

> 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

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/127950

Datum 2 juli 2012  
Betreft Beantwoording schriftelijke vragen n.a.v. de  
geannoteerde agenda informele milieuraad 7-8 juli 2012

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die door de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu op 27 juni jl. zijn gesteld. De aanleiding voor dit schriftelijk overleg vormde de geannoteerde agenda voor de informele Milieuraad op 7 en 8 juli in Nicosia (Cyprus). Voor deze Raad zijn de onderwerpen Blauwdruk Water en klimaatadaptatie geagendeerd. Een paar fracties hebben vragen over deze onderwerpen gesteld. Verder heb ik vragen ontvangen over: het Gotenburg protocol, CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en de Routekaart naar een koolstofarme economie in 2050. Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan.

### **Blauwdruk Water**

Leden van de fractie van SP hebben gevraagd om tijdens de discussie over de Blauwdruk Water ervoor te waken dat door Europa opgelegde verplichtingen verstorend werken op de vergaande onderlinge bi- en multilaterale afspraken die zijn gemaakt binnen de stroomgebieden. Ik ben het ermee eens dat Europese verplichtingen geen nadelige effecten mogen hebben op bestaande bi- en multilaterale afspraken doch er liever model voor moeten staan en neem dit als inzet mee bij de verdere onderhandelingen over de Blauwdruk Water.

### **Klimaatadaptatie**

Leden van de VVD en het CDA vragen of er een risico is dat de Nederlandse adaptatiestrategie moet worden aangepast naar aanleiding van Europese besluitvorming. Ik kan deze leden verzekeren dat dit niet aan de orde is. De Commissie hanteert als algemeen uitgangspunt voor de Europese strategie dat deze lidstaten zal faciliteren. Achtergrond hierbij is dat bij de voorbereiding van nationale adaptatiestrategieën binnen de EU nog wel sprake is van verschillende snelheden. Nederland behoort met het Deltaprogramma tot die landen die de specifieke uitdagingen adequaat oppakken en zal niet worden aangespoord of verplicht om haar adaptatiestrategie aan te passen. Er is binnen de EU geen sprake van één format voor een adaptatiestrategie, landen stellen hun eigen prioriteiten. Gezien de gestructureerde aanpak van Nederland op het terrein van klimaatadaptatie is er geen strijdigheid met de implementatie van het Witboek

klimaatadaptatie. Op het terrein van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling in het Deltaprogramma is de Nederlandse aanpak een inspirerend voorbeeld. Ook de Commissie erkent dat klimaatadaptatie primair een nationale, regionale en lokale aanpak vereist waarbij maatwerk mogelijk moet zijn. Ik zal dat in de aanloop naar de Europese strategie blijven benadrukken en alert blijven op een meerwaarde voor het Europese niveau. Nederland draagt dit standpunt uit samen met een aantal belangrijke landen met ervaring in praktische processen rond klimaatadaptatie. Er kan de komende jaren een discussie ontstaan over de nationaal gehanteerde prioritaire sectoren, wanneer er op Europees niveau stappen nodig zijn als gevolg van 'mainstreaming' van klimaatadaptatie in specifieke sectoren. Dergelijke sectorale aanpassingen zullen dan doorwerking krijgen naar het nationaal niveau. Vooralsof denk ik hierbij primair aan handreikingen voor de lidstaten.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/127950

De fractie van de VVD vraagt naar de inbreng van Nederland in de consultatieronde die de Commissie momenteel organiseert. Een consultatieronde is een standaard onderdeel in de procedure van de Commissie bij de voorbereiding van voorstellen. De Commissie beoogt een zo breed mogelijke consultatie; deelname is vrij en doorgaans wordt hiervan ook gebruik gemaakt door bijvoorbeeld de decentrale overheden. Op Rijksniveau zal interdepartementaal afstemming plaatsvinden. De Commissie maakt alle binnengekomen reacties na afloop van de consultatie openbaar.

