Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-08 Milieuraad

Nr. 420

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu[1] en de vaste commissie voor Europese Zaken[2] hebben op 1 maart 2012 overleg gevoerd met staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over **de Milieuraad van 9 maart 2012.**
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van het overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Knops

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

[1] Samenstelling:
Leden: Aptroot (VVD), voorzitter, Omtzigt (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Neppérus (VVD), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Tony van Dijck (PVV), Ouwehand (PvdD), Spekman (PvdA), Heijnen (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP), Sap (GroenLinks), Harbers (VVD), Plasterk (PvdA), Groot (PvdA), Van Bemmel (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Van Vliet (PVV), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Schouten (ChristenUnie).
Plv. leden: Ten Broeke (VVD), Koppejan (CDA), Gesthuizen (SP), Van Hijum (CDA), Leegte (VVD), Haverkamp (CDA), Graus (PVV), Hazekamp (PvdD), Bouwmeester (PvdA), Van der Veen (PvdA), Grashoff (GroenLinks), Schaart (VVD), Vermeij (PvdA), Smeets (PvdA), Beertema (PVV), Van Gent (GroenLinks), De Jong (PVV), Van der Staaij (SGP), Koşer Kaya (D66), Pechtold (D66), Ziengs (VVD) en Slob (ChristenUnie).

[2] Samenstelling:
Leden: Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), Albayrak (PvdA), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Knops (CDA), voorzitter, De Roon (PVV), Jansen (SP), Voordewind (ChristenUnie), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Bontes (PVV), Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Nieuwenhuizen (VVD), Schouw (D66), El Fassed (GroenLinks), Hachchi (D66), Dijkhoff (VVD), Driessen (PVV) en De Caluwé (VVD).
Plv. leden: Irrgang (SP), Dijkgraaf (SGP), Jacobi (PvdA), Bruins Slot (CDA), Omtzigt (CDA), Samsom (PvdA), Timmermans (PvdA), Hazekamp (PvdD), Elissen (PVV), Van Raak (SP), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Hennis-Plasschaert (VVD), Hernandez (PVV), Dikkers (PvdA), Peters (GroenLinks), Berckmoes-Duindam (VVD), Van Veldhoven (D66), Van Tongeren (GroenLinks), Pechtold (D66), Huizing (VVD), Kortenoeven (PVV) en Azmani (VVD).

kst-21501-08-420
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2012

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Van der Sommen

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: De Mos, Ouwehand, Van Tongeren, Leegte, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Van Veldhoven, Jansen, Van der Werf, Dikkers en Snijder-Hazelhoff,

en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris met zijn staf welkom, net als de aanwezigen op de publieke tribune. De spreektijd bedraagt vier minuten en ik sta per Kamerlid één interruptie toe.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik heb meteen een vraag. Op dit moment vinden er twee AO's plaats waaraan ik wil deelnemen. Ik kan dan ook niet anders dan vertrekken na mijn inbreng en de antwoorden later teruglezen. Mag ik beginnen?

De **voorzitter**: Bij dezen geef ik u het woord.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Er staan veel onderwerpen op de agenda van de Milieuraad. Een aantal staat vandaag zeer in de belangstelling. Ik begin met de teerzandoliediscussie. Ik vind dit ongelooflijk vies spul. Het wordt op een heel nare manier gewonnen. «Naar» in de zin dat bij de winning een heleboel CO_2 vrijkomt en het landvervuilend is. Vervelend spul dus dat in de toepassing een hoge CO_2-waarde kent. Canada heeft meer teerzandolie dan Saudi-Arabië olie heeft. Ik denk niet dat wij dit in één keer kunnen stoppen. Wij moeten er dus zo verstandig mogelijk mee omgaan. Canada gaat de olie winnen, China probeert al deel te nemen in een aantal maatschappijen en Europa doet zijn best om er mee om te gaan. Ik denk dat Europa nog een van de weinig plekken ter wereld is waar het onder controle gehouden kan worden. Wij kunnen streven naar transparantie. Het CDA vindt het goed dat Nederland teerzandolie rekent tot de zwaarste categorie. In Nederland en in Europa zijn wij beschermd door de richtlijn brandstofkwaliteit volgens welke de CO_2-uitstoot omlaag moet. Nederland zet niet in op registratie en rapportage op bedrijfsniveau. Ik kan dat billijken. Met het oog op de administratieve lasten en uit concurrentieoverwegingen denk ik dat wij anders een stap te ver gaan. Het Europese voorstel zal dan ook op bezwaar blijven stuiten.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA): Wij vragen van de cacaobranche tot achter de komma informatie over de omstandigheden waaronder de cacaobonen geplukt worden. Wij vragen van de koffiesector tot achter de komma wie de bes geplukt heeft. Wij vinden het in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen heel gebruikelijk dat alle sectoren steeds meer informatie geven. Waarom hoeft de oliesector dat dan niet te doen van het CDA?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Het CDA voorziet dat de administratie behoorlijk overhoop gehaald wordt als dit gaat tot op het niveau van de pomp. Bovendien geldt het ook niet voor steenkolen. Er is wel een steenkolendialoog, maar wij weten niet tot achter de komma wat waar vandaan komt. Een blend, een samenstelling, is het product. Wij vragen wel naar de herkomst van cacaobonen, maar wij vragen niet bij elk product wat de exacte samenstelling ervan is, bijvoorbeeld wat er in verf zit. De toegevoegde waarde van een product is je unique selling proposition (USP). Ik vind niet dat wij dit op elk niveau precies moeten vragen. Ik ben wel voor een landelijke registratie. Wij hebben een richtlijn over de

