

Vergaderjaar 2024–2025

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 969**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT EN DE MINISTER VAN KLIMAAT EN GROENE GROEI**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2024

Hierbij doen wij u, mede namens de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingshulp en de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, de geannoteerde agenda van de Milieuraad van 17 december 2024 toekomen. Het kabinet is voornemens deel te nemen aan deze Milieuraad. De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer.

Daarnaast wordt u geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Erkens over het aangeven dat voor Nederland bij een potentieel EU-klimaatdoel voor 2040, een stevig uitvoeringspakket randvoorwaardelijk is. U wordt ook geïnformeerd over de kabinetsreactie op de publieke consultatie van de Europese Commissie over de herziene richtlijn betreffende de reductie van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen (NEC-richtlijn). De inbreng op deze consultatie is als bijlage toegevoegd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
C.A. Jansen

De Minister van Klimaat en Groene Groei,  
S.T.M. Hermans

## I. GEANNOTEEERDE AGENDA MILIEURAAD

Tijdens de Milieuraad in Brussel op 17 december 2024 wordt een algemene oriëntatie verwacht op de verordening ter voorkoming van pelletverlies om microplastic te verminderen. Daarnaast is een voortgangsrapportage voorzien over de verordening Circulaire Voertuigen alsook een gedachtewisseling over het Klimaatdoel 2040. Tot slot staan er enkele diversenpunten geagendeerd.

### **Circulaire Voertuigen (*End-of-Life vehicles*)**

Op 13 juli 2023 heeft de Europese Commissie (hierna «Commissie») een voorstel gepresenteerd voor een verordening over circulariteitseisen voor voertuigontwerp en het beheer van afgedankte voertuigen.<sup>1</sup> Op 15 september 2022 is de Kamer over dit voorstel geïnformeerd via het BNC-fiche.<sup>2</sup> Met deze verordening zal de Richtlijn betreffende autowrakken<sup>3</sup> en de Richtlijn betreffende typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing<sup>4</sup> (de «3R Richtlijn») worden ingetrokken. Delen van de inhoud worden overgenomen in de nieuwe verordening, met toevoeging van nieuwe elementen. Hierbij valt te denken aan een verplichte toepassing van plasticrecycelaat en een circulair voertuigenpaspoort. Tijdens de Milieuraad is een beleidsdiscussie voorzien over de voortgang van de onderhandelingen.

#### *Inzet Nederland*

Het kabinet verwelkomt het voorstel van de Commissie omdat het een belangrijke stap voorwaarts is voor de verduurzaming van voertuigen. Het voorstel omvat de gehele levenscyclus van een voertuig, van ontwerp tot afvalfase, en jaagt de transitie naar een circulaire economie verder aan. Het kabinet steunt de sterke ambitie ten aanzien van circulariteit in deze verordening. Een hoge verplichte doelstelling voor recycelaattoepassing van plastic en een additioneel doel voor het toepassen van biogebaseerd plastic, ziet het kabinet als belangrijke elementen. Daarnaast zijn ontwerpeisen ten behoeve van onder andere reparatie en hergebruik, een circulair voertuigenpaspoort en een circulariteitsstrategie per voertuigtype van belang. Voor onder andere de afvalfase van voertuigen is het kabinet voorstander van de voorgestelde verbreding van het UPV-systeem (uitgebreide producentenverantwoordelijkheid) voor auto's naar andere voertuigcategorieën zoals aanhangwagens en motorfietsen. Voor deze nieuwe categorieën zal een systeem voor afvalinzameling en -verwerking worden ingericht. Een mechanisme waarbij kosten voor het afvalbeheer van voertuigen tussen lidstaten wordt verrekend, is een uitdaging in de uitvoering, maar wel een belangrijk punt.