De leden van de CDA fractie vragen naar de verhouding tussen mitigatie en adaptatie. Uitgangspunt hierbij is dat beide aspecten als gelijkwaardig worden behandeld. Adaptatie is geen terugvaloptie voor een eventueel achterblijvend mitigatiebeleid; adaptatiebeleid laat het belang van mitigatie doelstellingen onverlet. Op Europees niveau zijn beide aspecten bij één Commissaris belegd en Nederland let samen met andere landen op een, ook voor de onderhandelingen noodzakelijke, balans.

De CDA fractie vraagt ook naar de rol van kennis in de Europese adaptatiestrategie. De basis voor een effectief klimaatadaptatiebeleid wordt gevormd door kennis en het rekening houden met onzekerheden. In het Europees beleid zal – door middel van het hanteren van marges - rekening worden gehouden met nieuwe inzichten. Belangrijk product bij de implementatie van het Witboek Klimaatadaptatie is het recent gelanceerde webplatform *Climate Adapt*, waarop inzichten gedeeld kunnen worden om landen in de gelegenheid te stellen hier primair zelf gebruik van te maken.

In antwoord op de vraag van het CDA over het Groen Klimaatfonds verwacht ik niet dat dit ter discussie zal staan tijdens deze informele Raad. De bijdrage van de leden van de SP fractie wordt gezien als een ondersteuning van mijn inzet op de onderwerpen voor deze informele Milieuraad.

De leden van de SP benadrukken het belang van een reëel Europees aanbod richting de volgende internationale klimaatop. De Raad heeft hier recent aandacht aan besteed. De ECOFIN raadsconclusies van 15 mei 2012 wijzen naar het belang van het opschalen van internationale klimaatfinanciering richting het doel van 100 miljard US dollar in 2020, in de context van betekenisvolle mitigatie acties van met name opkomende economieën en transparante rapportage over deze acties. Opschaling moet wel passen binnen de kaders van noodzakelijke budgettaire consolidatie. Tevens wordt ook op de eigen verantwoordelijkheid van opkomende

economieën en ontwikkelingslanden geweest, bijvoorbeeld door hun investeringsklimaat voor duurzame investeringen te verbeteren.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

### **Gotenburg protocol inzake luchtverontreiniging**

De CDA-fractie vraagt wat voor Nederland de methodiek is om de jaarlijkse uitstoot aan luchtverontreinigende stoffen te berekenen en wat de eventuele gevolgen zijn van het 'in de knel komen'. Voor Nederland geldt geen specifieke berekeningsmethodiek. Richtlijnen hiervoor en een handboek met rekenregels<sup>1</sup> zijn vastgesteld door het Uitvoerende Orgaan van het Verdrag inzake grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand. Binnen de EU wordt in het kader van de Richtlijn Nationale Emissieplafonds (2001/81/EG) dezelfde berekeningsmethodiek toegepast.

Kenmerk  
IENM/BSK-2012/127950

Met 'in de knel komen' doelde ik op de mogelijkheid dat landen toch meer luchtverontreiniging uitstoten dan volgens het protocol is toegestaan. Voor zover dit wordt veroorzaakt door omstandigheden buiten hun directe invloed, zoals ingrijpende wijzigingen in de berekeningsmethodiek vanwege nieuwe wetenschappelijke inzichten en praktijkervaringen, mogen de deze landen voortaan een aftrekpost op hun jaarlijkse emissie hanteren voordat deze wordt vergeleken met wat maximaal is toegestaan.

Een voorbeeld van een dergelijke praktijkervaring is dat de uitstoot van stikstofdioxide door EURO II en III vrachtwagens en EURO 3 personenwagens aanzienlijk hoger blijkt te zijn op de weg dan op de testbaan. Bij het vaststellen van de nationale emissieplafonds voor 2010 is destijds gerekend met de testbaannorm, terwijl de jaarlijkse uitstoot nu wordt berekend met de praktijkemissies. De oplossing voor een eerlijke vergelijking is erin gevonden dat landen voor het bepalen van de aftrekpost voortaan de oude berekeningsmethode zouden mogen gebruiken zoals deze gold op het tijdstip dat de emissiereductieverplichtingen werden afgesproken.

