een betrekkelijk rustige start maakt. Het voorstel draagt bij aan een kosteneffectieve transitie en vergroot de kans op het halen van de Europese klimaatdoelen. Daarnaast zorgt het voor meer convergentie tussen lidstaten: het grootste effect valt namelijk te verwachten in landen waar nationale CO2-beprijzing in deze sectoren nog relatief laag is.

De uitbreiding van het EU ETS met zeevaart en de introductie van een nieuw ETS voor de gebouwde omgeving en wegtransport leiden tot extra veilinginkomsten. De opbrengsten uit de veiling van rechten worden over de lidstaten verdeeld conform een verdeelsleutel op basis van historische emissies. De inhoudelijke beoordeling van het kabinet betreffende het voorstel voor ETS-BRT is opgenomen in het betreffende BNC-fiche.

De inhoudelijke beoordeling van de beleidsvoorstellen staat voor het kabinet los van de beoordeling over de financiële gevolgen van het gehele pakket, waaronder het SCF. Naar verwachting presenteert de Commissie in het najaar 2021 de nog resterende financiële voorstellen. Het kabinet zal alle nieuwe financiële voorstellen te zijner tijd integraal beoordelen.

De leden van de GroenLinks-fractie zien graag een ambitieuze en positieve houding richting de andere lidstaten rondom het benodigde klimaatbeleid en het Fit for 55-pakket. Is de staatssecretaris bereid die houding aan te nemen en tijdens de onderhandelingen niet slechts te focussen op efficiëntie en kosten, maar op het met een hoge mate van zekerheid behalen van de klimaatdoelen? Dit ook gezien de verwachting dat andere lidstaten het klimaatpakket flink zullen tegenwerken. Nederland moet een voortrekkersrol spelen in de onderhandelingen rondom het klimaatbeleid en geen obstakel.

Het kabinet heeft de afgelopen jaren gepleit voor een Europees broeikasgasreductiedoel van 55%, conform het Regeerakkoord. Die lijn trekt het kabinet door, want net als de Commissie vindt het kabinet het van belang dat het hele pakket in samenhang garandeert dat de juridische verplichting van ten minste netto 55% reductie in 2030 uit de Europese Klimaatwet en uiteindelijk klimaatneutraliteit in 2050 wordt behaald. Het kabinet is voorstander van een effectief en ambitieus Europees klimaatbeleid. Een Europese aanpak voor het klimaatbeleid is immers (kosten)effectiever dan een nationale aanpak, ook gezien het grensoverschrijdende effect van broeikasgasuitstoot. Het kabinet verwelkomt daarom dat er tijdig een breed en ambitieus pakket van samenhangende voorstellen is gepresenteerd. Het kabinet zal o.a. in de kopgroep die voor het hogere doel van ten minste 55% heeft gepleit, de samenwerking blijven zoeken om invulling aan dit doel te geven. Daarnaast blijft het kabinet ook bij de ontwikkeling van beleid letten op een kosteneffectieve aanpak, het creëren van een gelijker speelveld door Europees beleid, het voorkomen van weglekeffecten en de concurrentiepositie van bedrijven. Effectief klimaatbeleid dient samen te gaan met draagvlak, waarbij rekening gehouden met de mogelijke lastenverzwaring voor huishoudens, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat het PBL-rapport "Nederland Fit for 55?" voor invloed heeft op de inbreng van Nederland op de eerste gedachtewisseling tijdens de Milieuraad. Kan de staatssecretaris dit toelichten? Kan de staatssecretaris daarnaast reflecteren op de conclusies van het PBL rondom de beperkte beschikbaarheid van schone energie die nodig is voor het behalen van de Fit for 55-doelen?

De PBL-analyse over de hoofdlijnen en mogelijke implicaties van het Fit for 55-pakket voor Nederland helpt het kabinet bij zijn eerste positiebepaling in de EU-onderhandelingen. Op veel punten sluit de PBL-analyse aan bij de eerste beoordeling die het kabinet heeft opgenomen in de BNC-fiches over de EU-voorstellen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de PBL-analyse van de mogelijke gevolgen voor Nederland van de hogere reductieopgave in het ESR-voorstel en de aangescherpte doelen voor hernieuwbare energie en energiebesparing. De mogelijke knelpunten die het kabinet daarbij ziet - en zoals ook verwoord in de BNC-fiches – zullen in de discussie in de Milieuraad van 6 oktober naar voor worden gebracht.

De eerste bevindingen van het PBL ten aanzien van voldoende beschikbaarheid van hernieuwbare energie om de RED-doelen - en daarmee het Fit for 55-doel - te behalen, bevestigen het beeld dat de EU voor een grote opgave staat. Het kabinet brengt momenteel verder in kaart wat dit betekent voor Nederland en welke opties er zijn om het aandeel duurzame energie verder te verhogen.

De leden van de Volt-fractie constateren dat tijdens de Milieuraad voor het eerst op politiek niveau gesproken zal worden over het Fit for 55-pakket. Deze leden hebben met interesse de BNC-Fiches met betrekking tot het pakket gelezen en zijn voornamelijk benieuwd naar de aankomende wetsonderhandelingen, de effecten voor Nederland en de Europese verdeelsleutel om de 2030 en 2050-doelstellingen te kunnen halen. Hoe is Nederland bijvoorbeeld voornemens zich integraal in de Europese wetsonderhandelingen op te stellen? Is de staatssecretaris voornemens de Kamer structureel mee te nemen in de besluitvorming en informatievoorziening van de kabinetsinzet tijdens de Europese wetsonderhandelingen?

Het kabinet heeft de Tweede Kamer op 17 september jl. geïnformeerd over de Nederlandse opstelling bij het Fit-for-55 pakket, inclusief BNC-fiches. Het kabinet heeft hierbij de 13 voorstellen op een integrale wijze bekeken en beoordeeld, o.a. als het gaat om het kunnen realiseren van het 2030-doel van ten minste 55% en de sociaaleconomische gevolgen en de financiële consequenties. Dit zal ook in de loop van de onderhandelingen in Brussel blijven gebeuren. Conform het verzoek van uw Kamer zal het Kabinet reguliere updates over de onderhandelingen over het Fit-for-55[12] doen toekomen.

De leden van de Volt-fractie vragen bovendien wat de Nederlandse inzet is ten aanzien van de nationale uitwerking van het opgehoogde Europese doel van ten minste 55% broeikasgasemissiereductie in 2030. Hoe is Nederland voornemens bij te dragen aan het bewerkstelligen van negatieve emissies na 2050? Hoe is Nederland voornemens een aandeel te nemen in de klimaatopgave, gezien de huidige opstelling om 'een gelijk speelveld' te creëren in Europa?

Het kabinet heeft zich sinds het Regeerakkoord steeds sterk ingezet voor het ophogen van het Europese 2030-doel naar ten minste 55%. Het kabinet is blij dat deze inzet geslaagd is en dat de EU nu een compleet pakket van maatregelen heeft gepresenteerd, waar alle landen en alle sectoren aan bij moeten dragen. Het Fit-for-55 pakket zorgt daarmee voor een gelijker speelveld, omdat ingezet Nederlands beleid al een stap zet naar het halen van deze nieuwe doelen, voorkomt dat bedrijven vertrekken en zorgt voor baanbehoud.

Vorige week publiceerde het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een analyse van het Fit-for-55 pakket over de additionele klimaatopgave voor Nederland.[13] De analyse geeft een eerste, voornamelijk kwalitatieve, inschatting van de gevolgen van de voorstellen voor Nederlandse huishoudens en bedrijven. Dit betreft nog een analyse op hoofdlijnen, omdat de onderhandelingen in Brussel pas net zijn gestart, en omdat keuzes over hoe we Europees beleid in Nederland gaan inpassen nog genomen moeten worden. De keuzes hierover zijn aan een volgend kabinet. Dit kabinet zal er bij de onderhandelingen in Brussel scherp op letten dat de plannen haalbaar en betaalbaar zijn voor alle Nederlanders, zodat iedereen mee kan komen in de transitie.

In Europa is afgesproken om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Daar is het Nederlandse beleid op geënt. Deze beleidsinzet moet worden doorgetrokken om na 2050 op negatieve emissies uit te komen. In lijn met de motie Bontenbal[14] zal de regering in samenspraak met onderzoeksinstellingen en bedrijven bezien of, en zo ja, gericht op welke technologieën, een onderzoeksprogramma opgezet kan worden om te werken aan technologieën voor het realiseren van negatieve emissies.

De leden van de Volt-fractie leggen ten aanzien van de Nederlandse Klimaatwet graag de volgende vragen voor aan de staatssecretaris: hoe is de staatssecretaris voornemens de Nederlandse Klimaatwet aan te scherpen, zoals juridisch verplicht

---

[12] *Kamerstukken II* 2020/21, 2021D33994

[13] PBL rapport, 'Nederland Fit for 55? Mogelijke gevolgen van het voorgestelde EU-klimaatbeleid', zie https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2021-nederland-fit-for-55_4697.pdf

[14] *Kamerstukken II* 2020/21, 32813 nr. 773

onder de Europese Klimaatwet en hoe borgt hij hierbij dat er oog blijft voor draagvlak en uitvoerbaarheid?

Op 13 juli jl. is de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop het demissionaire kabinet de Europese Klimaatwet in de Nederlandse klimaatwet zal omzetten.[15] Belangrijkste reden hiervoor is om te voorkomen dat de doelen van de Nederlandse Klimaatwet conflicteren met de Europese Klimaatwet. De fundamentele keuzes over de invulling van het nationale 2030-doel is daarbij aan een volgend kabinet en de wijze waarop zij willen omspringen met draagvlak en uitvoerbaarheid.

De leden van de Volt-fractie zien dat Nederland al een aantal jaren samen met klimaatambitieuze lidstaten in kopgroepverband optrekt. Hoe is de staatssecretaris voornemens zich in de kopgroep te positioneren tijdens de Europese onderhandelingen? Graag vernemen deze leden meer over de inzet van Nederland in de kopgroep en ook of Nederland de intentie heeft om andere ambitieuze lidstaten bij de kopgroep te betrekken. Zo ja, welke lidstaten betreft dit? Zo nee, wat is hiervoor de argumentatie? Tijdens de onderhandelingen zullen grote verschillen zichtbaar zijn wat betreft de ambitieniveaus van Europese lidstaten. Graag ontvangen deze leden een overzicht van het huidige Europese krachtenveld ten aanzien van de ophoging van de opgaves met betrekking tot Effort Sharing Regulation (ESR), blijkend uit de al plaatsgevonden raadswerkgroepen en de onderhandelingen tijdens de Milieuraad.

De kopgroep is destijds opgezet om gezamenlijk te pleiten voor het doel van ten minste 55% in 2030. Dit is inmiddels, mede dankzij inzet van deze kopgroep, wettelijk vastgelegd in de Europese Klimaatwet. Nu dit doel bereikt is, is een nieuwe fase aangebroken over de wettelijke implementatie. De meeste landen in de kopgroep hebben nog geen definitieve posities op de verschillende onderdelen van het Fit-for-55 pakket. De inzet van Nederland in deze kopgroep is conform de posities zoals beschreven in de Kamerbrief over het Fit-for-55 pakket en de verschillende BNC-fiches over de voorstellen. Uiteraard zal er worden gekeken of samenwerkingen met lidstaten die (nog) niet in de kopgroep zitten, op onderdelen van het pakket mogelijk is.

De posities van de lidstaten zijn nog op hoofdlijnen en zullen zich de komende tijd moeten ontwikkelen. De meeste lidstaten zijn het eens met de Commissie dat de ESR-verordening in lijn moet worden gebracht met het overkoepelende 2030-doel van ten minste netto 55% emissiereductie ten opzichte van 1990, en zijn dus positief over ophoging. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, had liever wat meer ophoging gezien bij het ETS dan bij de ESR, en hebben vragen hierbij. Over de verdeelsleutel van de bindende nationale doelstellingen zijn de lidstaten verdeeld. Aan de ene kant pleit een aantal klimaatambitieuze lidstaten vooral voor meer convergentie met het oog op klimaatneutraliteit in 2050, aan de andere kant vindt een aantal lidstaten dat de verdeelsleutel nog sterker op basis van BBP/capita had moeten zijn. In het verslag van de Milieuraad op 6 oktober zult u verder worden geïnformeerd over het krachtenveld.

