

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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 Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

**Uw kenmerk**  
21501-08-422/2012D15345

Datum 17 april 2012  
Betreft Informele Milieuraad 18-19 april 2012

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die door de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu op 5 april jl. zijn gesteld over de geannoteerde agenda voor de informele Milieuraad op 18 en 19 april in Horsens (Denemarken). Tijdens deze informele Raad wordt gesproken over documenten die worden opgesteld door het Deense voorzitterschap. Afgelopen week heb ik de documenten ontvangen voor de agendapunten over het emissiehandelsstelsel (ETS) en het 7e Milieuactieprogramma (MAP). De documenten over Rio+20 zijn nog niet binnen.

Ik begrijp de wens van de GroenLinks-fractie om meer informatie te ontvangen over het krachtenveld. Ten tijde van het versturen van de geannoteerde agenda is dit echter lang niet altijd mogelijk. Veelal vindt pas rond die tijd de eerste behandeling van stukken in Raadswerkgroepen plaats en spreken lidstaten op ambtelijk niveau hun eerste reacties uit. In de weken tussen de verzending van de geannoteerde agenda en het AO Milieuraad worden de posities gaandeweg duidelijker en in het AO Milieuraad kan het krachtenveld vaak wel op hoofdlijnen worden geschetst. Het noemen van individuele lidstaten in dit stadium is niet aan de orde, dat zou de vertrouwelijkheid schenden. Een deel van de discussies tijdens de Raad is openbaar, waardoor uw Kamer toegang heeft tot informatie over het krachtenveld. Ik wijs erop dat dit niet geldt voor bijvoorbeeld discussies over Raadsconclusies, die zijn niet openbaar. Ik blijf ernaar streven de Kamer zo goed mogelijk te informeren over de Nederlandse inzet, waarbij het krachtenveld op hoofdlijnen wordt beschreven waar dit nodig is om de context en gang van zaken te duiden.

Ik ga achtereenvolgens in op de vragen die zijn gesteld over: RIO+20, luchtkwaliteit, het emissiehandelsstelsel (ETS), de routekaart naar een koolstofarme economie in 2050 en het 7e Milieuactieprogramma (MAP).

### **Rio+20**

Zoals eerder aangegeven is het Kabinet op dit moment nog bezig met het bepalen van haar positie voor de Rio+20 conferentie in Rio de Janeiro dit voorjaar. Deze inzet kan pas op 11 mei worden afgestemd in de Rijksministerraad. Om deze reden is het nu niet mogelijk om antwoord te geven op de vragen die over dit onderwerp zijn gesteld. Medio mei biedt mijn collega Staatssecretaris Knapen

namens het Kabinet de integrale Nederlandse inzet voor Rio+20 aan uw Kamer aan. Hierna zal er gelegenheid zijn voor uw Kamer om met Staatssecretaris Knapen en mij van gedachten te wisselen over deze inzet. Voor wat betreft de komende informele Milieuraad kan ik u verzekeren dat er geen besluiten zullen worden genomen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

### **Luchtkwaliteit**

Leden van de fracties van de PvdA en het CDA hebben mij vragen gesteld over de wijze waarop de kabinetsinzet voor luchtkwaliteit is vastgesteld, waarbij gevraagd is of het beleid niet volgend moet zijn op gestelde doelen in plaats van andersom. De leden van de D66-fractie hebben in aanvulling hierop voor  $PM_{2,5}$  gevraagd of ik mij actief wil inzetten voor een strenger plafond specifiek voor deze stof. De leden van de fractie van GroenLinks zouden graag zien dat het kabinet met voorstellen komt om de emissies van luchtverontreinigende stoffen verder terug te dringen en willen tevens worden geïnformeerd over het Europese krachtenveld en welke landen voorstander zijn van ambitieuzere normen.