Tot slot hecht het kabinet veel waarde aan maatregelen om te voorkomen dat voertuigen (illegaal) geëxporteerd worden die niet rijwaardig zijn en als afval (voertuigwrak) zijn bestempeld, waarbij negatieve milieueffecten worden afgewenteld op derde landen. Regelgeving die duidelijk onderscheid maakt tussen voertuigen en voertuigwrakken en een geldige APK-keuring als voorwaarde voor het toestaan van het exporteren van een gebruikt voertuig, worden daarom verwelkomd door het kabinet. Het kabinet houdt daarbij oog voor de handelspolitieke aspecten van het voorstel en de impact hiervan op derde landen.

<sup>1</sup> COM (2019) 640

<sup>2</sup> Kamerstuk II 2022–23, 22 112, nr. 3776

<sup>3</sup> Richtlijn 2000/53/EC

<sup>4</sup> Richtlijn 2005/64/EC

## *Krachtenveld*

Het voorstel van de Commissie wordt over het algemeen positief ontvangen door de lidstaten, al zijn er wel vragen over de uitwerking van de typegoedkeuring van voertuigen en over aanvullende circulariteitseisen. Nederland is sterk voorstander van dit laatste punt, samen met een kleine groep gelijkgestemde landen, die mogelijkheden ziet voor verdere aanscherping. Deze groep lidstaten ziet in deze voorstellen kansen voor het versterken van het concurrentievermogen van de industrie, evenals voor het verlagen van de milieudruk die wordt geëxporteerd naar derde landen. Daar tegenover staat een terughoudende groep lidstaten die regeldruk voor autofabrikanten vreest en pleit voor het afzwakken van een aantal bepalingen, voornamelijk met betrekking tot de circulariteitseisen.

## **Microplastics**

Op 16 oktober 2023 heeft de Commissie het voorstel gepubliceerd voor de verordening ter voorkoming van pelletverlies om microplasticvervuiling te verminderen. De Kamer is op 15 november 2023 over dit voorstel geïnformeerd via het BNC-fiche<sup>5</sup> en op 14 maart jl. via de Geannoteerde Agenda van de Milieuraad van 25 maart jl.<sup>6</sup>

Het kabinet acht een verordening ter voorkoming van pelletverlies tijdens productie, transport en omvorming nodig om microplasticvervuiling te verminderen. In tegenstelling tot andere vormen van microplastics die intrinsiek gepaard gaan met productgebruik (zoals bandenslijtage, slijtage van verf, textiel, etc.) dient de lekstroom van pellets bij productie, vervoer of omvorming namelijk in principe geen enkel doel. Daarom moet deze vorm van vervuiling tot een minimum beperkt worden. Het voorzitterschap streeft ernaar tijdens deze Milieuraad een algemene oriëntatie te bereiken.

## *Inzet Nederland*

Het kabinet kon het initiële voorstel van de Commissie op hoofdlijnen steunen en heeft in voorgenoemd BNC-fiche aangegeven op onderdelen wel te zullen pleiten voor een hoger ambitieniveau. Het huidige compromisvoorstel van het voorzitterschap is met name op het onderdeel van de drempelwaarde (1.000 ton) minder dan het gewenste Nederlandse ambitieniveau. Toch is de totale compromistekst aanvaardbaar. Zo is, conform de wens van het kabinet, de definitie van «plastic korrel» verruimd, zodat ook andere vormen van polymeren voor de productie van eind- of deelproducten onder de verordening vallen. Ook zijn kleine bedrijven niet meer uitgezonderd van bepaalde verplichtingen. Dit is ook gewenst, aangezien de bedrijfsomvang niet direct samenhangt met de hoeveelheid verhandelde microplasticpellets. Ook is op initiatief van onder andere Nederland een herzieningsclausule opgenomen om in 2030 de drempelwaarde te heroverwegen.

Het huidige compromisvoorstel adresseert de in de onderhandelingen gevoelige onderwerpen als volgt:

- Maritieme scheepvaart: De maritieme scheepvaart wordt onder de verordening gebracht en de bijbehorende verplichtingen worden in lijn gebracht met de huidige IMO-richtlijnen hieromtrent. Dit creëert een gelijk spelveld tussen de maritieme scheepvaart en andere vervoerders over land en via binnenvaart.

