

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-2012/107759

Uw kenmerk

Datum 7 juni 2012
Betreft Schriftelijk overleg AO Milieuraad 11 juni 2012

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die door de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu op 6 juni jl. zijn gesteld over onderwerpen die voor de Milieuraad van 11 juni 2012 geagendeerd staan, aangevuld met onderwerpen die de Tweede Kamer aan de agenda van het geannuleerde AO heeft toegevoegd.

De vragen van de Partij van de Dieren over de Conventie inzake Biologische Diversiteit en de Bijeenkomst van Partijen bij dit verdrag die in de eerste week van oktober 2012 wordt gehouden zullen op korte termijn in een afzonderlijke brief worden beantwoord. Bij de behandeling van het agendapunt op de Milieuraad zal ik geen voorschot nemen op hetgeen de Partij voor de Dieren aan de orde stelt.

Klimaatgerelateerde onderwerpen

LULUCF

De fracties van CDA en VVD hebben vragen gesteld over de LULUCF (Land Use, Land Use Change and Forestry) actieplannen en boekhoudverplichtingen. Omtrent landgebruik en bossen en de integratie ervan in het Europese klimaatbeleid moet goed rekening worden gehouden met het specifieke profiel van deze sector en de verschillende omstandigheden van de lidstaten. Om deze reden steun ik de stapsgewijze benadering voor het opnemen van de LULUCF sector. Daarbij vind ik van belang dat de eerste stap, de voorgestelde boekhoudregels, nauw aansluit op de boekhoudregels zoals die zijn afgesproken onder het Kyoto-protocol.

Ik sta afwijzend tegen het voorstel om verplicht LULUCF-actieplannen op te stellen vanwege de relatief beperkte mitigatiemogelijkheden op dit vlak gerelateerd aan de totaal emissies van Nederland. Dit is in lijn met de ruimte die het Kyoto protocol aan landen biedt om een aantal keuzes te maken, zoals het meetellen van akker- en graslandbeheer. Hiermee wordt recht gedaan aan de diversiteit van de landgebruiksector en de bijdrage hiervan aan het (tegengaan van) klimaatverandering in de verschillende landen. In de zgn. *impact assessment* staat dat het mitigatiepotentieel in Nederland (zoals bebossing, verandering waterbeheer of grondgebruik en grondbewerking) zeer beperkt tot nihil is in

vergelijking met andere sectoren. Nederland heeft er om dezelfde reden al eerder voor gekozen om specifiek akkerlandbeheer en graslandbeheer niet op te nemen in de boekhouding vanwege o.a. de hoogte van de monitoringskosten voor overheid en grondgebruikers omdat bestaande monitoringsactiviteiten nauwkeuriger uitgevoerd moeten worden. Om deze reden wil ik ook geen verplichting tot monitoring voor akkerland- en graslandbeheer.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/107759

Het apart vastleggen van een klimaatdoelstelling specifiek voor de LULUCF sector, waaraan de fractie van GroenLinks refereert, is om dezelfde redenen niet zinvol. Het landgebruik en de landgebruiksector is in alle lidstaten erg verschillend. Lidstaten moeten daarom zelf kunnen bepalen hoe zij eventueel mitigatiepotentieel willen realiseren binnen de totaal doelstelling op het vlak van klimaatbeleid. Voor Nederland geldt dat de LULUCF sector ca. 1,3% (2,7 Mton CO₂) van de totale emissies (2010) vormt. Dit is het netto resultaat van vastlegging van CO₂ in bestaand en nieuw bos en emissies van CO₂ door gebruik van veenweidegebieden en netto verandering in landgebruik.

