

Vergaderjaar 2011–2012

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 434**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 3 juli 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties behoefte over de geannoteerde agenda van de Informele Milieuraad d.d. 7–8 juli 2012 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 430) enkele vragen en opmerkingen voor te leggen.

De vragen en opmerkingen zijn op 28 juni 2012 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 2 juli 2012 zijn deze, voorzien van een inleiding, door hem beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,  
Westerhoff

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD**

De leden van de VVD-fractie hebben met grote belangstelling kennis genomen van de geannoteerde agenda van de Informele Milieuraad, die plaatsvindt op 7 en 8 juli. De leden van de VVD-fractie hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EU de lidstaten zal aanmoedigen of verplichten een klimaatadaptatiestrategie op te stellen. Wat is de visie van de staatssecretaris hierop? Betekent dit dat de strategie van Nederland zal moeten worden aangepast?

Voorts lezen de leden van de VVD-fractie dat er momenteel een consultatieronde plaatsvindt rondom de klimaatadaptatie. Kan de staatssecretaris de uitkomst hiervan aan de Kamer toesturen? Wie levert hier namens Nederland en de Nederlandse betrokkenen een inbreng?

Momenteel wordt het Witboek klimaatadaptatie geïmplementeerd langs vier lijnen. In hoeverre verwacht de staatssecretaris dat deze implementatie in strijd zal zijn met de Nederlandse klimaatadaptatiestrategie? Hoe draagt de staatssecretaris er zorg voor dat voldoende maatwerk voor de Lidstaten mogelijk blijft?

Betreffende de CO<sub>2</sub>-doelstellingen voor auto's vernemen de leden van de VVD-fractie graag of de staatssecretaris daadwerkelijk verwacht dat er strengere normen na 2020 komen. Hoe hoog zullen deze dan zijn?

In de Milieuraad van juni zijn de onderhandelingen over de routekaart naar een koolstofarme economie stroef verlopen. Wat is nu de status van de onderhandelingen? Welk traject zal de Commissie nu volgen? Wat is haar mandaat nu met betrekking tot de emissiereductie?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de geannoteerde agenda van de Informele Milieuraad op 7 en 8 juli en de daarbij horende stukken. Over de meeste punten zijn voornoemde leden het eens met de inzet van Nederland. Daarbij hebben zij nog de volgende vragen en opmerkingen.

De leden betreuren het dat het verslag van de Milieuraad d.d. 11 juni er nog niet is.

Inzake de plannen voor een Europese klimaatadaptatiestrategie vragen de leden van de CDA-fractie of er een kans is dat de Nederlandse strategie moet worden aangepast naar aanleiding van Europese besluitvorming. Hoe schat de staatssecretaris dat in? Is er sprake van een duidelijke Europese visie ten aanzien van de verhouding tussen mitigatie en adaptatie? Is de staatssecretaris bereid om daar aandacht aan te besteden?

De Universiteit van Wageningen berichtte afgelopen week dat zelfs bij een succesvol klimaatbeleid, met een opwarming van minder dan 2 graden Celsius, de zeespiegel deze eeuw stijgt met 75 tot 80 centimeter ten opzichte van 2000. Wordt dit inzicht met betrekking tot de stijging van de zeespiegel voldoende verdisconteerd in de Europese adaptatiestrategie? Verwacht de staatssecretaris dat het Klimaatfonds ter sprake komt? Zo ja, wat is dan de Nederlandse positie?

Inzake doelstellingen voor emissiereducties zoals vastgelegd in het Gotenburg Protocol, constateren de leden van de CDA-fractie dat er stevige reductiedoelstellingen liggen ten aanzien van zwaveldioxide, stikstofdioxide, ammoniak, vluchtige koolwaterstoffen en fijn stof. Nederland meent deze doelstellingen te kunnen halen, mits de berekeningsmethodiek niet in de knel komt. Kan de staatssecretaris aangeven wat de berekeningsmethodiek voor Nederland is en wat eventuele gevolgen zijn van het «in de knel komen»? Roetachtig fijn stof («black carbon») is een nieuw element in het herziene Protocol. De leden van de CDA-fractie vragen of het te verwachten is dat een relatie wordt gelegd met de emissienormen voor voertuigen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP**

De leden van de SP-fractie willen de staatssecretaris de volgende aandachtspunten meegeven.