brandstofkwaliteit. Wat is dan het belang van het bijmengen van heel veel teerzandolie? Je zult dat immers moeten corrigeren met biomassa om te voldoen aan de brandstofkwaliteit. Mijns inziens zijn wij dus voldoende beschermd en kunnen wij op landelijk niveau rapporteren.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA): Ik constateer dat het CDA afstapt van verregaande transparantie en maatschappelijk verantwoord ondernemen en dat vind ik heel teleurstellend.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik kom daar straks nog op terug.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Stel dat het Nederlandse voorstel het niet haalt, is het CDA dan van mening dat Nederland voor het Commissievoorstel moet pleiten? Hoe hoog zijn de administratieve lasten eigenlijk?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): De vraag over de administratieve lasten heb ik ook, dus die stel ik aan de staatssecretaris. U hebt wellicht gehoord dat ik dit niet alleen vanwege de administratieve lasten, maar ook uit concurrentieoverwegingen een te billijken zet vind. Wat de andere vraag betreft: wij zitten hier om de staatssecretaris een mandaat te geven over de inzet. Ik vraag de staatssecretaris zich in te zetten om dit aan te passen, ook omdat ik denk dat hiermee de kansen op aanname worden vergroot.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het valt mij op dat het CDA zegt dat de administratieve lasten een belangrijke reden zijn om dit niet te willen, hoewel wij eigenlijk niet weten hoe hoog ze zijn. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de staatssecretaris op die vraag. Stel dat het Nederlandse voorstel het niet haalt, is iets dan toch niet beter dan niets? Moet Nederland het Commissievoorstel dan toch maar steunen? Anders is er namelijk niets en ik neem aan dat het CDA daar niet voor pleit.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Kijkend naar het huidige aandeel teerzandolie en de richtlijn brandstofkwaliteit denk ik dat in Europa de markt nog steeds beschermd is tegen zware oliën met een hoog CO_2-gehalte. De opstelling van Nederland om deze olie te willen laten labelen in de zwaarste categorie is volgens mij een enorme stap, waar Canada niet blij mee is en zich stevig tegen zal verzetten. Ik kan het standpunt van Nederland dan ook billijken en ik hoop van harte dat de staatssecretaris andere landen over de streep kan trekken.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Naar ik begrijp, zegt het CDA tegen die labelplicht voor leveranciers te zijn vanwege de administratieve lasten. Als mevrouw Van der Werf naar de supermarkt gaat, daar een pakje puddingpoeder koopt en achterop de verpakking kijkt, ziet zij daar tot op de gram nauwkeurig vermeld staan hoeveel E-stoffen erin zitten. Wij zadelen al die leveranciers op met een heleboel administratieve lasten. Kan mevrouw Van der Werf ons uitleggen wat het verschil is tussen Shell of Esso enerzijds en de leverancier van puddingpoeder anderzijds?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Wij hebben het niet alleen over Shell of Esso, maar ook over alle pomphouders die dan voor registratie moeten zorgen. Ik vind dat dit te ver gaat. Daar is zo veel administratie voor nodig dat men daar een dag mee bezig is. Bovendien verandert het ook telkens, kan ik mij zo voorstellen. Bovendien vind ik dat een blend op een gegeven moment het eigendom van een leverancier is. Dan hoeft niet tot achter de komma precies bekend gemaakt te worden wat erin zit. Het doel is minder teerzandolie in onze energievoorraad. Dat kan ook via een andere manier bereikt worden, namelijk via labeling en bescherming van de brandstofkwaliteit.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Gezien de eerdere tweets van mevrouw Van der Werf, begon ik een klein beetje optimistisch te worden dat de nieuwe duurzaamheidsgedachte er echt in zat bij het CDA. Ik vind het echter heel teleurstellend dat het argument is dat de pomphouders het anders zo zwaar krijgen. Als de leveranciers, die hun administratie heel goed op orde kunnen hebben als ze maar willen – ze weten immers precies waar hun olie vandaan komt – de informatie fatsoenlijk aanleveren, betekent het voor de pomphouders nauwelijks werk. Ik vind dat argument dus niet sterk. Het andere argument heeft te maken met concurrentieoverwegingen. Unilever heeft daar toch ook mee te maken? Dat geldt ook voor de koffieboeren. Zij hebben ook concurrenten. Het tweede argument is dus ook niet overtuigend. Het lijkt alsof mevrouw Van der Werf helaas toch naar de lobbyisten van Shell luistert en niet naar haar eigen duurzaamheidsinsteek. Ik vraag mevrouw Van der Werf mij ervan te overtuigen dat het voor de pomphouder ondoenlijk duur wordt – waar zijn die cijfers op gebaseerd? – of dat de concurrentie zo dramatisch is dat straks alle pomphouders failliet gaan vanwege de concurrentieverschillen.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Het CDA laat niet de oren hangen naar de verschillende oliemaatschappijen, maar wel naar de belangen van het bedrijfsleven. Dat is breder dan deze discussie. Het CDA steunt het streven van het kabinet om tot minder administratieve lasten te komen. Ik vind dat die concurrentieoverwegingen wel degelijk gelden. Ook ik wil weten of de omvang van de administratieve lasten concreet gemaakt kan worden. Kijkend naar het bedrijfsbelang en naar de bescherming die Nederland al biedt en overwegend dat Nederland zegt dat het in de zwaarste categorie gelabeld moet worden, vind ik het een afgewogen pakket.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp nog steeds niet hoe de concurrentie tussen de pomphouders een probleem zou zijn. Ze hebben te maken met te veel administratieve lasten, hoewel de omvang daarvan niet concreet bekend is, en ze krijgen een concurrentieprobleem. Gaan wij dan geen benzine meer tanken?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Wij hebben verschillende merken in Nederland. Ik neem aan dat de blends verschillend zijn. Als je de samenstelling bekend maakt, geef je een kijkje in de keuken. Dat kan niet aan de orde zijn.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Teerzand zit vooral in de grond. Het CDA is enthousiast over biobrandstoffen, in tegenstelling tot de PvdD. Voor biobrandstoffen gelden duurzaamheidseisen. Is mevrouw Van der Werf tevreden over de transparantie ten aanzien van de biobrandstoffen? Vindt zij niet dat dit minstens ook moet gelden voor teerzand en wellicht nog aangescherpt moet worden? Ik hoor regelmatig kritische vragen over de biobrandstoffen. Volgens mij moeten wij hierin nog een stap zetten en minstens dezelfde verplichtingen opleggen voor teerzand.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Nederland zegt op landelijk niveau te gaan labelen. Teerzandolie labelen wij sowieso in de zwaarste categorie. Wij maken bekend welk percentage van de totale invoer van olie teerzandolie betreft. Ik vind dat zeer transparant. Voor het CDA is het niet nodig om nog een stap verder te gaan door op bedrijfsniveau te registreren. Ik vind de transparantie dus al voldoende geborgd.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Wij zijn geen fan van biobrandstoffen, maar het CDA steunt ze. Binnenkort verschijnt er een overzicht waaruit blijkt welke oliemaatschappij in 2011 welke biobrandstof heeft bijgemengd en waar deze vandaan kwam. Over die administratieve meerkosten wordt