Biobrandstoffen

De fractie van GroenLinks heeft vragen gesteld omtrent de Roundtable on Sustainable Palm Oil (RSPO) in relatie tot "Indirect Land Use Change (ILUC)". Omtrent biobrandstoffen en ILUC moet er op basis van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (Renewable Energy Directive / RED) een voorstel komen over ILUC. Nederland is voorstander dat ILUC wordt meegenomen in de duurzaamheidseisen bij biobrandstoffen en de RED daarop wordt aangepast en heeft daar herhaaldelijk op aangedrongen. Dit voorstel wordt de komende maanden verwacht. Op dit moment dienen duurzaamheidscertificeringssystemen voor biobrandstoffen te voldoen aan de eisen in de huidige RED, te weten, een minimale reductie van broeikasgassen van 35%, geen aantasting primair bos, geen ontwatering van veengebieden en bescherming van biodiversiteit. Thans worden certificeringssystemen getoetst aan deze eisen en ILUC maakt daar nu geen onderdeel van uit. Inmiddels zijn er acht duurzaamheidssystemen goedgekeurd. RSPO valt niet onder deze acht goedgekeurde systemen. Met betrekking tot de vraag van het CDA over criteria voor vaste en gasvormige biomassa; na het voorstel over ILUC zal hier eveneens een voorstel over worden gepubliceerd. Nederland heeft aangegeven voorstander te zijn van criteria op Europees niveau. Vooruitlopend hierop richt Nederland zich op vrijwillige afspraken met de sector.

ETS – Luchtvaart

De leden van de PVV-fractie vragen of de implementatie van het CO₂ emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (Emission Trading System/ ETS) terug kan worden gedraaid aangezien er nog geen mondiaal akkoord is. Binnen ICAO wordt er op dit moment hard gewerkt aan een mondiaal akkoord. Eind dit jaar zal een voorstel worden gepresenteerd en ik wil dit eerst afwachten. Het zou niet bevorderlijk zijn voor het tot stand brengen van een mondiaal akkoord als Nederland nu uit eigen beweging actie zou ondernemen; het is nu belangrijk om als EU in de wereld met een mond te spreken. De EU is bereid het luchtvaart ETS aan te passen in het geval van een mondiale afspraak voor luchtvaart emissies onder ICAO.

CO₂- zeescheepvaart

De PVV-fractie vraagt naar de gevolgen van een CO₂-heffing voor de (Nederlandse) zeescheepvaart. In mijn visie kan de CO₂-uitstoot van de zeescheepvaart het

best gereguleerd worden op mondiaal niveau. Dit garandeert een level playing field. Voor mij is dit aspect ook een van de belangrijkste toetsstenen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/107759

Emissiehandel (ETS)

De fractie van de PVV vraagt of emissiehandel leidt tot een ongelijk speelveld voor Tata Steel. Mijn antwoord hierop is dat bij de vaststelling van de EU-richtlijn rekening is gehouden met de concurrentiepositie van energie-intensieve internationaal concurrerende bedrijven. Besloten is om aan dergelijke bedrijven 100% van de via benchmarks berekende rechten toe te wijzen. Ten opzichte van de historische emissies zal ik bedrijven als Tata-Steel dit jaar een relatief groot aantal emissierechten toewijzen voor de periode 2013-2020. Daarnaast is de optie opgenomen voor eventuele compensatie voor indirecte kosten door stijging van de elektriciteitsprijs als gevolg van een hogere CO₂-prijs. Bij de vaststelling van de EU-richtlijn ging men uit van een prijs rond de 30 euro. De CO₂-prijs voor emissierechten ligt sinds eind vorig jaar rond de 7 euro, terwijl prijsstijgingen in de toekomst volgens de meeste verwachtingen beperkt zijn.

Overigens blijft het kabinet, ten behoeve van het mondiale gelijke speelveld, pleiten voor een wereldwijde aanpak o.a. door toe te werken naar koppeling aan andere ETS-systemen in andere landen via het 'International Carbon Action Partnership'.

Zwavel in scheepsbrandstoffen

Over de aanpassing van de EU-Zwavelrichtlijn is half mei een akkoord in eerste lezing bereikt tussen de Raad en het Europees Parlement. Nederland heeft met het bereikte compromis ingestemd. Het akkoord neemt de zwavelnormen voor scheepsbrandstoffen van 'Marpol Annex VI', opgesteld in 2008 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), over. Hierop is één uitzondering: Annex VI stelt dat de mondiale zwaveleis van 0,5 % per 2020 of 2025 wordt ingevoerd. Dit is afhankelijk van een evaluatie in 2018 waarbij gekeken wordt naar beschikbaarheid van deze brandstof. De nieuwe Zwavelrichtlijn bepaalt dat op Europese zeeën vanaf 2020 sowieso een zwaveleis van 0,5 % van kracht is. De regering is content met het bereikte compromis. Er is hierin een goed evenwicht bereikt. Voor de Nederlandse zeescheepvaart zijn er geen andere gevolgen dan die al voortvloeiden uit het IMO besluit van 2008. De gemaakte afspraken behoeven ook geen verdere actie richting de IMO.

