

Vergaderjaar 2016–2017

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 675**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 21 april 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 5 april 2017 over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst voor milieuministers op 25 en 26 april 2017 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 673) en over de brief van 10 maart 2017 over het Fiche: Verordening voortzetting beperkte toepassing EU ETS voor de luchtvaart en voorbereidingen implementatie wereldwijd systeem CO<sub>2</sub>-emissiereductie luchtvaart (Kamerstuk 22 112, nr. 2326).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 april 2017 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 19 april 2017 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Klimaatadaptatie	2
Oceanen – Raakvlak tussen klimaat- en milieubeleid	3
Mariën zwerfvuil en de nieuwe plastic strategie	4
Fiche: Verordening voortzetting beperkte toepassing EU-ETS voor de luchtvaart	5
Overig	7

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg over de informele Milieuraad van 25–26 april 2017. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met ongenoegen kennisgenomen van de agenda van de informele Milieuraad.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van de informele Milieuraad.

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

De leden van de fractie van GroenLinks hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de informele Milieuraad. Zij hebben naar aanleiding hiervan een aantal vragen.

### Klimaatadaptatie

De leden van de VVD-fractie merken op dat Nederland ontwikkelingslanden steunt met het versterken van hun weerbaarheid, bijvoorbeeld via integratie van adaptatie in ontwikkelingssamenwerking, bijdragen aan het Groene Klimaatfonds (waarvan wordt beoogd 50% uit te geven aan adaptatie) en ondersteuning van specifieke initiatieven, bijvoorbeeld «Partners for Resilience». Deze leden vragen of de uitgaven hiervoor betaald worden uit de begroting van Ontwikkelingssamenwerking. Zo nee, waar dan wel uit?

De leden van de PVV-fractie vinden het positief dat men in Europa blijkbaar ook in begint te zien dat klimaatverandering niet te voorkomen is, maar dat je je beter kunt aanpassen, als het zich al voltrekt. Daar zit hem echter de crux: in hoeverre wordt er in de klimaatadaptatiestrategie vooruitgelopen op zaken die zich zouden kunnen voltrekken in de komende decennia? Met andere woorden, kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel jaar er vooruit wordt gekeken in deze strategie en bij deze afspraken? Vindt zij het niet verstandiger dat men zich bij klimaatadaptatie richt op gebeurtenissen die zich nu voltrekken in plaats van zich te baseren op voorspellingen voor de komende decennia? Daarnaast vragen deze leden hoeveel geld er vanuit de EU en in het bijzonder vanuit Nederland gemoeid is met het klimaatadaptatiebeleid.

Daarnaast willen de leden van de PVV-fractie een ander punt onder de aandacht brengen, namelijk de positie van de Amerikaanse president Trump, die met zijn acties duidelijk heeft gemaakt zich niets van het akkoord van Parijs aan te trekken. Wordt dit ook op deze informele

Milieuraad besproken of doet men zoals gebruikelijk in de EU weer zijn oogkleppen op en wordt er net gedaan of het klimaat buiten de EU ophoudt? In dat kader willen deze leden ook graag weten hoeveel de EU en Nederland in het bijzonder uitgeven aan steun aan ontwikkelingslanden voor het klimaatbeleid. Hoeveel geld gaat er naar het Groene Klimaatfonds? Verder zijn deze leden benieuwd of de Staatssecretaris nu ook, net als de Amerikanen, stopt met het blijven storten van geld in deze bodemloze put.

De leden van de D66-fractie zijn geïnteresseerd in de oprichting van het Global Centre of Excellence on Climate Adaptation (GCEA) in Nederland. Kan de Staatssecretaris aangeven welke kennisinstituten, bedrijven, ngo's, lokale en nationale overheden, internationale organisaties en financiële organisaties daarbij betrokken zijn? Op welke manier wordt de organisatiestructuur opgezet? Wat worden precies de doelstellingen en de taken van het GCEA? En wat is de planning?

De leden van de SP-fractie zijn verheugd dat Nederland inzet op verdere Europese invulling en mondiale samenwerking ten aanzien van het Klimaatakkoord van Parijs. Kan worden aangegeven hoeveel Nederland bijdraagt aan het Groene Klimaatfonds? En kan worden toegelicht op welke wijze Nederland ontwikkelingslanden verder steunt in het versterken van hun weerbaarheid inzake de gevolgen van klimaatverandering? Is er bijvoorbeeld sprake van specifieke kennisuitwisseling op het gebied van watermanagement?

De leden van de SP-fractie spreken de wens uit snel over het verdere uitvoeringsprogramma inzake de Nationale Klimaatadaptiestrategie te kunnen spreken. Klimaatverandering houdt zich immers niet aan een formatieagenda. Verder vragen zij op welk moment op EU-niveau verder wordt gesproken over klimaatmitigatie en het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het wegnemen van de oorzaken van klimaatverandering moet immers alle prioriteit hebben.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat Nederland inzet op concrete uitwerking van het akkoord van Parijs. Nederland moet in lijn met het akkoord van Parijs en de Sustainable Development Goals meer bijdragen aan wereldwijde klimaatinvesteringen. Hoeveel heeft Nederland tot nu toe bijgedragen aan klimaatadaptatie en hoe verhoudt zich dat tot de afspraken in het akkoord van Parijs en de Sustainable Development Goals? Hoeveel hebben andere EU-landen tot op heden bijgedragen aan klimaatadaptatie in ontwikkelingslanden?

Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving zou de EU haar CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met 60% teruggedrongen moeten hebben om zicht te blijven houden op de 1,5°C-doelstelling uit het akkoord van Parijs. Het huidige EU-doel is een afname met 40% in 2030. Is de Staatssecretaris voornemens om tijdens de informele Milieuraad een discussie te initiëren over het verhogen van de Europese doelstelling voor CO<sub>2</sub>-reductie?

### **Oceanen – Raakvlak tussen klimaat- en milieubeleid**

Ten aanzien van het internationale beheer van oceanen spreken de leden van de SP-fractie hun waardering uit over de actieve houding van Nederland. Verder vragen zij op welke wijze de EU bij Australië aandringt, en in het verleden heeft aangedrongen, op goede bescherming van het Great Barrier Reef. Deze leden spreken hun bezorgdheid uit over de nieuwste berichten over het afsterven van dit unieke ecosysteem.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat onze oceanen de grootste en onmisbare opslag van koolstof in de biosfeer zijn. Als de mariene ecosystemen verder worden aangetast door zaken als overbevissing, bodemberoerende visserij, zeemijnbouw en kustontwikkeling, dan zal dat de opslagcapaciteit van ecosystemen in zee verminderen en onvermijdelijk de resultaten van de internationale klimaatdoelen tegenwerken. Wetenschappers geven aan dat niet alleen voor het verlies van biodiversiteit, maar ook voor de koolstofopslag een wereldwijd netwerk van beschermde gebieden ingesteld moet worden. Gaat de Staatssecretaris tijdens de Informele Milieuraad bij haar collegae pleiten voor het instellen van meer zeereservaten?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat «Nederland wil uitdragen dat een economische activiteit duurzaam is wanneer deze plaatsvindt binnen de draagkracht van een gezond ecosysteem, ook op de lange termijn» en dat «principes als het voorzorgsbeginsel, de ecosysteembenadering en «de vervuiler betaalt» (...) daarbij leidend» zijn. Deze leden onderschrijven deze stelling. Zij vragen hoe deze stellingname zich verhoudt tot de intensieve visserij door Nederlandse trawlers voor de Afrikaanse kust. Zou de Staatssecretaris daar nader op in kunnen gaan? Zou een consequente doorvertaling van de eerder geciteerde stellingname niet betekenen dat het beleid van de EU en Nederland gericht zouden moeten zijn op duurzame visserij binnen en buiten de Europese wateren?