Ik ben het eens met de stelling dat het beleid moet volgen op de doelen die we ons stellen. In de onderhandelingen heeft Nederland aangegeven dat er nog steeds een opgave op ons rust om het milieu te verbeteren en dat aanscherping van emissieplafonds daarbij noodzakelijk is. Dit geluid vond bij de EU-partners helaas weinig weerklank. Expliciete steun voor de Nederlandse positie was er van een beperkt aantal lidstaten. Bij verdere discussies over de EU-onderhandelingsinzet bleek dat de meerderheid van de lidstaten geen plafonds wil accepteren waarvoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Eén van de hiervoor gebruikte argumenten is dat een kerndoel van de herziening van het protocol moet zijn dat het voor landen buiten de EU beter mogelijk moet zijn om toe te treden als partij. Indien de lat qua milieuambitie op een te hoog niveau wordt gelegd, zou dit toetreding van deze landen ernstig kunnen bemoeilijken.

Het kabinet heeft in het regeerakkoord onder andere gesteld dat het inzet op een gelijk speelveld in Europa met betrekking tot de normen ten aanzien van emissies. Nu de meerderheid van de EU-lidstaten niet verder wenst te gaan dan doelen die met bestaand beleid haalbaar zijn, ziet het kabinet het niet als wenselijk om zelfstandig een scherper plafond te accepteren, waarvoor kostbaar nationaal aanvullend beleid nodig is, terwijl de baten ervan - als gevolg van minder milieubelasting - voor een belangrijk deel in het buitenland worden gerealiseerd.

De leden van de D66-fractie hebben mij gevraagd welke raming het kabinet heeft gehanteerd om tot een inzet voor een emissiedoel voor  $PM_{2,5}$  te komen, waarbij zij onder meer verwezen naar de verschillende ramingen die het rapport inzake concentraties en deposities van het RIVM noemt.

Het beantwoorden van deze vraag vereist enige uitleg. Het kabinet is bij het vaststellen van het voor Nederland acceptabele plafond voor  $PM_{2,5}$  uitgegaan van waar met vaststaand en voorgenomen beleid in 2020 wordt uitgekomen. De meest recente raming hiervoor is de zogeheten GCN 2011 raming, welke ook wordt gehanteerd voor bijvoorbeeld het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit<sup>1</sup>. Het getal dat in de RIVM-rapportage hierover is opgenomen (12 kiloton) is een afgerond getal. Indien een extra decimaal wordt gebruikt, is het

---

<sup>1</sup> Velders, G. et al., Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland, rapportage 2011, RIVM rapport 680362001/2011, tabel 3.1.

12,4 kiloton. Deze raming is gebaseerd op de in Nederland gebruikte hoeveelheid brandstof ('fuel used'). Tijdens de technische briefing is aan uw Kamer gemeld dat de toekomstige verplichting gebaseerd zal zijn op de hoeveelheid in Nederland verkochte brandstof ('fuel sold'). Door over te gaan op een emissie-inventaris gebaseerd op verkochte hoeveelheden brandstof wordt aangesloten bij de methodiek die de meeste EU-landen nu al hanteren. De extra emissie die daarmee onder het plafond wordt gebracht, bedraagt 0,4 kiloton. Daarmee komt de raming voor de emissie van PM<sub>2,5</sub> in 2020 op 12,8 kiloton.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

In mijn brief van 6 maart 2012<sup>2</sup>, waarin ik uw Kamer informeerde over de kabinetsinzet m.b.t. emissiedoelen voor 2020, heb ik aangegeven dat zeer waarschijnlijk niet het absolute niveau van de emissie in 2020 als doel wordt opgenomen in het gewijzigde Gothenburg-protocol, maar dat landen zich gaan binden aan een procentuele reductie die ten opzichte van 2005 moet worden gehaald. Om dit nieuwe doel te kunnen vergelijken met de bestaande plafonds, welke per 2010 gelden, heb ik in die brief ter indicatie het reductiedoel (voor PM<sub>2,5</sub>: 37%) omgerekend naar een absolute emissie (afgerond 13 kiloton).

