

Input Greenpeace, Milieudefensie, Natuur & Milieu

Algemeen Overleg Milieuraad - 20 februari 2018

1. Coalitievorming en beleidsmaatregelen 55%-reductie

In het regeerakkoord werd afgesproken in Nederland in 2030 49% CO₂ te reduceren en in de EU te streven naar 55%. Daarmee schaaft Nederland zich onder de meer ambitieuze lidstaten van de EU. Ook de nieuwe Duitse regering, die het doel voor 2020 loslaat, lijkt afgaande op het voorlopig akkoord tussen CDU en SPD vast te houden aan 55% CO₂-reductie in 2030. Portugal, Luxemburg en Zweden zitten ook op die lijn, diverse andere landen lijken er eveneens voor in. Overigens geven ECN en PBL in hun studie 'Verkenning van klimaatdoelen' aan dat 60% reductie nodig is om aan de 1,5 graaddoelstelling te voldoen. In het klimaatakkoord van Parijs spraken we af daarnaar te streven. Dat gezegd hebbende is het zeer positief dat minister Wiebes gelijk na zijn aantreden bij de COP in Bonn al pleitte voor 55% reductie in 2030. Dit heeft nu vervolg nodig.

Wij vragen u de staatssecretaris te verzoeken om een plan van aanpak op te stellen en binnen de EU een coalitie te vormen van landen die tenminste 55% in 2030 willen nastreven.

2. Steun ambitie in EU-beleid

Het Europees Parlement heeft een sterke positie ingenomen over de voorstellen voor herziening van de energie-efficiency (EED) en hernieuwbare energie (RED) richtlijnen van de Europese Commissie. In het EP is brede steun voor 35% energie efficiency en 35% hernieuwbare energie in 2030. Ook steunt het Parlement het voorstel van 1,5% energiebesparing jaarlijks in alle lidstaten. In relatie tot de Klimaatwet is relevant dat het Parlement vraagt om een energievisie gericht op energieneutraliteit in 2050.

Hoewel Nederland zich richt op maximale flexibiliteit binnen de overkoepelende CO₂-doelstelling, zijn EU-subdoelen daar niet mee in tegenspraak. Nederland haalt haar klimaatdoelen niet zonder blijvende inzetten op energie-efficiëntie (momenteel 1,7% per jaar) en veel duurzame energie. Veel EU-landen zullen onvoldoende tempo maken als er niet vanuit Brussel wordt gestuurd concrete subdoelen. Dit zou betekenen dat de Europese Klimaatinzet onhaalbaar wordt. De onderhandelingen tussen Europees Parlement, Commissie en Raad over deze richtlijnen starten zeer binnenkort.

We vragen u de staatssecretaris te verzoeken binnen de Energieraad deze onderwerpen ter tafel te brengen en te bepleiten om vanuit de Energieraad aansluiting te zoeken bij deze door het Europees Parlement uitgezette lijnen.

3. Herziene richtlijn schone en energiezuinige wegvoertuigen

Op de agenda voor de milieuraad staat het voorstel van de Europese Commissie voor een minimale duurzaamheid voor de inkoop (MVI) van mobiliteit door overheden voor personenauto's, bestelbussen, vrachtwagens en bussen. Duurzaam inkopen is belangrijk. Voor de geloofwaardigheid van overheden ('practice what you preach'). In de Green Deal ZES heeft de rijksoverheid met gemeenten de ambitie afgesproken om de distributie in binnensteden vanaf 2025 elektrisch (of waterstof) uit te voeren. Deze ambitie zou ook het minimum moeten zijn voor de eigen inkoop van overheden. Ook kan de eigen inkoop een belangrijke aanjaagfunctie hebben. Het bestuursakkoord Zero-emissie bus is hier een goed voorbeeld van. Alle nieuwe OV bussen moeten in 2025 elektrisch of waterstof zijn, en de totale vloot in 2030.

Voor de uitwerking van het klimaatplan mobiliteit kunnen de volgende doelen voor MVI een belangrijke bijdrage leveren.