### **Marien zwerfvuil en de nieuwe plastic strategie in de context van circulaire economie**

De leden van de VVD-fractie merken op dat Nederland streeft naar een definitie voor microplastics op EU-niveau en een EU-verbod op microplastics in cosmetica en schurende reinigingsmiddelen. Op welke termijn komen beide tot stand? Is bekend hoeveel bedrijven en/of fabrikanten in Nederland dergelijke microplastics in hun producten verwerken? En hoe worden bedrijven op een mogelijk verbod zo vroeg mogelijk voorbereid en/of geïnformeerd, zodat zij hun productieprocessen kunnen aanpassen?

De leden van de SP-fractie zien graag toegelicht hoe tot het streefcijfer van 30% reductie van het marien zwerfvuil is gekomen. Om welke hoeveelheden gaat het en is meer te zeggen over de wijze waarop dit moet worden bereikt? Verder vragen deze leden om een toelichting op en update van de inspanningen om tot een EU-verbod op microplastics en het aanscherpen van Ecodesignregelgeving te komen.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met instemming kennisgenomen van de inzet van de regering om marien zwerfvuil terug te dringen. Zij vinden het belangrijk dat de EU serieus werk gaat maken van het terugdringen van de plastic soep in de oceanen. Wel vragen zij wat deze inzet concreet betekent voor het Nederlandse grondstoffen- en afvalbeleid. Het Rijksbrede programma Circulaire Economie heeft als doelstelling om het grondstoffenverbruik in 2030 met 50% terug te dringen. Waar staan we op dit moment in het realiseren van die doelstelling?

Welke beleidsopties ziet de Staatssecretaris om het hergebruik van grondstoffen in Nederland verder te stimuleren?

Deelt de Staatssecretaris de mening van de leden van de fractie van GroenLinks dat het essentieel is om een grondstoffenkringloop zonder schadelijke stoffen te realiseren? Zo ja, is de Staatssecretaris bereid uitfasering van pvc en polystyreen te bepleiten?

Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat de afvalhiërarchie (de zogenaamde Ladder van Lansink) leidend zou moeten zijn in het

Europese en Nederlandse afval- en grondstoffenbeleid? Zo ja, gaat ze dit tijdens de informele Milieuraad bepleiten?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat Nederland zich inzet voor het creëren van een markt (kwaliteitsborging en toepassing) voor gerecycled plastic. Hoe verhoudt dit zich tot de opkomst van bioplastics en de problemen omtrent hergebruik van bioplastics en vervuiling van de gft-afvalstroom door deze plastics?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen aan de Staatssecretaris of ze bereid is om te pleiten voor meer economische prikkels, opdat circulaire verdienmodellen worden vergemakkelijkt. Deze leden zijn van mening dat het ambitieniveau wat betreft circulaire economie in Europees verband fors omhoog moet. Is de Staatssecretaris bereid om forse verbetering en uitbreiding van de bestaande regels rond producentenverantwoordelijkheid voor te stellen?

### **Fiche: Verordening voortzetting beperkte toepassing EU-ETS voor de luchtvaart**

In het BNC-fiche lezen de leden van de VVD-fractie dat Nederland het van groot belang vindt dat de Europese Commissie (EC) uitwerkt hoe met het EU-ETS zal worden omgegaan na de inwerkingtreding van CORSIA. Nederland zal de EC oproepen hier tijdig mee te starten en de lidstaten vroegtijdig en intensief bij dit proces te betrekken. Is daar al meer over bekend?

De leden van de D66-fractie hechten veel waarde aan maatregelen die tot doel hebben de CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaartsector te verminderen, zeker gezien het feit dat wordt voorzien dat deze emissies in 2020 wereldwijd circa 70% zullen stijgen ten opzichte van 2005, en voor 2050 zelfs rekening gehouden wordt met een groei van 300 tot 700%. De leden van deze fractie vragen de Staatssecretaris daarom om de Kamer proactief te informeren over de voortgang van dit dossier, in het bijzonder bij cruciale momenten in het verdere Europese onderhandelingstraject.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris de zorgen deelt over het gebrek aan ambitieuze stappen op internationaal niveau om de CO<sub>2</sub>-emissies van de internationale luchtvaart te reguleren. Daarnaast vragen de leden van deze fractie of de Staatssecretaris de mening deelt dat een EU-ETS-systeem gezien kan worden als complementair (niet strijdig) aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (CORSIA) om de CO<sub>2</sub>-emissies van de internationale luchtvaart vanaf 2021 te reguleren, aangezien het ICAO-akkoord van 2016 de mogelijkheid openhoudt om ook eigen regionale reductiesystemen te onderhouden. Voorts vragen deze leden of de Staatssecretaris, aangezien zij spreekt van een goede overgang van EU-ETS naar CORSIA, de optie van EU-ETS als complementair systeem heeft uitgesloten.

De leden van de D66-fractie brengen in herinnering dat een aantal landen heeft aangegeven helemaal niet mee te doen met CORSIA, waaronder India en Rusland. De leden van deze fractie constateren dat een voortzetting van het «stop the clock»-voorstel geen rekenschap geeft van het gebrek aan actie rond luchtvaartemissies in deze landen. Deze leden vragen of de Staatssecretaris de mening deelt dat deze landen snel duidelijkheid zouden moeten geven over wat zij dan wél van plan zijn om hun luchtvaartemissies te beperken. Ook vragen deze leden of de Staatssecretaris zich herkent in de spanning die deze leden constateren met de voorliggende wijziging van de richtlijn, en hoe zij dit meeneemt in haar overwegingen.

De leden van de D66-fractie wijzen erop dat er nog veel onduidelijkheid is over de koers van de landen die wel in meer of mindere mate zogenaamd vrijwillige acties hebben aangekondigd, waaronder China. De leden van deze fractie brengen in herinnering dat China een aantal belangrijke reserveringen bij het Montrealakkoord heeft gemaakt, onder andere met betrekking tot het concept van CO<sub>2</sub>-neutrale groei, wat serieuze implicaties kan hebben. Deze leden vragen of de Staatssecretaris op dit punt nader inzicht kan geven. Zo niet, dan vragen deze leden welke actie de Staatssecretaris zal ondernemen om ervoor te zorgen dat ook deze onduidelijkheid zo snel mogelijk wordt weggenomen.