De VVD en Groen links hebben gevraagd naar het verkoopverbod van brandstof met meer dan 3,5% zwavel. De mening dat strengere EU-brandstofeisen een positief effect zouden hebben op de mondiale brandstofmarkt deelt de regering niet. Een Europees verkoopverbod van 3,5 %-brandstof zou betekenen dat belangrijke Europese bunkerhavens, zoals Rotterdam, een deel van hun afzet kwijt raken, terwijl die brandstof in de rest van de wereld verkocht mag worden. Bovendien ontmoedigt het voorstel het gebruik van 'scrubbers', een nabehandelingstechnologie. Het te bestrijden effect is niet het zwavelgehalte van de brandstof, maar de hoeveelheid zwaveloxide uit de schoorstenen van zeeschepen. Door reders de keuze te bieden tussen zwavelarme brandstof en technische maatregelen wordt de innovatie van maatregelen als 'scrubbers' gestimuleerd.

Dit kan bereikt worden door schonere brandstof (met minder zwavel), maar ook door een scrubber toe te passen of door over te schakelen op LNG. Alle drie deze

opties moeten reders kunnen gebruiken. Nederland heeft zich, met het oog op de belangen van de bunkersector en de mogelijkheden voor technische alternatieven ('scrubbers'), met succes verzet tegen een verkoopverbod op brandstof met een hoger zwavelgehalte dan 3,5%. In het bereikte compromis is dit voorstel van de Commissie ook niet overgenomen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSk-2012/107759

De VVD en de SP vragen naar de eisen die aan de scrubbers en hoe deze worden gehandhaafd. In de IMO is afgesproken dat voor scrubbers de IMO-richtlijn "2009 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems" geldt. In deze richtlijn staan afspraken over de certificering van scrubbers en de hiermee verband houdende handhaving, zodanig dat er randvoorwaarden worden geschapen opdat scrubbers veilig zijn voor het milieu. Het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen wordt wereldwijd gecontroleerd door de handhavende instanties. Bovendien monitort IMO ook zelf het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen.

De PVV-fractie vraagt hoe de staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat er door de CO₂-heffing in de zeevaart en de strengere eisen voor uitstoot van zwavel door schepen in de Noord- en Oostzee geen ongelijk speelveld ontstaat. Wegvervoer en binnenvaart hebben eerder te maken gekregen met ontzwaveling van hun brandstoffen en als gevolg hiervan hogere kosten. De zeescheepvaart krijgt hiermee nu ook te maken.

Luchtkwaliteit

De fractie van het CDA vraagt of de gezondheidsaspecten van fijn stof nog extra onder de aandacht moeten worden gebracht. Momenteel wordt op verschillende niveaus reeds extra aandacht besteed aan de relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid. Mede naar aanleiding van de motie Spies over "de werkelijke ziekmakers" in fijn stof is nader onderzoek gedaan om vast te stellen of aan de hand van de roetfractie in fijn stof extra informatie over de relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid kan worden verkregen. Deze informatie kan helpen om in het luchtkwaliteitsbeleid gezondheid beter mee te wegen. Uit gezondheidsonderzoek van het RIVM en de Universiteit Utrecht is gebleken dat roetdeeltjes sterk met gezondheidseffecten zijn verbonden. De resultaten van deze studie zijn aan de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) voorgelegd. Dat heeft recentelijk geleid tot een WHO-publicatie "Health effects of black carbon" (WHO, 2012). Deze informatie zal naar verwachting een belangrijke bijdrage leveren in het kader van de evaluatie die momenteel door de WHO wordt gemaakt over de huidige stand van kennis over de relatie luchtkwaliteit en gezondheid. De WHO-rapportage zal een bouwsteen vormen voor de evaluatie van de bestaande EU-richtlijn over de luchtkwaliteit, die staat gepland voor 2013.

Geluidseisen motorvoertuigen

Ik ben verheugd met de steun van de fracties van de VVD, PvdA, GroenLinks en SP voor mijn inzet om de Europese geluidsnormen voor motorvoertuigen aan te scherpen. Europees bronbeleid is de effectiefste aanpak om geluidsniveaus naar beneden te brengen en de gezondheid van mensen te verbeteren. Ik zeg met nadruk "Europees" omdat dit het niveau is waarop deze eisen moeten worden afgesproken. Het betreft immers geharmoniseerde producteisen die voor de hele Europese markt moeten gelden.