<sup>5</sup> Kamerstuk II 2023–24, 22 112, nr. 3839

<sup>6</sup> Kamerstuk II 2023–24, 21 501-08, nr. 936

- Niet-EU vervoerders: Vervoerders die niet in de EU gevestigd zijn, moeten een gemachtigd vertegenwoordiger in de EU aanwijzen. Deze moet ervoor zorgen dat niet-EU vervoerders aan dezelfde verplichtingen moeten voldoen als hun in Europa gevestigde collega's. Dat komt de concurrentiepositie van bedrijven in de EU ten goede. Daarbij is het wel van belang dat deze maatregel geen disproportionele impact heeft op niet-EU vervoerders en in lijn is met internationale afspraken.
- Vergunningsstelsel: Naast een certificeringsschema hebben lidstaten straks ook de mogelijkheid om naleving af te dwingen via een vergunningsstelsel, zolang dit een vergelijkbaar beschermingsniveau voor milieu oplevert als certificering.
- Grootte van ondernemingen: Micro-ondernemingen zullen *wel* worden uitgezonderd van bepaalde verplichtingen, zoals certificering, maar kleine-ondernemingen niet.
- Drempelwaarde: De drempelwaarde, die onder andere bepaalt wanneer een bedrijf zich moet laten certificeren, blijft 1.000 ton, zoals initieel door de Commissie voorgesteld. Wel wordt een clause opgenomen dat deze waarde binnen vijf jaar geëvalueerd zal worden en waar mogelijk naar beneden bijgesteld zal worden.

#### *Indicatie krachtenveld*

Het compromisvoorstel van de voorzitter lijkt goed te worden ontvangen door de meeste lidstaten en daarmee lijkt een gekwalificeerde meerderheid in aanloop naar de Milieuraad van 17 december in het vizier, al is het nog geen gelopen race.

Ten aanzien van het verplichtingen voor niet-EU vervoerders heeft de Commissie twijfels bij de uitvoerbaarheid en proportionaliteit van deze maatregel. Het kan dus zijn dat het compromisvoorstel hierop nog wordt aangepast in aanloop naar de Raad. Mocht dit tijdig bekend zijn, wordt u hierover uiteraard geïnformeerd via het aanstaande Schriftelijk Overleg.

#### **Klimaatdoel 2040**

De Europese Klimaatwet verplicht de EU tot het stellen van een tussendoel voor 2040 op weg naar klimaatneutraliteit in 2050. Op 6 februari jl. publiceerde de Commissie een mededeling<sup>7</sup> met daarin de aanbeveling dat het EU-klimaatdoel voor 2040 moet uitkomen op 90% netto broeikasgasemissiereductie ten opzichte van 1990. Tijdens de Milieuraad zal hierover een gedachtewisseling plaatsvinden. Dit is de derde politieke bespreking van het tussendoel. Er is geen besluitvorming voorzien. De Commissie heeft aangekondigd met een wetgevend voorstel te komen om het tussendoel vast te leggen in de Europese Klimaatwet. Dit wetsvoorstel volgt naar verwachting begin 2025.

#### *Inzet Nederland*

Een duidelijke tussenstap tussen 2030 en 2050 biedt stabiliteit en investeringszekerheid voor burgers en bedrijven in de transitie. Voortzetting en volledige implementatie van het huidige EU-klimaatbeleid leidt in 2040 volgens de Commissie reeds tot 88% nettoreductie. Het kabinet zet zich in voor een tussendoel dat haalbaar is, in lijn met de wetenschap en de afspraken in het Parijsakkoord. Daarmee onderschrijft het kabinet het door de Commissie aanbevolen Europese tussendoel van netto 90%. Daarbij pleit het kabinet in Brussel, conform motie Erkens<sup>8</sup>, voor een stevig uitvoeringspakket voor het wegnemen van knelpunten in de transitie, waaronder netcongestie, langdurige en complexe vergunnings-