De leden van de fractie van de PvdA kunnen instemmen met het emissieplafond voor PM<sub>2,5</sub>, maar vragen zich af of dit al vanaf 2015 kan worden ingesteld. Hierop kan ik antwoorden dat de herziening van het Gothenburg-protocol een proces is waarbij met circa 50 landen wordt onderhandeld. In 2007, bij het geven van het mandaat aan de werkgroep die de herziening moest voorbereiden, hebben de partijen bij het Verdrag inzake grensoverschrijdende luchtverontreiniging – waar het Gothenburg-protocol onder valt – gesteld dat nieuwe emissieplafonds bij voorkeur 2020 als doeljaar dienen te hebben<sup>3</sup>. In de onderhandelingen is de keuze voor 2020 als doeljaar verder geen punt van discussie geweest. Een eventueel vervroegen van het doeljaar naar 2015 zou, als het al in de onderhandelingen nog realiseerbaar zou zijn, in praktische zin weinig toevoegen, omdat de herziening van het protocol – en daarmee het emissieplafond – pas van kracht wordt na ratificatie door tweederde van de huidige partijen. Dit proces neemt normaalgesproken vijf tot zes jaar in beslag.

De leden van de CDA-fractie hebben mij gevraagd of ik bereid ben om op Europees niveau nieuwe inzichten over fijn stof, met name ultrafijnstof, in te brengen. Hiertoe ben ik zeker bereid. Het is zelfs onderdeel van mijn beleid en een vast punt in contacten die er zijn tussen mijn departement, de Europese Commissie en andere lidstaten.

De leden van de D66-fractie hebben gevraagd om nader in te gaan op de relatie van de emissieplafonds met klimaat- en natuurbeleid. Zij vragen specifiek of kritische depositiewaarden voor stikstof op natuur niet leidend zouden moeten zijn voor de uitstootplafonds. Dezelfde leden vragen zich daarnaast af welke emissieplafonds in theorie nodig zouden zijn om voor de Nederlandse Natura2000 gebieden alle knelpunten m.b.t. stikstofdepositie weg te nemen. Laat ik vooropstellen dat de relatie tussen emissieplafonds en klimaat- en natuurbeleid evident is. Immers, het zijn dezelfde bronnen die zorgen voor emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen. Daarnaast is er ook een wisselwerking tussen beiden. Hierover komt de laatste jaren steeds meer

<sup>2</sup> Kamerstukken 30 175, nr. 133.

<sup>3</sup> Verslag van de 25<sup>e</sup> zitting van het Uitvoerend Orgaan, ECE/EB.AIR/91, punt 59. (*Report of the Executive Body on its twenty-fifth session*, te raadplegen via <http://www.unece.org/env/lrtap/welcome.html>)

informatie beschikbaar: een stof als zwaveldioxide, die primair als luchtverontreiniger wordt beschouwd, blijkt in de atmosfeer ook een koelend effect te hebben. Roet, onderdeel van fijn stof, werkt juist opwarmend. Ik verwacht dan ook dat in de toekomst in internationale afspraken de trend zal zijn om tot een meer integraal klimaat- en luchtbeleid te komen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

Een belangrijke recente ontwikkeling op dit gebied wordt gevormd door het 'Climate and Clean Air Initiative', opgezet door Zweden, de Verenigde Staten, Bangladesh, Canada en Mexico in februari 2012. Tijdens de laatste Milieuraad heeft mijn Zweedse collega hierover informatie gegeven. Op dit moment onderzoek ik of en hoe Nederland een bijdrage kan leveren die iets toevoegt aan de initiatieven van deze landencoalitie.