De leden van de D66-fractie constateren dat er nog altijd veel onduidelijkheid is over de precieze uitwerking van CORSIA. Dit geldt zowel voor wat betreft de internationale regels (zoals afspraken over een transactieregister, regels voor offsets, monitoring, verificatie en rapportage (MRV)) alsook voor de nationale implementatie (immers, nationale wetten zijn voor alle deelnemende landen noodzakelijk om CORSIA te laten werken). Deze leden vragen of de Staatssecretaris op dit punt nader inzicht kan geven. De leden van deze fractie vragen of de Staatssecretaris de mening deelt dat er zo snel mogelijk volledige duidelijkheid over CORSIA moet komen, aangezien op basis daarvan een voortzetting van het beperkte toepassingsgebied (stop the clock) wordt voorgesteld. Welke actie zal de Staatssecretaris ondernemen om ervoor te zorgen dat deze onduidelijkheid zo snel mogelijk wordt weggenomen?

De leden van de SP-fractie zijn blij met het feit dat de luchtvaart sinds een aantal jaar wordt meegenomen in het uitstootbeleid. Ook is het positief dat er mondiaal afspraken worden gemaakt om de uitstoot van de luchtvaart te beperken. Deze leden vragen wat er kan worden gezegd over het resultaat in de praktijk. Is een verdere afname van de daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot te verwachten? Of blijft de luchtvaart in de praktijk meer en meer uitstoten en wordt dat «afgekocht» binnen ETS en investeringen in klimaatprojecten? Deze leden vragen of er op dit moment meer bekend is over concrete reductieplannen binnen de EU of binnen CORSIA.

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris het krachtenveld verder toe te lichten. Ook vragen zij of de Staatssecretaris meent dat huidig en voorgesteld beleid voldoende zijn om de emissies drastisch terug te dringen. Verder vragen deze leden of een update is te geven van de implementatie van Single European Sky en het beleid ten aanzien van het bevorderen van biokerosine.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met bezorgdheid kennisgenomen van het ICAO-plan en de verordening van de Europese Commissie voor luchtvaart in het ETS. Terwijl de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartsector blijft groeien, zijn er nog steeds te weinig prikkels voor luchtvaartmaatschappijen om hun CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. Het ICAO-plan is op vrijwilligheid gebaseerd en bevat bovendien een proeffase. Is de Staatssecretaris voornemens in Europees verband te pleiten voor aanvullende prikkels voor CO<sub>2</sub>-reductie in de luchtvaart? Wat zijn de mogelijkheden om de internationale luchtvaart alsnog in het ETS op te nemen?

Deelt de Staatssecretaris de mening dat de luchtvaart een eerlijke prijs zou moeten betalen voor haar CO<sub>2</sub>-uitstoot? Zo ja, is de Staatssecretaris bereid om bij haar Europese collegae te bepleiten dat de gratis ETS-rechten voor de luchtvaart zo snel mogelijk uitgefaseerd moeten worden?

## Overig

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is ten aanzien van de onderhandelingen over de Effort sharing decision.

### II Reactie van de bewindspersoon

Op 13 april jl. heeft de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst voor milieuministers op 25–26 april a.s. op Malta. Daarnaast zijn er vragen gesteld over het EU ETS voor de luchtvaart, het mondiale systeem voor emissiereducties in de luchtvaart (CORSIA) en het Europese klimaatbeleid.

Hierbij ontvangt u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, per onderwerp de antwoorden op die vragen.

### Klimaatadaptatie en klimaatfinanciering

#### **De leden van de SP- en PVV-fracties hebben vragen gesteld over de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) en de urgentie tot aanpassing aan klimaatverandering.**

De urgentie en noodzaak om ons aan te passen aan het veranderende klimaat zal de komende jaren alleen maar toenemen. In de NAS wordt met name aandacht gevraagd voor een aantal urgente klimaateffecten die het komende decennium spelen. Regelmatig zal over de voortgang van de NAS worden gerapporteerd.

De NAS zet de koers uit voor een klimaatbestendige ontwikkeling van ons land. Uitgangspunt daarbij is de huidige situatie, maar een verstandige aanpak vraagt dat we rekening houden met toekomstige ontwikkelingen. Alleen dan kunnen de maatregelen die we nu treffen toekomstbestendig zijn en een bijdrage leveren aan de veiligheid en welvaart van ons land.

#### **De leden van de GroenLinks-, VVD-, PVV- en SP-fracties hebben vragen gesteld over de financiële steun vanuit Nederland en de EU voor klimaatprojecten in ontwikkelingslanden (klimaatfinanciering). De leden van de PVV- en SP-fracties vragen daarbij ook naar de Nederlandse bijdrage aan het Groene Klimaatfonds. De leden van de PVV-fractie vragen tot slot of de positie van de Verenigde Staten van invloed is op de Nederlandse inzet op klimaatfinanciering.**

Nederland besteedde in de periode 2010–2016 circa EUR 1,8 miljard aan projecten en programma's die in hun geheel of gedeeltelijk relevant waren voor het tegengaan van klimaatverandering (mitigatie) of het verminderen van de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie), waarvan EUR 100 miljoen aan het Groene Klimaatfonds. In de klimaatonderhandelingen is afgesproken dat donoren hun bijdragen zullen laten stijgen tussen nu en 2020. In 2020 moet de totale klimaatfinanciering USD 100 miljard per jaar bedragen<sup>1</sup>. Nederland heeft de laatste jaren de klimaatfinanciering laten stijgen en voldoet daarmee aan de internationale afspraken. De EU-uitgaven – van Commissie en lidstaten – vertonen eveneens een stijgende lijn: in 2015 beliepen deze EUR 17,9 miljard waarmee de EU op dit terrein mondiaal de grootste donor is.

<sup>1</sup> De klimaatop in Kopenhagen (2009) besloot dat vanaf 2020 ontwikkelde landen USD 100 miljard per jaar zullen mobiliseren voor klimaatprojecten in ontwikkelingslanden (uit verschillende bronnen, publiek en privaat).

De Nederlandse klimaatfinanciering is volledig onderdeel van de BHOS-begroting en wordt jaarlijks verantwoord in de HGIS-nota<sup>2</sup>. Het is voor Nederland een prioriteit dat zoveel mogelijk klimaatfinanciering terecht komt bij de allerarmsten. Vrouwen spelen daarin een bijzondere rol: zij behoren vaak tot de meest kwetsbare groepen maar spelen ook een sleutelrol bij de aanpassingen die nodig zijn als gevolg van klimaatverandering. Nederland zet relatief sterk in op adaptatie: ongeveer de helft van de ondersteuning voor klimaat wordt hieraan besteed. Belangrijke sectoren daarbij zijn water en voedselzekerheid. Nederland helpt als onderdeel van de internationale waterambitie bijvoorbeeld bij het verbeteren van watermanagement in kwetsbare delta's, onder meer in Bangladesh, Myanmar, Indonesië, Vietnam en Mozambique. Daarnaast zet Nederland zogeheten *Disaster Risk Reduction Teams* in om te adviseren bij water gerelateerde rampen. Ook wordt geïnvesteerd in de landbouwmethoden en verzekeringen voor boeren en boerinnen, bijvoorbeeld in Oeganda en Kenia, om de voedselvoorziening weerbaarder te maken tegen temperatuurschokken of veranderingen in regenval. Tot slot heeft Nederland mede het initiatief genomen tot het oprichten van een *Global Centre of Excellence on Climate Adaptation (GCEA)* (zie onder).