De leden van de Volt-fractie stellen voor wat betreft de verschillende verordeningen de volgende vragen aan de staatssecretaris. Wat is de kabinetsinzet ten aanzien van de verhoogde ESR-opgaves voor Nederland en Europa? Hoe past deze inzet binnen de Europese 2050-doelstelling? Graag

[15] *Kamerstukken II* 2020/21, 32813 nr. 808

ontvangen deze leden een overzicht van het krachtenveld ten aanzien van de herziening van de Verordening inzake de opname van broeikasgasemissies en –verwijderingen door landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (LULUCF) inclusief de verschillende aspecten. Ook vragen deze leden de staatssecretaris hoe hij de klimaatdoelstellingen en de stikstofopgave op nationaal niveau integraal wil behandelen. Hoe verhoudt de Europese bossenstrategie zich tot de Nederlandse inzet ten aanzien van de LULUCF-Verordening? Is de staatssecretaris voornemens hierop leiderschap te tonen en een ambitieuze positie in te nemen, gezien de Europese bossenstrategie een groot aandeel beslaat in het vergroten van de sinks in Europa en Nederland, ondanks dat bosbeleid een nationale aangelegenheid betreft? Hoe verhoudt het Nederlandse bronbeleid zich tot de vergrote convergentieopgave onder de opgehoogde ESR-opgave? Wat is de Nederlandse inzet voor de ESR-onderhandelingen en hoe verhoudt deze inzet zich tot het Nederlandse aandeel in het bereiken van de Europese 2050-doelstelling? Wat is het huidige Nederlandse standpunt ten aanzien van het bieden van meer financiële middelen aan lidstaten met een lager Bruto Binnenlands Product (BBP) per capita, om zo de balans tussen de klimaatopgave van lidstaten en de mate van financiële ondersteuning in balans te houden? Kan dit vanuit Europese schulddeling onderbouwd worden? Nederland zet in op een duurzame energiemix, ook onder de EU taxonomie. Wat is de Nederlandse inzet bij de door Tsjechië aangevraagde discussie op politiek en technisch niveau over het doel en de reikwijdte van de taxonomie en hoe verhoudt deze positie zich tot de Nederlandse interesse in de opname van kernenergie in de EU taxonomie? Hoe ziet de percentuele verdeling van de verschillende groene energiebronnen onder de EU taxonomie er op dit moment uit en hoe is de EU voornemens deze verdeling vorm te geven richting het bewerkstelligen van het 2030 en 2050-doel?

Nederland heeft zich, samen met een groep andere klimaatambitieuze landen, de afgelopen jaren hard gemaakt voor ophoging van het Europese 2030-broeikasgasreductiedoel naar ten minste 55%. Het kabinet is dan ook positief dat de Commissie de ESR-verordening in lijn wil brengen met dit opgehoogde doel. Alle sectoren en landen moeten bijdragen aan de extra opgave. Daarnaast zal het kabinet zich samen met gelijkgezinde lidstaten inzetten voor meer convergentie binnen de ESR-opgave, zodat de ESR-opgave tussen lidstaten naar elkaar toegroeit. De inspanning van alle lidstaten moet gericht zijn op klimaatneutraliteit in 2050. Dat betekent dat een grote groep lidstaten de transitie de komende 30 jaar zal moeten versnellen. Er bestaat nu nog een grote spreiding tussen de nationale reductiedoelen van lidstaten, waardoor een aantal lidstaten het overgrote deel van hun reductie richting klimaatneutraliteit na 2030 moet realiseren. Deze inzet staat los van wat Nederland zal moeten doen om de ESR-opgave te behalen. Het is aan een volgend kabinet om deze aanvullende Nederlandse opgave in te vullen. Er zullen verschillende soorten maatregelen nodig zijn. Europees bronbeleid, zoals het voorstel om de CO_2-normen van auto's aan te scherpen, kan hier ook bij helpen.

Vrijwel alle lidstaten zijn nog bezig om zich te beraden op hun positie ten aanzien van het voorstel om de LULUCF verordening te herzien[16]. Desalniettemin hebben verschillende lidstaten kritisch gereageerd op het voorstel van de Commissie. Met name bosrijke en Mediterrane lidstaten maken zich zorgen of zij hun nationale doelstellingen voor 2030 kunnen bereiken, in het bijzonder vanwege het

[16] COM/2021/554

toenemende risico van natuurlijke verstoringen, zoals bosbranden. De Commissie is daarom gevraagd om meer duidelijkheid te scheppen over de nieuwe mogelijkheden in het voorstel om rekening te houden met natuurlijke verstoringen.

Het is aan een nieuw kabinet om te bepalen hoe de hogere EU klimaatopgave ingevuld gaat worden op nationaal niveau. In het formuleren van een stikstofaanpak en in de keuze voor maatregelen wordt er gekeken naar de samenhang met klimaatmitigatie.

De Europese Bossenstrategie[17] biedt een roadmap voor de aanplant van 3 miljard bomen, die moeten bijdragen aan koolstofvastlegging en daarmee de LULUCF-doelen[18]. Nederland steunt de doelen uit de Europese Bossenstrategie. De Nederlandse bijdrage hieraan is omschreven in de nationale Bossenstrategie[19]. Zo heeft Nederland de ambitie om tot 2030 37.000 hectare bos aan te leggen, waarvan 18.000 hectare reeds geïnstrumenteerd is. Met de ambitie van 37.000 hectare extra bos neemt Nederland een ambitieuze positie in Europa in, gezien de beperkte oppervlakte van ons land en hoge bevolkingsdichtheid. De nationale Bossenstrategie speelt daarmee ook een belangrijke rol bij het bereiken van de nationale LULUCF doelstellingen die voor Nederland gelden.

Ondanks het feit dat bosbeleid een nationale aangelegenheid betreft, onderschrijft Nederland het belang van Europese samenwerking op het gebied van de bossen, om belangrijke bijdragen aan met name biodiversiteit en het klimaat in samenhang te kunnen vergroten. Op EU-niveau zet Nederland primair in op het voorkomen van ontbossing en beschermen van oerbos in Europa en daarbuiten. Ook zal Nederland zich er sterk voor maken dat de ambitie van LULUCF in samenhang met die van het Fit-for-55 pakket als geheel bijdraagt aan 55% netto-emissiereductie in de EU in 2030.

Het kabinet acht het van belang dat er een balans moet zijn tussen de zwaarte van de klimaatopgave en de financiële ondersteuning per lidstaat. Daarom bekijkt het kabinet de maatregelen binnen het Fit-for-55 pakket integraal, dat wil zeggen afgezet tegen de bredere klimaatambities, kostenefficiëntie en evenwichtige kostenverdeling van maatregelen. De uitwerking van de verschillende voorstellen, zoals ESR, ETS-BRT, SCF, ophoging van het moderniseringsfonds en innovatiefonds, evenals de financiële voorstellen die in het najaar gepubliceerd worden, zijn hierbij relevant. De financiële voorstellen zal het kabinet te zijner tijd integraal beoordelen, in acht nemende de gevolgen op Europees niveau. In deze afweging zullen ook alle reeds beschikbare middelen voor de klimaattransitie, o.a. in het kader van het EU-herstelfonds en het MFK worden betrokken. Het kabinet is terughoudend ten aanzien van nieuwe fondsen en het openbreken van het in 2021 in werking getreden Meerjarig Financieel Kader (MFK).

Vorig jaar is na lange en moeizame onderhandelingen een gebalanceerd akkoord bereikt over dit MFK en het Europese Herstelfonds. Daarbij is afgesproken dat ten minste 30% van deze middelen aan klimaat moet bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Ook is het *Just Transition Fund* in het leven geroepen om de sociale en economische gevolgen van de transitie naar klimaatneutraliteit in 2050 op Europees niveau te mitigeren. De inhoudelijke beoordeling van de

[17] COM/2021/572
[18] COM/2021/554
[19] *Kamerstukken II* 2020/21, 33576 nr. 202

beleidsvoorstellen staat voor het kabinet los van de beoordeling over de financiële gevolgen van het gehele pakket. Naar verwachting presenteert de Commissie in het najaar 2021 de nog resterende financiële voorstellen. Het kabinet zal alle nieuwe financiële voorstellen te zijner tijd integraal beoordelen. Daarbij blijft het kabinet van mening dat maatregelen binnen het Fit-for-55 pakket integraal bezien moeten worden, afgezet tegen de bredere klimaatambities, kostenefficiëntie en evenwichtige kostenverdeling van maatregelen. Hierbij wordt ook gekeken naar wat hiervan de financiële effecten zijn van de verschillende lidstaten.

Zoals voor de zomer in uw Kamer aangegeven steunt het kabinet, net als uw Kamer, het gedegen wetenschappelijke proces dat de Commissie volgt.[20] Het kabinet pleit steeds voor een technologie-neutrale EU-taxonomie, waarin economische activiteiten aan de hand van wetenschappelijke criteria worden beoordeeld. Tsjechië bracht tijdens de informele Milieuraad van 10 juni jl.[21] een diversen-punt in t.a.v. de taxonomie, waarin het o.a. opriep op politiek en technisch niveau te spreken over elementen van de taxonomie. Eventuele nadere aandachtspunten moeten eerst op expertniveau worden besproken en worden in het bestaande forum én de taxonomie reeds geadresseerd. Uw Kamer is op 1 oktober jl. nader geïnformeerd over de omgang met motie Erkens cs.[22]

De uitwerking van de taxonomie t.a.v. klimaatmitigatie betreft 88 economische activiteiten in negen sectoren. Daarin zitten diverse activiteiten die betrekking hebben op duurzame energie. Lidstaten zijn vrij hun eigen energiemix te bepalen, daar doet de EU taxonomie niets aan af. Een verdeling is derhalve niet te geven.

De leden van de Volt-fractie constateren dat Nederland in november zal deelnemen aan de onderhandelingen tijdens de COP26 in Glasgow over de uitvoering van de huidige internationale klimaatdoelstellingen, vastgesteld onder de Overeenkomst van Parijs. Wanneer verwacht de staatssecretaris in Europees verband de Europese gemeenschappelijke termijn voor Nationally Determined Contributions (NDC) vast te stellen? Kan de keuze voor een gemeenschappelijke termijn van tien jaar voor de Europese NDC onderbouwd worden. Hoe is Nederland voornemens met het huidige nationale begrotingsbudget en de huidige nationale doelstellingen haar aandeel aan het Paris Rulebook te bewerkstelligen? Is de staatssecretaris voornemens de bijdrage aan de financiële tegemoetkoming aan Annex II-landen onder de Overeenkomst van Parijs te voldoen? Welke lidstaten hebben al extra financiële bijdragen aangekondigd?

Het komen tot gemeenschappelijke termijnen voor Nationally Determined Contributions (NDC's) (vanaf 2030) is een onderhandelingspunt tijdens COP26 in Glasgow en een van de prioriteiten van inkomend COP-voorzitter het Verenigd Koninkrijk. Of landen hierover in november overeenstemming kunnen bereiken zal in Glasgow moeten blijken. Tijdens de Milieuraad van 6 oktober wordt over de Europese inzet in deze discussie door Europese ministers vergaderd. Als de EU tot een positie kan komen, betekent dit enkel dat we als EU hiermee de onderhandelingen met derde landen in kunnen gaan om op de COP een multilateraal besluit te nemen dat voor alle landen zal gelden.

De huidige NDC van de EU heeft een termijn van tien jaar en loopt van 2020 tot 2030. Over de termijnen voor NDC's vanaf 2030 is mondiaal nog niet besloten,

[20] *Kamerstukken II* 2020/21, 32013 nr. 248
[21] *Kamerstukken II* 2021/22, 21501-08 nr. 831
[22] *Kamerstukken II* 2021/22, 32813 nr. 854

daarover lopen discussies in de VN-organisatie voor klimaat (UNFCCC). De Europese klimaatwet heeft als doel klimaatneutraliteit in 2050 en kent een tussendoel voor 2040. In de wet is ruimte opgenomen om aan te sluiten bij de NDC-cyclus onder de Overeenkomst van Parijs[23], wanneer daarover een besluit is genomen. Het kabinet is voorstander van een termijn van vijf jaar en is, net als de Commissie en veel andere lidstaten, van mening dat een dergelijke termijn voor de Europese NDC verenigbaar is met een Europees reductiedoel voor de broeikasgasuitstoot elke tien jaar en met de Europese klimaatwet.

Het *Paris Rulebook* bevat de multilaterale regels waarmee uitvoering wordt gegeven aan de afspraken uit de Overeenkomst van Parijs. Deze regels worden vastgesteld door de landen die partij zijn bij de Overeenkomst. Een groot deel van deze regels is reeds vastgesteld bij COP24 in 2018 in Katowice, Polen. Op dit moment resteren nog regels op een aantal afspraken, zoals de regels voor internationale samenwerking via het gebruik van internationale markten, de regels voor gemeenschappelijke termijnen voor NDC's, en voor de uitvoering van rapportage afspraken. In de onderhandelingen over deze regels treedt de EU als één partij op en maakt de Nederlandse delegatie hier onderdeel van uit. Voor de uitvoering van de in Parijs afgesproken mitigatiedoelstelling om de temperatuurstijging te beperken treedt de EU ook als één partij op en dient een gezamenlijke NDC in, waar de Nederlandse opgave onderdeel van uitmaakt.