De opmerking van de leden met betrekking tot het gebruik van de kritische depositiewaarden als leidraad voor emissieplafonds ondersteun ik. In de onderhandelingen over nieuwe emissiedoelen wordt beoordeeld welke emissiereductie nodig is om in Europa aan deze depositiewaarden te voldoen en andersom welk effect eventuele reductiedoelen hebben op het bereiken van duurzame depositieniveaus. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat zelfs bij de inzet van alle nu beschikbare maatregelen in sommige delen van Europa deze niveaus nog steeds buiten bereik blijven. De emissiedoelen voor 2020 moeten daarom worden beschouwd als een tussenstap op weg naar een situatie waarin kritische depositiewaarden niet meer worden overschreden. Daarom wordt in het kader van de programmatische aanpak stikstof (PAS) ingezet op een dalende trend in de depositie van stikstof op Nederlandse Natura2000 gebieden, in combinatie met beheersmaatregelen, wat op termijn tot een duurzame instandhouding van deze gebieden leidt. Vooral dankzij de voorziene daling van de NOx-emissies en omdat extra maatregelen die de ammoniakemissie verder reduceren in de PAS worden genomen, wordt overal in Nederland een dalende stikstofdepositie verwacht. De lagere ambitieniveaus in Europa leiden niet tot wettelijke knelpunten bij de uitvoering van het PAS-beleid. Ze leiden er wel toe dat het bereiken van de situatie van een duurzame instandhouding op een later tijdstip zal worden bereikt.

De vraag hoeveel emissiereductie nodig is hangt af van de verdeling over landen. Actuele berekeningen van het 'UN Coordination Centre for Effects' (gehuist bij het RIVM) geven aan dat met ammoniakemissiereducties tussen 2010 en 2050 van 70% in Nederland (overeenkomend met een emissieniveau van 35-40 kton), 55% in België en 30% in Duitsland de depositie in het grootste deel van de stikstofgevoelige Natura2000 gebieden onder de kritische depositiewaarden zou komen te liggen.

De leden van de VVD-fractie hebben mij gevraagd om in te gaan op de verschillen tussen de aanpak van de emissie van ammoniak in Nederland en in omliggende landen. Zij willen graag weten in hoeverre generiek Europees beleid bijdraagt aan het terugdringen van de stikstofdepositie en of er m.b.t. maatregelen sprake is van een gelijk speelveld voor Nederlandse ondernemers ten opzichte van ondernemers in omliggende landen en in de rest van Europa.

De verlaging van de depositie van stikstof op natuurgebieden is deels gerealiseerd door emissiereducties in Nederland en deels door emissiereducties in landen om ons heen, als gevolg van nationaal en Europees beleid. Verdere uitvoering van al in EU-verband afgesproken maatregelen, zoals de invoering van de Euro-6 eisen

aan motorvoertuigen en de aanscherping van emissie-eisen onder de richtlijn Industriële Emissies (2010/75/EU), dragen bij aan de verdere verlaging van de stikstofdepositie in de komende jaren. Deze eisen gelden uiteraard in alle Europese landen. Specifiek voor ammoniak geldt dat op Europees niveau sprake is van een lage graad van harmonisatie. De reden hiervoor kan ondermeer worden gezocht in het feit dat ammoniak in vergelijking tot andere stikstofverbindingen een korte atmosferische verblijftijd heeft. Dit betekent dat ammoniak vooral in een gebied direct rond een bron een effect zal hebben.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

Voor de grootste landbouwbedrijven gelden wel Europees geharmoniseerde emissie-eisen, maar voor de kleinere gelden deze niet of slechts zeer beperkt. Niettemin is in alle ons omringende landen sprake van een actief beleid om de emissie van ammoniak terug te dringen met maatregelen die nationaal zijn vastgesteld. Zo zullen in Duitsland zeer binnenkort de regels voor het onderwerken van mest op landbouwgrond worden aangescherpt. De staatssecretaris van EL&I heeft uw Kamer op 13 september 2011 ingelicht over de wijze waarop in andere Europese landen wordt omgegaan met stikstofdepositie als maat voor belasting van natuurgebieden<sup>4</sup>.

In Nederland hebben we te maken met een hoge dichtheid aan vee en daarmee een hoge emissie van ammoniak per vierkante kilometer, vaak in de nabijheid van gevoelige natuurgebieden. De hoge dichtheid aan vee biedt enerzijds bedrijfsmatige voordelen, maar zorgt anderzijds voor een grotere belasting van de natuur omdat ammoniak met name direct rond de bron een milieueffect heeft. De combinatie van beide aspecten rechtvaardigt mijns inziens dat aan Nederlandse bronnen ambitieuzere eisen worden gesteld dan in andere landen. Samen met mijn collega van EL&I heb ik uw Kamer op 15 december 2011 ingelicht over een aanvullend pakket aan landbouwmaatregelen dat het kabinet in samenwerking met LTO voornemens is te treffen teneinde de emissie van ammoniak verder terug te dringen<sup>5</sup>.