De positie van de Verenigde Staten is belangrijk om het Parijs Akkoord invulling te geven. De kritische houding van de nieuwe regering heeft zich nog niet vertaald naar concrete stappen ten aanzien van de verplichtingen die in het kader van de klimaatonderhandelingen zijn aangegaan. Het Nederlandse kabinet zet het ingezette beleid op klimaatfinanciering voort. De Kamer is in juli 2016 per brief<sup>3</sup> geïnformeerd over de invulling de komende jaren.

*Global Centre of Excellence on Climate Adaptation (GCEA)*

**De leden van de D66-fractie zijn geïnteresseerd in de oprichting van het *Global Centre of Excellence on Climate Adaptation (GCEA)* in Nederland.**

Het initiatief van Nederland, Japan en de VN<sup>4</sup> om een mondiaal topinstituut op het gebied van klimaatadaptatie op te richten mag zich verheugen in grote belangstelling.

Op 6 februari jl. hebben Nederland, UNEP en andere partners een intentieverklaring ondertekend. Zij vormen een kwartiermakersgroep die zich komende maanden o.a. zal buigen over de activiteiten in 2017, 2018–2021 en de langere termijn, het organisatie- en financiële model en de invulling van functies. Lancering wordt voorzien tijdens COP23 in november 2017.

Uitgangspunt is een kenniscentrum in Nederland dat ruimte biedt aan een kern van tien medewerkers en een flexibele schil van een nog nader te bepalen aantal (gedetacheerde) medewerkers uit binnen- en buitenland. Het GCEA wordt internationaal dé plek waar kennis samen komt over effectieve methoden van klimaatadaptatie in delta's, landbouw en infrastructuur. Met die kennis kunnen de beschikbare (publieke en private)

<sup>2</sup> In de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) worden de uitgaven van de verschillende ministeries op het gebied van het buitenlandbeleid gebundeld.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 793, nr. 158.

<sup>4</sup> Andere betrokken partijen zijn o.a. het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL); National Institute for Environmental Studies, Japan; UN Environment; Marokko; Colombia; Partnership on Sustainable Low Carbon Transport; S&P Global; Delta Alliance; Stockholm Environment Institute; Acclimatise; Rotterdam, namens C40; Netherlands Water Partnership; MCII; World Resources Institute; Wageningen University and Research; UNEP DTU Partnership; SNV Netherlands Development Organisation; European Bank for Reconstruction and Development en de European Investment Bank.



middelen veel meer doelgericht worden ingezet zodat de ambitieuze doelstellingen van de internationale akkoorden (o.a. Parijs Akkoord, SDG's) daadwerkelijk gehaald kunnen worden.

## **Oceanen – Raakvlak tussen milieu- en klimaatbeleid**

### **De leden van de SP-fractie vragen op welke wijze de EU bij Australië aandringt op goede bescherming van het Great Barrier Reef.**

De Europese Commissie is betrokken bij de bilaterale dialogen over maritieme zaken en visserij met Australië, Canada, China, Japan, Nieuw-Zeeland en de Verenigde Staten. Vraagstukken zoals nu spelen rondom het Great Barrier Reef maken daar onderdeel van uit. De Commissie is voornemens om deze dialogen de komende vijf jaar op te waarderen tot *ocean partnerships*. Dit zal de samenwerking op de belangrijke aspecten van de oceaanbeheer versterken. Dit zijn onder meer de implementatie van de oceaan gerelateerde *Sustainable Development Goals* (SDG's), het bevorderen van duurzame «blauwe groei», het doen van maritiem onderzoek en internationale afspraken op het gebied van visserij.

### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen of Nederland tijdens deze informele bijeenkomst voor milieuministers gaat pleiten voor het instellen van meer zeereservaten.**

Tijdens deze informele bijeenkomst voor milieuministers zal Nederland niet pleiten voor het instellen van meer zeereservaten. Er zijn op mondiaal niveau reeds goede afspraken gemaakt waar momenteel aan gewerkt wordt. In 2010 – tijdens de 12de Conferentie inzake Biologische Diversiteit in Nagoya – zijn de Aichi doelstellingen aanvaard. Voor de periode 2011–2020 is een Strategisch Plan aangenomen met 20 doelen. Deze doelen richten zich op het voorkomen van achteruitgang van de biodiversiteit op het land en in de oceanen. Er is onder andere afgesproken om in 2020 minstens 10% van de zeeën aan te merken als *Marine Protected Areas* (MPA's).

### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de Nederlandse stellingname zich verhoudt tot de intensieve visserij door Nederlandse trawlers voor de Afrikaanse kust.**

Nederland onderschrijft de bilaterale akkoorden tussen de EU en de kuststaten van West-Afrika. De bilaterale overeenkomsten met niet-EU-landen geven EU-vissers toegang tot de vis in verre wateren, onder dezelfde duurzaamheidsvoorwaarden die gelden binnen de EU. De Nederlandse vaartuigen voor de kust van West-Afrika vissen onder de visserijpartnerschapsovereenkomsten die de EU afgesloten heeft met Mauritanië en Marokko. Één van de voorwaarden is dat EU-vaartuigen alleen vissen op het zogenaamde surplus. Dat is het overschot dat deze landen niet zelf kunnen opvissen. In ruil daarvoor ontvangen de partnerlanden (inclusief de ontwikkelingslanden) een financiële bijdrage die zij kunnen investeren in de ontwikkeling van hun visserijsector en het opbouwen van eigen visbestanden. Daarnaast werken Nederlandse vaartuigen mee aan wetenschappelijk onderzoek naar de visserijbestanden en nemen in dit kader regelmatig wetenschappelijke waarnemers mee aan boord.

## **Marien zwerfvuil en de nieuwe plastic strategie**

### **EU verbod microplastics**

### **De leden van de VVD- en SP-fracties vragen naar het proces om tot een EU verbod op microplastics in cosmetica en schurende**

**reinigingsmiddelen te komen. Verder vragen de leden van de VVD-fractie hoeveel bedrijven in Nederland dergelijke microplastics in hun producten verwerken, en hoe bedrijven op een mogelijk verbod zo vroeg mogelijk worden voorbereid zodat zij hun productieprocessen kunnen aanpassen.**

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 11 juli 2016<sup>5</sup> hebben de EU-milieuministers tijdens de Milieuraad van 20 juni 2016 onder mijn voorzitterschap de Europese Commissie opgeroepen om in 2017 met krachtige maatregelen te komen voor minder emissies van macro- en microplastics naar het mariene milieu. De EU-milieuministers zijn het erover eens dat in ieder geval gekomen moet worden tot een EU-verbod op plastic microdeeltjes in cosmetica. Ook moeten er maatregelen komen gericht op andere producten die marien zwerfvuil veroorzaken als dit nodig blijkt te zijn.