<sup>7</sup> COM (2024) 63

<sup>8</sup> Kamerstuk II 2023–24, 31 793, nr. 257

verleningsprocedures en beschikbaarheid van voldoende financiering, betaalbare duurzame energie en grondstoffen. De Kamer is voor de zomer door het vorige kabinet geïnformeerd over de voor Nederland gewenste onderdelen van dit pakket met betrekking tot het faciliteren van de energietransitie en het bevorderen van het duurzame concurrentievermogen van en investeringszekerheid voor bedrijven.<sup>9</sup> Te denken valt onder andere aan ondersteuning van lidstaten bij een betere benutting en verdere ontwikkeling van grensoverschrijdende energie-infrastructuur, harmonisatie van methodologieën voor nettarieven tussen lidstaten, een integrale weging van milieu- en klimaatdoelen in vergunningverleningsprocessen voor Europese projecten die bijdragen aan de transitie, en het creëren van nieuwe Europese groene markten.

#### *Indicatie krachtenveld*

Een grote groep lidstaten heeft steun uitgesproken voor een ambitieus doel, waarbij een aantal lidstaten expliciet een reductiedoelstelling van netto 90% heeft omarmd. De meeste lidstaten moeten echter nog een positie bepalen. Enkele lidstaten hebben aangegeven dat ze de aanbeveling van de Commissie nog niet kunnen steunen.

Conform het Parijsakkoord moet de EU ruim voor COP30 (die plaatsvindt eind 2025), een *Nationally Determined Contribution* (NDC) inleveren met een ambitie voor 2035. Dit zal worden afgeleid van het overeengekomen 2040-doel. Daarmee is tijdige besluitvorming over het 2040-tussendoel van belang.

### **Diversen**

#### **– Terugkoppeling recente internationale bijeenkomsten**

Het voorzitterschap zal een terugkoppeling geven van een aantal recente internationale bijeenkomsten die op het gebied van milieu hebben plaatsgevonden. Het betreft de volgende bijeenkomsten:

- De 29<sup>ste</sup> Conferentie van Partijen (COP29) bij het Klimaatverdrag van de Verenigde Naties van 11-22 november 2024 in Bakoe, Azerbeidzjan.
- De 16<sup>de</sup> Conferentie van Partijen van het VN-biodiversiteitsverdrag (CBD COP16), de 11<sup>de</sup> Bijeenkomst van de Partijen van het Cartagena Protocol (COP MOP11) en de 5<sup>de</sup> Bijeenkomst van de Partijen van het Nagoya Protocol (COP MOP5) dat plaatsvond van 21 oktober tot 1 november jl. in Cali, Colombia.
- De Vijfde bijeenkomst van het Intergouvernementele Onderhandelingscomité (INC-5) voor een Internationaal Plasticverdrag van 25 november tot 1 december in Busan, Korea.
- De 16<sup>de</sup> Conferentie van Partijen van het verdrag van bestrijding van woestijnvorming (UN CCD COP16) van 2-13 december 2024 in Riyad, Saudi-Arabië.
- De 36<sup>ste</sup> Bijeenkomst van Partijen van het Montreal Protocol (MOP36) en de 13<sup>de</sup> Conferentie van Partijen van het Verdrag van Wenen (COP13) van 28 oktober tot 1 november 2024 in Bangkok, Thailand.
- De 11<sup>de</sup> Zitting van de plenaire vergadering van Intergouvernementeel Platform voor Wetenschap en Beleid inzake Biodiversiteit en Ecosysteemdiensten (IPBES11) van 10-16 december 2024 in Windhoek, Namibië.
- De 10<sup>de</sup> Zitting van de Bijeenkomst van de Partijen van het Watervedrag (MOP10) van 23-25 oktober in Ljubljana, Slovenië.