In het kader van de Overeenkomst van Parijs zegden ontwikkelde landen toe vanaf 2020 gezamenlijk USD 100 miljard per jaar vrij te maken voor klimaatactie in ontwikkelingslanden. De Nederlandse klimaatfinanciering vertoont al jaren een stijgende trend. In 2020 besteedde Nederland EUR 596 miljoen aan publieke middelen voor klimaatactie ten behoeve van ontwikkelingslanden en mobiliseerde Nederland EUR 592 miljoen aan private investeringen in klimaatprojecten (EUR 1188 miljoen in totaal). In 2022 verwacht Nederland dat haar klimaatfinanciering in totaal EUR 1,3 miljard zal zijn, waarvan EUR 660 miljoen publieke klimaatfinanciering en EUR 640 gemobiliseerde private klimaatfinanciering. De Nederlandse publieke bijdrage bestaat op een klein revolverend deel na geheel uit giften, een groot deel gaat naar de minst ontwikkelde landen en een aanzienlijk deel gaat naar klimaatadaptatie.

De COP26 voorzitter het Verenigd Koninkrijk en de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties roepen donorlanden op om in de aanloop naar COP26 aanvullende toezeggingen te doen. De EU en haar lidstaten waren in 2019 met ruim USD 23 miljard al de grootste donor op het gebied van internationale klimaatfinanciering. Onder andere Duitsland, Frankrijk en recentelijk Italië deden reeds aanvullende toezeggingen.

De leden van de Volt-fractie constateren dat de nationale consequenties van de aangescherpte en gewijzigde verordeningen en richtlijnen voortvloeiend uit het Fit for 55-pakket groot zullen zijn. Ziet de staatssecretaris samenhang tussen de verschillende verordeningen en richtlijnen uit het Fit for 55-pakket? Leiden deze tot een eerlijke verdeling van de lasten tussen sectoren, lidstaten en burgers? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de hogere benzine- en gasprijzen niet bij de lagere inkomens terecht komen? Is de staatssecretaris bereid hier aandacht voor te vragen in de Milieuraad? Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat de opschaling van waterstof niet ten koste zal gaan van de nodige groene stroomtoevoer voor huishoudens en de industrie?

[23] UNFCCC Overeenkomst van Parijs 2015

Het kabinet is voorstander van een effectief en ambitieus Europees klimaatbeleid. Het kabinet vindt het van belang dat het hele pakket in samenhang garandeert dat de juridische verplichting van ten minste netto 55% reductie in 2030 uit de Europese Klimaatwet wordt behaald. Een Europese aanpak voor het klimaatbeleid is immers (kosten)effectiever dan een nationale aanpak, ook gezien het grensoverschrijdende effect van broeikasgasuitstoot.

Het pakket vereist stevige extra inspanningen van alle lidstaten en moet daarnaast in alle lidstaten een goede basis leggen voor het behalen van klimaatneutraliteit in 2050.

Daarom is het belangrijk dat gedurende de onderhandelingen alle Fit-for-55 voorstellen in onderlinge samenhang worden beoordeeld op hun bijdrage aan de realisatie van de bovenstaande doelstellingen en de mate waarin ze aansluiten bij nationaal beleid. Effectief klimaatbeleid dient samen te gaan met draagvlak, waarbij rekening gehouden met de mogelijke lastenverzwaring voor huishoudens, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Daarbij zal het kabinet bij de ontwikkeling van beleid blijven letten op een kosteneffectieve aanpak, het creëren van een gelijker speelveld door Europees beleid, het voorkomen van weglekeffecten en de concurrentiepositie van bedrijven. De verdeling tussen lidstaten is hierbij een aandachtspunt. Het kabinet zal zich samen met gelijkgezinde lidstaten inzetten voor meer convergentie binnen de ESR-opgave, zodat de ESR-opgave tussen lidstaten naar elkaar toegroeit. De uiteindelijke verdeling van lasten tussen sectoren, bedrijven, en burgers is sterk afhankelijk van nationale beleidskeuzes. Deze zijn aan een volgend kabinet.

Het kabinet acht het van belang dat klimaatmaatregelen worden vormgegeven in proportionele, uitvoerbare en kosteneffectieve maatregelen die rekening houden met bijkomende brede maatschappelijke gevolgen, en zal dit ook uitdragen in de Milieuraad. Daarbij wordt ook gekeken naar de kostenstijgingen voor burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Zoals vermeld, is de exacte impact van de voorstellen afhankelijk van een reeks factoren die zich moeilijk laten voorspellen, de onderhandelingen in Brussel – die pas net zijn gestart – en de exacte nationale beleidsinvulling. Dit betreft ook de impact van de ontwikkeling van benzine- en gasprijzen op lagere inkomens. Een exacte analyse van de impact op burgers, bedrijven en de begroting, waar de motie Van der Staaij (APB) [24] om vraagt, is dus ook afhankelijk van die keuzes. De verdere nationale invulling van de opgave uit Europa en eventueel flankerend sociaal beleid zijn aan een volgend kabinet.

Waterstof is juist cruciaal om CO_2-reductie te realiseren in sectoren waar elektrificatie geen serieuze optie is. Om ervoor te zorgen dat de opschaling van waterstof niet ten koste gaat van de verduurzaming van het elektriciteitsgebruik van huishoudens en de industrie, zal de productie van hernieuwbare energie minstens evenredig opgeschaald moeten worden. Het kabinet kijkt hiervoor met name naar de opschaling van de productie van windenergie op de Noordzee. Het kabinet werkt via onder andere Programma Noordzee aan meer windenergie op zee. In de Verkenning Aanlanding Windenergie op Zee wordt gekeken hoe deze opgewekte energie op land kan komen. De extra in te plannen windparken op zee zullen tot 2030 elektrisch aanlanden. Gekoppeld aan de verduurzaming van het huidige elektriciteitsverbruik en de elektrificatie in alle sectoren draagt dit bij aan CO2-reductie. Doordat er heel veel gigawatt aan Wind op Zee komt, kan niet alle

[24] *Kamerstukken II* 2020/21, 35925 nr. 49

elektriciteit van die windparken op het hoogspanningsnet terecht. Dit is vooral het geval wanneer het hard waait en de windparken veel elektriciteit produceren. Waterstof is dan een goed middel om het elektriciteitsnet te ontlasten door de pieken van de windenergie op te vangen, de effecten en mogelijkheden worden nog nader onderzocht.

De leden van de Volt-fractie vragen ten aanzien van de Europese onderhandelingen wie het rapporteurschap namens het Europees Parlement zal dragen in de wetsbehandelingen en in de triloogfase.

De verschillende Fit-for-55 voorstellen zullen apart worden behandeld in het Europees Parlement (EP), met elk een aparte rapporteur en schaduwrapporteurs. De commissies van het EP verdelen de dossiers onderling, waarvoor met name de Milieu, Transport, Energie en Economische commissies in aanmerking komen. Binnen de commissies worden de (schaduw)rapporteurschappen verdeeld tussen de politieke groepen. De Conferentie van Voorzitters zal de verdeling van de dossiers en de rapporteurschappen goedkeuren. Op dit moment is de verdeling nog niet rond, een stand van zaken kan worden gevonden op de website van het EP. Nederlandse Europarlementariërs hebben veel interesse getoond in rapporteurschappen en schaduwrapporteurschappen.

De leden van de Volt-fractie stellen bovendien graag de volgende vragen ten aanzien van het voorstel voor een wijziging van de verordening (EU) 2019/631 betreffende de aanscherping van de CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. Hoe verhouden de CO_2-emissienormen, zoals opgenomen in de algemene doelstellingen van dit voorstel, zich tot het Nederlandse bronbeleid? Is de staatssecretaris voornemens aan de CO_2-emissienormen op nationaal niveau uitvoering te geven en betekent dit dat het Nederlandse bronbeleid hierdoor komt te vervallen? Zo ja, per wanneer zal deze wijziging in werking treden? Welk aandeel zal de stimulering van CO_2-vrije voertuigen beslaan op de gehele CO_2-reductie in Nederland en wanneer verwacht de staatssecretaris volledig CO_2-vrij vervoer uitgerold te hebben in Nederland? Hoe ziet Nederland zijn positie ten aanzien van de doelstelling om innovatie op het gebied van emissievrije technologieën te stimuleren? Hoe ziet de staatssecretaris het krachtenveld in Europa ten aanzien van de stimulering van emissievrije technologieën en is de hij van plan hier samen met andere Europese lidstaten in op te trekken? Hoe zal de staatssecretaris uitvoering geven aan de doelstelling om consumenten en burgers te laten profiteren van een bredere uitrol van emissievrije voertuigen? Wat is de positie van de staatssecretaris in de aankomende Europese onderhandelingen, beginnend bij de volgende Milieuraad, ten aanzien van het aangekondigde ETS voor de gebouwde omgeving en het wegvervoer? De staatssecretaris geeft in de geannoteerde agenda van de Milieuraad aan dat hij een terughoudende positie inneemt en dat veel andere lidstaten nog studeren op de voorstellen. Deze leden vernemen echter graag wat de effecten van een separaat ETS voor de gebouwde omgeving en het wegvervoer voor Nederlandse huishoudens zal betekenen, hoeveel de staatssecretaris inschat dat deze effecten percentueel zullen bijdragen op de totale nationale CO_2-reductie en hoe hij dit ETS-deel op haalbare en betaalbare wijze in wil zetten in het Nederlandse klimaatbeleid. Wat zijn de plannen van de staatssecretaris omtrent het bieden van zekerheden ten aanzien van investeerders zodat in emissievrije technologieën geïnvesteerd wordt? Wat zijn de plannen van de staatssecretaris ten aanzien van de nieuwe Europese industriestrategie versus de Nederlandse industriebelasting?

Het kabinet heeft in het Regeer- en Klimaatakkoord het streven opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Er is dus geen Nederlands bronbeleid, er is alleen een uitgesproken nationale ambitie. Deze is ambitieuzer dan het Fit-for-55 voorstel dat voorligt om per 2035 alleen nog maar nieuwe auto's te verkopen die emissieloos zijn.

Als lidstaat is het juridisch gezien niet mogelijk om voertuigen met een verbrandingsmotor eerder dan 2035 te weren. Voertuigen die in een lidstaat een typegoedkeuring hebben verkregen, mogen in Nederland verkocht worden. De regels voor de interne markt staan het verbieden van de verkoop en de parallelimport van voertuigen met een conventionele verbrandingsmotor niet toe.

Het voornemen is vast te houden aan de nationale ambitie in het Klimaatakkoord om in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn en het nationale stimuleringsbeleid na 2025 hierop in te richten zodat Nederland haar klimaatdoelen tijdig behaalt.

In 2020 werd van de totale hoeveelheid broeikasgassen in Nederland 19 procent[25] uitgestoten door de sector mobiliteit (binnenlands verkeer en vervoer). De CO2-uitstoot door het binnenlandse verkeer en vervoer, dus exclusief de internationale lucht- en zeevaart, wordt voor de helft veroorzaakt door personenauto's. Een derde wordt veroorzaakt door vrachtvoertuigen (vooral diesel) en een tiende komt door mobiele werktuigen, die vooral ingezet worden in de bouwnijverheid en de landbouw (ook vooral diesel). De CO2-uitstoot door personenauto's was in 2020 vertekend in verband met COVID-19 (in 2020 een kwart minder dan in 2019). De broeikasgasuitstoot door alle binnenlands verkeer en vervoer nam daardoor met 13 procent af. Het kabinet verwacht dat het gehele wagenpark in 2050 CO2-vrij is.

Volgens de Klimaat- en Energieverkenning 2020 (KEV 2020) is er nog een additionele reductie van 6,7 Mton CO2 nodig om de doelstelling van 25 Mton CO2 voor mobiliteit in 2030 te halen[26]. Met verdere invulling van (nationale) maatregelen om 100% emissievrije nieuwverkopen in 2030 te realiseren, is nog circa 3 Mton CO2 extra te realiseren ten opzichte van de huidige afgesproken maatregelen in het Klimaatakkoord en 14 Mton in 2050.

Het kabinet ziet Nederland als een koploper op het gebied van de transitie naar nul-emissie voertuigen. Met het aanjagen van een snellere transitie naar nul-emissie voertuigen, wordt innovatie gestimuleerd, waardoor Europese fabrikanten een betere uitgangspositie kunnen verkrijgen ten opzichte van hun wereldwijde concurrenten. Europa kan hierdoor een mondiale voortrekkersrol blijven vervullen in de transitie naar nul-emissie voertuigen.

Naast directe effecten voor de burgers van de elektrificatie van het wagenpark, zoals de verminderde CO2 uitstoot en de luchtkwaliteit (minder stikstof) is, in het Klimaatakkoord een breed pakket aan fiscale, financiële en flankerende maatregelen uitgewerkt voor de periode tot en met 2025 waarmee het kabinet samen met decentrale overheden en bedrijfsleven invulling geeft aan de bredere uitrol van emissievrij voertuigen. Zo is bijvoorbeeld recent het budget uitgebreid

[25] Voor rapport CBS, zie graag: https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/dossier-broeikasgassen/hoofdcategorieen/welke-sectoren-stoten-broeikasgassen-uit-
[26] Voor Klimaat- en Energieverkenning 2020, zie: https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2020-klimaat-en-energieverkenning2020-3995.pdf- en Energieverkenning 2020 (pbl.nl)

voor subsidiemaatregelen voor particulieren die nu of in de komende jaren op zoek zijn naar een andere auto om ook voor hen een elektrische auto bereikbaar te maken. Naast uitrol van de emissievrije voertuigen zet het kabinet ook stevig in op de uitrol van voldoende laadinfrastructuur middels de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) om ook het opladen van elektrische voertuigen verder te vergemakkelijken. Op de lange termijn (vóór 2030) profiteren burgers naar verwachting van een brede uitrol van elektrische auto's, omdat de totale kosten over de levensduur van deze voertuigen (*Total Cost of Ownership*, TCO) negatief zullen zijn[27]. Een elektrische auto kost dan naar verwachting minder dan een auto die rijdt op fossiele brandstoffen. Naast het overheidskostenperspectief is voor de maatschappij als geheel het nationale kostenperspectief van belang. In Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020[28] staat beschreven dat de nationale kosten van het Klimaatakkoord voor elektrisch rijden reeds in 2025 lager zijn dan 0 euro per ton CO2. Het stimuleringsbeleid is maatschappelijk gezien kosteneffectief.