De Europese Commissie is bezig met het opstellen van een Europese *Plastics Strategy* en streeft ernaar deze eind 2017 af te ronden. In deze strategie zal ook aandacht zijn voor microplastics. Ik wacht deze strategie verder af.

Het is bij de Nederlandse Cosmetica Vereniging (NCV) niet bekend hoeveel cosmeticabedrijven in Nederland dergelijke microplastics in hun producten verwerken. Wel heeft de NCV aangegeven dat haar leden 85% van de totale Nederlandse omzet in cosmeticaproducten vertegenwoordigen en 99,5% van de Nederlandse omzet van producten die mogelijk plastic microbeads bevatten. Namens deze 85% kan de NCV zeggen dat er in 2015 al een reductie te zien was van 82% in het gebruik van plastic microbeads ten opzichte van 2012. In 2017 zal zij opnieuw een enquête uitvoeren naar het gebruik van plastic microbeads. De NCV verwacht dat de resultaten van die enquête een nog grotere reductie laten zien, richting 100%.

Wat betreft bedrijven die in schurende reinigingsmiddelen plastic microbeads toepassen heeft de Nederlandse Vereniging van Zeepfabrikanten (NVZ), die 90% van de Nederlandse consumentenmarkt vertegenwoordigt, aangegeven dat er onder haar leden één bedrijf is dat deze produceert voor de buitenlandse markt. Dit bedrijf biedt proactief alternatieve toepassingen aan bij haar buitenlandse klanten.

Ten aanzien van het voorbereiden van bedrijven op een mogelijk verbod kan ik melden dat bedrijven al vrijwillig bezig zijn om alternatieven toe te passen.

### **Marien zwerfvuil**

**De leden van de SP-fractie zien graag toegelicht hoe tot het streefcijfer van 30% reductie van marien zwerfvuil is gekomen, om welke hoeveelheden het gaat en hoe dit streefcijfer moet worden bereikt.**

De Commissie heeft in het EU Actieplan voor Circulaire Economie (december 2015) een streefcijfer opgenomen voor 30% reductie van marien zwerfvuil. In de Europese *Roadmap for the Strategy on Plastics in a Circular Economy* (januari 2017) wordt hier ook naar verwezen. Dit streefcijfer is onderbouwd door een studie van Arcadis in opdracht van de Europese Commissie<sup>6</sup> en is gebaseerd op de reductie die behaald kan

<sup>5</sup> Kamerstuk 30 872, nr. 216.

<sup>6</sup> Marine Litter study to support the establishment of an initial quantitative headline reduction target – SFRA0025, Arcadis, 2014.

worden met de implementatie van eerder afgesproken EU afvalbeleid en aanvullend beleid gericht op de belangrijkste bronnen per regio.

Op het Nederlandse Noordzeestrand bestaat de top 10 van de meest getelde items voor een groot deel (75%) uit plastic; hierin vormen resten van visnetten het grootste aandeel. Er liggen ongeveer 400 items per 100 meter Nederlands strand; een reductie van 30% zou dus een afname van ruim 100 items betekenen. Om dit te kunnen bereiken is in 2015 een Nederlands programma van maatregelen opgesteld om marien zwerfvuil terug te dringen. Dit staat beschreven in de Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee 2012–2020, deel 3<sup>7</sup>. Samengevat richt Nederland zich op preventie door middel van een integrale bronaanpak. Pijlers daarbij zijn implementatie en handhaving van bestaande milieuriichtlijnen op land en zee, het programma Circulaire Economie en *Green Deals* met de scheepvaart- en havensector, strandrecreatiesector en visserij over afvalverwerking en bewustwording bij de verschillende doelgroepen. Daarnaast doet Nederland aan effectbestrijding (schoonmaken van de stranden, het *fighting for litter* project en ondersteuning van *The Ocean Cleanup*). In internationaal verband is Nederland samen met Duitsland trekker van het OSPAR (Noordoost Atlantisch gebied) regionale actieplan ter voorkoming van marien zwerfvuil.

Recente metingen laten overigens zien dat er voor de Nederlandse stranden al significante dalingen te zien zijn.

### **Ecodesignregelgeving**

#### **De leden van de SP-fractie vragen om een toelichting en update op de inspanningen om de Ecodesignregelgeving aan te scherpen.**

In het BNC-fiche over het Ecodesign werkplan 2016–2019<sup>8</sup> heb ik mijn waardering uitgesproken over de voorgenomen inzet van de Commissie op de Ecodesignregelgeving. Met dit werkplan worden verdere stappen gezet in de verhoging van de energie-efficiëntie van producten alsmede het structureel meenemen van aspecten zoals levensduur, repareerbaarheid en recyclebaarheid in de milieucriteria voor producten.

Voor wat betreft de werkingssfeer van de Ecodesignregelgeving is de Commissie in de Raadsconclusies over circulaire economie, die in juni 2016 onder mijn Voorzitterschap zijn aangenomen, verzocht vóór eind 2018 na te gaan voor welke andere dan energiegerelateerde productgroepen beter rekening kan worden gehouden met hulpbronnenefficiëntie en de gevolgen voor het milieu en de mens. Ik ga ervan uit dat de Commissie voor het verstrijken van genoemde termijn met een reactie zal komen over de mogelijke opties.

### **Rijksbrede programma circulaire economie**

#### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar de stand van zaken t.a.v. de doelstelling uit het Rijksbrede programma Circulaire Economie om het grondstoffenverbruik in 2030 met 50% terug te dringen. Verder vragen deze leden welke beleids-opties ik zie om het hergebruik van grondstoffen in Nederland verder te stimuleren en of ik wil pleiten voor meer economische prikkels om circulaire verdienmodellen te vergemakkelijken.**

Het programma «Nederland circulair in 2050» is in september 2016 vastgesteld en verder geconcretiseerd in het Grondstoffenakkoord<sup>9</sup> dat in

<sup>7</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 710, nr. 45.

<sup>8</sup> Kamerstuk 34 663, nr. 8.

<sup>9</sup> Kamerstuk 32 852, nr. 46.

januari 2017 naar uw Kamer is gestuurd. Daarin is vastgelegd dat de doelen verder uitgewerkt worden in de transitieagenda's die nu samen met alle opstellers en ondertekenaars opgesteld worden. Daarin wordt ook duidelijk welke beleidsopties wenselijk zijn.

In het programma zijn als beleidsopties de instrumenten wet- en regelgeving, financiering, kennis en innovatie, internationale samenwerking, gedragsbeïnvloeding en slimme marktprikkels benoemd. Van belang is dat eerst een goed beeld wordt verkregen van de specifieke belemmeringen die het circulair worden van onderdelen van de keten in de weg staan. Op basis daarvan moet bezien worden met welke instrumentenmix, waaronder bijvoorbeeld economische prikkels, deze belemmeringen het beste kunnen worden weggenomen.