De leden van de SP-fractie vinden met de staatssecretaris dat de huidige richtlijnen voor water op hoofdlijnen voldoen. Een evaluatie van effectiviteit en efficiency is altijd nuttig. Leemtes en gebreken moeten immers worden opgelost. Deze leden steunen de staatssecretaris als nieuw beleid met betrekking tot waterschaarste, droogte en klimaatadaptatie een plaats gaat krijgen in de tweede generatie stroomgebiedbeheersplannen, die uiterlijk in 2015 moeten zijn vastgesteld. Wel moet ervoor worden gewaakt dat door Europa opgelegde verplichtingen verstorend werken op de bi- en multilaterale afspraken binnen het stroomgebied. Wat de leden van de SP-fractie betreft, is het in de eerste plaats een zaak van de landen binnen het stroomgebied. Daar zal de staatssecretaris voor moeten waken. Goede en vergaande onderlinge afspraken moeten niet worden verdrongen door slappere Europese normen en verplichtingen.

De leden van de SP-fractie zijn blij dat naast mitigatie nu ook nadrukkelijker adaptatie op de agenda staat. Met de staatssecretaris zijn de leden het maar ten dele eens dat adaptatie iets is voor de lidstaten afzonderlijk. Als het gaat om waterberging bijvoorbeeld, zijn hele stroomgebieden ook grensoverschrijdend betrokken. De ruimtelijke ordening is andersom een nationaal gegeven. Landen moeten zelf kunnen bepalen hoe en waar zij de maatregelen treffen, zolang zij maar effectief zijn en buurlanden niet onnodig benadelen. Het ligt voor de hand dat landen daar onderling uit komen. Een eventuele Europese richtlijn zal zeker ruimte moeten bieden om elkaar daarop aan te spreken. De leden van de SP-fractie steunen de staatssecretaris dus als hij dat bedoelde met zijn mededeling in de geannoteerde agenda dat over de rolverdeling tussen EU, lidstaten, regio's en lokale overheden goede afspraken moeten worden gemaakt.

De leden van de SP-fractie zien overigens ook graag een definitieve oplossing voor de financiële bijdrage die moet worden geleverd aan adaptatie aan klimaatverandering in de zich ontwikkelende landen. Richting de volgende internationale top moet Europa daar met een reëel aanbod komen, waar die landen zich in kunnen vinden.

Tot slot zijn de leden van de SP-fractie enigszins bezorgd over het Gotenburg Protocol inzake luchtverontreiniging. Het heeft er alle schijn van dat het vooral de mogelijkheid biedt aan landen voor het meet- en rekenkundig «schoonrekenen» van de lucht. De leden van de SP-fractie zien liever daadwerkelijk de luchtkwaliteit beter worden door bronmaatregelen. De inwoner van Nederland die wordt geboren in 2020, zal iets minder snel doodgaan als gevolg van de luchtkwaliteit, maar nog altijd eerder dan gemiddeld in Europa. Wat de leden van de SP-fractie betreft, is het toevoegen van roetachtige deeltjes en op termijn ook methaan en

ozon een goede ontwikkeling. De stoffen moeten echter wel een toevoeging zijn en geen vervanging.

## **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren**

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Informele Milieuraad en hebben naar aanleiding van dit document geen vragen.

## **II Reactie van de staatssecretaris**

### **Inleiding**

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. Vooralsnog denk ik hierbij primair aan handreikingen voor de lidstaten.

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 klimaatconferentie. 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 gewezen, bijvoorbeeld door hun investeringsklimaat voor duurzame investeringen te verbeteren.

#### *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

---

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

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.

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 camouflaage 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 geldende Europese emissienormen voor motorvoertuigen één op één overgenomen.

#### *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.

*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).