Conform het BNC-fiche[29] dat met uw Kamer is gedeeld staat het kabinet open in de discussie over het voorgestelde ETS-systeem voor gebouwen en wegvervoer (ETS-BRT). Het kabinet deelt de onderliggende gedachte van de Commissie dat CO2-beprijzing een aanvullende rol heeft als onderdeel van een gebalanceerde beleidsmix in deze sectoren. Het is daarmee een steun in de rug voor het halen van de ESR-doelstellingen. Het voorstel draagt bij aan een kosteneffectieve transitie en vergroot de kans op het halen van de Europese klimaatdoelen. Daarnaast zorgt het voor meer convergentie tussen lidstaten: het grootste effect van het ETS-BRT valt namelijk te verwachten in andere landen waar nationale CO2-beprijzing in deze sectoren nog relatief laag is.

Zoals aangegeven in het BNC-fiche zal het ETS-BRT leiden tot hogere fossiele brandstofprijzen aan de pomp en een hogere aardgasprijs in de gebouwde omgeving vanaf 2026, het beoogde moment van inwerktreding van het ETS-BRT. De door de Commissie geraamde prijzen in 2030 (EUR 48 tot EUR 80 per ton CO2) zouden zich in Europa naar verwachting vertalen naar een stijging van respectievelijk ca. EUR 0,11 tot 0,19 en EUR 0,13 tot 0,21 per liter benzine en diesel en ca. EUR 0,10 tot 0,17 per m3 aardgas. Op weg naar 2030 zijn de prijzen naar verwachting lager.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft recent berekend dat een ETS-prijs van EUR 50 per ton CO2 bij verder ongewijzigd beleid zou leiden tot een stijging van de gemiddelde jaarlijkse energierekening per huishouden met ruim EUR 100 en een stijging van de gemiddelde jaarlijkse brandstofrekening voor personenauto's op benzine of diesel met rond de EUR 85[30]. Het PBL schat eveneens dat het ETS-BRT de emissies in de gebrouwde omgeving en het wegtransport samen met ruim 1 megaton verlagen (als Nederland de bestaande energiebelastingtarieven niet verlaagt).

Het kabinet heeft aandacht voor de impact van de prijsstijgingen als gevolg van het ETS-BRT voor huishoudens en maatschappelijke organisaties. Hierbij spelen ook nationale keuzes een belangrijke rol, aangezien de impact van

[27] Voor BloombergNEF studie, zie: https://www.transportenvironment.org/discover/evs-will-be-cheaper-than-petrol-cars-in-all-segments-by-2027-bnef-analysis-finds/
[28] Voor rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid 2020, zie https://www.pbl.nl/publicaties/kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020
[29] *Kamerstukken II* 2020/21, 112 nr. 3193
[30] Voor het rapport PBL (2021): Nederland Fit for 55? Zie: www.pbl.nl/publicaties/nederland-fit-for-55

prijsontwikkelingen ook in de bredere nationale beleidscontext kunnen worden bekeken. Het kabinet is zich er verder van bewust dat dit in combinatie met de andere voorgestelde maatregelen, zoals de aanpassing van de richtlijn voor de energiebelasting en het *Social Climate Fund*, moet worden bezien.

Zekerheden voor investeringen in emissievrije technologieën zijn gebaat bij ambitieus en voorspelbaar beleid. Het kabinet zet zich in voor een transitieroute waarbij fossiele brandstoffen voor licht transport geleidelijk en voorspelbaar worden uitgefaseerd. Het Europese beleid waarbij in 2030 ten minste 14% van alle transportbrandstoffen emissievrij moet zijn (RED) is hierbij leidend. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's CO2 emissievrij moeten zijn. Voor markten als luchtvaart en scheepvaart zullen langere tijd biobrandstoffen en brandstoffen uit afval noodzakelijk zijn. Het kabinet ziet door deze stappen op dit moment het investeringsvolume van duurzame brandstoffen groeien. Nederland blijft biobrandstoffen, elektrische voertuigen, waterstof (incl. ammoniak) en groen gas voor transport ondersteunen, daarnaast wordt extra ingezet op duurzame kerosine. Met het stimuleren en uitbouwen van de in Nederland beschikbare hoogwaardige kennis, innovatie, logistiek en infrastructuur wordt doorontwikkeling naar niet-fossiele brandstoffen in verschillende eindmarkten mogelijk gemaakt. Hiermee wordt toegang tot brede marktsegmenten gegarandeerd en de kans op technische en financiële *lock-ins* verminderd.

Op 5 mei jl. presenteerde de Commissie een mededeling met een update van de vorig jaar vastgestelde industriestrategie.[31] De aanleiding voor de update van de industriestrategie is de COVID-19-crisis. De nadruk in de update blijft dat de Europese industrie nog meer een wereldleider wil worden in de groene en digitale transitie door alle spelers in industriële ecosystemen en waardeketens beter met elkaar te verbinden. Om dit kracht bij te zetten wordt de strategie gericht op de fundamenten van de industrie: innovatie, concurrentie en een sterke interne markt. Dit moet de Europese economie versterken, het concurrentievermogen verhogen en het toekomstig verdienvermogen vergroten door het behoud van open markten en een gelijk speelveld. De Commissie stelt dat, ondanks de COVID-19 crisis, de industriestrategie van maart 2020 onverminderd relevant is. Het kabinet ondersteunt de geactualiseerde industriestrategie.

Op 14 juli jl. presenteerde de Commissie ook voorstellen voor het aanpassen van de richtlijn energiebelasting (ETD) [32] en de introductie van een Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)[33]. Het kabinet is positief over het voorstel van de Commissie om op Europees niveau de energiebelasting sterker te laten bijdragen aan de aangescherpte klimaatdoelen. Tevens is het kabinet positief over het voorstel een CBAM in te voeren, en onderschrijft het de doelstelling van de Commissie om koolstoflekkage te voorkomen en aan te zetten tot klimaatactie in derde landen. Wel is het van belang dat de voorstellen in het gehele Fit-for-55 pakket samenvallen, op elkaar aansluiten en elkaar waar mogelijk versterken. Het kabinet zal de samenhang tussen de voorstellen de komende tijd verder bestuderen en ook gedurende de behandeling van de voorstellen de samenhang blijven volgen.

[31] COM/2021/350
[32] COM/2021/563
[33] COM/2021/564

Het lid van de BBB-fractie constateert dat als gevolg van de herziening van het EU-ETS een flinke prijsstijging voorzien is voor brandstofkosten. Dit heeft grote gevolgen voor burgers. De extra kostenpost voor autorijden zal 12 tot 14 eurocent per liter benzine bedragen. Huizenbezitters zullen in 2030 tien eurocent per kubieke meter gas meer kwijt zijn. Dit lid is van mening dat energie betaalbaar moet zijn en dat het niet zo kan zijn dat minderbedeelden straks letterlijk in de kou komen te zitten. Daarnaast is mobiliteit ook van groot belang; veel mensen zijn afhankelijk van een auto om ergens te komen. Immers niet iedereen woont nabij het openbaar vervoer. Dit lid vraagt hier aandacht voor en verzoekt om dit in te brengen in de Milieuraad. Is de staatssecretaris bereid hier aandacht voor te vragen? Weliswaar wordt er aandacht besteed aan een Sociaal Klimaat Fonds, maar het dit vraagt zich af of dit afdoende zal zijn en of dit juist terecht zal komen. Ook hiervoor zou aandacht moeten zijn.

Het kabinet acht het van belang dat klimaatmaatregelen worden vormgegeven in proportionele, uitvoerbare en kosteneffectieve maatregelen die rekening houden met bijkomende brede maatschappelijke gevolgen. Daarbij wordt ook gekeken naar de kostenstijgingen voor burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties. De desbetreffende bewindspersonen zullen dit tijdens de Milieuraad van 6 oktober aankaarten.

Zoals vermeld is de exacte impact van de voorstellen afhankelijk van een reeks factoren die zich moeilijk laten voorspellen, de onderhandelingen in Brussel – die pas net zijn gestart – en de exacte nationale beleidsinvulling. Daarnaast formuleert het pakket de grootte van de opgave en een deel van de invulling ervan, maar blijft het grootste deel van de concrete maatregelen ook afhankelijk van nationale politieke keuzes. Een exacte analyse van de impact op burgers, bedrijven en de begroting, waar de motie Van der Staaij (APB)[34] om vraagt, is dus ook afhankelijk van die keuzes.

Het kabinet is terughoudend ten aanzien van nieuwe fondsen zoals het SCF. Het is daarbij van belang om op te merken dat een volledige appreciatie van het SCF pas mogelijk is nadat er meer duidelijkheid is gekomen over de precieze financiële opzet van het fonds. Daarbij blijft het kabinet van mening dat maatregelen binnen het Fit-for-55 pakket integraal bezien moeten worden, afgezet tegen de bredere klimaatambities, kostenefficiëntie en evenwichtige kostenverdeling van maatregelen. De verdere nationale invulling van de opgave uit Europa en eventueel flankerend sociaal beleid zijn aan een volgend kabinet. Overigens is het zo dat het kabinet aandacht heeft voor het beschermen van de financiële belangen van de Unie, opdat er voldoende waarborgen in het instrument zijn die fraude, corruptie, belangenverstrengeling en dergelijke tegengaan.

Het lid van de BBB-fractie ziet dat het PBL waarschuwt voor de haalbaarheid van de doelstelling om groene waterstof te gebruiken, die wordt gemaakt op basis van duurzame energie. Deelt de staatssecretaris deze zorg en is hij bereid daar aandacht voor te vragen in de Milieuraad?

Waterstof is cruciaal om CO_2-reductie te realiseren in sectoren waar elektrificatie geen serieuze optie is. Om ervoor te zorgen dat de opschaling van waterstof niet ten koste gaat van de verduurzaming van het elektriciteitsgebruik van huishoudens en de industrie, zal de productie van hernieuwbare energie minstens

[34] *Kamerstukken II* 2021/22, 35925 nr. 49

evenredig opgeschaald moeten worden. Het kabinet kijkt hiervoor met name naar de opschaling van de productie van windenergie op de Noordzee. Het kabinet werkt via onder andere Programma Noordzee aan meer windenergie op zee. In de Verkenning Aanlanding Windenergie op Zee wordt gekeken hoe deze opgewekte energie op land kan komen. De extra in te plannen windparken op zee zullen tot 2030 elektrisch aanlanden. Gekoppeld aan de verduurzaming van het huidige elektriciteitsverbruik en de elektrificatie in alle sectoren draagt dit bij aan CO2-reductie. Doordat er heel veel gigawatt aan Wind op Zee komt, kan niet alle elektriciteit van die windparken op het hoogspanningsnet terecht. Dit is vooral het geval wanneer het hard waait en de windparken veel elektriciteit produceren. Waterstof is dan een goed middel om het elektriciteitsnet te ontlasten door de pieken van de windenergie op te vangen, de effecten en mogelijkheden worden nog nader onderzocht.

Het lid van de BBB-fractie ziet dat de kosten voor emissiereductie voor de zeevaart relatief hoog zijn. Wat vindt de staatssecretaris ervan als de opbrengsten uit het EU-ETS Zeevaart terugvloeien naar de sector om hieruit de groene investeringen en de ombouw van schepen te financieren? De verantwoordelijkheid voor bepaalde voorgestelde nieuwe verplichtingen moet wel bij de juiste partij komen te liggen. Dit zijn niet altijd de reders, zoals bijvoorbeeld in het EU-ETS (fiche 9) is aangegeven. Commerciële charteraars die het zeeschip huren zijn over het algemeen als huurder verantwoordelijk voor de CO_2-uitstoot van een schip. Deze charteraar is een andere partij dan de reder. Deze charteraars krijgt echter niet de verantwoordelijkheid toegewezen in het voorstel van de Europese Commissie. Ook bij de Fuel EU Maritime (fiche 5) ligt het anders: de Europese Commissie legt de verantwoording van gebruikte brandstoffen bij rederijen. De reder heeft alleen geen invloed op de samenstelling van deze bunkers en weet lang niet altijd wat de samenstelling hiervan is. Hoe regelt de staatssecretaris dat de juiste partijen de verantwoordelijkheid krijgen opgelegd?