---

<sup>9</sup> Kamerstuk II 2023–24, 31 793, nr. 271

## – Werkprogramma inkomend Voorzitterschap

Het inkomend Pools Voorzitterschap zal de inhoudelijke prioriteiten voor de eerste zes maanden van 2025 presenteren.

## II. UPDATE MOTIE ERKENS INZAKE EEN STEVIG UITVOERINGS-PAKKET VOOR KLIMAATDOEL 2040

Hieronder geeft het kabinet een update over de ontwikkelingen in Brussel die van belang zijn voor het uitvoeren van motie Erkens.<sup>10</sup> Hierbij wordt eerst ingegaan op de koppeling tussen verduurzaming en concurrentievermogen die hoog op de Europese agenda staat (volgens de plannen van de nieuwe Commissie en het Draghi-rapport), en daarna de ontwikkelingen op het gebied van energie, CCS-infrastructuur (*Carbon Capture and Storage*), verduurzaming mobiliteit, en het realiseren van een rechtvaardige transitie.

*Europese inzet op een sterke koppeling tussen verduurzaming en concurrentievermogen*

Uitvoerbaarheid van de klimaat- en energietransitie en de implementatie van het bestaande 2030 kader staat hoog op de Europese agenda. Dit blijkt uit de politieke richtlijnen van Commissievoorzitter Von der Leyen en haar *mission letters* aan de verschillende kandidaat-commissarissen. Von der Leyen heeft in haar politieke richtlijnen aangekondigd dat de Commissie zich zal inzetten voor het creëren van de juiste voorwaarden voor bedrijven om de gemeenschappelijke Europese doelen te bereiken. Hiervoor komt de Commissie o.a. met een *Clean Industrial Deal* (CID) in haar eerste 100 dagen. Volgens Von der Leyen moet de CID duurzame, concurrerende industrieën en hoogwaardige banen stimuleren, onder andere door procedures te vereenvoudigen en de toegang tot betaalbare, duurzame energie en -grondstoffen te waarborgen. Het kabinet vindt het positief dat de Commissie een brug wil slaan tussen klimaat en groene groei in aanloop naar de onderhandelingen over het 2040-doel.

Daarnaast gaat het Draghi-rapport uit van versterking van het concurrentievermogen van de EU in samenhang met decarbonisatie. Aanbevelingen voor het vergroten van toegang tot duurzame en betaalbare energie staan daarbij centraal. Bijvoorbeeld door het versnellen van vergunningverleningsprocedures, het vergroten van de interconnectiecapaciteit en een eerlijke verdeling van kosten en baten tussen lidstaten voor grensoverschrijdende infrastructuurprojecten, en harmonisatie van netwerktaarifmethodieken binnen de EU. Ook doet Draghi aanbevelingen gericht op de toekomst van onder andere de Europese industrie, zoals het bevorderen van duurzame infrastructuur en het stimuleren van groene marktcreatie. De Kamer is op 4 oktober jl. geïnformeerd over de kabinetsreactie op het Draghi-rapport.<sup>11</sup>

*Faciliteren energietransitie*

Nederland zet zich in EU- en regionaal verband in voor het faciliteren van de energietransitie. In gezamenlijke verklaringen van de *Friends of Renewables* en de Nucleaire Alliantie van 15 oktober<sup>12</sup> wordt de Commissie opgeroepen om de opschaling van hernieuwbare energie en kernenergie in Europa te bevorderen. Zo wordt de Commissie in de verklaring van de *Friends of Renewables* gevraagd om met een uitvoe-