Het voorstel wordt op dit moment behandeld in het Europees Parlement. De

comités van ENVI, IMCO en TRAN hebben hun rapport uitgebracht en vele voorstellen voor amendementen ingediend. De meeste amendementen richten zich op een vermindering van het ambitieniveau ten opzichte van het Commissievoorstel. Nederland heeft veel onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van het voorstel en de kostenaspecten. Hiermee heeft Nederland goede argumenten in handen om voor het voorstel te blijven pleiten. Deze informatie heb ik gedeeld met Nederlandse Europarlementariërs. Mocht u contact op willen nemen met uw fractiegenoten, ben ik graag bereid u hiervoor van informatie te voorzien.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/107759

De fractie van de VVD vroeg mij hoe lang het zal duren voordat we effecten zullen ervaren van de aanscherping van de eisen. Wanneer de amendementen van de comités worden aangenomen, zijn de eisen over 8 tot 16 jaar (afhankelijk van de voertuigklasse) gelijk aan het huidige niveau. Over 20 jaar zal er naar verwachting verbeteringen optreden. Als het Commissievoorstel ongewijzigd zou worden overgenomen (door Raad en EP) duurt dit ongeveer 7 jaar.

Prioritaire stoffen in water

De leden van de PvdA fractie vragen naar de mogelijkheid om met deze herziening van de Richtlijn prioritaire stoffen ook een milieukwaliteitsnorm voor glyfosaat op te nemen. Ook de Partij voor de Dieren vraagt of er nog andere probleemstoffen kunnen worden toegevoegd. Voor de selectie van op te nemen prioritaire stoffen en het vaststellen van de bijbehorende milieukwaliteitsnormen zijn criteria vastgelegd, onder andere in de Kaderrichtlijn water. Voordat een stof opgenomen wordt moet deze procedure worden doorlopen, hiermee wordt gezorgd dat de norm die voor een stof gaat gelden op robuuste wetenschappelijke feiten is gebaseerd. Opname van andere stoffen dan voorgesteld is om die reden in deze fase niet aan de orde. Glyfosaat heeft daarom het genoemde selectieproces doorlopen, maar is afgefallen omdat glyfosaat niet aan alle criteria voldeed om een Europeesbreed geldende milieukwaliteitsnorm af te leiden.

De PvdA fractie vraagt ook wat voor nationale afwegingen Nederland zal maken in het geval dat het behalen van normen gepaard gaat met disproportionele kosten. Belangrijk hierbij is de mogelijkheid om te faseren, door maatregelen in de tijd te spreiden kunnen de kosten aanzienlijk lager uitvallen. In gevallen waar geen bronmaatregelen voorhanden zijn, zoals voor de geneesmiddelen, komt het veelal neer op additionele zuiveringsmaatregelen, en de kosten hiervan komen, via heffingen voor rioolwaterzuivering, terecht bij huishoudens. Ik hecht daarom aan flexibiliteit om het meest kosteneffectieve pad te kunnen nemen.

De leden van GroenLinks vragen naar de voortgang met het onderzoek ten aanzien van geneesmiddelen in oppervlaktewater. Op 4 juli zal er tijdens het AO waterkwaliteit gelegenheid zijn om hierover van gedachten te wisselen.

Chemische stoffen - REACH

De PvdA fractie heeft vragen gesteld naar aanleiding van stuk 21.501-08/ 27 801/ nr. 406 over de Nederlandse inzet voor het veilige gebruik van chemische stoffen. Ik ben het eens met de PvdA fractie dat er niet gemarchandeerd mag worden met het waarborgen van het belang van de bescherming van gezondheid en milieu. In mijn brief over de inzet voor het veilig gebruik van chemische stoffen geef ik aan dat ik waakzaam ben ten aanzien van de proportionaliteit tussen wettelijke

verplichtingen en uitvoeringslasten enerzijds, en de milieu- en gezondheidsbelangen anderzijds die met de regelgeving worden gediend. Dat betekent ook dat ik, voor zover dat binnen mijn vermogen ligt, actief bijdraag aan het uitvoerbaar maken en houden van de regelgeving, en zo nodig flankerend of faciliterend beleid inzet teneinde de uitvoering van de regelgeving zo goed mogelijk te doen slagen. De vraag of ik voortgang wil boeken bij het bevorderen van het gebruik van alternatieve testmethoden die vermindering, verfijning of vervanging van het gebruik van proefdieren beogen, kan ik bevestigend beantwoorden. In mijn brief van 1 maart jl. heb ik u daarom toegelicht dat ik geen middel ongebruikt laat om die voortgang te boeken.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/107759