### **Grondstoffenkringloop zonder schadelijke stoffen**

#### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik een grondstoffenkringloop zonder schadelijke stoffen wil realiseren en, zo ja, of ik bereid ben om de uitfasering van PVC en polystyreen te bepleiten.**

Ik onderschrijf volmondig het belang om toe te werken naar een grondstoffenkringloop zonder schadelijke stoffen. Met actieve steun van Nederland is op VN- en EU-niveau besloten dat de stof HBCDD, een brandvertrager, verboden wordt, ook als toevoeging aan polystyreen (piepschuim). In de EU is een verbod in voorbereiding op het toevoegen van lood aan PVC-plastic om dit licht- en hittebestendig te maken. Ook mogen de meest schadelijke weekmakers (ftalaten) inmiddels niet meer worden geproduceerd. Het zijn dus niet de plastics zelf die schadelijk zijn en uitgefaseerd moeten worden, maar bepaalde stoffen die aan deze plastics worden toegevoegd. Het uitfaseren van de schadelijke stoffen in polystyreen en PVC is reeds gaande en heeft mijn volle steun. Ik sta het *safe by design* principe voor: zorgen dat nieuwe producten gezond en veilig zijn in gebruik, zonder schadelijke stoffen die er later weer uitgethaald moeten worden.

Naast het realiseren van een grondstoffenkringloop zonder schadelijke stoffen wil ik ook komen tot een circulaire economie met maximaal hergebruik en recycling. Op het raakvlak van beide beleidsdoelen is een nadere uitwerking nodig om tot een goede afweging voor de menselijke gezondheid en het milieu te komen. Want de inmiddels verboden schadelijke stoffen zijn aanwezig in tal van producten die op de markt gebracht zijn vóór de tijd dat die gevaarlijke stoffen uitgefaseerd werden. Die producten blijven – afhankelijk van hun levenscyclus – nog decennia lang vrijkomen uit huishoudens, gebouwen en bedrijven. In sommige gevallen kunnen de gevaarlijke stoffen uit de materialen verwijderd worden, maar in andere gevallen lukt dat niet. We moeten dan afwegen of veilige vormen van recycling van het materiaal mogelijk zijn en een betere milieuoetafdruk hebben dan het alternatief: het verbranden of storten van dat materiaal. Ik ben voorstander van een pragmatische aanpak met een juiste balans tussen het zoveel mogelijk recyclen van grondstoffen enerzijds en het zo snel mogelijk uitbannen van schadelijke stoffen anderzijds. Ik kies daarbij voor recycling zo lang dat kan zonder risico voor gezondheid en milieu. Veiligheid van recyclingproducten blijft onverminderd de voorwaarde.

### **Afvalhiërarchie**

#### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik vind dat de afvalhiërarchie leidend moet zijn in het Europese en Nederlandse**

### **afval- en grondstoffenbeleid en of ik dit in Europees verband wil bepleiten.**

De afvalhiërarchie is leidend in zowel het Nederlandse als het Europese afvalbeleid. Er is nu dus geen aanleiding voor mij om dit in Europees verband aan te kaarten.

### **Recycled plastic en bioplastics**

#### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de Nederlandse inzet om een markt voor gerecycled plastic te creëren zich verhoudt tot de opkomst van bioplastics en de problemen omtrent hergebruik van bioplastics en vervuiling van de GFT-afvalstroom hiermee.**

Bioplastics en gerecyclede plastics zijn beide belangrijk om een circulaire economie te realiseren. De introductie van bioplastics op de markt kent vele facetten, waarop ik graag terugkom in de al aan uw Kamer toegezegde visie op bioplastics die ik rond de zomer zal toezenden.

### **Producentenverantwoordelijkheid**

#### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik een forse verbetering en uitbreiding van de bestaande regels rond producentenverantwoordelijkheid voor wil stellen.**

Producentenverantwoordelijkheid vind ik een heel belangrijk instrument om de transitie naar de circulaire economie te bevorderen en daarom ben ik voorstander van het voorstel van de Europese Commissie om de producentenverantwoordelijkheid te versterken. De voorstellen van de Commissie hierover bevinden zich nog in het onderhandelingsstadium. In de onderhandelingen in Brussel zet ik mij in voor heldere bepalingen omtrent verantwoordelijkheden van partijen, transparantie in de financiële structuur en een sterke verbinding met afvalpreventie en productontwerp.

### **EU ETS en CO<sub>2</sub> emissies luchtvaart**

#### **Diverse leden hebben gevraagd om nadere informatie over de voortgang van de afspraken over de vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> door de luchtvaart.**

Nederland heeft van begin af aan gepleit voor mondiale afspraken over de uitstootbeperkingen in de internationale luchtvaart. Het opnemen van de luchtvaart in het EU emissiehandelssysteem in 2012 heeft dit proces op mondiaal niveau een flinke zet in de rug gegeven. De beperking van de uitstoot van CO<sub>2</sub> is primair een kwestie van de beperking van brandstofgebruik. De sporen waarlangs dit plaatsvindt zijn technologische verbeteringen (vlootvernieuwing) en operationele en infrastructurele maatregelen (luchtruimgebruik). Ook wordt ingezet op het toepassen van duurzame alternatieve brandstof. Daarnaast zal de internationale luchtvaart gebruik moeten maken van reducties buiten de eigen sector door het kopen van rechten, zogeheten «offsets». In 2016 is tijdens de 39<sup>e</sup> Assemblee van ICAO overeenstemming bereikt over een dergelijk offset systeem (*Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation*, hierna: CORSIA), waarmee de luchtvaart alle uitstoot tengevolge van de groei vanaf 2020 moet compenseren. Gestart wordt met een «pilotfase». Deze fase en de daaropvolgende fase werken op basis van vrijwilligheid. 66 landen hebben aangegeven vanaf het begin deel te zullen nemen (naast de EU zijn dit o.a. VS, China, Canada, Australië, Japan). Deze landen vertegenwoordigen ongeveer 85% van de internationale luchtvaart. De voorbereidingen van de implementatie van CORSIA vanaf 2020 zijn in volle gang en liggen op schema. Dit jaar moet de EU besluiten of het tot en met 2020 alleen intra-Europees luchtverkeer onder EU ETS laat vallen (zie

BNC-fiche<sup>10</sup>) en uiterlijk in 2020 of de internationale luchtvaart onder het EU ETS blijft vallen naast deelname aan het mondiale systeem (CORSIA).

**De leden van de SP-fractie hebben gevraagd of er een afname van de daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot te verwachten valt, en of het huidige en het voorgestelde beleid voldoende zijn om de emissies drastisch terug te dringen.**

De verwachting is dat mondiaal de luchtvaart zal blijven groeien. In absolute zin zullen de emissies uit de luchtvaart daardoor ook blijven groeien. Intra-Europese vluchten die onder het EU ETS vallen moeten nu reeds de groei compenseren door het kopen van emissierechten. Vanaf 2020 zal mondiaal de groei gecompenseerd moeten worden. Maatregelen binnen de sector zijn op basis van de huidige technologie relatief beperkt mogelijk.