niet geklaagd. Vindt mevrouw Van der Werf dit voldoende? Ik hoor haar regelmatig kritische vragen stellen over biobrandstof. Vindt zij dat er nog een stap bij moet? Moeten wij dat dan ook niet – gelijke monniken, gelijke kappen – voor teerzand doen?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Wij zijn op weg naar duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen. Dat is een heel belangrijke zaak. Zoals gezegd staat het CDA niet te juichen over teerzandolie. Er is opgemerkt dat teerzandolie niet strookt met het streven naar duurzaamheid. Ik ben mijn betoog begonnen met de opmerking dat wij er niet blij mee moeten zijn dat er teerzandolie op de wereld is. Wij kunnen dat allemaal wel vinden achter deze tafel, maar laten wij wel realistisch zijn. Teerzandolie blijft. Als het hier niet komt, gaat het naar China. Laten wij proberen er zo zorgvuldig mogelijk mee om te gaan. Het compromisvoorstel van Nederland kan volgens mij rekenen op draagvlak. Als wij andere Europese landen daarmee over de streep trekken, moeten wij die kant opgaan.
De wens om transparantie op bedrijfsniveau niet van bovenaf op te leggen, past helemaal bij de werkwijze van dit kabinet en de opvatting van het CDA. Ik maakte zo-even een vergelijking met de steenkolendialoog. Wij kunnen wel tegen de sector zeggen: ga daar zelf eens naar kijken en kom met een voorstel hoe het transparanter kan. Hoe kunnen wij de fossiele kant van onze energievoorziening duurzamer maken? Ik denk aan transportbewegingen of de wijze van winning. Analoog aan de steenkolendialoog kunnen wij een aardoliedialoog starten om op die manier de sector zelf te bewegen om «duurzaam waar dat kan» te stimuleren. Dat stel ik de staatssecretaris voor.
Hoe duidt de staatssecretaris de uitkomst van de stemming van het Europees Comité voor de Brandstofkwaliteit? Wat betekent het precies? Hoe heeft de Europese Commissie tot nu toe gereageerd op het aanpassingsvoorstel van de Nederlandse regering? Wat wordt de inzet van Nederland in het vervolgtraject? Kan de staatssecretaris de Kamer een brief sturen met daarin een heldere en begrijpelijke toelichting op het Commissievoorstel, de gevolgen voor de Nederlandse brandstofsector, het aanpassingsvoorstel dat door Nederland is ingediend en het vervolgtraject van de discussie?
Wat het ETS betreft, denk ik dat wij wachten op het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Andere sprekers zullen hier ongetwijfeld nog op ingaan. Ik ben benieuwd waar wij precies staan in deze discussie en wat de verwachtingen van de staatssecretaris zijn.
Het laatste punt betreft Rio+20. Wat hoopt de staatssecretaris dat er bereikt wordt met Rio+20? Wat is zijn wens, wat is zijn droom? Dat platform bied ik hem graag. Hoe verloopt het proces van voorbereiding in Nederland? Welke stukken mag de Kamer inzien en wanneer? Is het maatschappelijke middenveld vertegenwoordigd in de delegatie, zoals dat in het verleden het geval was bij delegaties? Is er een jongerenvertegenwoordiger, een vrouwenvertegenwoordiger of een vertegenwoordiger van ngo's? Kan dat geborgd worden in deze delegatie?

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Gevoelsmens als ik ben, wil ik allereerst de staatssecretaris een compliment geven. Marcel Crok, schrijver van De staat van het klimaat, is namelijk door het kabinet ingehuurd om de staatssecretaris te adviseren over de IPCC-rapporten. Dat is volgens ons een eerste stap in het uitbannen van de klimaathysterie.
Ondanks dit positieve nieuws zijn wij er natuurlijk nog lang niet. De Nederlandse luchtvaart staat ernstig onder druk door de uit het klimaatbeleid voortkomende CO_2-maatregelen. Ik doel vooral op de «ETS-luchtvaartcrash» die eraan zit te komen. De afgelopen week is er een bijeenkomst geweest van tientallen landen van buiten de Europese Unie, waaronder Rusland, China en Brazilië, die zich tegen het ETS verzetten.