De leden van de PvdA- en GroenLinksfractie hebben mij gevraagd op welke termijn zij van de regering de onderhandelingsinzet met betrekking tot het Gothenburg-protocol kunnen ontvangen. Ik verwijs hiervoor naar mijn brief van 6 maart 2012<sup>6</sup>, waarin ik deze inzet heb gemeld.

De leden van de GroenLinksfractie hebben aangegeven benieuwd te zijn welke landen hebben aangegeven zich bij een herzien protocol aan te willen sluiten. In antwoord hierop kan ik melden dat ratificatie van het protocol openstaat voor alle landen die partij zijn bij het Verdrag inzake grensoverschrijdende luchtverontreiniging over grote afstand. Bij dit Verdrag zijn op dit moment<sup>7</sup> 50 landen partij en 1 regionale organisatie (de EU). Het huidige Gothenburg-protocol kent 26 partijen, waaronder vijf landen die geen lid zijn van de EU (Kroatië, Noorwegen, Macedonië, Verenigde Staten en Zwitserland). De verwachting is dat het geamendeerde protocol minimaal door de huidige partijen wordt geratificeerd en daarnaast ook door de overige EU-lidstaten en kandidaat-lidstaten. Rusland en Wit-Rusland hebben aangegeven op korte termijn toe te willen treden, alsmede diverse andere oost-Europese en centraal-Aziatische landen.

---

<sup>4</sup> Kamerstukken 30 654, nr. 97.

<sup>5</sup> Kamerstukken 30 654, nr. 99.

<sup>6</sup> Kamerstukken 30 175, nr. 133.

<sup>7</sup> Peildatum 5 april 2012.

### **Emissiehandelsysteem ETS**

De leden van de VVD en PvdA fracties vragen hoe Nederland inzet op verbetering van het ETS en de GroenLinks-fractie vraagt naar het draagvlak hiervoor. Het debat over het ETS was tot nog toe gericht op besluiten over de uitvoering van de herziene richtlijn en de uitbreiding met de luchtvaartsector. De Europese positie voor verdergaande verbetering van het ETS is nog in ontwikkeling. Voor bepaalde opties als het opzij zetten van emissierechten voor de fase na 2020 ('set-aside') beginnen coalities van lidstaten te ontstaan, ook binnen het Europees Parlement. Deze discussie richt zich vooral op de gevolgen voor het ETS van het voorstel voor de richtlijn energie efficiëntie. Voor een structurele verlaging van het ETS-plafond geldt het bekende krachtenveld rond de Europese routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050. Voor zover bekend ontwikkelt de Commissie momenteel geen concrete voorstellen voor wijziging van de ETS-richtlijn en de onderliggende regelgeving.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

Nederland pleit voor verbetering via een verkenning van het uitbreiden van het systeem naar andere sectoren (bijvoorbeeld via een 'opt-in' van extra lachgasemissies), het toewerken naar koppeling aan andere ETS-systemen in andere landen via het 'International Carbon Action Partnership' (ICAP) en het verder harmoniseren van de uitvoering van het ETS. Dit laatste door het bevorderen van best practices via zogenaamde 'peer reviews' en het 'ETS compliance forum'. Nederland zal de Europese Commissie uitnodigen om uiterlijk in 2013 – mede in de context van de internationale klimaatonderhandelingen – met voorstellen te komen voor mogelijke aanpassingen in het ETS die passen bij het beoogde langetermijnpad op weg naar een koolstofarme economie. Daarbij kan de Commissie diverse opties voor versterking van het ETS in kaart brengen. De VVD en CDA fracties vragen naar de Nederlandse positie jegens uitbreiding van het ETS en het gelijk speelveld. Het beleid van Nederland is gericht op een wereldwijde aanpak van emissiehandel zodat er zoveel mogelijk een gelijk speelveld komt. Daarnaast staat Nederland open voor nieuwe bedrijven en sectoren die via een 'opt-in' onder het ETS willen en kunnen komen. Zo heeft Nederland bijvoorbeeld al in de tweede fase (2008-2012) de lachgasemissies van de salpeterzuurindustrie op diens verzoek middels een 'opt-in' onder het ETS gebracht.