De door de VVD naar voren gebrachte stelling dat er niets gebeurt ten aanzien van de hoge administratieve en financiële lasten voor het chemische MKB, herken ik niet. Ik heb een kosten- en batenonderzoek laten uitvoeren over de REACH uitvoering in Nederland. De resultaten heb ik u in april 2011 gezonden. Uit die evaluatie blijkt dat het bedrijfsleven van mening is dat de Nederlandse overheid zich maximaal en naar tevredenheid heeft ingezet om de administratieve lasten van REACH tot een minimum te beperken en REACH uitvoerbaar te maken. De Rijksoverheid werkt samen met Agentschap NL, VNCI, VNO-NCW en MKB-Nederland en met verschillende andere partners om MKB-bedrijven een helpende hand toe te steken voor de implementatie van REACH. Ondermeer wordt daarmee een impuls gegeven aan kennisuitwisseling tussen MKB bedrijven onderling, er is een continue dialoog over de implementatie van REACH.

Samen met het ministerie van EL&I wordt het MKB op de volgende wijze gefaciliteerd:

- Het MKB ontvangt extra en op de sector toegesneden voorlichting.
- Het MKB bedrijfsleven wordt extra ondersteund door de Helpdesk REACH.
- In het kader van Topsector CHEMIE organiseert de overheid speciale MKB bijeenkomsten, zo is het Mentorenproject gestart waarin ervaren en deskundige bedrijfsmensen MKB bedrijven assisteren.
- Ook worden in samenwerking met de sector technische ondersteuningsbijeenkomsten georganiseerd.
- Er is een ICT-project gestart waarin samen met MKB-bedrijven elektronische veiligheidsinformatiebladen worden ontwikkeld, om zo de uitvoeringslasten voor bedrijven te verminderen.

Overigens kent REACH al een gedifferentieerd tariefstelsel waarin MKB-bedrijven minder betalen dan grote bedrijven. Ook worden aan het MKB, dat doorgaans lagere volumes chemische stoffen produceert of importeert, minder informatievereisten gesteld dan aan grote bedrijven met grotere handelsvolumes. Al met al gebeurt er juist heel veel voor het MKB en als de evaluatie van REACH dit najaar wordt gepresenteerd, zal ik mij sterk maken voor de positie van het MKB.

Op het gebied van hormoonverstorende stoffen, steunt de Nederlandse regering de initiatieven om vaart te maken met het komen tot Europese beoordelingskaders voor hormoonverstorende stoffen. Medio juni vindt er een belangrijke Conferentie plaats in Brussel waarmee inbreng op de beoogde strategie wordt georganiseerd. Voor 1 juni 2013 zal de Commissie namelijk REACH moeten evalueren ten aanzien van de wijze waarop daarin hormoonverstorende stoffen worden aangepakt. Hormoonverstorende stoffen worden uitdrukkelijk ook in de Raadsconclusies over het 7e Milieuactieprogramma aan de orde gesteld. Eind volgend jaar zouden we moeten beschikken over definitie en criteria om

hormoonverstoring door chemicaliën te kunnen identificeren. Vervolgens komen er dan ook voorstellen over hoe de beheersing van risico's van hormoonverstorende stoffen wettelijk geregeld moet worden.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSk-2012/107759

Onder REACH is het nu reeds op grond van artikel 57 (f), van de REACH-verordening, mogelijk hormoonverstorende stoffen op te nemen in het autorisatieregime voor stoffen van zeer ernstige zorg. Een eerste stof is daartoe reeds in procedure gebracht. Zowel de gewasbeschermingsmiddelenverordening als de onlangs afgeronde biocidenverordening bevatten bovendien een verbod op de hormoonverstorende stoffen, tenzij het risico voor de volksgezondheid verwaarloosbaar is, en ook voor die regelgeving is de Commissie verplicht om criteria voor te stellen voor de identificatie van dergelijke stoffen, uiterlijk in december 2013.

