

Vergaderjaar 2018–2019

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 748**

## **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 12 december 2018 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 29 november 2018 over de geannoteerde agenda van de Milieuraad van 20 december 2018 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 747), de brief van 9 november 2018 over het verslag van de Milieuraad van 9 oktober 2018 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 744), de brief van 22 november 2018 over de informele milieu en Transportraad 29 en 30 oktober te Graz (Kamerstuk 21 501-08, nr. 746), over de brief van 13 juli 2018 over het fiche: MFK – LIFE-verordening 2021–2027 (Kamerstuk 22 112, nr. 2645), over de brief van 16 oktober 2018 over de consultatie inzake het raakvlak tussen chemicaliën-, product- en afvalwetgeving (Kamerstuk 22 112, nr. 2701), over de brief van 14 november 2018 over de reactie op het verzoek van de commissie inzake het strategisch actieplan batterijen van de Europese Commissie (Kamerstuk 22 112, nr. 2722) en over de brief van 12 november 2018 over het antwoord van het kabinet op de consultatie van de Commissie inzake de Fitness Check voor de Europese richtlijnen op het gebied van luchtkwaliteit (Kamerstuk 30 175, nr. 323).

De vragen en opmerkingen zijn op 7 december 2018 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 11 december 2018 zijn de vragen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
LIFE-verordening 2021–2027	2
CO <sub>2</sub> -normen zware bedrijfsvoertuigen	3
EU-alliantie voor batterijen	4
Plastic wegwerpproducten	4
REACH	5
Fitness check Europese richtlijn voor luchtkwaliteit	5
Hormoonverstorende stoffen	6

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Milieuraad d.d. 20 december 2018. Zij hebben over de geagendeerde stukken enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Milieuraad d.d. 20 december. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken voor het schriftelijk overleg over de Milieuraad.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de onderhavige stukken en hebben hier nog enkele opmerkingen en vragen over.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Milieuraad van 20 december. Zij hebben daarover nog enkele vragen en opmerkingen.

### LIFE-verordening 2021–2027

De leden van de D66-fractie hebben met interesse het fiche over de LIFE-verordening 2021–2027 gelezen. Kan de Staatssecretaris toelichten wat de stand van zaken is in het bereiken van een akkoord over de verordening? Over welke onderdelen bestaat er nog discussie in de Raad? Daarnaast vragen deze leden welk perspectief dit biedt voor het verdere stimuleren van milieu-innovatie en hoe dit de Nederlandse klimaatambities ondersteunt.

De leden van de SP-fractie beschouwen de LIFE-verordening als een van de meer bescheiden EU-instrumenten op het terrein van klimaatbeleid, bedoeld ter ondersteuning van kleinschalige duurzaamheidsacties op het gebied van productie. Dit programma wordt nu verbreed met projecten op het gebied van schone energie en intensivering van de natuurthema's. De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris hoe dit zich verhoudt tot de wetenschap dat er nu echt grote stappen gezet moeten worden op klimaatgebied. Kan de Staatssecretaris meer vertellen over de ambities van deze LIFE-verordening en hoe dit de circulaire economie dichterbij gaat brengen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie erkennen het belang van dit programma voor het milieu. Wel hebben deze leden zorgen over dit programma. Er is slechts beperkt aandacht voor gezondheid en voor de effecten van schadelijke stoffen op gezondheid. Dit zijn juist cruciale

aspecten in een circulaire economie. Deelt de Staatssecretaris deze zorgen en deelt zij de mening dat deze onderwerpen te weinig aandacht krijgen? Op welke wijze zet de Staatssecretaris zich hier binnen Europa voor in?

### **CO<sub>2</sub>-normen zware bedrijfsvoertuigen**

De leden van de VVD-fractie zijn voorstander van ambitieuze niveaus binnen Europa, zoals de Minister-President ook op de klimaattop deze week heeft bepleit. Wel vragen deze leden hoe Nederland in overleg blijft met de vrachtwagenproducenten over de haalbaarheid van deze normen en hoe deze zich verhouden tot de normen die gesteld zijn in de Verenigde Staten, Japan, India en China. Op Europees niveau willen deze leden regels die zorgen voor een gelijk speelveld en zo gelijke standaarden creëren. Zij willen graag weten hoe de sector gestimuleerd wordt om te innoveren door de bron aan te pakken.

De leden van de D66-fractie complimenteren de Staatssecretaris met haar initiatief om met een alternatief voorstel te komen met aangescherpte CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen. Deze leden zijn benieuwd welke lidstaten enthousiasme hebben getoond voor dit ambitieuze voorstel. Ook vragen deze leden de Staatssecretaris of zij het Roemeens voorzitterschap zal vragen om de trilogie met het Europese Parlement (EP) voortvarend op te pakken, zodat de sector zich kan voorbereiden op de doelstellingen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn geschrokken van de conclusie van de drie onderzoeksbureaus dat Nederland de eigen klimaatdoelen bij lange na niet gaat halen. We hebben zoveel tijd verloren met wachten, overleggen en hopen dat Europa het voor ons gaat oplossen, dat we nu onvoldoende maatregelen klaar hebben liggen om de emissies op tijd en volgens afspraak terug te brengen. We moeten heel snel veel grotere stappen zetten. De effecten van het Brusselse beleid kunnen die ondersteunen en dat moet ook, maar we kunnen er niet op wachten. De leden van de GroenLinks-fractie dringen er uiteraard wel op aan om er in Europa alles uit te halen wat mogelijk is. De CO<sub>2</sub>-emissie-eisen aan vrachtwagens moeten strenger. Vrachtwagens moeten ook op termijn emissievrij worden, maar alles wat nu niet met techniek kan worden bereikt moeten we met volumebeleid regelen. Dat zou een fors hogere brandstofaccijns en een fors hogere vrachtwagenheffing betekenen. Efficiëntere vrachtwagens zouden juist voor lagere kosten voor de sector kunnen zorgen. Gaat de Staatssecretaris het voorstel van het EP voor de scherpere eis van 35% ondersteunen? En gaat de Staatssecretaris zich inzetten voor een sterk bonus-malussysteem?