Op de vraag van de VVD-fractie over de mogelijkheden tot aanpassing van het ETS kan ik antwoorden dat de Europese Unie en de lidstaten niet voornemens zijn ETS luchtvaart van tafel te halen of aan te passen, zolang er onderhandelingen plaatsvinden binnen ICAO om een mondiaal systeem voor CO<sub>2</sub>-reductie tot stand te brengen. Alle lidstaten steunen een aanpak voor het reduceren van broeikasgassen van de luchtvaart. Een aantal lidstaten heeft openlijk aangegeven zich zorgen te maken over het effect dat tegenmaatregelen van derde landen wegens het EU ETS zal hebben op de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector. Meerdere landen delen mijn zorgen, maar met het oog op de onderhandelingen in ICAO en meer in het algemeen in het kader van de internationale positie van de EU is afgesproken dat de lidstaten als Europese Unie één front vormen door vast te houden aan hun besluit uit 2008. De PvdA-fractie vraagt welke ICAO landen aandringen op uitstel van het ETS voor luchtvaart. Het betreft hier de ondertekenaars van de Delhi verklaring van 29 september 2011 en van de Moskou verklaring van 20 februari 2012. Onder de 22 landen bevinden zich naast Rusland en India als initiatiefnemers ook landen als China, VS, Brazilië, Saudi-Arabië en Zuid-Afrika.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze diplomatie en activiteiten zijn ingezet die bijdragen aan het bereiken van internationale overeenstemming over luchtvaartemissies. De lidstaten van de Europese Unie en de Europese Commissie trekken gezamenlijk op in de versneld in beweging gekomen onderhandelingen binnen ICAO. Er liggen op dit moment vier opties op tafel voor een mondiaal systeem voor het terugdringen van de broeikasgassen van de luchtvaartsector. Nederland en de andere EU lidstaten hebben een expert groep gevormd, die zorgdraagt voor de gecoördineerde Europese inbreng voor de ontwikkeling van de voorgestelde opties binnen ICAO. Verder dringt Nederland in de eigen bilaterale contacten met derde landen aan op een actieve rol in het ICAO proces. Volgens de routekaart die het ICAO secretariaat heeft geschetst, is eind 2012 een voorstel uitgewerkt voor een mondiaal akkoord, dat zou kunnen worden bekrachtigd tijdens de ICAO bijeenkomst in het najaar van 2013.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar de uitvoering van de motie Van Tongeren/Van Veldhoven (Kamerstuknummer 31239, nr. 123) en in het bijzonder naar een pleidooi voor verlaging van het plafond of voor een minimumprijs in het ETS. Nederland wil de Europese discussie verleggen naar het vaststellen van een doelstelling in 2030, waarbij Nederland inzet op een voorwaardelijke Europese doelstelling van 40% reductie broeikasgassen in 2030. Wanneer de EU besluit over te gaan naar een -40% doelstelling in 2030, moet bekeken worden hoe het ETS hierop moet worden aangepast. De introductie van een minimumprijs is een ingreep in de CO<sub>2</sub>-markt die binnen de huidige EU-ETS-richtlijn niet mogelijk is. De regering nodigt de Europese Commissie uit om uiterlijk in 2013 – mede in de context van de internationale klimaatonderhandelingen – met voorstellen te komen voor mogelijke aanpassingen in het ETS die passen bij het beoogde langetermijnpad op weg naar een koolstofarme economie.