Tegenmaatregelen waren het devies: het hinderen van vliegmaatschappijen bij het openen van nieuwe vliegroutes, het verbieden van eigen vliegbedrijven om deel te nemen aan het ETS, iets wat China inmiddels gedaan heeft, het door Europese luchtvaartmaatschappijen extra laten betalen van heffingen. Naar ik begreep, is Rusland dit wellicht van plan bij de Siberiëroute. Zelfs een Koude Oorlogtruc wordt door die dekselse Sovjets uit de kast gehaald: het blokkeren van radiofrequenties voor de burgerluchtvaart. Gevolg: vliegen boven moeder Rusland wordt onmogelijk.
Mij hebben inmiddels geluiden vanuit de luchtvaartsector bereikt dat juist Nederland door zijn internationale karakter onevenredig zwaar getroffen zal worden door het ETS. Mocht bijvoorbeeld Rusland als een van de felste tegenstanders van het systeem zijn voorgenomen maatregelen invoeren, dan zal dit rampzalig zijn voor KLM. Zijn de resultaten van het KiM-onderzoek inmiddels binnen en, zo ja, hoeveel vluchten zal Schiphol per jaar mislopen door de invoering van het ETS? Tot hoeveel vluchten kan dit oplopen indien landen buiten Europa represailles nemen? Hoeveel minder passagiers zullen Schiphol hierdoor aandoen? Wat zijn de economische en financiële gevolgen voor Schiphol en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen van de KLM Groep en ArkeFly? Hoeveel banen gaan hierdoor verloren, zowel direct als indirect? In het verlengde van het hiervoor genoemde: wat zijn de economische en financiële gevolgen voor de BV Nederland? Dan is er nog de immateriële schade voor Nederland en zijn luchtvaartmaatschappijen. Is het de staatssecretaris bekend dat zelfs KLM met scheve ogen wordt aangekeken door China? Bij een Chinees is dat doorgaans het geval, maar toch. Deelt de staatssecretaris de mening dat Nederland buiten Europa grote imagoschade kan oplopen door het ETS?
De PVV is van begin af aan tegen een CO_2-heffing geweest. Deze is opgelegd door een wereldvreemd Brussel. De PVV ziet graag dat de staatssecretaris een signaal afgeeft aan Brussel door de implementatie van de ETS-wetgeving terug te draaien. Onze luchtvaartsector heeft het op dit moment al zwaar genoeg en moet gevrijwaard worden van onzinmaatregelen, zoals heffingen op CO_2-uitstoot. Is de staatssecretaris daartoe bereid? Ik verwacht dat wij door het terugdraaien van de wetgeving veel sympathie opwekken bij landen die tegen het systeem zijn. De BV Nederland kan hier zelfs voordeel uit halen.
Blijkbaar is het pesten van de luchtvaartsector voor Brussel niet genoeg om de vrije markt te verzieken, dus pakt men de scheepvaartsector er nog maar even bij. Twee weken geleden heeft het Europees Parlement ingestemd met de invoering van zwaardere zwavelnormen voor de scheepvaart. Verladersorganisatie EVO stelt dat de nieuwe maatregel miljarden euro's per jaar kost, maar geen enkele milieuwinst oplevert. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris, zeker gezien het feit dat Nederland zeer moderne zeeschepen heeft die ruimschoots voldoen aan alle milieu- en veiligheidseisen. Door deze maatregel wordt het wederom duurder om goederen en brandstoffen naar Nederlandse havens te vervoeren en zullen bijvoorbeeld Zuid-Europese havens een groot concurrentievoordeel krijgen voor vervoer vanuit China, India en Afrika. Als Europa in de toekomst als economisch gebied nog wat wil blijven voorstellen, moeten wij stoppen met het graven van ons eigen graf door dit soort marktverziekende maatregelen. Is de staatssecretaris derhalve bereid om te pleiten voor uitstel van invoering van de zwaardere zwavelnorm en zijn tijdens de klimaattop in Durban geopperde plan voor een CO_2-heffing op zeetransport in te trekken?
De maatregel met betrekking tot teerzand vinden wij buitengewoon goed. Wij steunen de staatssecretaris in zijn voornemen om niet in te stemmen met die malle EU-richtlijn over brandstofkwaliteit.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Soms zou je mensen met pek en veren over straat willen jagen, maar vanmorgen hebben wij bij de actie van Milieudefensie gezien dat teerzand net zo goed gebruikt kan worden voor dat afschuwelijke doel. Toen de actie nog in volle gang was, kwam de staatssecretaris aanlopen. Hij legde zijn hand op de arm van een van de arme Zeeuwse meisjes die met teerzand werden overgoten. Daarbij bleef er wat aan zijn handen kleven en zei hij: nou, dat is wel rotzooi! Dat klopt, het is ongelooflijke rotzooi. Men weet, de PvdD heeft al gepleit voor een importstop. Het is jammer dat mevrouw Van der Werf weg is. Wij kunnen er immers wel degelijk voor zorgen dat wij zelf niet meewerken aan het vernietigen van in elk geval het Canadese landschap en aan de desastreuze opwarming van de aarde. Een motie daarover heeft het niet gehaald. Nu ligt er een voorstel van de Commissie. Nederland moet dat voorstel gewoon steunen. De administratieve lasten lijken een schijnargument. Ik wil van de staatssecretaris de garantie dat er beperkingen komen voor teerzand en dat wij van minstens dezelfde opdracht en criteria uitgaan en dezelfde transparantie eisen als die voor biobrandstoffen.

De heer **De Mos** (PVV): Ik zal het niet over de Zeeuwse meisjes hebben, hoe verleidelijk ook.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Waar was u eigenlijk? Het was heel leuk.

De heer **De Mos** (PVV): Als ik geweten had dat er ook Zeeuwse meisjes waren, was ik zeker gekomen. Mevrouw Ouwehand stelt dat het landschap in Canada wordt verwoest, maar Shell heeft toch meer dan één miljoen bomen geplant? Het Canadian TREE Fund heeft 76 miljoen bomen geplant. De bomen rijzen tot aan de hemel, heb ik mij laten vertellen. Het schijnt zo te zijn dat de Canadese bomenkappers verplicht zijn om bomen te herplanten. Ik snap deze paniek dan ook niet zo.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik vraag mij af wat de heer De Mos ervan vindt of zou vinden – ik weet niet hoe hij woont, maar misschien heeft hij een tuintje – als iemand het volgende zegt. «Wij gaan uw tuin lekker kapotmaken zodat u nooit meer buiten kunt zitten en niet meer kunt leven zoals u gewend was. Maar in plaats daarvan plaatsen wij bij iemand anders een bos zodat die persoon het wel leuk heeft.» Dat is een vreemde redenering. Bomen planten is altijd goed. De PvdD is daar altijd voor. Dit voorjaar gaan wij een nieuw bos planten, dus kom gezellig meedoen; hartstikke leuk. Maar het landschap verwoesten, het klimaat opwarmen en de inheemse bevolking in Canada verstoten van haar gebruikelijke activiteiten? Dat doe je niet.

De heer **De Mos** (PVV): Het is helemaal nieuw voor mij dat er tuintjes zijn in de wouden van Canada. Volgens mij woont daar alleen de grizzlybeer. Als er teerzand gewonnen wordt, wordt hij tijdelijk weggestuurd, waarna hij weer mag terugkomen als er is herplant. Nogmaals, ik snap deze paniek niet.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Grappig is dat. De PvdD wordt er altijd van beticht dieren te vermenselijken, maar voor zover ik weet kun je niet tegen een grizzlybeer zeggen «joh, even drie maanden weg en dan kun je over een paar maanden weer terugkomen». Maar goed, de PVV heeft kennelijk andere inzichten. Laat ik het erop houden dat ook de heer De Mos niet zou willen dat zijn eigen leefomgeving wordt verwoest en er in plaats daarvan ergens anders een mooi bos komt. Mijn vraag aan de staatssecretaris staat.
Ik hoop dat de PVV ook goed meeluistert naar een ander punt, namelijk Europa en wat Europa wel of niet wil opleggen. Nederland is gekomen

met een voorstel om ervoor te zorgen dat lidstaten zelf kunnen beslissen of ze gentechgewassen willen toestaan in hun land. Dat lijkt mij echt iets waar lidstaten zelf over moeten gaan. Ik hoop dat de PVV ons hierin steunt. Het vervelende is dat dit voorstel allerlei juridische haken en ogen heeft. Daar zijn wij al heel ontevreden over, maar nu heeft Denemarken het voorstel zelfs veranderd, zo heb ik begrepen. Als een lidstaat wil besluiten dat het geen gengewas op zijn akkers wil, moet het eerst aan de fabrikant van de gewassen vragen of hij dat goed vindt. Met andere woorden: je gaat naar Monsanto, die grote jongen die ons voedsel domineert, met de vraag of hij het goed vindt dat je weigert om zijn gewassen te telen. Monsanto zal natuurlijk nee zeggen. Ik wil van de staatssecretaris weten wat de stand van zaken is met betrekking tot de Kamervraag over de verbetering van de juridische houdbaarheid. Tegen het voorstel van Denemarken moet hij hard ageren, maar Frankrijk moet hij steunen. Dat land wil MON 810, een gevaarlijk gewas, verbieden. Nederland moet daar achter gaan staan. Wij willen graag weten wat de stand van zaken is met betrekking tot het voorstel om lidstaten zelf te laten beslissen of er wel of geen gengewassen op hun akkers staan.
Naar Rio heb ik eerder gevraagd. Toen zei de staatssecretaris dat de voorbereidingen in april begonnen. Informatie over de Nederlandse inzet zou op tijd komen. Dat zou een actualisatie zijn van de goede inzet van 1992. Wij hebben echter niets ontvangen, maar er wordt al wel over gesproken in de Europese Raad. Ik heb de minister-president er dinsdag al naar gevraagd. Hij heeft het met potlood in zijn agenda geschreven. Misschien gaat hij zelf; dat zou mooi zijn. Behalve een paar vage woorden weten wij tot nu toe nog niets van de Nederlandse inzet. Wij verlangen in ieder geval een duurzame en diervriendelijke landbouw. De regeringsleiders moeten het voortouw nemen. Kan de staatssecretaris inzicht geven in de inzet van de Nederlandse regering? Wij willen nauwlettend meekijken.
Verder wil ik nog een paar woorden wijden aan de maritieme strategie voor de Atlantische Oceaan. Er is een fiche. De Commissie wil erkenning dat de Europese Unie medeverantwoordelijk is voor het beheer van de wereldoceanen. Dat vind ik eigenlijk wel mooi. Nederland krabbelt een beetje terug en ziet geen verantwoordelijkheid voor de Europese Unie. Ik hoop dat één woord voldoende is: horsmakreel. Daaraan kunnen wij zien dat Europa wel degelijk een verantwoordelijkheid heeft voor de wereldoceanen. Wij willen dan ook dat Nederland het voorstel steunt en niet terugkrabbelt voor deze verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ook mij is het opgevallen dat het Nationale Complimentendag is. Ik heb in de grote hoeveelheid onderwerpen gezocht en er een gevonden waarvoor ik de staatssecretaris een compliment kan geven: de stillere auto's. Ik zou zeggen: heel goed, houd vol!
Helaas lukt het niet om een compliment te geven voor het onderwerp teerzand. Op allerlei gebieden kunnen wij tot achter de komma precies aangeven waar iets vandaan komt, maar voor olie zou dit niet zou lukken. Dat begrijp ik werkelijk niet. Op veel andere vlakken horen wij steeds het argument dat een consument moet kunnen kiezen tussen een schoner product en een vuiler product. Neem de elektriciteitsmaatschappijen. Die kunnen precies aangeven hoe hun stroom opgewekt is en in welke mix. Mevrouw Van der Werf draaide er een beetje omheen. Er was iets met concurrentie: pomphouders die concurrentienadelen zouden hebben van die administratie. Waar is die vrees op gebaseerd? Op het Plein noemde de staatssecretaris een aantal getallen. Waar komen die vandaan? Ik begrijp het werkelijk niet. Ik zou willen dat de staatssecretaris inzet op het voorliggende voorstel. Als wij gaan heronderhandelen, zijn wij weer jaren verder en die jaren hebben wij niet. Als je echt iets wilt doen aan het olieprobleem, is olieonafhankelijkheid de beste oplossing. Daar zouden