- **Personenauto's en bestelwagens** uiterlijk in 2025 100% 0-emissie voor de aanschaf, en voor de inhuur van voertuigen (bijvoorbeeld voor het vervagend taxivervoer van leerlingen, ouderen etc. door gemeenten)
- **Zware voertuigen** zoals vuilniswagens kunnen net als de bussen prima elektrisch of als waterstofvoertuig vanaf 2025. De ambitie voor deze sectoren kan goed gelijk getrokken worden met het bestuursakkoord 0-emissie bus.
- Ook voor **bouwmachines** worden elektrische voertuigen inmiddels al toegepast ook hier is een ambitieus ingroepad voor de overheidsaanbestedingen gewenst. Rijkswaterstaat, gemeenten, provincies en waterschappen zijn dominante spelers in deze markt, inzet op 0-emissie machines kan een grote klimaat en luchtkwaliteitswinst opleveren.

We delen de mening uit het fiche dat de voorgestelde doelen van de commissie volstrekt onvoldoende zijn en dat fossiele oplossingen zoals CNG (aardgas) en LNG (vloeibaar aardgas) geen 'schone' optie zijn. Daarnaast zijn wij van mening dat ook biobrandstoffen (BIO-LNG/BIO-diesel) niet altijd als schoon mogen gelden. Immers biobrandstoffen uit landbouwgewassen zorgen juist vaak voor grote schade aan natuur en klimaat. De aanvullende eis dat biobrandstoffen uit afval en reststromen moeten zijn gemaakt, is daarvoor nodig.

Wij vragen u de staatssecretaris te verzoeken zich hard te maken voor echte duurzaamheid voor de inkoop van mobiliteit en de minimale doelstelling van elektrisch vervoer in 2025 voor personenauto's, bestelwagens en zware voertuigen in Europa vast te leggen.

4. Lucht- en scheepvaart

De CO₂-uitstoot van de lucht- en scheepvaart is niet alleen uitgezonderd in het nationale Energieakkoord, maar ook van het klimaatakkoord van Parijs, dit terwijl het aandeel in CO₂-uitstoot van deze sectoren enkel stijgt en er een stevige lobby is voor de groei van de luchtvaart.

Wij vragen u de staatssecretaris te verzoeken voor de internationale lucht- en scheepvaart een transitieagenda op te stellen, met een agenda voor wat Nederland kan en zou moeten, welke kansen en knelpunten er liggen in Europees en mondiaal verband en hoe Nederland hierin voorloper van Europa kan zijn.

5. Producentenverantwoordelijkheid (EPR) om tot een meer circulaire economie te komen

De EU heeft een ambitieuze strategie op de toekomst van de plastic economie geformuleerd. De analyse van de problemen en mogelijke oplossingsrichtingen is goed. De uitdaging zit hem in de goede operationalisering in concrete maatregelen. Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid geeft krachtige wettelijke basis om een hele branche verantwoordelijk te maken voor het circulair/duurzaam verwerken van producten nadat de afnemer/consument weer afscheid neemt van een product. Het sluit *free riding* uit en brengt middelen op waarmee circulair verwerken gefinancierd kan worden. Door de hele cirkel van afvalinzamelaars, recyclers, fabrikanten en retail te betrekken bij hoe producentenverantwoordelijkheid in de praktijk ingericht wordt kunnen positieve prikkels ontstaan. Denk daarbij aan gedifferentieerd tarifieren zodat partijen beloond worden als zij de circulaire economie dichterbij brengen door slim productontwerp, of veel gebruik van gerecyclede componenten of materialen. Op die manier komt door de markt gedreven circulariteit dichterbij.

Wij herkennen de potentie van producentenverantwoordelijkheid (EPR) en vragen u de staatssecretaris te verzoeken dit instrument ruim, maar vooral slim, in te zetten, bijvoorbeeld door expliciet te benoemen dat EPR op verpakkingen ook op zwerfafval van toepassing moet zijn.