Voor wat betreft vermindering van dierproeven, verwijs ik kortheidshalve naar mijn brief van 1 maart jl. en mijn reactie op de inbreng van de Partij van de Arbeid. Voorts kan ik bevestigen dat de Europese Commissie met dierenrechten- en dierenwelzijnsorganisaties in gesprek is om te kijken hoe het aantal dierproeven verminderd kan worden zonder op veiligheid te hoeven inboeten. Mijn collega van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, informeert u overigens met enige regelmaat hoe het kabinetsbeleid inzake alternatieven voor dierproeven in Nederland wordt vorm gegeven. Ik zie tot slot geen noodzaak om experts bijeen te brengen om te bezien hoe het aantal dierproeven als gevolg van REACH verminderd kan worden. Binnen REACH is reeds een systeem van 'checks and balances' opgezet om het onnodig dupliceren van dierproeven te voorkomen. Voorts wordt er in OESO-kader en in Europees kader actief gewerkt met experts om nieuwe testmethoden te ontwikkelen ter vermindering van het gebruik van het aantal proefdieren. De experts treffen elkaar dus voldoende. Het is nu zaak dat in de wettelijke kaders het gebruik van alternatieve testmethoden mogelijk wordt gemaakt en het bedrijfsleven, dat dierproeven gebruikt om gegevens over eigenschappen van stoffen te verkrijgen, ook daadwerkelijk die alternatieven gaat gebruiken. Voor beide laatstgenoemde zaken zet ik mij actief in, zoals ik u ook in mijn brief van 1 maart jl. heb gemeld.

Sloopschepen

De fracties van de VVD, CDA en de PvdA hebben vragen gesteld over het Verdrag van Hong Kong en de ontwerp-verordening scheepsrecycling. Met de ontwerp-verordening wordt het mondiale scheepsrecyclingverdrag (Verdrag van Hong Kong) dat milieu- en sociale voorwaarden stelt aan scheepsrecycling, geïmplementeerd. De Nederlandse regering is voorstander van dat verdrag en heeft dit ondertekend. De belangrijkste voordelen van de verordening zijn dat:

- de vereisten van het verdrag van Hong Kong reeds van kracht wordt binnen de EU en voor schepen die onder EU vlag varen,
- er een lijst van recyclinginrichtingen, binnen en buiten de EU, die aan de vereisten van het verdrag van Hong Kong voldoen,
- EU schepen ook buiten de OESO kunnen worden gerecycled, mits recyclinginrichtingen op de EU lijst staan,
- de EU hiermee een positief signaal afgeeft aan andere landen, opdat zij het Verdrag van Hong Kong ook ratificeren en deze zo spoedig mogelijk van kracht wordt.

De Nederlandse regering is in beginsel positief over de voorgestelde verordening, evenals de meeste lidstaten. In de onderhandelingen wordt nog volop discussie gevoerd over de reikwijdte, de proportionaliteit en de uitvoerbaarheid van de verordening. Mijn inzet is erop gericht de verordening zo veel mogelijk in lijn te brengen met het Verdrag van Hong Kong en daarbij eveneens rekening te houden met de vereisten onder het Verdrag van Basel. Daarnaast is mijn inzet gericht op een haalbare en doeltreffende uitvoering van de verordening door scheepseigenaren en nationale autoriteiten. Het Deens voorzitterschap wil zo mogelijk nog voor de zomer op een aantal belangrijke discussiepunten overeenstemming bereiken. Een van deze punten is het risico op dubbele procedures onder de verordening enerzijds en het Verdrag van Basel anderzijds. Nederland wil dit vermijden en heeft daartoe een voorstel ingediend.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/107759

PVV stelt dat de voorgestelde verordening verder gaat dan het Verdrag van Hong Kong. Dit klopt, maar niet zonder reden, de extra eisen zijn bedoeld om zo veel mogelijk tegemoet te komen aan de milieu-eisen die worden gesteld door het Verdrag van Basel, die nu in de EVOA (Europese verordening overbrenging afvalstoffen) zijn geïmplementeerd. De inzet van de Nederlandse regering is om deze mondiale verdragen zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten. Ik zie dan ook geen probleem bij deze extra eisen, maar wel met het dubbel regime dat ontstaat als naast de verordening ook nog aan de verplichtingen onder Basel moet worden voldaan. De consequentie hiervan is dat er dubbele procedures en extra administratieve lasten voor scheepseigenaren en nationale autoriteiten ontstaan.