wij in Europees en in Nederlands verband veel meer aan kunnen doen. Wij hadden aanvankelijk een beter beleid, maar dat is door dit kabinet behoorlijk afgebroken.
Dan kom ik bij Rio+20. Het thema voor de conferentie is de groene economie. Nu heb ik dit kabinet en helaas ook deze staatssecretaris nog niet kunnen betrappen op een visie op groene economie. Ik wil daar met plezier elementen voor aandragen. Wat is eigenlijk de visie van dit kabinet op groene economie? Ik geef alvast een puntje mee. Vandaag kregen wij de cijfers van het CPB over onze recessie. Hierin wordt gerekend met een olieprijs van $ 111 per barrel. Ik zal verklappen dat de huidige olieprijs $ 122 is. Het CPB gaat ervan uit dat wij die $ 111 per barrel kunnen houden tot 2015. Dat alleen al geeft aan dat wij als een razende roeland richting een echt groene economie moeten en dat wij moeten nadenken over deze transitie. Het proberen te houden zoals het nu is en maar hopen dat de motor van de huidige fossiele economie weer aanslaat, is wensdenken. Dat gaat niet gebeuren.
Het volgende punt betreft de follow-up van Durban. Ik lees een curieuze zinsnede: wij gaan alleen interveniëren indien opportuun. Hoe moet ik dat duiden? Is het niet opportuun van Nederland, de zestiende economie van de wereld, om in elk geval een mening en een positie actief uit te dragen over de follow-up van de klimaattop? Hoe zit het precies met de klimaatfinanciering? Is die echt nieuw en additioneel? Komt het geld bijvoorbeeld uit de emissiehandel? Kan de staatssecretaris mij dat uitleggen?
Over het ETS en de luchtvaart hoorden wij zo-even een zielig jammerverhaal. Eerst gaan de pompen in Nederland failliet en vervolgens KLM. Ik heb de heer De Mos volgens mij al vaker uitgelegd dat je heel gemakkelijk 20% minder brandstof kunt verbruiken in Europa. Dat betekent vluchten drie tot vier minuten later aan laten komen. Volgens mij stopt de wereld daar niet door. Verder moet er één luchtvaartcontrole komen, opdat wij rechtdoor kunnen vliegen.
Wat gentech betreft, sluit ik mij aan bij mijn buurvrouw.
Mijn laatste vraag is wat wij gaan doen met LIFE, het Europese klimaat- en milieubeleid. Gaan wij dat net als in Nederland helemaal wegbezuinigen? Wat is de positie van de staatssecretaris?

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. In de verordening over het geluidsniveau van voertuigen doet de Europese Commissie wat zij moet doen, namelijk op Europese schaal de bron van geluidsoverlast aanpakken. Dat zorgt voor een gelijk speelveld en leidt tot een besparing van geluidsreducerende maatregelen in de lidstaten. Een punt waar de VVD al langer achteraanzit, zijn de stille banden. Met name het geluid van banden is een bron van geluidshinder van rijdende voertuigen. Dat is op te lossen door het samenspel van asfalt en de band zelf te verbeteren. Ik vraag de staatssecretaris om aan te dringen op spoed bij het tot stand komen van een verordening over die stille banden.
In de verordening monitoring- en rapportagesysteem broeikasgassen en overige klimaatrelevante informatie – mijn excuus voor deze lange zin – herkennen wij de hand van Eurocommissaris Hedegaard. Het lijkt alsof zij denkt dat Europa in zijn eentje de wereld kan en moet redden. Als wij ons realiseren dat het wereldmarktaandeel van Europa van 25% ten tijde van de afsluiting van Kyoto daalt naar 7% in 2035, begrijpen wij onmiddellijk dat wij zorgvuldig moeten zijn in het kiezen van maatregelen om CO_2 te reduceren. Het aansturen op minder CO_2-uitstoot leidt tot minder gebruik van fossiele brandstoffen, en daarmee tot de ontwikkeling van innovatieve alternatieven. Wij moeten daarbij echter wel een gelijk speelveld in de gaten houden. Eenzijdige Europese reductiedoelen zullen leiden tot het wegduwen van economische activiteiten en werkgelegenheid en tot meer CO_2-uitstoot in de wereld; twee keer slecht dus. Dat willen wij juist niet. In de verordening wil de Commissie dan ook bovenop de overeengekomen afspraak tussen de VN en de EU een extra kop voor de rapportage over