De leden van de GroenLinks-fractie pleiten ook voor strengere normen voor auto's en bestelbussen. De Raad en het EP onderhandelen nu over de eisen in 2030. In Nederland worden tegen die tijd alleen nog maar elektrische auto's verkocht, dus die strengere eisen zijn vooral van belang van andere landen. Maar aangezien overal de emissies moeten dalen, kunnen de eisen niet streng genoeg zijn. De leden van de GroenLinks-fractie willen er dan ook voor pleiten om de Nederlandse inzet voor de Europese 2030-normen zo scherp te maken dat reguliere verbrandingsmotoren hier niet meer aan kunnen voldoen. Doel moet niet het verbeteren van de verbrandingsmotor zijn, maar de uitfasering ervan. Nu Volkswagen, 's werelds grootste autobouwer, heeft aangekondigd te stoppen met verbrandingsmotoren, moet hier ook vanuit de lidstaten steun voor te vinden zijn.

De leden van de SP-fractie merken op dat deze week de Klimaattop in Polen is begonnen. Op 6 december 2018 wordt het debat over de invoering van de Klimaatwet gevoerd in het Nederlandse parlement. Er

moet heel erg veel gebeuren om de opwarming van de aarde nog enigszins te beperken. Belangrijk onderwerp tijdens de Milieuraad is de normering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen. De transportsector is een van de grootste uitstoters. Als we de doelen willen halen, moet hier ook echt iets gebeuren. De voorgestelde reductie van 15% in 2025 en 30% in 2030 (ten opzichte van 2019!) is dan aan de magere kant. De leden van de SP-fractie vragen aan welke concrete maatregelen de Staatssecretaris denkt om in 2050 een klimaatneutrale transportsector te hebben. Gaat de Staatssecretaris deze maatregelen ook inbrengen tijdens de Milieuraad?

### **EU-alliantie voor batterijen**

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de transitie naar duurzaam transport en de daarbij horende ontwikkeling van de batterijen-industrie een mooie kans is voor Europa, en in het bijzonder Nederland, om een nieuwe markt aan te boren. Zij willen ervoor zorgen dat Nederland zo goed mogelijk inspeelt op de kansen die dit biedt en vragen de Staatssecretaris daarom snelheid te maken met het opgestelde onderzoek, zodat men zo snel mogelijk kan overgaan tot concrete investeringsplannen. Kan zij aangeven welke stappen nodig zijn om de batterijwaardeketen in Nederland in kaart te brengen? Hoe sluiten innovatiefondsen hierbij aan?

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de Nederlandse aansluiting bij de EU-alliantie voor batterijen.

In gesprekken met Inno Energy van het Europees Instituut voor Innovatie en Technologie komt naar voren dat er nauwelijks Nederlandse deelname is aan deze alliantie.

Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat Nederland niet de boot mist als het gaat om batterij-innovatie, in de transitie naar een groene toekomst?

### **Plastic wegwerpproducten**

De leden van de D66-fractie onderschrijven de inzet van de Staatssecretaris om tot een politieke overeenkomst op dit dossier te komen, nog tijdens het Oostenrijks voorzitterschap. Zij vragen de Staatssecretaris hoe zij de versterking van schema's voor «extended producer responsibility» (EPR) ziet als aanvulling op het organiseren van producentenverantwoordelijkheid. Als Nederland zitten we gelukkig niet stil met een eigen landelijke zwerfafvalaanpak en het aanstaande uitvoeringsprogramma voor de transitie naar een circulaire economie. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe de huidige Nederlandse plannen aansluiten bij de Europese plannen om plastic aan te pakken?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij te lezen dat Nederland een ambitieuze inzet voor het uitbannen van «single-use plastics» voorstaat en dat de Staatssecretaris voor «on the go»-verpakkingen de producenten mede verantwoordelijk wil maken voor de inzameling. Het geëigende systeem hiervoor is statiegeld. Daarvan weten we dat het aantoonbaar werkt. Gaat de Staatssecretaris zich hiervoor hard maken? Voorzitter Oostenrijk gaat zelf het gebruik van plastic tasje verbieden. De leden van de GroenLinks-fractie vinden dit een uitstekend voorbeeld. Gaat de Staatssecretaris dit als suggestie meenemen voor het nationale beleid?

De leden van de PvdD-fractie lezen dat de Staatssecretaris voorstander is van het verder verhogen van het ambitieniveau van het Commissievoorstel. Kan de Staatssecretaris concreet maken op welke punten zij inzet op wat voor een verhoging? In welke mate spant de Staatssecretaris zich

in voor het verhogen van de ambities? Verwacht de Staatssecretaris dat de onderhandelingen zullen leiden tot een voldoende ambitieus pakket van maatregelen? Wanneer is de Staatssecretaris tevreden? Indien de onderhandelingen niet leiden tot de gewenste ambities van de Staatssecretaris, gaat zij dan over op nationaal beleid?