Het kabinet erkent dat de uitdaging voor sectoren als de zeevaart om te verduurzamen groot is vanwege de relatief hoge reductiekosten en, de tijd die nodig is om de transitie te realiseren, en vanwege de internationale concurrentiepositie van deze sector. Met het oog op effectief klimaatbeleid én draagvlak, is het daarom van belang dat in het verdere proces de nodige aandacht blijft voor dergelijke sectoren en hoe deze voldoende kunnen worden ondersteund in deze opgave. Het kabinet kijkt daarom uit naar de precieze uitwerking van het Commissievoorstel, in het bijzonder met betrekking tot het Innovatiefonds en op welke wijze de Commissie terdege rekening wil houden met stimulering van innovatieve technologie en schone scheepsbrandstoffen om de transitie op korte termijn in gang te zetten. Afhankelijk van verdere Europese besluitvorming zal in beeld worden gebracht welke nationale politieke keuzes door het volgende kabinet gemaakt moeten worden om de benodigde snelle start mogelijk te maken die nodig is om de lange termijn doelen te halen.

De Commissie stelt voor dat de verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de verplichtingen onder ETS-zeevaart en FuelEU Maritime komt te liggen bij '*shipping companies*', als in reders of andere partijen die de verantwoordelijkheid dragen voor de operatie van het schip, in lijn met de afspraken die daarover in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn gemaakt. Deze '*shipping company*' kan desgewenst contractueel vastleggen dat een andere partij aansprakelijk is voor de verplichtingen om aan ETS te voldoen. Bijvoorbeeld als deze partij de

verantwoordelijkheid draagt voor keuzes inzake bijvoorbeeld de snelheid, de route en de soort brandstof.

Het kabinet staat in algemene zin positief ten opzichte van de op doelen gebaseerde, technologie-neutrale benadering in het FuelEU Maritime voorstel tot reductie van de broeikasgasintensiteit van de energie gebruikt aan boord van schepen. Een reder is vrij om een keuze te maken uit die gecertificeerde brandstoffen die bijdragen aan de reductiedoelstellingen van de verordening. Via de *Bunker Delivery Note* (brandstofleveringsnota's) krijgt de reder informatie over de gebunkerde brandstof. De technische kwaliteit van brandstoffen is geborgd via de geldende brandstofnormen. Voldoen aan eisen aan hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die worden gebunkerd wordt geborgd door de geldende duurzaamheidseisen en broeikasgasreductie-eisen. Dit gebeurt via certificering in de aanvoerketen van deze energiedragers onder door de Commissie voor de richtlijn hernieuwbare energie (RED) erkende certificeringssystemen. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt dus onder andere bij de brandstofproducenten en -leveranciers, die gecertificeerd moeten zijn door zo'n erkend systeem. Als de brandstof in schepen wordt ingezet binnen de reikwijdte van de verordening geldt deze certificeringseis, dus ook voor brandstofproducenten en -leveranciers buiten de EU. Informatie uit de aanvoerketen wordt via de zogenaamde '*Bunker Delivery Note*' door geleverd aan de eindgebruiker (de reder).

Het lid van de BBB-fractie ziet dat de staatssecretaris zorgen heeft ten aanzien van de handhaving van de Fuel EU Maritime Initiative. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) deelt deze zorgen en ziet liever een bijmengverplichting. Deze bijmengverplichting bestaat al in het wegverkeer en de binnenvaart. Is de staatssecretaris bereid dit te overwegen? Het voorstel van Fuel EU Maritime richt zicht erg op de koolstofinhoud van bepaalde scheepsbrandstoffen en sluit toekomstige technologieën uit. Mogelijk zal Carbon Capture and Storage (CCS) ook een oplossing gaan bieden voor een aantal zeeschepen. Dit wordt nu in een aantal Nederlandse projecten onderzocht. Hiervoor lijkt nu geen ruimte te worden geboden in het Fuel EU Maritime-voorstel. Staat de staatssecretaris ervoor open om dit onder de aandacht te brengen tijdens komende Milieuraad?

Het kabinet acht een goede uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid vanzelfsprekend van groot belang en heeft de Commissie opgeroepen om hier verbeteringen op aan te brengen in het kader van de RED[35]. Het kabinet ziet in de EU-ETS zeevaart en FuelEU Maritime voorstellen enkele aandachtspunten waarover zij met de Commissie in gesprek wil gaan. Het gaat bijvoorbeeld over de vraag wat er via privaat en via publiek toezicht gedaan kan worden en de rolverdeling daartussen, en in het bijzonder over de vraag hoe publiek toezicht zal plaatsvinden van de onder de RED gecertificeerde brandstoffen die door producenten en leveranciers van buiten de EU worden geleverd waarmee reders aan de EU-verplichtingen kunnen voldoen. De inzet van het kabinet is om een verplichting tot levering van hernieuwbare energiedragers te hanteren voor wegvervoer en binnenvaart met daarnaast eigen verplichtingen voor de internationale lucht- en de zeevaart in ReFuel en FuelEU Maritime[36]. Alleen een verplichting tot levering van

[35] Voor persbericht Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging in Brussel, zie graag: https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/news/2021/05/26/countries-join-forces-on-improving-supervision-for-the-use-of-biofuels

[36] *Kamerstukken II* 2020/21, 112 nr. 3185

hernieuwbare energie (dit kan via bijmengen of via inzet van andere energiedragers zoals elektriciteit en waterstof) op aanbieders van brandstoffen aan de zeevaart, geen verplichting op het schip zelf, is beperkt effectief om de verduurzamingdoelstellingen te behalen. Dit brengt namelijk als risico met zich mee dat schepen relatief eenvoudig de scheepsbrandstof kunnen bunkeren in niet-EU havens, waar geen verplichting voor brandstofleveranciers geldt. Dit zou de concurrentiepositie van Europese en dus ook Nederlandse havens schaden en bovendien niet leiden tot de gewenste verduurzaming. Daarom wordt met FuelEU Maritime een technologie neutrale en op doelen gebaseerde verplichting opgelegd om de broeikasgasintensiteit van de gebruikte energie aan boord van schepen te reduceren.

Carbon Capture and Storage (CCS) kan bijdragen aan het reduceren van de uitstoot van koolstofdioxide, waaronder de uitstoot van koolstofdioxide na verbranding van koolstofrijke fossiele brandstoffen. In het ETS-voorstel[37] voorziet de Commissie niet dat CCS bij de voorziene ETS-prijzen rendabel is, maar wel dat onder voorwaarden (zoals veiligheid) steun voor CCS-projecten onder het innovatiefonds mogelijk moet zijn.

Het FuelEU Maritime voorstel heeft echter als doel het stimuleren van de vraag naar hernieuwbare koolstofarme brandstoffen. De inzet van CCS kan de vraag hiernaar juist verminderen. Daarom is de bespreking van het FuelEU Maritime voorstel in de Milieuraad niet de plek om CCS onder de aandacht te brengen. Het kabinet zal inzetten op het tijdig stimuleren van de inzet van duurzame biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's) en zet daarom in op een hogere ambitie voor de reductiedoelstelling in 2025 en 2030.

Publieke consultatie EU-strategie voor duurzaam textiel

De leden van de D66-fractie lezen in de consultatie dat de Nederlandse inbreng overwegend positief is op de EU-strategie voor duurzaam textiel en ondersteunen deze inzet. Wel hebben deze leden nog een aantal vragen en opmerkingen. In de consultatie wordt aangegeven dat Nederland in den brede voorstander is van regelgeving en beleidskaders op het terrein van textiel (inclusief productieprocessen en -technologieën) om duurzaamheid van de textielketen te bevorderen. Kan worden toegelicht over welke regelgeving positief wordt geoordeeld?

Nederland is voorstander van een ambitieus Europees textielbeleid. Op dit moment zijn er op Europees niveau nog weinig regelgeving en beleidskaders op het vlak van textiel. Daarom heeft Nederland aangegeven hier in den brede voorstander van te zijn. Concrete aanbevelingen voor regelgeving die Nederland heeft gedaan zijn: een verplichte, geharmoniseerde Europese uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, ambitieuze producteisen (inclusief een in de tijd oplopend verplicht percentage gerecycled materiaal) en een verbod op verbranding van onverkocht textiel.

De leden van de D66-fractie zijn tevens positief over het ingenomen standpunt dat Nederland voorstander is van een Europees duurzaamheidslabel/etiketteringssysteem (in de vorm van een verkeerslicht of iets vergelijkbaars met het energielabel). Dit verschaft de consument direct en

[37] COM (2021) 551 en COM (2021) 571

eenvoudig inzicht in de duurzaamheid van de kleding. Wordt hierbij retournering van textielproducten meegenomen in de uitwerking? Deze leden zijn van mening dat de consument op dit moment te weinig inzicht heeft in wat er met het kledingstuk gebeurt nadat het geretourneerd wordt. Kan dit worden geagendeerd? Worden verder ook sociale aspecten meegenomen in het label/etiketteringssysteem? De leden zijn van mening dat de consument op dit moment te weinig inzicht heeft in wat er met het kledingstuk gebeurt nadat het geretourneerd wordt. Kan dit worden geagendeerd? Worden verder ook sociale aspecten meegenomen in het label/etiketteringssysteem?

Nederland roept de Commissie op om onderzoek te doen naar een gemeenschappelijk verplicht Europees duurzaamheidslabel/etiketteringssysteem waarbij de consument tijdens de aankoop kan zien wat de milieu impact en sociale impact van het kledingstuk is. Nederland heeft aangegeven dat dit label de vorm kan aannemen van een verkeerslicht of een vergelijkbare vorm als het energielabel. Daarbij heeft Nederland nog geen specifieke wensen geuit over het meenemen van de retournering van textielproducten bij de uitwerking.

Wat betreft het retourneren van kledingstukken, heeft Nederland al bij de Commissie aangegeven dat het van belang is om e-commerce, waaronder het retourneren van textielproducten, mee te nemen in de Europese textielstrategie en Nederland zal dit blijven doen. De Commissie heeft nog geen uitspraken gedaan over de bereidheid tot het onderzoeken van het label/etiketteringssyteem. Wel is de wens vanuit Nederland geuit dat het te onderzoeken label/etiketteringssyteem betrekking moet hebben op zowel de milieu impact als de sociale impact.

De leden van de D66-fractie constateren dat het gebrek aan afzonderlijke inzamelsystemen voor textiel in het stuk niet herkent wordt als een belangrijk obstakel. Deze leden zijn het hiermee eens. Zij zien echter ook nog veel ruimte voor verbetering. Op dit moment wordt nog steeds een groot deel van textiel in het afval teruggevonden. Ziet de staatssecretaris deze uitdaging ook? Welke maatregelen zijn in dezen wel toepasbaar voor Nederland zonder dat de verantwoordelijkheid op de schouders van de inwoners terechtkomt? Ook de vervuilingsgraad van textiel is zeer hoog, rond de 15%. Op welke manier wordt dit meegenomen in de aanpak van de inzamelsystemen, anders dan de huidige inzamelsystemen, zonder hier de verantwoordelijkheid direct bij gemeenten neer te leggen?

Er is inderdaad nog een hoop winst te behalen als het gaat om het gescheiden en schoon inzamelen van textiel. In 2018 bevatte het Nederlands restafval 9,9 kg textiel per inwoner. In 2012 was dat nog 8,5 kg per inwoner. Om een circulaire textielketen te bereiken is daarnaast meer hergebruik en (hoogwaardige) recycling nodig van het textiel dat al gescheiden wordt ingezameld. Op dit moment werkt het kabinet regelgeving uit voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel. Daarmee worden producenten van textiel verantwoordelijk gemaakt voor de achterkant van de textielketen, van inzameling tot hergebruik en recycling. Zij moeten voldoen aan in de regelgeving opgenomen doelstellingen. Naast gemeenten gaan producenten daarmee een rol spelen in de aanpak van de huidige inzamelsystemen. Daarnaast is aandacht besteed aan het verlagen van de vervuilingsgraad van textiel in het uitvoeringsprogramma VANG-Huishoudelijk afval.

De leden van de D66-fractie zijn zeer positief over het ingebrachte punt van een Europees verbod op verbranding van onverkocht textiel, waarbij direct recyclen van onverkocht textiel ook als vernietiging wordt beschouwd. In een circulaire economie mag het nooit zo zijn dat een product de gebruiksfase overslaat. Welke termijn van implementatie van wet- en regelgeving acht de staatssecretaris reëel met betrekking tot dit standpunt? Kan zo een verbod, wanneer implementatie op Europees niveau te lang op zich laat wachten, ook een uitgangspunt zijn voor Nederland? Hoe wordt hierbij ingegaan op de overproductie van textiel, waar immers de bron ligt van dit probleem?