adaptatie en financiering. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij zijn rug recht houdt en deze kop niet toelaat?
Europa wil het nog erger maken. Het is immers bezig met de broeikaswaarde van teerzandolie. Het is goed dat het oorspronkelijke voorstel niet is aangenomen. Ik ben het eens met de fracties van de PVV en het CDA. Het doel van minder CO_2 is natuurlijk prima, maar de manier waarop Brussel dat wil bereiken, heeft geen enkel effect op de uitstoot van broeikasgassen, maar wel een enorm effect op de raffinagesector in de Europese Unie. Het is een maatregel die goed voelt maar niets bijdraagt aan een echte oplossing van het probleem van CO_2. Het is naïef te veronderstellen dat als Europa zegt geen teerzandolie te willen, er ook geen teerzandolie geproduceerd wordt. Dan gaat het naar Afrika of naar Azië. Dit is typisch het soort goede gevoel en morele hoogvlakte waar de VVD zich verre van wil houden. Dat laten wij graag over aan de partijen in de oppositiebankjes. Kan de staatssecretaris volharden in zijn standpunt? Kan hij aangeven waarom de alternatieve voorstellen – wij zijn niet tegen, maar constructief – van Italië en Nederland niet zijn besproken?
Welke discussiepunten staan in de Raadsconclusies nog open met betrekking tot de Routekaart 2050? Wat verwacht de staatssecretaris ten aanzien van het krachtenveld in de Raad? Wat de VVD betreft moet de staatssecretaris blijven insteken op een mondiaal gelijk speelveld. Kan de staatssecretaris aangeven in hoeverre de set-aside voor het ETS is opgenomen in de conceptraadsconclusies?
Hoe staat het met de zogenaamde kwantitatieve emissiereductieverplichting of, in EU-speak, QELRO? Welke landen naast de Europese Unie willen mogelijk een nieuwe doelstelling indienen voor de nieuwe verplichtingenperiode onder Kyoto? Wat zou de meerwaarde zijn als wij ons in zo'n kleine mondiale coalitie vastleggen op het probleem van de mondiale uitstoot? Wat draagt dat bij aan het doel? Kunnen wij niet gewoon inzetten op groene innovatie, wat wij prima zelf kunnen doen? Wat de VVD betreft moet de focus liggen op no-regretmaatregelen, waarbij de kern ligt in het reduceren van CO_2.
Met LIFE wordt 2,7 mld. gereserveerd voor natuur- en milieubeleid, waarvan 900 mln. bestemd is voor klimaatbeleid. Wat zijn concrete voorbeelden van projecten en programma's die hiervoor in aanmerking kunnen komen? Verwacht de staatssecretaris dat Nederland hier relatief gezien bij te winnen heeft? Worden wij nettobijdrager aan LIFE of netto-ontvanger? Welk percentage van de LIFE-gelden ging in de vorige periode naar Nederland?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik wil beginnen met de nationale teeltbeperkingen voor genetisch gemodificeerde organismen. Er ligt een nieuw voorstel. De staatssecretaris ziet dit Deense voorstel als een tegemoetkoming aan lidstaten die bezwaar hadden tegen het oude voorstel. Ik lees echter vrijwel niets over de juridische haalbaarheid en houdbaarheid van het nieuwe voorstel, terwijl dat in alle voorgaande debatten het belangrijkste punt was, in ieder geval voor de ChristenUnie. Vandaar mijn vraag op basis waarvan de staatssecretaris denkt dat dit voorstel wel WTO-conform is en aansluit bij het Europees recht. De staatssecretaris zegt dat hij zelf bij het nieuwe voorstel ook nog vragen heeft. Ik ben benieuwd welke dat zijn. Kan de Kamer deze vragen ontvangen om een goed oordeel te kunnen vormen?
De ChristenUnie is in ieder geval wel blij dat het Europees Parlement een tekst heeft aangenomen en heeft gesteund dat de niet-limitatieve lijst van voorbeelden van mogelijke nationale onderbouwingen opgenomen wordt in de basistekst van de richtlijn en niet ergens in een voetnoot wordt weggestopt en dat zowel directe als indirecte milieugevolgen een reden voor nationale maatregelen moeten kunnen zijn en dat deze mogelijkheid een aanvulling moet zijn op de Europese risicobeoordeling. Dit is geheel