## **REACH**

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de laatste berichtgeving dat het Duitse milieugentschap en het Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) onlangs bij het doorlichten van 6.000 dossiers over de meest gebruikte chemische stoffen in Europa ontdekte dat er bij 69% van de geregistreerde stoffen belangrijke informatie ontbreekt. Verwacht de Staatssecretaris dat er tijdens de Milieuraad discussie zal ontstaan over deze bevindingen? Kan de Staatssecretaris toelichten wat de Nederlandse inzet op dit dossier zal zijn in Europees verband?

De leden van de SP-fractie merken op dat in totaal 21.000 stoffen geregistreerd zijn in REACH, maar dat hiervan slechts 191 zijn geïdentificeerd als gevaarlijk. Nu blijkt uit onderzoek (Duitse milieugentschap en het BfR) dat in 70% van de dossiers, aangeleverd door bedrijven die met chemische stoffen werken, cruciale informatie ontbreekt. Informatie over hoe kankerverwekkend een stof kan zijn bijvoorbeeld. De leden van de SP-fractie vragen wat de Staatssecretaris gaat doen om in Europees verband snel tot maatregelen te komen. Wat gaat de Staatssecretaris doen om ervoor te zorgen dat stoffen die in Nederland op de markt komen wel goed gecheckt worden? Dit heeft immers serieuze gevolgen voor ons grond- en drinkwater. Want de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) doet nu onderzoek als het Europese Agentschap een seintje geeft en dat agentschap heeft de afgelopen jaren maar 7% van alle dossiers kunnen onderzoeken. Bedrijven overtreden Europese en Nederlandse wetten en ze worden niet aangepakt. Hoe gaat dat veranderen? Gaat de Staatssecretaris op de Milieuraad pleiten voor snelle aanvulling van dossiers waar cruciale informatie ontbreekt en voor strenge controles door het Europese Chemieagentschap om te komen tot dossiers met alle relevante informatie?

De leden van de PvdD-fractie maken zich zorgen over het feit dat fabrikanten onvoldoende of geen informatie aanleveren over de giftigheid van stoffen, ook al is dit wettelijk verplicht. Het gaat om stoffen die we dagelijks om ons heen hebben. Deze stoffen zitten in plastic, verf, schoonmaakmiddelen, meubels en zelfs in cosmetica. Het gaat om een probleem dat allang bekend is, maar waarvan de consequenties voor bedrijven vooralsnog uitblijven. Ze mogen doorgaan met leveren van hun producten, maar boetes blijven uit. Ook extra onderzoek naar aanleiding van de ontbrekende informatie blijft uit. Deze leden vragen de Staatssecretaris of zij scherp heeft hoe groot dit probleem in Nederland is. Deelt de Staatssecretaris de mening dat de wet stelselmatig overtreden wordt? Deelt zij de mening dat deze situatie niet de urgentie krijgt die zij verdient? Wat kan de Staatssecretaris los van Europa ondernemen om de veiligheid van Nederlandse inwoners en het milieu te waarborgen?

## **Fitness check voor de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit**

Met betrekking tot de luchtkwaliteit wijzen de leden van de PvdD-fractie opnieuw op het belang van het nastreven van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Deze advieswaarden zouden zowel in het nationale als in het Europese beleid leidend moeten zijn. Is de Staatssecretaris voornemens daar binnen de EU voor te pleiten?

## **Hormoonverstorende stoffen**

De leden van de PvdD-fractie merken op dat de Europese Commissie op 7 november een strategie over hormoonverstorende stoffen heeft gepubliceerd. Deze leden missen in de strategie concrete plannen om blootstelling aan hormoonverstoorders te verminderen. Wat is de reactie van de Staatssecretaris op deze strategie? Is zij bereid zich in te zetten voor concrete maatregelen in deze strategie? Deze leden wachten daarnaast nog steeds op de reactie van de Staatssecretaris op het nationale plan voor hormoonverstorende stoffen. Kan de Staatssecretaris deze op korte termijn aan de Kamer doen toekomen?

## **II Reactie van de bewindspersoon**

### **LIFE-verordening 2021–2027**

**De leden van D66-fractie vragen of toegelicht kan worden wat de stand van zaken is in het bereiken van een akkoord over de verordening, en over welke onderdelen nog discussie bestaat in de Raad. Daarnaast vragen deze leden welk perspectief dit programma biedt voor het verdere stimuleren van milieu-innovatie en hoe dit de Nederlandse klimaatambities ondersteunt.**

Op dit moment zijn er vergevorderde onderhandelingen gaande in de Raad om tot een gezamenlijk standpunt te komen. Er bestaat in hoofdzaak nog discussie over de hoogte van de cofinancieringpercentages en de invulling van de waarborg van een geografische balans tussen lidstaten. Met de nieuwe LIFE-verordening wordt ingezet op verdere stimulering van milieu-innovatie door intensivering van het budget, de versterking van aandacht voor klimaatadaptatie en -mitigatie, circulaire economie en natuur. Daarnaast wordt meer synergie met Horizon Europe bewerkstelligd door de toevoeging van het thema schone energie aan LIFE. Dit ondersteunt de Nederlandse ambitie op het gebied van klimaat en schone energie.