Tegelijkertijd gaat er als gevolg van de beprijzing van de emissies een prikkel uit om de groei van de emissies te beperken. Uiteindelijk is dat ook in het belang van de luchtvaartmaatschappijen zelf als bedacht wordt dat 40–50% van de kosten brandstofkosten zijn.

**De leden van de SP-fractie hebben gevraagd of er momenteel meer bekend is over concrete reductieplannen binnen de EU of binnen CORSIA.**

De concrete maatregelen die worden genomen liggen op het gebied van technologische verbeteringen (vlootvernieuwing), operationele en infrastructurele maatregelen (luchtruimgebruik), en het toepassen van duurzame alternatieve brandstof. Daarnaast wordt er uiteraard ingezet op marktgeoriënteerde maatregelen zoals het EU ETS en CORSIA.

**De leden van de SP-fractie hebben gevraagd het krachtenveld verder toe te lichten.**

De EU lidstaten zijn in grote meerderheid voorstander van de continuering van het EU ETS voor alleen intra-Europees verkeer tot aan de invoering van CORSIA in 2020. De grote Europese landen vinden dat tijdig gewerkt moet gaan worden aan de manier waarop met EU ETS wordt omgegaan na het van start gaan van het mondiale systeem. De meeste lidstaten willen dan ook op dit moment nog geen voorschot nemen op een eventuele voortzetting van het EU ETS na 2020. Een aantal grote Europese landen maakt zich zorgen dat het signaal over een voortzetting van het EU ETS voor luchtvaart ná 2020 de relatie kan schaden met ICAO. Tevens kan het door derde landen geïnterpreteerd worden als een teken dat de EU niet bereid is om CORSIA te implementeren. Een meerderheid van de Europese lidstaten steunt de luchtvaartsector in hun streven naar één mondiaal systeem voor de internationale luchtvaart en het voorkomen van een lappendeken aan regionale systemen.

**De leden van de GroenLinks-fractie hebben gevraagd of ik voornemens ben in Europees verband te gaan pleiten voor aanvullende prikkels voor CO<sub>2</sub>-reductie in de luchtvaart.**

In de Europese luchtvaart worden al veel maatregelen genomen om de uitstoot verder terug te dringen. KLM is daar een goed voorbeeld van met onder andere het Corporate BioFuel Programma. Ik zal de noodzaak daarvan blijven benadrukken, ook met het oog op de afspraken daarover in Parijs. Daarbij zal ik de aangenomen motie-Dijkstra (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 31) betrekken, die de regering verzoekt «te voorkomen dat Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand worden gezet door, boven op mondiale afspraken, op Europees niveau uitstoot apart te beprijzen».

<sup>10</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2326.

**De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat de mogelijkheden zijn om de internationale luchtvaart alsnog in het ETS op te nemen.**

Het nu onder het EU ETS brengen van vluchten tussen de EU en derde landen is niet haalbaar. De meeste EU-lidstaten zijn hier geen voorstander van en dit zal ook op groot verzet stuiten van landen buiten de EU. Derde landen zullen dit ook interpreteren als gebrek aan Europese ambitie om van CORSIA een succes te maken. Om die redenen is ook het kabinet geen voorstander van het opnemen van internationale luchtvaart in het EU ETS.

**De leden van de GroenLinks-fractie hebben gevraagd of ik bereid ben om bij mijn Europese collegae te bepleiten voor het zo snel mogelijk uitfaseren van de gratis ETS-rechten voor de luchtvaart.**

Het beprijzen van CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de luchtvaart blijft op de agenda staan. Net als in de overige ETS sectoren ontvangen zij deels gratis emissierechten om concurrentienadeel tegen te gaan. Bij het bepalen van de manier waarop de luchtvaart in het EU ETS na 2020 verder vorm krijgt, zal de verdeling van rechten onderwerp van discussie zijn.

**De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd of er al meer bekend is over hoe er met het EU ETS zal worden omgegaan na de inwerkingtreding van CORSIA.**

Nee, Nederland blijft de Commissie hiertoe oproepen. De Commissie heeft aangegeven het implementatietraject te willen afwachten. Dit betekent dat de Commissie naar verwachting medio 2018 met voorstellen zal komen.

**De leden van de D66-fractie vragen of ik de Kamer proactief wil informeren over de voortgang van maatregelen die tot doel hebben de CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaartsector te verminderen.**

Zodra daar aanleiding toe is als gevolg van ontwikkelingen op Europees of mondiaal niveau zal ik de Kamer daarover informeren.

**De leden van de D66-fractie hebben gevraagd of ik de zorgen deel over het gebrek aan ambitieuze stappen op internationaal niveau om de CO<sub>2</sub>-emissies van de internationale luchtvaart te reguleren.**

Ik onderschrijf de conclusie niet dat er gebrek is aan ambitieuze plannen. De luchtvaartsector is de eerste sector die na Parijs een mondiaal akkoord heeft gesloten over het terugdringen van CO<sub>2</sub>-emissies. Daaraan voorafgaand is een mondiale CO<sub>2</sub>-standaard vastgesteld voor vliegtuigen. De internationale luchtvaart zal zich echter maximaal moeten blijven inspannen om deze maatregelen te implementeren.

**De leden van de D66-fractie vragen of ik deel dat een EU ETS systeem complementair kan zijn aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel. Voorts vragen deze leden of ik de optie van EU ETS als complementair systeem heb uitgesloten.**

In hoeverre EU ETS en CORSIA voor de internationale luchtvaart naast elkaar kunnen bestaan zal binnen Europa nog ter discussie worden gesteld. Dit zal mede afhangen van de verdere uitwerking en implementatie van CORSIA. De Commissie zal naar verwachting medio 2018 met voorstellen komen over hoe met EU ETS zal worden omgegaan na de start van CORSIA. Ik wil daar niet op vooruit lopen.

**De leden van de D66-fractie vragen of ik de mening deel dat India en Rusland snel duidelijkheid moeten geven over hun plannen om hun luchtvaartemissies te beperken.**

CORSIA gaat van start in 2021 en 66 landen hebben aangegeven vanaf het begin deel te nemen. Dat India en Rusland dat niet hebben gedaan, betekent geenszins dat deze landen uiteindelijk niet zullen gaan meedoen.

Het *stop-the-clock* voorstel heeft betrekking op intra-Europees verkeer en geldt tot aan de start van het mondiale systeem. In deze periode (2017–2020) is het wel of niet deelnemen van landen aan CORSIA niet relevant. Wel is van belang of maatschappijen uit deze landen intra-Europees vliegen. Die vluchten worden meegenomen in het *stop-the-clock* voorstel.

**De leden van de D66-fractie vragen naar de reserveringen die China heeft gemaakt, o.a. met betrekking tot het concept «CO<sub>2</sub>-neutrale groei».**

Een aantal landen heeft reserveringen bij deze resolutie. Gedurende het implementatietraject de komende jaren zal worden samengewerkt met deze landen. Naast de reguliere politieke contacten biedt deze samenwerking de gelegenheid om hierover het gesprek aan te gaan.