<sup>10</sup> Kamerstuk II 2023–24, 31 793, nr. 257

<sup>11</sup> Bijlage bij Kamerstuk 21 501-30, nr. 614

<sup>12</sup> Kamerstuk II 2023–24, 21 501-33, nr. 1094

ringsagenda te komen voor het wegnemen van belemmeringen voor de energietransitie, te analyseren hoe vergunningverlening voor energietransitieprojecten versneld kan worden, het kader voor netwerktarieven te evalueren en verder te werken aan de opschaling van de waterstofmarkt. In de gezamenlijke verklaring van de Nucleaire Alliantie wordt de Commissie opgeroepen om het belang van kernenergie, naast hernieuwbare energie, voor het energiesysteem te erkennen, kernenergie op gepaste manier en onder toepassing van het principe van techniekneutraliteit te integreren in toekomstige Commissie voorstellen, en een faciliterend kader voor kernenergie op Europees niveau te creëren. Daarnaast ondertekende Nederland tijdens de ministeriële bijeenkomst van de regionale «North Sea Energy Cooperation» (NSEC) op 24 oktober jl. een gezamenlijke verklaring met aanbevelingen aan de nieuwe Commissie over voorwaarden en noodzakelijke stappen om onze wind op zee ambities op regionaal niveau te realiseren, waaronder kostendeling voor infrastructuur op zee.<sup>13</sup>

#### *Europese coördinatie ten behoeve van een geïntegreerde Europese CO<sub>2</sub>-markt (CCS)*

Als onderdeel van de EU-strategie voor industrieel koolstofbeheer werkt de Commissie een regelgevend pakket uit voor CO<sub>2</sub>-transport infrastructuur. Nederland heeft onlangs een gezamenlijke verklaring over Europese kaders voor CO<sub>2</sub> transport ondertekend.<sup>14</sup> Nederland pleit hierin met andere lidstaten voor een regelgevend kader om grensoverschrijdende CO<sub>2</sub>-transport te ondersteunen, zodat duurzame CCS- en CCU-technieken kunnen worden opgeschaald. De verklaring sluit goed aan bij de Nederlandse inzet.<sup>15</sup>

#### *Ingroei emissievrije zakelijke voertuigen*

Mobiliteit loopt achter op het huidige Europese klimaatdoel richting 2030.<sup>16</sup> Het kabinet zal daarom in Brussel blijven aangeven dat in het klimaatpakket voor 2040 voldoende aandacht moet zijn voor mobiliteit. Zowel beleid om emissiereductie te realiseren als beleid om knelpunten in de transitie weg te nemen. Het kabinet steunt Europese initiatieven die de aanschaf van emissievrije voertuigen stimuleren. Het kabinet heeft daarom op 7 oktober jl. in een gezamenlijk brief met Ierland, België en Oostenrijk bij de Commissie aangegeven dat Nederland voorstander is van dergelijke Europese maatregelen.

#### *Europese standaardisering van protocollen voor bi-directioneel en slim laden tussen lidstaten*

Op 23 oktober heeft de Staatssecretaris voor Openbaar Vervoer en Milieu namens Nederland deelgenomen aan een conferentie over bi-directioneel en slim laden in Berlijn samen met andere lidstaten en marktpartijen. Aan deze conferentie namen o.a. Duitsland, Frankrijk, Denemarken en belangrijke marktpartijen deel. De partijen schaalden zich achter het gezamenlijke doel om bi-directioneel laden binnen de EU op te schalen.

<sup>13</sup> North Sea Energy Cooperation (24 oktober 2024). Geraadpleegd via: <https://www.kefm.dk/Media/638654626932838398/NSEC%20Recommendations%20.pdf> (6-11-24)

<sup>14</sup> Joint Statement on establishing a European framework for CO<sub>2</sub> transport infrastructure. Geraadpleegd via: <https://www.kefm.dk/Media/638641429486680968/JOINT%20STATEMENT.pdf> (6-11-24)

<sup>15</sup> Kamerstuk 31 793, nr. 262

<sup>16</sup> Het terugdringen van emissies binnen de Europese mobiliteitssector gaat trager dan in andere economische sectoren. Terwijl het totaal aan Europese emissies aanzienlijk zijn gedaald, zijn die van het vervoer de afgelopen jaren gestegen. Zie Europese Raad (n.d.). <https://www.consilium.europa.eu/nl/policies/clean-and-sustainable-mobility/> (6-11-24)

Hiertoe werden belangrijke stappen gezet in het bepalen van welke gegevens partijen moeten uitwisselen om slim en bi-directioneel laden mogelijk te maken. Dit sluit aan bij de Nederlandse ambitie om elektrisch vervoer beter af te stemmen op de capaciteit van het elektriciteitsnet.