**De leden van de SP-fractie vragen hoe de kleinschaligheid van het programma en de verbreding op de thema's energie en natuur zich verhouden tot de wetenschap dat er nu echt grote stappen gezet moeten worden op klimaatgebied, en vragen meer te vertellen over de ambities van deze LIFE-verordening en wijze waarop dit de circulaire economie dichterbij brengt.**

LIFE is een kleinschalig maar waardevol programma dat zich onder andere richt op de niche van marktintroductie van innovatieve milieutechniek, en zich positioneert tussen onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's enerzijds en structurele fondsen anderzijds. In de nieuwe verordening wordt circulaire economie expliciet als thema benoemd en wordt net als de andere thema's budgettair geïntensiveerd. De intensivering op het gebied van circulair, energie en natuur draagt bij aan de klimaatopgave. De invulling van het programma zal in twee meerjarige werkprogramma's nader worden uitgewerkt. Daarbij zet ik in op het creëren van maximale ruimte voor circulaire technieken.

**De leden van de PvdD-fractie vragen of de zorgen van de PvdD over de beperkte aandacht voor gezondheid en voor de effecten van schadelijke stoffen op de gezondheid in het LIFE programma worden gedeeld, en of de mening gedeeld wordt dat deze onderwerpen te weinig aandacht krijgen. De leden vragen op welke wijze hier inzet binnen Europa voor plaatsvindt.**

Ik deel de mening dat het nodig is dat Europese programma's aandacht besteden aan effecten van schadelijke stoffen op de gezondheid en dat is gelukkig ook het geval. Verschillende Europese programma's zijn hierop

gericht, zowel generieke regelgeving zoals REACH, als specifieke regelgeving die de veiligheid van biociden, gewasbeschermingsmiddelen, cosmetica, speelgoed of voedselcontactmaterialen garanderen. Wel blijven we kijken of het nog beter moet. Ook LIFE richt zich op het beperken van de effecten van schadelijke stoffen op de gezondheid. Zo biedt het programma ruimte voor innovatie op het gebied van duurzame leefomgeving, waaronder verbetering van de kwaliteit van lucht, water en bodem. Innovatie op die thema's kan een positieve uitwerking hebben op de gezondheid. Daarnaast heeft Nederland onder de naam SCIA, *Safe Chemicals Innovation Agenda*, het initiatief genomen om ook in het Europese onderzoeksprogramma Horizon Europe aandacht te besteden aan innovatie, gericht op het vinden en vervolgens gaan gebruiken van alternatieven voor zeer zorgwekkende stoffen.

## **CO2-normen zware bedrijfsvoertuigen**

**De leden van de VVD-fractie vragen hoe Nederland in overleg blijft met vrachtwagenproducenten over de haalbaarheid van deze normen en hoe deze zich verhouden tot de normen die gesteld zijn in andere landen, zoals de VS, Japan en China. Voorts pleiten deze leden voor een gelijk speelveld. Ten slotte willen deze leden weten hoe de sector gestimuleerd kan worden om te innoveren door de bron aan te pakken.**

Er is regelmatig contact met binnen- en buitenlandse vrachtwagenproducenten over normering. De officiële positie van de fabrikanten wordt uitgedragen door hun Europese koepelorganisatie *European Automobile Manufacturers» Association* (ACEA). Deze pleit voor minder strenge normen. Deze brancheorganisatie vertegenwoordigt alle grote Europese fabrikanten en zit wat betreft het ambitieniveau meer op het niveau van de hekkensluiter dan op het niveau van de meest vooruitstrevende fabrikant. In individuele gesprekken met fabrikanten komt een veel gevarieerder beeld naar voren, waarbij de fabrikanten zich committeren aan de reductiedoelen van het Parijsakkoord. Het overheersende beeld is dat de voorgestelde normen uitdagend maar haalbaar zijn.

Een vergelijking met normen in andere landen is lastig. Voertuigen zijn in de diverse landen in andere werelddelen niet een-op-een vergelijkbaar met de voertuigen die in Europa rijden. Dat betreft motorvermogen, afmetingen, gewicht en aerodynamica. Daarnaast verschillen de normen ook in de meetmethodiek en andere relevante parameters, zoals de gemeten uitstoot per eenheid (bijvoorbeeld gram per kilometer of gram per tonkilometer). Eén ding hebben de normen wel gemeen: ze reduceren de uitstoot significant en stimuleren innovatie als het gaat om alternatieve aandrijflijnen. De EU stelt nu voor het eerst normen in voor deze voertuigen en moet dus een inhaalslag maken.

Bronbeleid is heel effectief en efficiënt. Mits juist vormgegeven en gecombineerd met stimuleringsmaatregelen voor laag- en nul-emissie voertuigen, zorgen zij voor innovatie in deze sector. In het Nederlandse, alternatieve voorstel wordt, meer nog dan in het oorspronkelijke Commissievoorstel, de nadruk gelegd op de juiste stimuleringsmaatregelen, zonder het ambitieniveau te verwateren en zonder het gelijke speelveld te verstoren. Dankzij de Nederlandse inbreng en de overweldigende steun van vele lidstaten hiervoor, heeft het Oostenrijks voorzitterschap in een nieuw tekstvoorstel de bussen uit de *super-credits* gehaald. Dat is een belangrijke winst omdat het oorspronkelijke voorstel het gelijke speelveld verstoort tussen fabrikanten die bussen maken en diegenen die dat niet doen.