De Commissie heeft aangekondigd een verbod op verbranding van onverkocht textiel te willen introduceren. Het kabinet wacht af wat daarover in de Europese Textielstrategie – die naar verwachting eind 2021 verschijnt – wordt gemeld. Na publicatie van een mogelijk voorstel op dit punt door de Commissie en de afronding van het codecisieproces met de Lidstaten en het Europees Parlement, geldt een implementatietermijn. Een reële planning is daarbij drie tot vijf jaar totdat Europese verplichtingen in de praktijk gebracht zijn. Nederland zet zich proactief in om een dergelijk verbod op vernietiging gereflecteerd te zien in de Europese Textielstrategie. Het kabinet acht een verbod op Europees niveau effectiever. Daarom is de inzet van het kabinet gericht op Europese regelgeving.

In Nederland is voor textiel al in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) vastgelegd dat de minimumstandaard voor verwerking, recycling is. Het is mogelijk hiervan af te wijken en een minder hoogwaardige vorm van verwerking (verbranding) toe te staan wanneer recycling meer dan EUR 205 per ton kost of de partij textiel te vervuild is. Voor verschillende afvalstromen, waaronder textiel, wordt onderzocht hoe we de uitzonderingsgronden om in te kunnen stemmen met verbranding zo specifiek mogelijk kunnen maken, zodat beoordeling door de vergunningverlener makkelijker wordt. Een verbrandingsverbod ziet niet op de overproductie van textiel.

De leden van de D66 fractie hebben vernomen dat op dit moment speciaal voor de outlet winkels kleding van mindere kwaliteit wordt geproduceerd. Is de staatssecretaris hiervan op de hoogte? Is de staatssecretaris van mening dat dit eerder een devaluering van kleding is? Kan dit worden meegenomen in de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV)? Past dit in de visie op een circulaire textiel keten? Is de staatssecretaris bereid dit te agenderen?

Het kabinet is geen studie bekend die aantoont dat speciaal voor outlets kleding van lagere kwaliteit wordt geproduceerd. Op dit moment gelden er geen specifieke producteisen voor textiel. Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid ziet op de achterkant van de keten, niet op producteisen. In een circulaire textielketen wordt textiel zo lang mogelijk gebruikt, en is goede kwaliteit dus onontbeerlijk. Het kabinet is voorstander van ambitieuze producteisen voor textiel.Dit moet geregeld worden op Europees niveau. Ambitieuze producteisen gaan wat het kabinet betreft over meerdere Europese ecodesign principes, waaronder goede kwaliteit.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het goed dat er een strategie voor duurzaam textiel zal worden ontwikkeld. Deze leden hebben enkele vragen over de geplande inzet van de staatssecretaris om deze strategie zo ambitieus mogelijk te maken. Deze leden vinden het met name van belang dat de markt voor textielrecyclaat aantrekt. Op welke manier is de staatssecretaris van plan om die markt te versterken? Hoe kijkt de staatssecretaris bijvoorbeeld naar een verplicht

percentage gerecycled materiaal in nieuw textiel? Deze leden maken zich tevens zorgen over zogenaamde 'wegwerpmode'. Zo zijn er merken waarvan kledingstukken na vijf keer wassen al vergaan of helemaal niet recyclebaar zijn. Is de staatssecretaris voornemens om in te zetten op textiel dat zeer vaak wasbaar moet zijn en helemaal recyclebaar?

Het kabinet is groot voorstander van de toepassing van een verplicht percentage gerecycled materiaal in nieuw textiel. Nederland zou graag zien dat dit een producteis wordt die op Europees niveau aan textiel wordt gesteld en heeft dit punt ook ingebracht bij de Commissie. Met de *Denim Deal* wordt er voor een specifieke productgroep al een stap in deze richting gezet: de ondertekenaars hebben afgesproken dat in alle denim producten 5 procent post-consument-recyclaat wordt toegepast en dat er drie miljoen spijkerbroeken met 20 procent recyclaat worden geproduceerd.

Op dit moment gelden er nog geen kwaliteitseisen voor textiel. Goede kwaliteit is cruciaal in een circulaire textielketen. Nederland is voorstander van ambitieuze producteisen voor textiel. Dit moet geregeld worden op Europees niveau. Ambitieuze producteisen gaan wat het kabinet betreft over meerdere Europese ecodesign-principes, waaronder goede kwaliteit en recyclebaarheid.

Met de introductie van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel in Nederland krijgen producenten de verplichting ervoor te zorgen dat een deel van het afgedankte textiel wordt gerecycled of hergebruikt. Hiermee ontstaat een prikkel om het textiel ook beter recyclebaar te maken.

BNC-fiche Blauwe economie

De leden van de D66-fractie willen één van de onderdelen van de Blue Economy bijzonder onderstrepen. Dat betreft de noodzaak om (zwerf-)afval in de oceanen te voorkomen en te verwijderen. De 27 duizend ton aan macroplastics die elk jaar in de Europese zeeën terecht komen zijn immers een directe bedreiging voor de mariene- en landecosystemen. Wat deze leden echter misten in deze constatering en de acties die lijken te volgen in het Blue Economy-initiatief, is het verlies van containers door containerschepen. Wereldwijd verliezen containerschepen volgens nieuwsbronnen als Al Jazeera en Bloomberg jaarlijks enkele duizenden containers, wat op zichzelf weer duizenden tonnen aan afval in de zeeën betekent. Ook in Nederland hebben we hier in 2019 met de MSC Zoë-ramp en redelijk recent met de Baltic Tern-ramp mee te maken gehad, waardoor het kwetsbare en zeer waardevolle Waddengebied direct bedreigd werd. Alhoewel deze leden weten dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat al enkele acties heeft ondernomen in Europa om het probleem van containerverlies op de kaart te zetten, zien deze leden het probleem niet expliciet aangekaart in de Blue Economy-mededeling, noch zien zij een pakket aan acties aangekondigd om het risico en de nasleep van containerrampen in Europees verband aan te pakken. Dit terwijl dit volgens deze leden bij uitstek een onderwerp is waarbij het zou helpen om één gecoördineerde strategie te hebben waar de EU als gezamenlijk front mee naar de International Maritime Organisation (IMO) kan. Is de staatssecretaris het eens dat dit probleem expliciet moet worden aangekaart en aangepakt in de Blue Economy-mededeling? Zo ja, kan de staatssecretaris toezeggen dit onderwerp, eventueel in overleg met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, in te brengen bij de aankomende Milieuraad? Zo ja, kan worden toegelicht aan wat voor een pakket aan

maatregelen wordt gedacht? Zo nee, waarom niet? Is de staatssecretaris het eens dat één pakket van maatregelen en aanwijzingen nodig is dat raakt aan het sjorren van containers, het in het geval van schade hebben van draaiboeken, het sluiten van bepaalde risicovolle routes, actieve en bindende verkeersadviezen, controle op sjorren en een algemene aanpak voor het mitigeren van de risico's van schaalvergroting in de containerscheepvaart? Zo nee, waarom niet?

In reactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)[38] naar het ongeval met de MSC Zoë zijn er door het kabinet een groot aantal maatregelen aangekondigd om het risico op verlies van containers boven de Wadden te verminderen[39]. In mei 2021 heeft de minister de voortgang van deze acties aan de Kamer gemeld[40], gevolgd door een brief met een overzicht van alle acties die in IMO-verband door Nederland worden ondernomen[41]. Tijdens de Transportraad van 3 juni jl. heeft Nederland aandacht gevraagd voor het risico op containerverlies en daarbij de casus van de MSC Zoë, inclusief de genomen maatregelen, als voorbeeld genoemd[42]. Daarnaast heeft Nederland het onderwerp in een overleg met de Eurocommissaris voor Milieu, Oceanen en Visserij *en marge* van de Europese Maritieme Dagen in Den Helder op 18 mei 2021 aan de orde gesteld. Er wordt dus reeds, zowel op nationaal, als op Europees niveau, aandacht besteed aan dit dossier. De Kamer wordt voorafgaand aan het Commissiedebat Maritiem op 24 november opnieuw geïnformeerd over de stand van zaken van alle acties ter opvolging van het OvV-rapport.

De leden van de D66-fractie missen het onderdeel uitfaseren van vispluis in het fiche Blue Economy. Is de staatssecretaris dit met deze leden eens? Zo nee, waarom niet? In het maatregelenpakket is opgenomen dat het gebruik van vispluis zo veel als mogelijk circulair moet. Wat is de reden dat het verminderen en het zelfs tot nul brengen van het gebruik niet is opgenomen? Deze leden zijn van mening dat het uitfaseren van vispluis een onderdeel moet zijn van het voorgenomen beleid, evenals een verbod op vispluis. Is de staatssecretaris dit met deze leden eens?

Het uitfaseren van conventioneel pluis is opgenomen als een streven voor 2027 in het Ontwerp Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee 2022-2027 (deel 3)[43], KRM-programma van maatregelen. Het naar nul brengen van conventioneel pluis is daarmee onderdeel van de maatregelen voor het behalen van een goede milieutoestand, zoals bedoeld in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie[44](KRM). Het Ontwerp Nationaal Water Programma 2022-2027, incl. het Ontwerp Programma Noordzee met de Mariene Strategie is op 18 maart 2021 met uw kamer gedeeld[45].

Het kabinet deelt de mening dat het uitfaseren van conventioneel pluis onderdeel moet zijn van voorgenomen beleid. Zoals bovenstaand toegelicht, is dit streven opgenomen in voorgenomen beleid en in lijn met mening van de leden van de D66-fractie. Echter, het verbieden van alle vormen van pluis deelt het kabinet niet. Onder de term 'pluis' of 'vispluis' kan ook materiaal bedoeld worden dat als

[38] *Kamerstukken II* 2019/20, 31409 nr. 291
[39] *Kamerstukken II* 2020/21, 31409 nr. 308
[40] *Kamerstukken II* 2020/21, 31409 nr. 320
[41] *Kamerstukken II* 2020/21, 31409 nr. 334
[42] *Kamerstukken II* 2020/21, 50133 nr. 868
[43] *Kamerstukken II* 2020/21, 10488
[44] Richtlijn 2008/56/EG
[45] *Kamerstukken II* 2020/21, 35325 nr. 2

duurzaam alternatief wordt ingezet ter bescherming van visnetten. Een voorbeeld van een alternatief is (biodegradeerbaar) 'bio-pluis'. Dit alternatief is één van de uitkomsten van het project VisPluisVrij. Biopluis is daarmee een potentieel materiaal dat het uitfaseren van conventioneel pluis kan ondersteunen.

Publieksconsultatie over beleidsinitiatief duurzame producten

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de bijdrage die is ingediend bij de Europese Commissie in het kader van een publieksconsultatie over het beleidsinitiatief duurzame producten. Deze leden zien dat in de consultatie betreffende maatregelen om duurzame producten de norm te maken (hoofdstuk 2) op veel vragen een preferentie is voor maatregelen en geen hoge preferentie. De mogelijkheden spreiden zich uit van 1 (lage preferentie) naar 5 (hoge preferentie) en veelal is ingevuld dat Nederland een score geeft van een preferentie van 4 op deze schaal. In de brief lezen deze leden echter dat Nederland oproept tot een ambitieuze beleidsinitiatie. Wat is dan de reden dat in de enquête niet is ingevuld dat Nederland een hogere preferentie heeft voor de aangedragen maatregel? Kan per maatregel aangegeven worden waarom is gekozen voor een lagere dan maximale preferentie bij onderdeel 2.A?

Het kabinet heeft hoge verwachtingen van het beleidsinitiatief duurzame producten en hoopt inderdaad dat dit een zeer ambitieus initiatief zal zijn. Het kabinet deelt ook van harte de wens om duurzame producten de norm te maken op de EU interne markt. Dit is ook aan de Commissie duidelijk gemaakt, o.a. in de bijdrage aan deze consultatie, met name in het daarbij bijgevoegde paper met een nadere uiteenzetting van de Nederlandse prioriteiten op dit gebied.
Deel 2A van de enquête vraagt om een preferentie aan te geven t.a.v. een reeks maatregelen die genomen zouden kunnen worden. Het kabinet ziet alle genoemde maatregelen als stappen in de goede richting. Om toch een bepaalde volgorde in preferentie aan te geven is er niet voor gekozen alle genoemde maatregelen de maximale score te geven. Twee maatregelen springen er het kabinet betreft uit: 1) het informeren van consumenten over waar zij reparatiediensten voor producten kunnen vinden en 2) het informeren over bepaalde garanties die voorbij de wettelijke garantietermijn strekken, bijvoorbeeld een garantie van gratis reparatie of het updaten van een product als dit verouderd raakt. Deze maatregelen zijn van buitengewoon belang om consumenten in staat te stellen duurzame keuzes te maken. Bovendien zijn ze relatief laagdrempelig te verwezenlijken (laaghangend fruit). Om deze reden is aan deze maatregelen de maximale score van 5 gegeven, en aan alle andere maatregelen de score van 4 – hetgeen uiteraard nog altijd een hoge score is.

Het beleidsinitiatief wordt naar verwachting eind 2021 gepubliceerd. Dan zal duidelijk worden welke maatregelen de Commissie erin heeft opgenomen. Uiteraard volgen dan de onderhandelingen in de Raad en het Europees Parlement. Te zijner tijd wordt uw kamer nader geïnformeerd, o.a. via het gebruikelijke BNC fiche.