### *Rechtvaardige transitie*

Het kabinet hecht belang aan een rechtvaardige transitie. Daarom wordt rechtvaardigheid meegenomen als één van de uitgangspunten voor het te vormen nationale klimaatbeleid de komende jaren. Dit is opgenomen in het Ontwerp Klimaatplan.<sup>17</sup> Concreet is een Nationaal Energiefonds in oprichting. Dit fonds moet de meest kwetsbare huishoudens helpen met zowel het betalen van de energierekening, als het verduurzamen van de woning (huur en koop). Er is met het Regeerprogramma € 60 miljoen vrijgemaakt voor 2025 en 2026 (€ 120 miljoen in totaal).

Daarnaast werkt het kabinet een Sociaal Klimaatplan uit onder het Europese Sociaal Klimaatfonds (SCF). Dit fonds dient om de impact van het ETS2 op kwetsbare huishoudens en microbedrijven te beperken. Het SCF treedt in werking in 2026 (één jaar voordat ETS2 start) en loopt tot 2032. Het SCF biedt voor Nederland € 720 miljoen. Om gebruik te maken van dit bedrag moet Nederland € 240 miljoen zelf bijleggen. Daarnaast is het SCF *performance-based*, hetgeen betekent dat uitbetaling pas later volgt en Nederland tot die tijd het bedrag zelf moeten voorschieten. Daarom kijkt het kabinet zowel naar het financieren van uitbreidingen van bestaande maatregelen en aanvullend beleid, als het herfinancieren van bestaande maatregelen. In lijn met de vereisten van het SCF zal het kabinet de mogelijke maatregelen begin 2025 consulteren. Definitieve besluitvorming volgt integraal in het voorjaar.

### **III. KABINETSREACTIE PUBLIEKE CONSULTATIE NEC-RICHTLIJN**

De Tweede Kamer heeft verzocht om de reactie op de raadpleging over de herziene richtlijn betreffende de reductie van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen (NEC-richtlijn) te delen.<sup>18</sup> De Commissie heeft deze raadpleging uitgezet in het kader van de evaluatie van de NEC-Richtlijn, die volgens bepalingen in de richtlijn voor het einde van 2025 voltooid moet zijn. De Nederlandse reactie is toegevoegd als bijlage bij deze Geannoteerde Agenda. Een vertaling hiervan is ook aan de Commissie verstrekt.

In de Nederlandse reactie worden verschillende onderdelen van de NEC-richtlijn belicht, waaronder de gestelde doelstellingen, de samenhang met het UNECE Gothenburg Protocol<sup>19</sup> en een aantal specifieke bepalingen en bijlagen. De belangrijkste uitgangspunten in de reactie zijn dat de richtlijn en de daarmee gepaard gaande emissiereductiedoelen nog steeds relevant zijn voor het verbeteren van de luchtkwaliteit, en dat er bij een herziening van de NEC-richtlijn goed gekeken zou moeten worden naar de doelen van en samenhang met andere Europese richtlijnen en verordeningen. Door een dergelijke geharmoniseerde aanpak worden het Europese beleid versterkt, het gelijke speelveld vergroot en de administratieve lasten verminderd.

<sup>17</sup> <https://www.internetconsultatie.nl/klimaatplan2024/b1>

<sup>18</sup> Uw kenmerk: 2024Z13855/2024D35315

<sup>19</sup> United Nations Economic Commission for Europe