**De leden van de D66-fractie willen graag weten welke lidstaten enthousiasme hebben getoond voor het ambitieuze alternatieve voorstel. Ook vragen deze leden of Nederland het inkomend Roemeens voorzitterschap wil vragen om de trilogie met het Europese Parlement (EP) voortvarend op te pakken, zodat de sector zich kan voorbereiden op de doelstellingen.**

Het is een heel begrijpelijke wens om te willen weten welke landen hier steun voor hebben uitgesproken. De onderhandelingen zitten in een cruciale, maar tegelijkertijd ook in een gevoelige fase. Om dit proces niet te verstoren en omwille van een goed onderhandelresultaat kan ik hier niet ingaan op de positie van individuele landen. Sommige landen steunen mijn voorstel integraal, andere landen delen daaruit. Zoals al eerder gezegd kan ik wel al een succes melden voor wat betreft de bussen in de steunmaatregelen. Dankzij het Nederlandse voorstel en de steun van vele landen zijn deze voertuigen uit de *super-credits* gehaald. Dat is al een belangrijke stap in de goede richting omdat het oorspronkelijk Commissievoorstel op dit punt marktverstorend was en het ambitieniveau onnodig verwaterd werd.

Ik ben mij bewust van de grote tijdsdruk die op dit dossier ligt. Het is van groot belang dat het inkomend Roemeens voorzitterschap snel en compromisbereid de gesprekken met het EP aangaat. Ik zal daar zeker voor pleiten tijdens de Raad.

**De leden van de GroenLinks-fractie dringen erop aan om in Europa alles eruit te halen wat mogelijk is. De CO<sub>2</sub>-emissie-eisen aan vrachtwagens moeten volgens deze leden strenger zodat dit type voertuigen ook op termijn emissievrij wordt. Zij vragen of Nederland het voorstel van het EP voor de scherpere eis van 35% wil ondersteunen en of Nederland zich zal inzetten voor een sterk bonus-malussysteem. Daarnaast pleiten deze leden ook voor strengere normen voor auto's en bestelbussen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen om een Nederlandse inzet die er voor pleit om de Europese 2030-normen zo scherp mogelijk te maken zodat reguliere verbrandingsmotoren hier niet meer aan kunnen voldoen.**

Ik ben het eens met deze leden dat we voor het maximaal haalbare gaan. Ambitieuze normen moeten er ook bij vrachtwagens voor zorgen dat ze op termijn emissievrij zijn. Ik ben ervan overtuigd dat de reductiepotentie op basis van technologische vooruitgang in 2030 ruim boven de 30% kan liggen, wellicht richting 40%. Het is echter lastig om nu een exact getal voor dat jaar vast te leggen omdat de technologische ontwikkelingen met betrekking tot elektrificatie en hybridisatie voor deze voertuigen nog in de kinderschoenen staat. Dit in tegenstelling tot personenauto's, waar deze techniek al volop aanwezig is. Derhalve vind ik het heel belangrijk om nu een bindend doel van 30% voor 2030 af te spreken en in de herziening van 2022, als er meer zicht is op de technologische ontwikkelingen, een hoger doel vast te leggen. Ik richt mijn inzet dus nu op het bindend maken van het 2030 doel. In het Commissievoorstel is het 2030 doel enkel indicatief en niet juridisch bindend, waardoor de bindende terugvaloptie de target van 2025 betekent. Dat is voor Nederland onacceptabel. In het alternatieve voorstel dat ik heb ingebracht pleit ik voor een benchmarksysteem in combinatie met een bonus-malus.

Wat betreft de normen voor personenauto's en bestelbussen deel ik de mening van deze leden dat de normen dusdanig moeten zijn vormgegeven dat ze de transitie naar nul-emissie versnellen en de verbrandingsmotor uitfaseren. Meermaals heeft Nederland zich hiervoor hard gemaakt en het Oostenrijks voorzitterschap opgeroepen flexibel te zijn en belangrijke stappen te zetten in de richting van het Europees Parlement, teneinde een ambitieuze overeenstemming te bereiken.



**De leden van de SP-fractie merken met verwijzing naar de Klimaattop in Polen op dat er nog heel veel moet gebeuren om de opwarming van de aarde nog enigszins te beperken. Deze leden benadrukken dat de normen hiervoor heel belangrijk zijn en dat de door de Commissie voorgestelde reductie van 15% in 2025 en 30% in 2030 mager is. De leden van de SP-fractie vragen aan welke concrete maatregelen Nederland denkt om in 2050 een klimaatneutrale transportsector te hebben, en of Nederland deze maatregelen wil inbrengen tijdens de Milieuraad.**

Ik deel de mening van deze leden dat er nog heel veel moet gebeuren om de klimaatdoelen te halen. Deze normen zijn hiervoor een belangrijke hoeksteen van het beleid. Omdat ik vind dat het Commissievoorstel op belangrijke punten kan worden aangescherpt, heb ik een alternatief voorstel ingediend. Kernelementen zijn een aanscherping van het 2025 doel, het bindend maken van het 2030 doel, effectievere steunmaatregelen voor laag- en nul-emissievoertuigen die de ambitie niet verwateren en het gelijke speelveld niet verstoren, en een transparant *pooling* systeem dat het voor koploperfabrikanten mogelijk maakt om hun overprestatie aan de achterblijvers te verkopen. Dat bevordert de innovatie en maakt de markt toegankelijker voor nieuwe, vaak nog kleine en innovatieve spelers. Een belangrijk signaal is ook dat de emissiereductie niet na 2030 stopt. Toekomstige normen moeten in lijn zijn met de Parijsdoelstellingen zodat we in 2050 een klimaatneutrale transportsector hebben. Conform deze lijn zal mijn inbreng tijdens de Milieuraad zijn.