Tot slot vragen de leden van de VVD en D66 fracties naar de stand van zaken van de moties ingediend bij het debat over het wetsvoorstel ter implementatie van de herziene ETS-richtlijn. Wat betreft de motie Van der Werf/Leegte (Kamerstuknummer 32667, nr. 20) over de opname van niet-ETS sectoren in het systeem laat ik in de komende maanden onderzoek plaatsvinden. Toegezegd was om de resultaten voor de zomer naar de Kamer te sturen, maar gezien de omvang van het onderzoek en de complexiteit van het onderwerp stel ik voor u de resultaten uiterlijk in september toe te sturen. Wat betreft de motie Leegte/ Van der Werf (Kamerstuknummer 32667, nr. 21) pleit het kabinet voor onderzoek van de Commissie naar het opzij zetten van emissierechten ter versterking van het ETS.

### **Routekaart koolstofarme economie**

In het kader van de informele Milieuraad vraagt de GroenLinks-fractie hoe het nu verder moet met de routekaart naar een koolstofarme economie in 2050. Tijdens de Milieuraad van afgelopen maart is de Raad er niet in geslaagd overeenstemming te bereiken over de raadsconclusies over dit onderwerp. Dat betreurt ik, maar dat laat niet weg dat de Commissie nog altijd initiatiefrecht heeft. Het vastlopen van de discussie in de Raad hoeft de Commissie er niet van te weerhouden een verdere uitwerking te geven aan de routekaart. Wel is het natuurlijk een belangrijk signaal en ik ga ervan uit dat de Commissie rekening zal houden met alle posities van lidstaten die in de Raad zijn geuit bij het invullen van het vervolg. Dan gaat het om zowel de ambities die individuele lidstaten bepleiten als de reserves die een aantal lidstaten heeft onder andere als gevolg van de

huidige economische crisis. Een 'alleingang' van koplopende lidstaten is nu wat mij betreft niet aan de orde, een effectief EU klimaatbeleid, ook waar het gaat om onze positie in mondiale onderhandelingen, vergt samenwerking van alle EU lidstaten.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

### **7<sup>e</sup> Milieuactieprogramma**

In reactie op de vraag van de VVD-fractie over wanneer ze het fiche over de mededeling 'Meer voordelen door EU-milieumaatregelen: vertrouwen kweken door de kennis en de reactiecapaciteit te verbeteren' tegemoet kan zien, kan ik mededelen dat dit op 13 april in de Ministerraad zal worden besproken en hierna aan de Kamer zal worden gestuurd.

De PvdA-fractie vraagt naar de stand van zaken van de implementatie van het bestaande EU milieubeleid in Nederland. Op 30 januari heeft uw Kamer van Staatssecretaris Knapen een brief ontvangen over de stand van zaken van implementatie van milieubeleid (Kamerstuk 21109 nr. 204). Uw Kamer heeft daarin kunnen lezen dat in Nederland op dat moment op milieugebied alleen bij de Richtlijn autowrakken sprake was van een achterstand, vanwege een formaliteit (melding in de Staatscourant van reeds geldende regels). Dit is inmiddels opgepakt en er zijn geen andere dreigende achterstanden.

Verbetering van de implementatie van EU beleid gaat echter verder dan alleen ervoor zorgen dat alle landen de EU-regels in wetgeving omzetten. Het gaat er ook om dat in alle lidstaten gelijkwaardige voorzieningen worden getroffen om het beleid uit te voeren en dat hier ook op wordt toegezien. Als ik het in het kader van het 7<sup>e</sup> MAP heb over verbetering van de implementatie, dan gaat het bijvoorbeeld over het delen van kennis over de uitvoering en handhaving op lidstaatniveau en over de aanpak van verschillen tussen lidstaten in de interpretatie van richtlijnen. De PvdA-fractie stelde een vraag over de implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie, die verplicht tot het behalen van een aandeel hernieuwbare energie in de vervoersector. Deze diende op 5 december 2010 te zijn geïmplementeerd door de lidstaten. Recentelijk heeft de Europese Commissie Finland, Griekenland en Polen een laatste waarschuwing ('reasoned opinions') toegestuurd aangezien deze lidstaten de Commissie vooralsnog niet hebben geïnformeerd over hun nationale implementatie van de richtlijn. Deze lidstaten hebben van de Commissie twee maanden de tijd gekregen om de richtlijn volledig te implementeren.