De verordening maakt onderscheid tussen nieuwe en bestaande schepen waar het gaat om de vereisten een inventaris van gevaarlijke materialen op te stellen. Voor bestaande schepen geldt een overgangsbepaling van vijf jaar, terwijl nieuwe schepen direct aan dit vereiste moeten voldoen. Dit is in lijn met het Verdrag van Hong Kong. Het verschil zit erin dat het Verdrag van Hong Kong, naast een inventarislijst met materialen waar zowel bestaande als nieuwe schepen aan moeten voldoen (appendix 1), een aanvullende inventarislijst onderscheidt (appendix 2) die voor nieuwe schepen zonder meer geldt en bestaande schepen deze lijst waar mogelijk moeten opstellen. In de verordening zijn deze lijsten geïntegreerd en gelden deze zonder meer voor nieuwe en bestaande schepen.

Artikel 9 ziet op het vereiste een contract te sluiten tussen de scheepseigenaar en de scheepsrecyclinginrichting, waarin verplichtingen zijn opgenomen over onder meer de verwerking van afvalstoffen. Ik ben niet tegen dit artikel, want dit contract is in lijn met het Verdrag van Hong Kong. Ik erken evenwel dat de betreffende terugname-clausule in artikel 9 paragraaf 3 onder (c) moeilijk uitvoerbaar is. Een meerderheid van de lidstaten, waaronder Nederland, heeft in de onderhandelingen twijfels geuit over de uitvoerbaarheid en het is zeer waarschijnlijk dat het Deens voorzitterschap hieraan tegemoet komt. De komende maand wordt hier verder over gesproken in de onderhandelingen.

Met het Verdrag van Hong Kong wordt beoogd om een duurzame scheepsrecycling wereldwijd mogelijk te maken. Het is nu al zo dat grote schepen veelal buiten de EU worden gerecycled, omdat dit economisch rendabeler is en er binnen de EU beperkte capaciteit is of hierin, als gevolg, niet in geïnvesteerd wordt. Het is aan de markt om die keuze te maken, maar met de inwerkingtreding van het Verdrag van Hong Kong wordt deze markt in een duurzame richting geleid. Het voorgestelde besluit van de Raad om lidstaten te verplichten toe te treden tot het Verdrag van Hong Kong dan wel deze te ratificeren, is nog niet besproken in de

onderhandelingen. Ik zal in de onderhandelingen aansturen op een aanbeveling aan de lidstaten. Als de verordening van kracht wordt, staat lidstaten in beginsel niets meer in de weg zelfstandig het verdrag te ratificeren.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSk-2012/107759

Genetisch gemodificeerde organismen

Mijn antwoord op de vraag van de Partij voor de Dieren over de teelt van genetisch gemodificeerde organismen is als volgt. De Milieuraad kon op 9 maart jl. geen besluit nemen over de aanpassing van het Europese toelatingsbeleid voor ggo's. Het voorzitterschap heeft op basis van het toen voorliggende voorstel geprobeerd alsnog een gekwalificeerde meerderheid te verkrijgen. Dat is niet gelukt. Bij wijze van hamerstuk zal een voortgangsrapportage van het Voorzitterschap op de agenda staan. Het is op dit moment niet duidelijk op welke wijze voortgang geboekt kan worden bij dit dossier. Mijn uitgangspunt blijft dat een eventuele uitkomst van deze onderhandeling juridisch houdbaar moet zijn, dat wil zeggen in overeenkomst met Europees en internationaal handelsrecht.

LIFE

De GroenLinks fractie heeft vragen gesteld over de voor Nederland ideale rolverdeling tussen de Europese Commissie en lidstaten en over de bereidheid van de regering om te bepleiten dat de LIFE-gelden ook worden ingezet voor duurzame economische groei in Griekenland, Portugal en Spanje.