### **EU-alliantie voor batterijen**

**De leden van de VVD-fractie vragen in reactie op het aangekondigde onderzoek naar kansen voor Nederland op het gebied van de batterijenindustrie welke stappen nodig zijn om de batterijwaardeketen in Nederland in kaart te brengen, en hoe de innovatiefondsen hierbij aansluiten.**

Voor de beantwoording van deze vragen van de VVD verwijs ik naar de brief van 6 december jl. van de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat inzake kansen Nederlandse batterij-industrie, in antwoord op vragen van de leden Mulder, Amhaouch en Omtzigt<sup>1</sup>. De resultaten van het aangekondigde onderzoek worden in de eerste helft van 2019 verwacht en zullen worden benut om Nederlandse kennisinstellingen en bedrijven optimaal te ondersteunen bij consortiumvorming en aansluiting bij innovatie-instrumenten. De door de Europese Commissie voorgenomen toewijzing van middelen binnen het Horizon-programma staan daarbij tot de beschikking van bedrijven en kennisinstellingen, evenals nationale middelen uit reguliere instrumenten. De middelen vanuit de klimaatenvolpe en het missiegedreven innovatiebeleid zullen daarvoor ook beschikbaar komen, afhankelijk van de inhoud van de Integrale Kennis- en Innovatieagenda (IKIA).

**De leden van de D66-fractie vragen in relatie tot Nederlandse deelname aan de EU batterij-alliantie hoe ervoor gezorgd wordt dat Nederland niet de boot mist als het gaat om batterij-innovatie, in de transitie naar een groene toekomst.**

Zoals op 6 december door de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat aan uw Kamer gemeld, vinden er gesprekken plaats met de Europese Commissie en de Europese Investeringsbank (EIB) over het Europese batterij-initiatief. Zo vond er bijvoorbeeld op dinsdag 11 december 2018 een bijeenkomst plaats op de Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging in Brussel met Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, vertegenwoordigers van de *European Battery Alliance* en

<sup>1</sup> Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 871

verschillende Brusselse beleidsmakers. De inzet van de Ministeries van Economische Zaken en Klimaat en van Infrastructuur en Waterstaat is gericht op consortiumvorming om Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen optimaal aan te sluiten bij de *European Battery Alliance* en het voornemen van de Commissie om extra middelen toe te kennen aan batterij-innovatie binnen Horizon Europe.

### **Plastic wegwerpproducten**

**De leden van de D66-fractie vragen hoe de versterking van schema's voor «extended producer responsibility» (EPR) er uitziet als aanvulling op het organiseren van producentenverantwoordelijkheid, en of toegelicht kan worden hoe de huidige Nederlandse plannen aansluiten bij de Europese plannen om plastic aan te pakken.**

De richtlijn geeft aan dat het instrument «*extended producer responsibility*» (EPR) wordt ingezet om producenten bij te laten dragen aan de kosten voor het opruimen, inzamelen en verwerken van het (zwerf)afval en de kosten van campagnes ten behoeve van de bewustwording van consumenten. Hiermee eindigt de verantwoordelijkheid voor de producten niet met het veilig en verantwoord op de markt brengen van de producten, maar ook het voorkomen van zwerfafval en het minimaliseren van de impact op het milieu maken er onderdeel van uit. Dit geldt bijvoorbeeld voor «on-the-go» verpakkingen voor eten en drinken, plastic tasje, ballonnen, natte doekjes en sigarettenpeuken. De Nederlandse plannen voor het uitbreiden van de producentenverantwoordelijkheid sluiten goed aan bij de Europese richtlijn. Momenteel werk ik aan een Plastic Pact met Nederlandse bedrijven waarbij we samen bepalen wat kan worden gedaan om plastic zwerfafval te voorkomen, bijvoorbeeld door zoveel mogelijk plastics opnieuw te gebruiken in producten. In de transitieagenda Kunststoffen heeft preventie van kunststoffen en een betere recycling ervan een prominente plaats. In de Landelijke Aanpak Zwerfafval werk ik nauw samen met veel partijen om in de openbare ruimte maatregelen te nemen om plastic zwerfafval te voorkomen. De SUP-Richtlijn vormt een stimulans om producenten hier aan bij te laten dragen.

**De leden van de GroenLinks-fractie vragen of Nederland zich hard zal maken voor statiegeld, en of het verbieden van plastic tasje als suggestie zal worden meegenomen voor het nationale beleid.**

Voor de «on-the-go» producten wordt verwacht dat via de richtlijn *Single Use Plastics* maatregelen worden genomen om een reductie in de consumptie te realiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het niet meer gratis verstrekken van de producten of door alternatieven aan te bieden van andere materialen, of een herbruikbare variant. Voor de inzameling en verwerking van de «on-the-go» producten kan de huidige plastic-metaal-drinkverpakkingen afvalinfrastructuur voldoen. Specifiek voor kleine plastic flesjes heb ik afgesproken dat eind 2020 een reductie van kleine plastic flesjes van 70 tot 90% in het zwerfafval is gerealiseerd evenals 90% recycling. De richtlijn geeft meerdere opties voor lidstaten om deze doelstelling te realiseren. Parallel hieraan wordt regelgeving over statiegeld voorbereid. In Nederland hebben we gekozen voor het niet meer gratis verstrekken van plastic tasje. Dit beleid is effectief in het voorkomen van zwerfafval. In 2017 was er een afname van plastic tasje in het zwerfafval van 50% en die afname zet zich voort naar 60% in 2018. Er is momenteel geen verbod in voorbereiding.

**De leden van de PvdD-fractie vragen of concreet kan worden gemaakt op welke punten Nederland inzet op welke verhoging, en in welke mate de Nederland zich inspant voor het verhogen**

**van de ambities. Ook vragen zij of verwacht wordt dat de onderhandelingen zullen leiden tot een voldoende ambitieus pakket van maatregelen, en wanneer het voldoende is. Zij vragen of overgegaan wordt op nationaal beleid indien de onderhandelingen niet leiden tot de gewenste ambities.**

Nederland zet zich samen met andere lidstaten in voor een concrete doelstelling in de consumptiereductie van de «on-the-go» verpakkingen, voor een heldere afbakening van de producentenverantwoordelijkheid en voor een ambitieuze doelstelling voor plastic flessen. Ik verwacht dat de onderhandelingen leiden tot een voldoende ambitieus pakket. In de implementatie van de richtlijn neem ik alle doelstellingen over in nationaal beleid. Ik wacht nu eerst de uitkomst van de onderhandelingen en de definitieve tekst van de richtlijn af.

## **REACH en hormoonverstorende stoffen**

**De leden van de D66-fractie vragen of verwacht wordt dat er tijdens de Milieuraad discussie zal ontstaan over de bevindingen rondom incomplete dossiers, en of toegelicht kan worden wat de Nederlandse inzet op dit dossier zal zijn in Europees verband. De leden van de SP-fractie vragen wat gedaan zal worden om in Europees verband snel tot maatregelen te komen ten behoeve van complete dossiers.**

Onder REACH zijn bedrijven verplicht informatie over risico en veilig gebruik van stoffen te registreren en dit heeft geleid tot een database met informatie over bijna 22.000 stoffen. De Kamer is eerder dit jaar geïnformeerd over de evaluatie REACH die laat zien dat veel registratiedossiers onvolledig zijn. Dat moet beter om het doel van REACH, stoffen veilig kunnen gebruiken, volledig te bereiken. Nederland heeft daar de afgelopen jaren al diverse keren aandacht voor gevraagd bij Commissie en lidstaten, ook weer naar aanleiding van de evaluatie REACH. Het onderzoek van het Bundesinstitut für Risikobewertung en het Umweltbundesamt bevestigt de noodzaak hiertoe. Meer aandacht is nodig van registranten om de vereiste informatie aan te leveren. In de komende Milieuraad wordt tijdens de lunch gesproken over het chemicaliënbeleid en de toekomst hiervan. Ik zal dan, conform mijn toezegging tijdens de behandeling van de lenW-begroting afgelopen 8 november, aandringen op meer actie op dit punt van de Europese Commissie en het Europees Chemicaliën Agentschap ECHA. Op de vooravond van de Milieuraad neem ik deel aan een informele bijeenkomst met de milieu-ministers van de REACH-UP landen. Daarbij zullen we van gedachten wisselen over de vraag hoe we kunnen zorgen dat de kwaliteit van de registratiedossiers zo snel mogelijk verbeterd en op welke wijze alle dossiers snel op kwaliteit kunnen worden gecontroleerd, zodat de nieuwe Europese Commissie hier voortvarend mee van start kan gaan.

**De leden van de SP-fractie vragen wat gedaan zal worden om ervoor te zorgen dat stoffen die in Nederland op de markt komen wel goed gecheckt worden. Ook vragen zij of op de Milieuraad gepleit zal worden voor snelle aanvulling van dossiers waar cruciale informatie ontbreekt en voor strenge controles door het Europese Chemieagentschap om te komen tot dossiers met alle relevante informatie.**

De afgelopen tijd is de relatie tussen REACH en de waterkwaliteit al besproken, onder meer via een technische briefing, een reactie op vragen naar aanleiding hiervan en tijdens het Wetgevingsoverleg water. Het is belangrijk dat het systeem goed functioneert en dat regelgeving goed op elkaar aansluit. Daarbij is belangrijk dat de informatie die beschikbaar is over schadelijkheid van stoffen, goed wordt uitgewisseld. In Nederland is er de lijst met Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS), waarvoor geldt dat

lozingen moeten worden geminimaliseerd. De lijst met potentiële ZZS kan door bedrijven en vergunningverleners worden gebruikt om nadere aandacht te besteden aan een chemische stof, vooruitlopend op een besluit of die stof ook de status krijgt van ZZS.

**De leden van de PvdD-fractie vragen hoe het zal veranderen dat bedrijven Europese en Nederlandse wetten overtreden zonder te worden aangepakt.**

Op 19 november 2018 stuurde ik u, mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Minister van Justitie en Veiligheid, een brief over de eerste resultaten van de acties uit mijn brief over de beleidsaanpak milieurisico's en omgevingsveiligheid<sup>2</sup>. Ik zet samen met de betrokken partijen in op de aanpak van achterblijvende bedrijven. Daarbij is het zaak om goede bestaande praktijken verder te versterken en er samen voor te zorgen voor focus op bedrijven waarvan we weten dat er nog veiligheidswinst te halen. Door de inzet op goede informatie-uitwisseling komen dergelijke bedrijven sneller in beeld en kan gezamenlijk een strategie worden ingezet om bedrijven aan te pakken. Daarbij moet ook goed worden bekeken of de huidige instrumenten op de meest effectieve manier worden ingezet en welke instrumenten zouden kunnen helpen om de aanpak te kunnen versterken. Ook wordt met branche- en koepelorganisaties overlegd hoe achterblijvende bedrijven aangesproken kunnen worden en gestimuleerd om verbeteringen aan te brengen.

**De leden van de PvdD-fractie vragen of scherp is hoe groot het probleem van het ontbreken van informatie over giftigheid van stoffen in producten in Nederland is. Daarnaast vragen zij of de mening gedeeld wordt dat de wet stelselmatig overtreden wordt, en dat deze situatie niet de urgentie krijgt die zij verdient.**

Van veel stoffen in producten is bekend hoe (on)schadelijk ze zijn, maar het klopt dat niet alle dossiers aan alle eisen op dit gebied voldoen. ECHA toetst alle registratiedossiers op volledigheid. Maar slechts 5% op conformiteit met alle vereisten. Ik vind het belangrijk dat ECHA het overzicht heeft en de omvang van het probleem kent. Als ECHA constateert dat een dossier niet voldoet, dan wordt de indiener in de gelegenheid gesteld het dossier aan te vullen. Mocht dat onvoldoende resultaat hebben, dan neemt ECHA rechtstreeks contact op met de betreffende handhavingsinstantie. Nederland (ILT) ontvangt op deze wijze 10–30 berichten per jaar van ECHA over Nederlandse bedrijven, waarna ILT tegen deze bedrijven actie neemt. Tot nog toe heeft dit in alle gevallen geleid tot opheffing van de overtreding. Daarbij moet worden opgemerkt dat veel bedrijven niet zelf over de vereiste informatie beschikken, maar toegang verkrijgen tot het dossier van een andere producent of importeur die vaak in het buitenland gevestigd is, door middel van een zogenoemde *Letter of Access*. Ik zet me ervoor in dat handhaving in Europa meer urgentie krijgt (*no data, no market*). Uiteraard zullen de Nederlandse toezichthouders ook scherp blijven op dit soort overtredingen en bij onjuiste of onvolledige informatieverstrekking ingrijpen. Ik heb op dit moment geen reden om aan te nemen dat de handhaving op dit terrein tekortschiet en dat daardoor onverantwoorde risico's ontstaan.

**De leden van de PvdD-fractie vragen wat los van Europa ondernomen kan worden om de veiligheid van Nederlandse inwoners en het milieu te waarborgen.**

In overleg met de Ministeries van VWS, SZW en IenW signaleert het RIVM continue welke stoffen en toepassingen daarvan mogelijk een risico vormen voor gezondheid en milieu. Het RIVM onderzoekt in hoeverre de

<sup>2</sup> Kamerstuk 28 089, nr. 95

zorg daarover terecht is door middel van zogenoemde stofevaluaties in het kader van REACH. Daarnaast stelt het RIVM soms zogenoemde restrictiedossiers op voor toepassingen waarvan aannemelijk kan worden gemaakt dat de consument hierdoor een risico loopt. Een voorbeeld hiervan is een strengere bovengrens voor het gehalte aan PAK-verbindingen in rubbergranulaat voor kunstgrasvelden. Zo draagt Nederland actief bij aan de goede uitvoering van de Europese regelgeving. Nederland is hierin een van de actiefste lidstaten en wordt in Europa gewaardeerd om zijn grote expertise.

**De leden van de PvdD-fractie vragen naar de reactie op de strategie voor hormoonverstorende stoffen, en naar de bereidheid voor inzet voor concrete maatregelen in deze strategie.**

Het kabinet stuurt de Kamer op korte termijn een BNC-fiche naar aanleiding van de Mededeling van de Europese Commissie over hormoonverstorende stoffen. Daarop vooruitlopend kan ik nu al aangeven dat ik teleurgesteld ben over de inhoud van de Mededeling. In het 7e Milieuactieprogramma uit 2013 werden concrete acties aangekondigd om de risico's in kaart te brengen en te verminderen. De Mededeling nu – 5 jaar later – is veel minder concreet dan verwacht mocht worden. Daarom wil ik met collega's uit andere ambitieuze landen proberen om dit onderwerp te agenderen voor de Milieuraad van maart 2019 zodat we daar kunnen bespreken welke acties nodig zijn om eventuele risico's door hormoonverstorende stoffen verder te verminderen.

**De leden van de PvdD-fractie vragen naar de reactie op het nationale plan voor hormoonverstorende stoffen, en of deze op korte termijn aan de Kamer kan worden verstuurd.**

Op 17 oktober 2018 stuurde ik u, mede namens de Minister voor Medische Zorg en Sport, de reactie op een artikel van WEMOS met een oproep voor een nationaal plan hormoonverstorende stoffen in een circulaire economie ter bescherming van de gezondheid (2018D49790). Daarin wordt aangekondigd dat een inhoudelijke reactie op de door WEMOS voorgestelde acties voorbereid door de Minister voor Medische Zorg en Sport en mij later aan de Kamer toegestuurd. Dat zal plaatsvinden in het voorjaar van 2019.

**Fitnesscheck voor de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit**

**De leden van de PvdD-fractie wijzen met betrekking tot de luchtkwaliteit opnieuw op het belang van het nastreven van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Deze advieswaarden zouden volgens hen zowel in het nationale als in het Europese beleid leidend moeten zijn. De leden vragen daarom of ik voornemens ben daar binnen de EU voor te pleiten.**

In mijn reactie op de fitnesscheck heb ik aangegeven dat naast het behalen van de EU-grenswaarden, meer aandacht zal moeten worden besteed aan de algemene blootstelling van burgers aan luchtverontreiniging. Dit zal leiden tot gezondheidswinst voor de gehele bevolking. Wat betreft het nationale beleid zet ik mij in het kader van het Schone Lucht Akkoord in voor de permanente verbetering van de luchtkwaliteit om zo uiteindelijk toe te werken naar de WHO-streefwaarden. Deze inzet draag ik ook in EU-verband uit.