Voor een Europees 'level playing field' is het van belang dat alle lidstaten Europese regelgeving implementeren. Nederland zet zich in om dit zoveel mogelijk op geharmoniseerde wijze te laten plaatsvinden. De gehele EU biobrandstoffenmarkt is gebaat bij een gelijk speelveld. Bovendien wordt de afzetmarkt voor Nederlandse bedrijven beperkt als sommige landen de richtlijn niet implementeren. Met de drie specifiek genoemde landen zijn overigens nauwelijks handelscontacten op het gebied van biobrandstoffen en daardoor zijn er voor Nederland geen directe belangen in het geding.

De leden van D66 vragen welke onderwerpen ten aanzien van milieu en gezondheid terug zouden kunnen komen in het 7<sup>e</sup> MAP. In het discussiestuk dat het Deens voorzitterschap inmiddels heeft verspreid, wordt onder andere voorgesteld om enkele leemtes in het huidige EU milieubeleid in het 7<sup>e</sup> MAP op te nemen, specifiek waar het gaat om beleid ten aanzien van de toelating en het gebruik van stoffen. Ik ben het er mee eens dat het EU beleid nu niet voldoende rekening houdt met nieuwe technieken als nanotechnologie en nieuwe inzichten



bijvoorbeeld over combinatietoxicologie. Ik heb dan ook in de Milieuraad van juni vorig jaar gepleit voor initiatief vanuit de Commissie op dit gebied. Maar dat wil niet zeggen dat dit in het 7<sup>e</sup> MAP moet worden belegd. Gezien de doelstelling die het 6<sup>e</sup> MAP al bevatte om binnen een generatie te komen tot een veilige (voor zowel milieu als gezondheid) productie en veilig gebruik van chemicaliën zou dit onderwerp zo snel mogelijk moeten worden opgepakt. Dan ligt het niet voor de hand om te wachten op het 7<sup>e</sup> MAP dat naar verwachting pas in 2014 in werking zal treden en een langere looptijd zal hebben. Het 7<sup>e</sup> MAP kan wel op andere manieren een belangrijke bijdrage leveren op gebied van milieu- en gezondheid, bijvoorbeeld door - zoals de fractie van D66 voorstelt - te werken aan een verbeterde implementatie van het luchtkwaliteitsbeleid in de EU.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/53857

Verbetering van de implementatie van EU-milieubeleid is wat mij betreft een van de belangrijkste kansen om te zorgen dat het EU beleid echt het hoofd biedt aan de uitdagingen waar we voor staan. Tegelijkertijd constateert de EU, zoals ook verwoord in de Europa 2020 strategie en het onderliggende vlaggenschipinitiatief natuurlijke hulpbronnen, dat er een behoorlijke uitdaging ligt om de Europese economie te verduurzamen. Ik zie dan ook zeker een mogelijke rol voor het 7<sup>e</sup> MAP in de verdere uitwerking van de stappen die hiervoor nodig zijn. Dit sluit mijns inziens goed aan bij de inbreng van de GroenLinks-fractie.

Ook voor wat betreft het belang van bronmaatregelen kan ik mij aansluiten bij de inbreng van GroenLinks. Ambitieuze doelstellingen voor het verbeteren van de milieukwaliteit zijn niet genoeg, hiervoor moeten ook maatregelen worden genomen. Lidstaten kunnen zelf op nationaal niveau invulling hieraan geven, maar veelal zijn maatregelen op lidstaatsniveau niet kosteneffectief en kunnen ze verstorend zijn voor het 'level playing field'. Nederland pleit daarom op tal van dossiers, waaronder de lopende onderhandeling over de herziening van de Richtlijn prioritaire stoffen, voor ambitieuze bronmaatregelen op EU niveau.

Ik hoop uw Kamer hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Joop Atsma