Luchtkwaliteit

De leden van de D66-fractie zijn positief over de Nederlandse inzet omtrent het EU Actieplan «Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul». De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief. Daarnaast zijn

deze leden positief over de inzet om de EU-luchtkwaliteitsnormen meer in lijn te brengen met de nieuwe luchtkwaliteitsrichtsnoeren van de World Health Organization (WHO), zodat deze voldoen aan het ambitieniveau voor wat betreft het terugbrengen van de luchtverontreiniging. Zijn hier de nieuwe WHO-normen, welke afgelopen september zijn uitgekomen, in meegenomen? Kan de staatssecretaris erop aandringen dat zo snel mogelijk gestart moet worden met de implementatie van de nieuwe WHO-normen? Op welke manier worden de nieuwe normen in Nederlandse beleid geïmplementeerd en op welk termijn worden de veranderingen doorgevoerd? Gaat Europa met de nieuwe WHO-normen vooruit lopen op Europese normen? Gaat Nederland daarnaast zo snel mogelijk aan de slag met de nieuwe WHO-normen op plekken in Nederland waar de urgentie hoog is en waarvan bekend is dat maatregelen getroffen kunnen worden?

De leden van de fracties van D66 en van GroenLinks hebben een aantal vragen gesteld over de recent uitgebrachte WHO-advieswaarden voor de luchtkwaliteit in relatie tot zowel het EU Actieplan Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul (*Zero Pollution Action Plan*, hierna: ZPAP) en de herziening van de EU-Richtlijn Luchtkwaliteit als het nationale luchtkwaliteitsbeleid.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft de nieuwe advieswaarden voor luchtkwaliteit uitgebracht op 22 september jl. Het ZPAP is van eerdere datum (12 mei 2021)[46]. In het ZPAP wordt gesteld dat de huidige normstelling in de EU-Richtlijn Luchtkwaliteit meer in lijn moet worden gebracht met de nieuwe WHO-advieswaarden. Zoals aangegeven in het BNC-fiche over het ZPAP[47], wordt dit standpunt door Nederland gedeeld. Wat Nederland betreft zou bij de herziening van de richtlijn de gezondheidswinst centraal moeten staan, net zoals dit bij het Schone Lucht Akkoord het geval is. De Commissie is inmiddels het traject gestart voor het herzien van de richtlijn. In de komende maanden verzamelt de Commissie de inbreng van betrokken burgers, stakeholders en ook de lidstaten via een publieke consultatie en een targeted stakeholder survey. De Nederlandse inbreng wordt momenteel voorbereid.

In de eerste helft van 2022 stelt de Commissie een *Impact Assessment* op. Hierin worden een aantal opties met uiteenlopende ambitieniveaus uitgewerkt. De tussenstappen die de WHO voorstelt om uiteindelijk tot de WHO-advieswaarden te komen, worden hierin door de Commissie meegenomen. In het derde kwartaal 2022 verwacht de Commissie een wetgevend voorstel uit te brengen met daarin nieuwe normstelling voor luchtkwaliteit. Met deze zorgvuldige aanpak moet worden bereikt dat de huidige normstelling op een evenwichtige wijze wordt aangescherpt op weg naar het uiteindelijk doel dat luchtverontreiniging niet langer een negatieve impact heeft op de gezondheid. Een zorgvuldige aanpak is nodig vanwege de brede consequenties die het aanscherpen van normen potentieel kan hebben. Het onderwerp zal daarom ook nog niet ter sprake komen op de bijeenkomsten van de Milieuraad van 6 oktober, maar op een van de daaropvolgende bijeenkomsten.

Daarnaast speelt de vraag of de nieuwe WHO-advieswaarden – parallel aan het EU traject - ook moeten doorwerken in het nationale luchtkwaliteitsbeleid. Het Schone Lucht Akkoord is hiervan een van de belangrijkste pijlers. Concreet doel is om in 2030 ten opzichte van de situatie van 2016 minimaal 50% gezondheidswinst gerealiseerd te hebben uit binnenlandse bronnen. In Nederland, zijn er, mede als

[46] COM/2021/400 final
[47] *Kamerstukken II* 2020/21, 22112 nr. 3157

gevolg va het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), bijna geen overschrijdingen meer van de EU-grenswaarden. Daarom kan worden gesteld dat Nederland met de maatregelen in het Schone Lucht Akkoord al het traject heeft ingezet om van de huidige EU-advieswaarden richting de nieuwe WHO-advieswaarden te gaan. Het antwoord op de vraag of de nieuwe WHO-advieswaarden zouden moeten leiden tot nog weer een beleidsintensivering zal afhangen van de uitkomsten van de eerste voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord. Op dit moment wordt er gewerkt aan die voortgangsmeting. De resultaten zullen onderwerp zijn van overleg met de deelnemende partijen aan het Schone Lucht.

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat het Gemeenschappelijk Hof van Justitie van Aruba, Curaçao, Sint Maarten en van Bonaire, Sint Eustatius en Saba in een rechterlijke uitspraak heeft gesteld dat het aan het land is om deugdelijke regelgeving inzake de luchtkwaliteit tot stand te brengen en in dat kader de verschillende betrokken belangen tegen elkaar af te wegen Kan de staatssecretaris een oordeel geven over deze uitspraak. En kan de staatssecretaris aangeven hoe dit bekeken kan worden in het licht van de discussie van het centraal stellen van de gezondheid van inwoners?

Het kabinet ziet in deze uitspraak een bevestiging van de lijn die de Hoge Raad bij het Urgenda-arrest[48] heeft ingezet, waarbij aan staten verplichtingen worden opgelegd ter invulling van de artikelen 2 en 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). Gezondheid is één van de belangen die hierbij een rol kan spelen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vorige week met veel zorg kennisgenomen van de nieuwe advieswaarden van de WHO. Jaarlijks overlijden wereldwijd zeven miljoen mensen aan de gevolgen van slechte luchtkwaliteit. Daarom heeft de WHO de advieswaarden voor luchtkwaliteit aangescherpt. Deze nieuwe advieswaarden zijn tot wel vijf keer strenger dan de Europese luchtkwaliteitsnormen die we ook in Nederland hanteren. Dat baart deze leden veel zorgen. De Europese Commissie heeft in het Zero Pollution Action Plan aangegeven dat zij de EU-normen meer in lijn wil brengen met de nieuwe WHO-advieswaarden. Kan de staatssecretaris concreet toelichten wat 'in lijn brengen' betekent? Gaat de staatssecretaris zich er bij de aankomende Milieuraad voor inzetten dat de nieuwe advieswaarden per direct leidend moeten zijn in het Europese luchtkwaliteitsbeleid? Welke gevolgen hebben de nieuwe adviezen van de WHO voor de herziening van de Luchtkwaliteitsrichtlijn waarvan de voorstellen in 2022 worden verwacht? De WHO adviseert dat er tussenstappen kunnen worden genomen in de vorm van targets. Gaat de staatssecretaris ervoor pleiten dat er een helder tijdpad komt in de EU?

De antwoorden op de vragen van de leden van de GroenLinks-fractie m.b.t. de nieuwe WHO-advieswaarden zijn opgenomen in de beantwoording van de vragen van de leden van de D66-fractie t.a.v. de inzet van het kabinet om de EU-luchtkwaliteitsnormen meer in lijn te brengen met de nieuwe WHO-luchtkwaliteitsrichtsnoeren.

De leden van de Volt-fractie stellen graag de volgende vragen ten aanzien van de Mededeling EU actieplan 'Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul'. Het actieplan formuleert zes Europese doelstellingen voor 2030 en kondigt daarnaast 33 maatregelen aan. Deze leden vragen naar de maatregelen die voor Nederland

[48] ECLI:NL:HR:2019:2006

zullen gelden. Bovendien zijn deze leden benieuwd welke maatregelen de EU voorstelt om luchtverontreiniging in Nederland te verminderen. Welke maatregelen zullen gelden voor andere lidstaten en welke lidstaten betreft dit? Welke prioritaire stoffen zullen onder de Kaderrichtlijn Water gelden voor Nederland? Deze leden vernemen graag hoe de staatssecretaris de verhouding ziet tussen het EU Actieplan en de Nationale Omgevingsvisie en het Nationaal Milieuprogramma.

Op basis van het recht van initiatief dat de Commissie toe komt, zal de Commissie wetgevende of beleidsmatige voorstellen doen met daarin maatregelen waarmee de Europese Green Deal meer concreet uit gewerkt wordt. Zo zal de Commissie in 2022 voorstellen presenteren om de luchtkwaliteitsnormen van de EU beter af te stemmen op de komende aanbevelingen van de WHO en om de bepalingen inzake monitoring, modellering en luchtkwaliteitsplannen te versterken. Parallel met het initiatief om de Richtlijn luchtkwaliteit[49] te herzien wil de Commissie strengere eisen invoeren om luchtverontreiniging aan de bron aan te pakken, zoals emissies vanuit de landbouw, de industrie, het vervoer, de gebouwde omgeving. Dit gebeurt onder meer via een aantal maatregelen en strategieën van de Green Deal. Meer concreet zal de Commissie begin 2022 een voorstel doen om de Richtlijn Industriële Emissies[50] zodanig te herzien dat het aantal sectoren wordt uitgebreid waar de richtlijn op ziet en er strengere normen zullen gaan gelden. Voorts werkt de Commissie aan een aantal nieuwe voorstellen om de ammoniakemissies afkomstig uit de veehouderij omlaag te brengen. Ammoniak is immers een belangrijke precursor voor de vorming van secundair fijnstof ($PM_{2,5}$). In principe geldt de aangekondigde EU wetgeving voor alle lidstaten. Uit de voorstellen volgt ook welke maatregelen voor Nederland zouden kunnen gelden. Alle voorstellen doorlopen vervolgens de gewone wetgevingsprocedure met de betrokkenheid van Raad en Europees Parlement. De Kamer ontvangt, zoals gebruikelijk, over ieder voorstel een BNC-fiche.

De fractie van Volt verneemt graag de verhouding tussen het EU-actieplan en de Nationale Omgevingsvisie (Novi) en het Nationale Milieuprogramma (NMP). Met de Novi[51] en het Nationaal Milieubeleidskader[52], is er door het Rijk een visie vastgesteld over de richting van het milieubeleid in de komende decennia. Doel is het bereiken in Nederland van een schone, veilige en gezonde leefomgeving in 2050, waarbij de gezondheids- en milieurisico's verwaarloosbaar zijn. Deze visie zal verder worden uitgewerkt in het NMP, een programma onder de Novi. Het NMP zal vooral het in te zetten beleid en de daarbij te gebruiken instrumenten concretiseren. Ook start met het NMP een duidelijke beleidscyclus in het milieubeleid van monitoring en mogelijke bijstelling. Hierbij zal uiteraard de verbinding worden gemaakt met de acties vanuit de EU en andere internationale ontwikkelingen. Het NMP zal duidelijk maken hoe het Nederlandse beleid past in deze internationale ontwikkelingen. Tegelijkertijd kunnen de nationale voornemens oproepen tot nieuwe internationale en Europese initiatieven.

Europese bossenstrategie

De leden van de GroenLinks-fractie willen daarom weten hoe de staatssecretaris voornemens is om dat laatste te realiseren en wat dan voor 2030 een redelijk tussendoel is, in acht genomen dat de klimaattafels al één megaton hebben

[49] Richtlijn 2008/50/EG
[50] Richtlijn 2010/75/EU
[51] *Kamerstukken II* 2020/21, 34946
[52] *Kamerstukken II* 2020/21, 37120

afgesproken. Deze leden verzoeken de staatssecretaris tevens om bij de EU te pleiten de Nederlandse opgave vijf keer hoger in te schalen tot de hier afgesproken één megaton. Dat is niet alleen nodig voor het klimaat, consequent en consistent, maar geeft ook het voorbeeld aan andere landen.

Om in 2050 klimaatneutraliteit te realiseren is het stimuleren van koolstofvastlegging noodzakelijk. De Commissie stelt daarom onder andere een herziening van de LULUCF verordening[53] voor om het tussendoel in 2030 te verhogen tot 310 Mton CO2 equivalenten koolstofvastlegging in 2030. Het demissionair kabinet onderschrijft de noodzaak om meer koolstof vast te leggen en staat positief tegenover deze herziening. De opgave om de netto-koolstofput in de periode tot en met 2030 te vergroten is verdeeld over de lidstaten via een EU verdeelsleutel. Behaalt Nederland het voorgestelde nationale doel dan wordt volgens de Commissie met andere woorden voldoende bijdrage geleverd aan het behalen van EU klimaatneutraliteit in 2050. Nederland blijft onverminderd gecommitteerd en gebonden aan de afspraken in het Klimaatakkoord, waarmee Nederland volgens de Klimaat en Energieverkenning 2020 (KEV2020)[54] in 2030 een restemissie van 3,6 Mton CO2 eq. realiseert, ook als dit bovenop de nieuwe EU-landgebruiksdoelstellingen komt. Het demissionair kabinet ziet op dit moment geen redenen om voor een dergelijke aanpassing te pleiten, zoals de leden van de GroenLinks-fractie voorstaan.