De aftrekpost kan overigens pas worden toegepast nadat de partijen bij het Gotenburg Protocol gezamenlijke afspraken hebben gemaakt voor welke gevallen de aftrekpost gaat gelden en hoe deze precies berekend moet worden. Hiermee ontstaat een gelijk speelveld voor alle landen en wordt voorkomen dat landen de aftrekpost als camouflage kunnen gebruiken voor een tekort aan beleid om aan de emissiereductieverplichtingen te voldoen. De SP brengt naar voren dat er alle schijn van is dat landen hiermee een instrument in handen hebben voor het meet- en rekenkundig 'schoonrekenen' van de lucht. Uit mijn antwoord blijkt dat hiertegen voldoende garanties zijn ingebouwd.

De CDA-fractie vraagt naar de relatie tussen roetachtig fijn stof (black carbon) en de emissienormen van voertuigen. Roetachtig fijn stof wordt voornamelijk uitgestoten door voertuigen die diesel als brandstof gebruiken en kan worden aangepakt met een roetfilter. Met ingang van 1 januari 2011 geldt dat nieuw verkochte personenauto's moeten voldoen aan de EURO 5 norm van maximaal 5 mg/km. Vrachtwagens die na 1 januari 2014 worden verkocht moeten voldoen aan de EURO VI norm die de huidige EURO V-norm voor fijn stof aanscherpt. Ook niet voor de weg bestemde voertuigen, zoals binnenvaartschepen, locomotieven en land- en bosbouwtrekkers zijn onderworpen aan normstellingen voor fijn stof, maar deze zijn nog niet zodanig scherp dat een roetfilter noodzakelijk is. De Europese Commissie werkt aan een voorstel voor verdere aanscherping van de fijn stof norm voor dit type voertuigen. In het herziene Gotenburg protocol zijn de nu

---

<sup>1</sup> EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook, uitgegeven door het Europees Milieuaгентchap.

geldende Europese emissienormen voor motorvoertuigen één op één overgenomen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

### **CO<sub>2</sub>-emissies van auto's**

Leden van de VVD-fractie vragen mij of ik verwacht dat er voor de CO<sub>2</sub>-doelstellingen voor auto's strengere normen komen na 2020 en hoe hoog deze dan zullen zijn. De Europese Commissie heeft aangegeven eind dit jaar met een mededeling te komen over de plannen voor CO<sub>2</sub>-normen voor personen- en bestelauto's voor de periode na 2020. Nederland heeft signalen ontvangen dat de Commissie het voornemen heeft om op basis van nader onderzoek uiterlijk op 31 december 2014 met een voorstel te komen voor strengere CO<sub>2</sub>-normen voor de periode na 2020.

Nederland heeft in maart van dit jaar tijdens een bijeenkomst over dit onderwerp met de Europese Commissie, andere lidstaten en de auto-industrie de voorkeur uitgesproken voor een CO<sub>2</sub>-norm voor personenauto's van maximaal 70 g/km in 2025. Ook heeft Nederland aangedrongen op ambitieuze stappen in de periode daarna en verzocht aan de Commissie daar snel duidelijkheid over te geven. De uiteindelijke hoogte van de norm zal het resultaat zijn van Europese onderhandelingen en valt lastig te voorspellen.

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/127950

### **Routekaart naar een koolstofarme economie in 2050**

Leden van de fractie van de VVD informeren naar de stand van zaken omtrent de Routekaart naar een koolstofarme economie in 2050. Dit onderwerp stond op de agenda van de Milieuraad in juni, maar de Raad heeft hierover geen discussie gevoerd. Het Voorzitterschap heeft tijdens de Raad geen poging gedaan alsnog raadsconclusies aan te nemen. Er is dus geen verandering ten opzichte van de situatie in maart 2012, toen het voorzitterschap constateerde dat 26 lidstaten akkoord konden gaan met de compromistekst voor de raadsconclusies, maar dat één lidstaat het compromis blokkeerde. In deze voorzitterschapsconclusies wordt de Commissie opgeroepen tijdig met beleidsvoorstellen te komen voor de emissiereducties tot 2030. De Commissie heeft aangegeven de steun van 26 lidstaten voor deze conclusies als mandaat te zien om verder te gaan met de uitwerking van de Routekaart. De Europese Raad heeft eerder steun uitgesproken voor een broeikasgasreductie van 80-95% in 2050 (ten opzichte van 1990).

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma