

Vergaderjaar 2019–2020

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 806**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT EN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2020

Met deze brief informeren wij u over de informele videoconferentie van EU-milieuministers die op 23 juni 2020 onder Kroatisch voorzitterschap plaatsvond.

Op de agenda stond een gedachtewisseling over de samenhang tussen milieubeleid en het groene economische herstel na COVID-19. Daarnaast gaf Duitsland, dat het komende voorzitterschap van de Raad zal bekleden, een presentatie van zijn werkprogramma op milieu- en klimaat terrein.

Hierbij biedt de Staatssecretaris u ook, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de kwartaalrapportage aan van lopende onderhandelingen van EU-wetgevingsdossiers op lenW-terrein.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,  
E.D. Wiebes

## VERSLAG

### **Milieubeleid (circulaire economie en biodiversiteit) in relatie tot groen herstel, en groen herstel in relatie tot klimaatneutraliteit**

De gedachtewisseling over groen herstel was vormgegeven langs twee discussie-vragen. Enerzijds de vraag naar de potentiële bijdrage van circulaire economie (CE) en biodiversiteit aan het groene economische herstel, en anderzijds hoe groen herstel kan bijdragen aan de route naar klimaatneutraliteit in 2050. Daarbij werd ook ingegaan op de Europese Klimaatwet. Vrijwel alle lidstaten verwelkomden de leidende rol die de Commissie heeft genomen door de Europese Green Deal, met inbegrip van het CE-actieplan en de biodiversiteitsstrategie, als centrale invulling van het herstellepakket op te nemen.

#### Circulaire economie en biodiversiteit

Vanuit het CE-actieplan wordt verwacht dat een groei in zowel duurzame banen als Europese grondstofafhankelijkheid een positieve impact zal hebben op een groen herstel en het versterken van de weerbaarheid van de Europese economie. Een groep lidstaten, waaronder Nederland, onderstreepte het belang van een goede infrastructuur voor de secundaire grondstoffenmarkt, met nadruk op hoogwaardig recycelaat in nieuwe producten. Nederland riep de Commissie op om binnen een jaar met een voorstel te komen voor een verplicht gehalte aan recycelaat in kunststof-producten om de recyclingbranche zekerheid te bieden en het pad naar een circulaire economie door te zetten. De aangekondigde acties in het CE-actieplan met betrekking tot product- en afvalbeleid en de sectorale strategieën op o.a. textiel zullen zowel de duurzaamheid als de concurrentiepositie van Europese producenten ten goede komen. Ten slotte onderstreepten Nederland en enkele anderen dat CE een belangrijk onderdeel is van een kosteneffectieve route naar klimaatneutraliteit. Daarnaast benadrukten enkele lidstaten het belang van klimaatadaptatie en waterbeleid voor de weerbaarheid van de Europese economie tegen klimaatverandering en droogte. Enkele lidstaten, waaronder Nederland, keken ook vooruit naar de aangekondigde Europese duurzame chemicaliënstrategie.

Lidstaten benadrukten het belang van biodiversiteit voor onze economie en gezondheid, en in het licht van de huidige COVID-19 crisis ook om toekomstige pandemieën te voorkomen. De lidstaten waren over het algemeen positief over de EU-biodiversiteitsstrategie en prezen de holistische benadering hiervan met voldoende aandacht voor landbouwmaatregelen. De Biodiversiteitsstrategie zou een belangrijk onderdeel moeten zijn van de herstellplannen en zou gepaard moeten gaan met adequate financiële middelen. Lidstaten onderstreepten dat biodiversiteit ook een belangrijke rol speelt in klimaatneutraliteit. Verschillende lidstaten keken in het kader daarvan uit naar de aangekondigde maatregelen om ontbossing tegen te gaan, en enkele lidstaten onderstreepten juist het belang van een evenredige verdeling van financiële lasten voor het aanplanten van nieuwe bossen. Nederland benadrukte dat het behoud en herstel van ecosystemen een sleutelrol moet hebben in groen herstel, en dat dit niet alleen het aanplanten van bossen moet inhouden maar het herstel van alle soorten ecosystemen, rekening houdend met de wereldwijde impact van Europese consumptie en productie.

#### Klimaat

Het merendeel van de lidstaten, waaronder Nederland, steunde de inhoudelijke focus die de Commissie wil geven aan het groene herstel met

investeringen in onder andere klimaat en vergroening. Enkele lidstaten, waaronder Nederland, benoemden het belang dat ten minste 25% van het nieuwe meerjarig financiële kader en ten minste 25% van het herstellpakket *Next Generation EU* klimaatrelevant besteed moet worden. De Europese Klimaatwet met verankering van het 2050-doel kreeg brede steun en een aantal lidstaten ziet hier ook graag een opgehoogd 2030-doel in terug komen.

De effectenbeoordeling van de Commissie, die naar verwachting in september gepresenteerd zal worden, speelt een cruciale rol in de discussie over de gewenste hoogte van het 2030-doel (50–55%). Nederland zet hierbij samen met een groeiende groep klimaatambitieuze lidstaten in op 55%. Van belang is dat het 2030-doel in 2020 wordt opgehoogd zodat de EU tijdig een opgehoogde NDC (*Nationally Determined Contribution*) kan indienen bij de VN, zoals overeengekomen in het Parijs Akkoord, en hiermee een mondiale leiderschapsrol op zich kan nemen. Voorafgaand aan de Milieuraad vond zowel een virtuele kopgroep<sup>1</sup> – als een *Green Growth Group* bijeenkomst plaats, waarbij beide thema's – de Europese Klimaatwet en de ophoging van het 2030-doel aan bod kwamen.

De Commissie bedankte de milieu- en klimaatministers voor hun politieke steun en verwelkomde de verklaring van april jl. van 19 lidstaten, waaronder Nederland, die opriepen om de Green Deal centraal te stellen in het herstellpakket. Daarnaast gaf de Commissie aan dat ook de aangekondigde strategieën voor bossen, voor duurzame chemicaliën, en voor *Zero Pollution* en het 8<sup>e</sup> milieuactieprogramma een centrale rol zullen spelen in het groene herstel. De Commissie onderstreepte de uitdaging van economisch herstel in de EU en het belang van het centraal stellen van digitale en groene transitie in de herstellplannen. Een toekomstbestendige economie levert duurzame banen op en zou ervoor moeten zorgen dat de temperatuur niet meer dan 1,5 graad stijgt.

### **Werkprogramma Duits voorzitterschap**

Duitsland maakt onderdeel uit van een voorzitterschapstrio met Portugal en Slovenië. Op het terrein van klimaat meldde Duitsland prioriteit te zullen geven aan de afronding van de onderhandelingen over de Europese Klimaatwet en de ophoging van het 2030-doel. Duitsland beoogt in oktober Raadsconclusies aan te nemen over het thema «verduurzaming en digitalisering». Daarnaast worden Raadsconclusies verwacht voor biodiversiteit en circulaire economie. Verder streeft Duitsland, afhankelijk van de data van publicatie, naar een algemene oriëntatie op de herziene Aarhus-verordening en beleidsdebatten over de nieuwe EU-chemicaliënstrategie en het 8<sup>e</sup> milieuactieprogramma. Ten slotte is de 2030-agenda van de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) leidend voor het gehele Duitse voorzitterschap.

---

<sup>1</sup> De kopgroep bestaat uit: Nederland, Denemarken, Zweden, Finland, Letland, Frankrijk, Spanje en Portugal.

## KWARTAALRAPPORTAGE

### Milieudossiers

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken <sup>1</sup>
LIFE-verordening 2021–2027	(2018) 385	De Commissie doet met deze verordening een voorstel voor het (financiële) kader van het nieuwe LIFE-programma 2021–2027. Het LIFE-programma is het enige EU-fonds dat zich uitsluitend op milieu- en klimaatdoelstellingen richt.	Common understanding (EP-Raad-Commissie) bereikt. Verder afhankelijk van voortgang in de Europese Raad op het overkoepelende meerjarig financieel kader.
Herziening monitoring, registratie en verificatie van broeikasgasemissies maritiem vervoer (MRV)	(2019) 38	Hiermee wordt verordening 2015/757 gewijzigd om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem van de IMO voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen.	Mandaat verleend door COREPER in oktober 2019, nu in triloog.
Verordening voor typegoedkeuring van voertuigen (Euro 5 en 6)	(2019) 208	N.a.v. de Hofuitspraak uit februari 2019 dient dit voorstel (om de conformiteitsfactoren voor het meten van voertuigemissies in werkelijke rijomstandigheden) opnieuw vast gesteld te worden, ditmaal via de gewone wetgevingsprocedure.	Mandaat verleend door COREPER in december 2019, nu in afwachting van EP voor start triloog.
Verordening voor verlenging certificatie overgangsmotoren voor «non-road» mobiele machines (NRMM)	(2020) 233	Hiermee wordt verordening 2016/1628 gewijzigd vanwege leveringsproblemen door COVID-19. Lidstaten krijgen eenmalig de optie om de certificatie van overgangsmotoren voor «non-road» mobiele machines met 12 maanden te verlengen.	Mandaat verleend door COREPER in juni 2020, doel is spoedige schriftelijke aanname.
Verordening voor tijdelijke versoepeling van regels voor genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) voor ontwikkeling van een COVID-vaccin of medicijn	(2020) 261	Hiermee wordt de verplichting om een milieurisicobeoordeling op te stellen voor ggo's tijdelijk losgelaten voor klinische trials van geneesmiddelen of vaccins bedoeld om COVID-19 te bestrijden of te voorkomen.	Mandaat wordt gevraagd van COREPER op 3 juli 2020, doel is spoedige schriftelijke aanname.

<sup>1</sup> Indien een voorstel besproken is in de Milieuraad, is in het betreffende verslag van de Raad een uitgebreidere beschrijving van de discussie opgenomen.

### Transportdossiers

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken <sup>1</sup>
Wijziging Eurovignetrichtlijn	(2017) 275 (2017) 276	De voorstellen zien toe op de regels voor wegbeprijzing voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton en herzien de regels voor het heffen van gebruiksrechten (vignettes) of tol (afstandgebaseerde heffing).	Besproken op de Transportraad in december 2019. Onderhandelingen zullen worden voortgezet.
Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer	(2017) 282	Aanpassing van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg. Voorgesteld wordt om de beperking van het gebruik van gehuurde voertuigen door eigen vervoerders te schrappen. Daarnaast om het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat toe te staan voor ten minste vier maanden.	Besproken op de Transportraad van juni 2019. Niet verder geagendeerd sindsdien. In juni 2020 niet gelukt een akkoord te bereiken in COREPER.
Rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (herschikking)	(2017) 548	Het voorstel is gericht op het versterken van de passagiersrechten d.m.v. het afschaffen van vrijstellingen en uitgebreider informatiebepalingen.	Algemene oriëntatie bereikt tijdens Transportraad van december 2019. Momenteel in triloog.
Wijziging verordening markttoegang busvervoer	(2017) 647	Het voorstel versterkt de bestaande verordening voor langeafstandsvervoer ter bevordering van het langeafstands-busvervoer als concurrerende en duurzame mobiliteitsvorm.	Nog niet besproken in Raadskader.

<b>Titel</b>	<b>Document nummer COM</b>	<b>Korte beschrijving</b>	<b>Stand van zaken<sup>1</sup></b>
Wijziging richtlijn gecombineerd vervoer	(2017) 648	Het voorstel ziet toe op bevordering van multimodaal vervoer en breidt het stimuleringspakket uit.	Algemene oriëntatie bereikt tijdens Transportraad van december 2018. De Commissie heeft aangekondigd dit voorstel in te trekken en met een nieuw voorstel te komen dat in lijn is met doelstellingen van de Green Deal.
Verordening inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T).	(2018) 277	Het voorstel heeft tot doel vertragingen bij de uitvoering van alle mogelijke TEN-T-projecten op het kernnetwerk te beperken (projecten van gemeenschappelijk belang). Het gaat daarbij om infrastructurele projecten, maar ook om projecten ter realisatie van alternatieve brandstof laadinfrastructuur en projecten op het gebied van interoperabiliteit.	Triloog afgerond. <sup>2</sup>
Verordening voor de realisatie van een financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de Connecting Europe Facility (CEF)	(2018) 438	Commissievoorstel voor het meerjarig financieel kader waarin een bedrag van 42,265 miljard Euro is opgenomen voor de CEF-pijlers transport-civiel, energie, telecommunicatie en transport-militair. De budgetten worden gebruikt voor de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken.	Common understanding (EP-Raad-Commissie) bereikt. Verder afhankelijk van voortgang in de Europese Raad op het overkoepelende meerjarig financieel kader.
Herziening passagiersrechten luchtvaart	(2013) 130	Voorstel voor verduidelijking en uniformering van de regels voor passagiersbescherming in de Europese luchtvaart.	Na vijf jaar stilstand heeft het Kroatische voorzitterschap voorgesteld het oorspronkelijke Commissievoorstel als uitgangspunt te nemen. Nog niet opnieuw behandeld in Raadskader.
Verordening tijdelijke verlenging van de geldigheidsduur van rijbewijzen en certificaten	(2020) 176	Voorstel omvat tijdelijke maatregelen voor de verlenging van geldigheid van diverse certificaten, rijbewijzen en autorisaties en uitstel van periodieke controles (zoals de APK) en trainingen met een halfjaar vanwege COVID-19.	Op 8 mei in COREPER besproken. Nadien via schriftelijke procedure door de Raad en EP aangenomen. Reeds in werking getreden.
Verordening tijdelijke flexibiliteit bij het heffen van havengelden	(2020) 177	Tijdelijke aanpassing van de havendienstenverordening (2017/352) om lidstaten tot eind 2020 flexibiliteit te bieden bij het heffen van havengelden.	Op 8 mei in COREPER besproken. Nadien via schriftelijke procedure door de Raad en EP aangenomen. Reeds in werking getreden.
Verordening tijdelijke wijziging verschillende EU-regels inzake luchtvaartdiensten	(2020) 178	Tijdelijke wijziging van verordening 100/2008 en richtlijn 96/67/EG om tot eind 2020 flexibiliteit te bieden aan lidstaten bij vergunningverlening aan communautaire luchtvaartmaatschappijen, en aan luchthavens in het verlengen of afsluiten van grondafhandelingscontracten.	Op 8 mei in COREPER besproken. Nadien via schriftelijke procedure door de Raad en EP aangenomen. Reeds in werking getreden.
Verordening verlenging implementatietermijn van Vierde Spoorpakket	(2020) 179	Verlenging van omzettingstermijnen van richtlijnen 2016/797 en 2016/798 tot eind 2020.	Op 8 mei in COREPER besproken. Nadien via schriftelijke procedure door de Raad en EP aangenomen. Reeds in werking getreden.
Verordening voor maatregelen tot een duurzame spoormarkt	(2020) 260	Tijdelijke wijziging van richtlijn XXX om tot eind 2020 flexibiliteit te bieden aan lidstaten voor wat betreft gebruiksvergoedingen en reserveringskosten richting infrastructuurmanagers.	Mandaat zal gevraagd worden van COREPER in september. Doel is spoedige schriftelijke aanneming.

<sup>1</sup> Indien een voorstel besproken is in de Transportraad, is in het betreffende verslag van de Raad een uitgebreidere beschrijving van de discussie opgenomen.

<sup>2</sup> Triloog Stroomlijnen TEN-T.

In juni 2020 werd overeenstemming bereikt over een richtlijn inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van TEN-T Netwerk. Kort gezegd betreft het hier een Europese versnellingsprocedure voor infrastructuurprojecten. Het oorspronkelijke Commissievoorstel van 18 mei 2018 betrof een voorstel voor een *verordening*<sup>2</sup>. Het voorstel kwam er in essentie op neer dat voor infrastructuurprojecten alle benodigde vergunningen zouden worden geïntegreerd in één raambe-sluit, elke lidstaat één bevoegd gezag zou aanwijzen dat verantwoordelijk wordt voor het faciliteren van de vergunningsprocedure(s) en er een maximale totale duur van drie jaar voor het vergunningsverleningsproces komt. Op initiatief van Nederland is de Raad gekomen tot het voorstel om de verordening om te zetten in een richtlijn, het EP is daar nu mee akkoord gegaan. De projectscope is beperkt tot de TEN-T-corridors en projecten groter dan 300 mln. Het voorstel is bovendien flexibeler ingericht en sluit aan bij de werkwijze in Nederland. Zo kan het raambe-sluit gefaseerd genomen worden (bijvoorbeeld eerst de projectvergunningen en later de uitvoeringsvergunningen). Het gezag hoeft ook niet meer centraal belegd te worden zolang er maar één aanspreekpunt is voor een bepaald project. Tot slot is de duur van de projectfase verlengd tot vier jaar en kan deze op goede gronden verlengd worden.

---

<sup>2</sup> Zie ook het BNC-fiche. Kamerstuk 22 112, nr. 2650.