Zoals bekend wil de Commissie voor een aantal onderdelen 'gedelegeerde handelingen' opnemen. Nederland heeft daar geen moeite mee, vooral omdat het bijdraagt aan snellere besluitvorming over de toekenning van co-financiering. Projecten profiteren daarvan doordat ze minder lang hoeven te wachten op een besluit. De inzet van Nederland is dat expliciet in de verordening wordt opgenomen dat de toepassing van de gedelegeerde handelingen periodiek met de lidstaten wordt geëvalueerd. Indien de lidstaten van mening zijn dat de Commissie haar werk niet goed doet, dan kan de Raad of het Europees Parlement de gedelegeerde handeling intrekken. Daarmee houden de lidstaten de mogelijkheid in te grijpen als ze vinden dat dit nodig is.

Wat betreft de tweede vraag is het belangrijk te beseffen dat er relatief weinig budget beschikbaar is voor LIFE. Met het oog hierop moet het geld zo effectief mogelijk ingezet worden om de Europese milieu- en klimaatdoelen te realiseren. De kwaliteit van projecten moet voorop blijven staan. Natuurlijk kunnen daarmee projecten in de door GroenLinks genoemde landen worden gefinancierd, maar aan het kwaliteitscriterium mag niet worden getornd. Ik ben geen voorstander van om het budget voor milieu, natuur en klimaat beleid in te zetten om zwakke economieën te stimuleren. Het beschikbare budget is daarvoor ook te beperkt.

7^e Milieu Actie Programma

Ik deel de mening van GroenLinks dat het zevende Milieu Actie Programma (7e MAP) breder moet zijn dan alleen implementatie. De concept Raadsconclusies roepen de Commissie ook op in het voorstel voor het 7e MAP aandacht te besteden aan vergroening van de economie. Met de elementen die GroenLinks noemt (groene innovatie, energiebesparing, verduurzaming van de voedselproductie, een veilige chemiesector en waterkwaliteit) kan hier handen en voeten aan worden gegeven. Voor wat betreft veilig gebruik van nanotechnologie zal ik specifiek aan-

dacht vragen voor nadere initiatieven, en dan wel op korte termijn. Vooruitlopend op een nieuw Milieuactieprogramma zou de Commissie al werk kunnen maken van het beter laten aansluiten van het EU stoffenbeleid op de beschikbare kennis over nanomaterialen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSk-2012/107759

In de Raad zal Nederland steun geven aan de Raadsconclusies. Wat Nederland betreft zet het 7e MAP naast verbetering van de implementatie van bestaand EU milieubeleid ook in op betere integratie van milieubeleid in andere beleidsterreinen.

De CDA fractie vraagt hoe het 7e MAP kan bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit kan onder andere door in het 7e MAP afspraken neer te leggen over de aanscherping van productstandaarden zoals de EURO normen voor motorvoertuigen. Nederland heeft zich hier in het verleden hard voor gemaakt en zal dit blijven doen. Naast bronbeleid biedt vergroening van de economie ook kansen voor verbetering van de luchtkwaliteit. Door efficiëntieslagen in de transport en logistiek rond bevoorrading van winkels kan bijvoorbeeld een aanzienlijke verbetering worden gerealiseerd in de luchtkwaliteit en leefbaarheid in bredere zin van het binnenstedelijke gebied. In het kader van het 7e MAP kan bezien worden hoe dergelijke efficiency vanuit EU niveau een impuls kan krijgen.

Ik wil u er op wijzen dat het 7e MAP, als programma, geen juridisch bindende normen of maatregelen voor lidstaten vast zal leggen.

Een voorstel voor het 7e MAP wordt eind van dit jaar verwacht. Het voorstel zal worden onderbouwd met een *Impact Assessment*. In antwoord op de vraag van de SP hierover kan ik aangeven nu niet vooruit te gaan lopen op de vraag of de voorstellen vanuit Nederlandse optiek als realistisch, haalbaar en betaalbaar kunnen worden beschouwd. Het standpunt van de regering over het voorstel zal zoals gebruikelijk aan de uw Kamer worden aangeboden met een BNC-fiche.

IMPEL

In april 2012 hebben de leden Bashir en Paulus Jansen van de fractie van de SP in motie (stuk nr. 86) de regering verzocht om in Europees verband aan te dringen op verplichte deelname aan het IMPEL-project als voorwaarde voor het afgeven van EVOA-beschikkingen voor afvaltransporten. Mijn antwoord is dat deelname aan IMPEL vrijwillig is en niet kan worden afgedwongen. Het is niet mogelijk om handel in afval met landen die daar niet aan mee doen, te weigeren.

Ik hoop uw Kamer hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Joop Atsma