De leden van de GroenLinks-fractie steunen het idee om het bosareaal in Europa fors uit te breiden en veel sterkere bescherming te geven aan de laatste oerbossen. Ook het herstel van ooit sterk beboste gebieden is van groot belang voor klimaat en biodiversiteit. Deze leden zijn benieuwd wat Nederland hieraan, in Nederland, kan bijdragen. Hoe en waar kan Nederland grootschalig herbebossen? Hoe kan dit worden gecombineerd met de andere opgaven zoals de forse inkrimping van de veestapel voor de stikstofreductie? Is grootschalige herbebossing of verwildering dan een beter idee dan extensivering van de bestaande landbouw? Kan aangegeven worden wat hier de kansen voor zijn? En hoe deze vorm van koolstofopslag door de EU beloond wordt?

De Nederlandse bijdrage aan de Europese Bossenstrategie[55] voor bosuitbreiding is de eerder in de nationale Bossenstrategie[56] uitgebrachte ambitie van 37.000 hectare. 18.000 hectare hiervan is reeds door provincies en Rijk geïnstrumenteerd. De overige 19.000 hectare, die buiten het Natuurnetwerk Nederland (NNN) moet landen, moet worden gerealiseerd in combinatie met andere opgaven in het ruimtelijke domein, zoals bij herinrichting van beekdalen of uiterwaarden of de aanpak van de stikstofopgave. Voor grootschalige (her)bebossingslocaties is in Nederland niet veel plek. Provincies en Rijk kijken dan ook met name naar het uitbreiden van bestaande bossen of het verbinden van natuurterreinen met nieuw bos. Ook kunnen bossen worden aangelegd als buffer rondom kwetsbare Natura 2000-gebieden, afhankelijk van de specifieke situatie in het gebied. Waar mogelijk (aanwezigheid van de juiste zadenbank in de bodem) kan er gebruik worden gemaakt van spontane bosopslag of verwildering. De Commissie heeft in haar Europese Bossenstrategie nog geen vorm van financiële beloning voor koolstofopslag door bossen opgenomen. Eind 2021 komt de

[53] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ea67fbc9-e4ec-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF
[54] *Kamerstukken II* 2020/21, 32813 nr. 609
[55] *Kamerstukken II* 2020/21, 22112 nr. 3196
[56] *Kamerstukken II* 2020/2021, 33576 nr. 202

Commissie met een *Carbon Farming Initiative*, waarin dit onderwerp verder is uitgewerkt.

EU-Bestuiversinitiatief

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de stukken dat Nederland zich volledig schaart achter de tien actiepunten van het EU-Bestuiversinitiatief[57]. Hierin valt te lezen dat er acties ondernomen moeten worden om de effecten van het gebruik van pesticiden op bestuivers te verminderen (actie 7) en dat habitats voor bestuivers op en rond landbouwgronden en in stedelijke gebieden en het ruimere landschap verbeterd moeten worden (acties 5 en 6). Klopt het dat de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) nog aan het wachten is op het advies van het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) over de maximaal toelaatbare sterfte onder wilde, solitaire bijen en hommels door landbouwgif in het Bijenrichtsnoer? Wordt het inzicht gedeeld dat de toelaatbare sterfte onder wilde bijen zeker niet hoger moet zijn dan de toelaatbare sterfte onder honingbijen, namelijk maximaal 7%, waarvoor in Europa is gepleit? Hoe passen de acties die onder het EU-Bestuiversinitiatief vallen bij het Bijenrichtsnoer en hoe worden deze afgestemd op elkaar?

Tijdens de Landbouw- en Visserijraad van 19 juli 2021 is gepleit voor een maximale afname van de omvang van honingbijenkolonies van 7%. Uw Kamer is op 7 september 2021 geïnformeerd over het verloop van deze bijeenkomst[58]. Omdat de levenswijzen en biologie van honingbijen, hommels en solitaire bijen verschillen, zijn de beschermdoelen echter niet één-op-één vergelijkbaar. De Europese Autoriteit voor Voedselveiligheid (EFSA) werkt daarom aan de ontwikkeling van specifieke beschermdoelen voor hommels en solitaire bijen op basis van alle beschikbare wetenschappelijke inzichten. De resultaten hiervan worden naar verwachting nog dit jaar aan de lidstaten gepresenteerd. Het kabinet wacht eerst het werk van EFSA af, alvorens het zicht hierop laat adviseren door het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) en vervolgens mijn standpunt bepaal. U Kamer zal hierover ter zijner tijd worden geïnformeerd.

Wanneer EFSA het gehele bijenrichtsnoer heeft afgerond zal de Commissie een voorstel aan de lidstaten doen voor de daadwerkelijke implementatie van het bijenrichtsnoer. Door deze implementatie worden bijen nog beter beschermd dan bij het huidig toetsingskader, waarbij het beschermdoel voor honingbijen op een maximale afname van de koloniegrootte van 20% tot 25% ligt. Het kabinet is daarom voorstander van een zo spoedig mogelijke implementatie van het bijenrichtsnoer omdat dit bijdraagt aan het verminderen van de effecten van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen op bestuivers, zoals in het EU-bestuiversinitiatief[59] is opgenomen.

II. Joint paper EU Textielstrategie

[57] https://ec.europa.eu/environment/nature/conservation/species/pollinators/pdf/ENV-19-003-LeafletPollinators-NL-B-web.pdf
[58] *Kamerstukken II* 2020/2021, 21501-32 nr. 1337
[59] COM/2018/395

De Commissie heeft aangegeven eind 2021 te komen met een Textielstrategie. Nederland heeft samen met gelijkgestemde lidstaten[60] op 1 juni van dit jaar een rondetafelgesprek gevoerd over dit onderwerp met Eurocommissaris Sinkevicius. De uitkomsten van dit gesprek zijn vervat in een joint paper van de elf deelnemende lidstaten aan de Commissie. In dit joint paper komen de punten aan de orde die de lidstaten van belang achten voor de Textielstrategie. Het kabinet zet zich in voor een ambitieuze Textielstrategie met stevige maatregelen om de textielketen meer circulair te maken. U vindt in de bijlage bij deze beantwoording het joint paper, dat op 4 oktober jl. aan de Commissie is verzonden.

[60] België, Frankrijk, Denenmarken, Oostenrijk, Duitsland, Luxemburg, Noorwegen, Spanje en Zweden.

JOINT LETTER

Austria, Belgium, Denmark, Germany, Finland, France, Luxembourg, Netherlands, Norway, Spain, Sweden

To: Executive Vice-President Timmermans, Commissioner Sinkevičius and Commissioner Breton,

We would like to share our views on the announced EU Strategy for Sustainable Textiles. This paper serves as a follow-up to the Roundtable on Textiles that took place on the 1st of June 2021. We wish to thank Commissioner Sinkevičius for his participation and the much-appreciated opportunity to have an open discussion on this very relevant and important initiative.

General reflections

- The textile sector is a resource-intensive sector with significant impacts on the climate and environment, and is identified as a key value chain in the EU Circular Economy Action Plan and as one of the priority industrial ecosystems to address the twin green and digital transitions in the context of the EU industrial strategy.
- We therefore very much welcome the announced initiative of the Commission for an EU Strategy for Sustainable Textiles.
- We would like to emphasise the need for an ambitious and comprehensive EU Strategy that focuses on the entire textiles value chain. To achieve the ambitions of the Green Deal and a future competitive European textile industry, the transition towards a safe, sustainable, just, circular and climate-neutral economy is crucial.
- We stress the urgency, which has become even more apparent during the COVID-19 crisis. We need to act now to facilitate the textile industry to recover in a more resilient, circular and sustainable way that increases the competitiveness of the EU on the global market. Besides our dependency on linear models with long supply chains, which are susceptible to disruption, the crisis also highlights the emerging awareness among consumers and civil society of our wasteful patterns and aspirations to different lifestyles and ways of doing business.
- With the upcoming requirement for separate collection of textile waste in the EU, combined with recent achievements in sorting and recycling technology, there is a clear possibility for the EU to become a competitive leader in secondary textile materials.
- We therefore would strongly welcome the introduction of clear, incremental and ambitious targets on collection, reuse and recycling of textiles and the necessary EU actions to ensure that these goals are achieved.
- In doing this, we urge the Commission to take an integrated approach and focus on both environmental and social aspects in the textiles sector.

Design, product requirements and hazardous substances

Large amounts of unsustainably produced textiles enter the European market that are unfit for repair and recycling and that do not meet sufficiently high durability standards. We believe this situation needs to be addressed urgently, and propose the following actions:

- The Strategy should be complementary to other policy initiatives, in particular the announced Sustainable Products Initiative and Chemicals Strategy for Sustainability. It is crucial to focus on the entire textiles life cycle and to stimulate the production and use of chemicals, materials and products that are safe and sustainable from the design stage.
- Within the framework of the Sustainable Product initiative and chemicals and products legislations, we ask for measures that set clear and ambitious product requirements and sustainability criteria, with equal conditions for EU-produced, exported and imported textile materials and products in a WTO-compatible way. This will boost safe and sustainable manufacturing worldwide.
- In this regard, we would also like to stress the importance to address products entering the market through e-commerce.
- We ask to prioritise regulatory actions for minimising and phasing-out the use of harmful substances in textiles. These are not only harmful to health and the environment, but also form an obstacle for recycling. Besides, the level of chemicals safety should not be lower for

recyclate-based articles compared to the other products on the market. Special attention must be given to PFAS, polybrominated flame retardants and other POPs. Furthermore, we stress the importance of minimising emissions of microplastics and the use of textiles that cannot be recycled. Regulatory actions in this field should inscribe into (or in coherence with) the REACH and CLP regulatory frame.

- We would like to stress the need to foster innovation and to utilise available funds to stimulate research and investments in non-toxic alternatives and high-level recycling technology, resulting in non-toxic, high-quality secondary raw materials, sustainable bio-based fibres, as well as utilisation of fibres from waste and side streams. Thereby ensuring an overall positive environmental and climate performance.

Closing the loop

The very linear model of the textile sector and the very fast turnover of products (an overconsumption phenomenon also known as *fast fashion*) lead to significant and unsustainable impacts. Therefore, the transition to a more circular model is indispensable. Fast Fashion is a major issue; the average EU citizen buys 60 per cent more clothing and keeps them for about half as long compared to 15 years ago. Measures urgently need to be put in place to tackle overconsumption and increase reuse and recycling as increasing (over)production and consumption results in huge amounts of waste and aggravates the overall environmental impact of textiles.

- We ask for a study on the dynamics of fast fashion and how to address this phenomenon, including influencing consumer behaviour as well as encouraging new circular business models to counteract the negative effects of fast fashion.
- We call for the waste hierarchy to serve as a basis in developing the strategy.
- We ask for measures to prolong the lifespan of textiles to be a key part in the strategy.
- We would strongly welcome clear EU targets on collection, reuse and textile-to-textile recycling.
- We furthermore ask to explore for which materials textile-to-textile recycled content requirements can be established on the short term.
- We would strongly support measures to avoid disposal of unsold goods, for instance via a ban, as it is unacceptable that products skip the use-phase entirely. While destruction may be warranted in very specific cases, we ask for measures that tackle the root of the problem. It could be helpful to oblige companies to provide data on the remains of their products and to report on measures they undertake to prevent the destruction of goods.
- We support the focus on harmonised EU-wide EPR principles, in line with the polluter pays principle.
- We stress the important role of green public procurement as a means to help create a new market for recycled textiles and ask for comprehensive EU criteria and to consider common targets.
- Measures should not impede reuse initiatives, unless they are required to adhere to restrictions on the further use of specified textiles, restrictions which are decided following the REACH regulation.

Transparency and consumer information

Transparency needs to be improved and greenwashing must be avoided. Consumers have a right to know the environmental and social impact of their purchases, as this enables them to make informed choices.

- We support the development of a digital product passport for textiles in order to enable tracking and tracing and ensuring access to information about products and their components concerning origin and composition including declaration of hazardous chemicals and substances of concern, their durability if appropriate, reuse, repair and dismantling possibilities, and end-of-life handling, as well as their environmental performance.
- We stress the importance of awareness raising measures among consumers, including the production, use and disposal phase.
- We call for a mandatory label to inform consumers in a direct, simple and comprehensive manner about both the environmental and social impacts of a garment at the moment of purchase.

- We would strongly welcome horizontal legislation on due diligence and sectoral criteria and guidance for textile products.
- We suggest the Strategy to be aligned with the Green Claims initiative.

ANNEX with the signatories

Austria	Minister Ms. Leonore Gewessler
Belgium	Minister Ms. Céline Tellier
Denmark	Minister Ms. Lea Wermelin
Germany	Minister Ms. Svenja Schulze
Finland	Minister Ms. Krista Mikkonen
France	Minister Ms. Barbara Pompili
Luxembourg	Minister Ms. Carole Dieschbourg
Netherlands	Minister Mr. Steven van Weyenberg
Norway	Minister Mr. Sveinung Rotevatn
Spain	Minister Ms. Teresa Ribera
Sweden	Minister Mr. Per Bolund