**De leden van de D66-fractie vragen naar een nadere toelichting op de uitwerking van CORSIA.**

Op dit moment wordt hard gewerkt aan het voltooien van de regels, voorschriften en het instrumentarium dat nodig is om CORSIA te laten functioneren. Mijn ministerie is daar intensief bij betrokken. In 2019 zullen alle landen met internationaal luchtverkeer moeten beginnen met monitoring en rapportage van deze regels en voorschriften. Binnen Europa en bij andere grote luchtvaartlanden is de infrastructuur reeds voldoende op orde om CORSIA vlot in te kunnen voeren. Voor begeleiding en instructie van andere landen heb ik € 0,5 miljoen ter beschikking gesteld aan ICAO en draagt Nederland ook actief bij aan ontwikkeling en training.

**Biokerosine**

**De leden van de SP-fractie hebben gevraagd een update te geven van het beleid voor biokerosine.**

De inzet van duurzame biobrandstoffen in de luchtvaart wordt op verschillende manieren op nationaal niveau gestimuleerd. Dit gebeurt o.a. door deelname van de Ministeries van IenM en EZ aan Bioport Holland, het samenwerkingsverband met luchtvaart- en brandstofsector gericht op het opschalen van de productie van biokerosine in Nederland. Daarnaast is het Ministerie van IenM per 26 oktober 2016 deelnemer van het KLM *Corporate Biofuel Program*. Dit programma stelt medewerkers van deelnemende organisaties in staat om een deel van hun vlieguren te laten uitvoeren met duurzame biobrandstof. Organisaties betalen een toeslag die het verschil in prijs tussen biobrandstof en traditionele kerosine overbrugt. Deze toeslag wordt gebruikt voor de aankoop van duurzame biobrandstof. Tot slot onderzoeken EZ en IenM in hoeverre de onrendabele top van in Nederland getankte biokerosine kan worden afgedekt. Dit gebeurt in het kader van het efficiënt realiseren van de hernieuwbare energiedoelstellingen voor 2020 en 2023.

**Single European Sky**

**De leden van de SP-fractie hebben gevraagd een update te geven van de implementatie van *Single European Sky*.**

De *Single European Sky* is voor de concurrentiekracht van de Europese luchtvaartsector van groot belang. Door alle inspanningen zijn de gemiddelde vertragingen per vlucht afgenomen naar ongeveer 0,7 minuten per vlucht. Het omvliegen is afgenomen tot 2,7%; dit is gemiddeld minder dan 30 km per vlucht. De kosten voor gebruik van luchtruim in Europa zijn afgenomen met ongeveer € 360 miljoen per jaar op een totaal van ongeveer 7 miljard per jaar en dit zet zich voort. Er worden dus stappen gezet in het realiseren van een Europees luchtruim.



Zo wordt er bijvoorbeeld flinke vooruitgang geboekt op het gebied van civiel-militaire samenwerking door militair luchtruim steeds meer (onder voorwaarden) beschikbaar te stellen voor civiel verkeer. Zowel voor het hogere als het lagere luchtruim wordt gewerkt aan een verdere integratie van civiele en militaire luchtverkeersleiding. Voor het hogere luchtruim wordt gewerkt aan «Free Route Airspace», waarmee luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om de meest directe route te kiezen. Dit zal verder bijdragen aan efficiënter gebruik van het luchtruim, kortere afstanden en dus minder brandstofverbruik.

Binnen Nederland werkt Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aan tal van systeemvernieuwingen in het kader van Single European Sky ATM Research (SESAR). Hiermee kan het luchtverkeer betrouwbaarder en efficiënter worden afgehandeld. De Europese Commissie heeft in totaal bijna 70 miljoen euro aan co-financiering beschikbaar gesteld voor deze Nederlandse SESAR projecten. Nederland heeft daarmee goed gescoord bij het aanvragen van de co-financiering.

### **Overig: EU klimaat**

#### **De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken t.a.v. de onderhandelingen over de *Effort Sharing Decision*.**

Op 20 juli 2016 publiceerde de Europese Commissie een voorstel voor een *Effort Sharing Regulation* waarmee nationale bindende broeikasgasreductiedoelen worden vastgesteld voor de sectoren die niet onder het EU emissiehandelsysteem vallen. De meeste lidstaten lijken zich te kunnen vinden in de verdeling van de nationale reductiedoelen zoals de Commissie die voorstelt. Wel staan er nog belangrijke discussiepunten open met betrekking tot de manier waarop de doelen worden omgezet in emissiebudgetten en de flexibiliteit die lidstaten krijgen om deze doelen te halen. Het gaat daarbij o.a. om de inzet van kredieten uit landgebruik en bosbouw, waarover parallel een apart voorstel wordt behandeld (de LULUCF-verordening).

Het milieucollege van het Europees parlement stemt op 30 mei a.s. over het voorstel. Het Maltese Voorzitterschap zet er vooralsnog op in een gemeenschappelijk standpunt te bereiken op dit dossier in de Milieuraad van 19 juni a.s. In de aanloop naar die Milieuraad zal ik uw Kamer zoals gebruikelijk middels een geannoteerde agenda informeren over de laatste stand van zaken. Indien de Raad er daadwerkelijk in slaagt een positie vast te stellen kan het Estse Voorzitterschap de behandeling in trilogieën opstarten.

#### **De leden van de SP-fractie vragen wanneer er op EU niveau verder wordt gesproken over klimaatmitigatie. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik tijdens de informele bijeenkomst voor milieuministers een discussie zal initiëren over het verhogen van de Europese doelstelling voor CO<sub>2</sub>-reductie.**

Op dit moment richt de EU zich op het implementeren van de broeikasgasreductie die is toegezegd in de aanloop naar de klimaatop in Parijs (COP21) en vastgelegd in de EU-INDC (*Intended Nationally Determined Contribution*). Het betreft hier de vastlegging van het EU doel om in 2030 tenminste 40% reductie te realiseren (t.o.v. 1990) in Europese wetgeving, met name de EU emissiehandel en nationale doelen voor de sectoren die hier niet onder vallen (zie boven). Uiterlijk in 2020 moeten landen hun definitieve klimaatbijdrage (*Nationally Determined Contribution*) indienen. In het besluit bij het Parijs Akkoord wordt het IPCC verzocht zich te buigen over de effecten van 1,5 graad opwarming en de daaraan gerelateerde mondiale emissiepaden, en hierover in 2018 een rapport uit te brengen. De uitkomst van deze analyse zal dienen als input voor de «faciliterende

dialogo» die datzelfde jaar zal plaatsvinden tussen landen over de klimaatbijdragen, waarmee dat ook voor de EU een moment is om naar de eigen inzet te kijken. De Europese Commissie is voornemens in 2019 een langetermijnstrategie voor de EU uit te brengen. Vervolgens vindt vanaf 2023 elke vijf jaar een beoordeling plaats van de collectieve voortgang, als opmaat naar nieuw in te dienen klimaatbijdragen in 2025.