in lijn met de bindende eisen van transparantie en duurzaamheid uit de aangenomen motie-Wiegman-Van Meppelen Scheppink/Van Velzen uit de vorige periode. Deze voorwaarden zijn wat ons betreft keihard. Als hieraan niet wordt voldaan, is het voorstel een lege huls en moet de staatssecretaris niet akkoord gaan.
Dan kom ik bij het klimaat en de Routekaart 2050. Opnieuw zal er over deze routekaart naar een koolstofarme economie worden gesproken. Nederland zet in op een reductie van 40% in 2030, maar de staatssecretaris stelt wel de voorwaarde van adequate actie van andere mondiale spelers. Wat staat hierover in de conceptraadsconclusies? Als wij voor alles gaan wachten op mondiale actie, vreest de ChristenUnie dat de ambitie een dode letter wordt. Wij moeten juist kansen zien in de reductiedoelstelling, puur voor Europa als innovatiemotor. De ChristenUnie roept de staatssecretaris op zich aan te sluiten bij lidstaten die pleiten voor ophoging van de 2020-doelstelling. Er moet een duidelijk stappenplan komen voor investeerders in het kader van de doelstelling van het verminderen van de binnenlandse broeikasgassenemissie in 2020, 2030 en 2040. De Europese Commissie moet een duidelijk mandaat krijgen om gedetailleerde voorstellen te ontwikkelen voor 2030.
Het volgende punt betreft de follow-up van de klimaatconferentie. Binnen de Europese Unie wordt nog gediscussieerd over de vraag wat de consequentie van het verlengen van het Kyotoprotocol is voor de hoogte en de verdeling van de emissierechten. Welke andere landen zijn voornemens een doelstelling in te dienen voor een nieuwe Kyotoperiode? De ChristenUnie wil in ieder geval een sterk handelsysteem voor de periode 2013–2020. Hoe zit het met de klimaatfinanciering? Gaat Nederland voor klimaatfinanciering gebruikmaken van de opbrengsten van de veiling vanaf 2013? Is dit nieuw geld, zoals beloofd in Kopenhagen, zodat dit niet ten koste gaat van ontwikkelingsgeld?
De staatssecretaris stelt dat een nieuw juridisch bindend instrument in 2015 flexibel en dynamisch moet zijn. Dan volgt er nog een heel ingewikkelde zin. Ik vraag het de staatssecretaris dan ook maar gewoon: Is hij nu wel of niet voor een stevige juridische verplichting?
De ChristenUnie steunt de komst van emissiehandel in de luchtvaart in Europa. Het is prima dat de staatssecretaris de Commissie kritisch wil vragen hoe er wordt onderhandeld. Ik ben echter wel benieuwd wat zijn eigen inzet is. Wij vragen de staatssecretaris om zich in te zetten voor een stevig mondiaal ETS voor de luchtvaart.
In de richtlijn brandstofkwaliteit willen wij een gelijke behandeling tussen hernieuwbaar en fossiel. Het is terecht dat energie-intensieve vormen van oliewinning zoals olie uit teerzand een groter CO_2-stempel krijgen. Onder welke voorwaarden kan Nederland wel instemmen met het oorspronkelijke voorstel? De ChristenUnie vraagt de staatssecretaris om het EU-voorstel te steunen als uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de administratieve meerkosten van het Commissievoorstel vergeleken met de huidige praktijk van het bijmengen van biobrandstoffen verwaarloosbaar zijn.
Wij vinden het belangrijk dat tijdens de top in Rio afspraken worden gemaakt over voedselzekerheid, duurzame energie en het stoppen van ontbossing en degradatie van bos. Ik vraag de staatssecretaris om met een echte green deal te komen en daarmee naar Rio te gaan en er ook weer mee terug te komen. De Europese Unie zet zich in voor een roadmap met deadlines. Welke concrete elementen moeten hierin staan?

De **voorzitter**: Mevrouw Wiegman, u bent ver over uw spreektijd heen gegaan. Dat heb ik de andere sprekers niet toegestaan, dus vraag ik u hiermee rekening te houden in de tweede termijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Er is een volle agenda voor de Milieuraad. Ik wil het over drie zaken hebben: natuur, klimaat en

luchtkwaliteit. Wat D66 betreft is er voor alle drie een nuchtere maar ook ambitieuze aanpak nodig. Ik begin met natuur. Het kabinet wil besluitvorming over het groene programma LIFE laten liggen tot de discussie over het multiannual financial framework. Natuurlijk is er pas een akkoord als er op alle punten een akkoord is; dat geldt ook voor de Europese centjes. Je moet echter wel zeggen wat je wilt. De financiering van LIFE loopt nu grotendeels verkokerd. Kan de staatssecretaris inzetten op een scherpere prioritering en de kans op Nederlandse deelname vergroten? Kan hij nadenken over de vraag hoe om te gaan met cofinanciering vanuit Nederland, opdat wij straks niet met een instrument zitten dat wel interessant is voor Nederland, maar waar wij moeilijk gebruik van kunnen maken?
Dan de routekaart voor een CO_2-arme economie. Wat bedoelt het kabinet concreet met «een voorwaardelijk doel voor 2030»? Is aan die voorwaarde voldaan als bijvoorbeeld China niet meedoet maar India wel? Het is mooi om te zeggen dat je iets onder voorwaarden wilt doen, maar wat zijn die voorwaarden dan? Wanneer kan daaraan voldaan zijn?
Dan kom ik bij de teerzandolie. De staatssecretaris heeft een tegenvoorstel gedaan om de Canadezen blij te maken, maar noch Canada, noch Commissaris Hedegaard bleek daar blij mee te zijn. Gaat Nederland dan alsnog het Commissievoorstel overwegen? De staatssecretaris heeft geprobeerd een ander systeem ter tafel te krijgen, maar kan hij toezeggen dat hij nu niet voor het Commissievoorstel gaat liggen? Hoe hoog zijn de administratieve lasten van de teerzandolie in vergelijking met die van de biobrandstof? Ik neem overigens aan dat de VVD-fractie, die gisteren vurig pleitte voor overheidssturing door normstelling, de staatssecretaris hierin zal steunen.
Over de herziening van het Gotenburg Protocol staat vrijwel niets inhoudelijks in de stukken, terwijl deze afspraken via nationale luchtemissieplafonds wel weer doorwerken in de vervuiling, waar alle Nederlanders tot 2020 mee moeten leven. De internationale afspraken zijn juist van belang omdat deze ook onze buurlanden verplichten tot het nemen van maatregelen. Van deze buurlanden komt de lucht natuurlijk ook af en toe de grens over. Welke voorstellen circuleren er en wat is de inzet van de staatssecretaris hierbij?
Dan kom ik bij de mededeling ETAP. Ik lees in het fiche dat Nederland voor vergroening en een level playing field is, maar – zo staat er in een zinnetje – Nederland zal geen steun geven aan nieuwe regelgeving. Die regelgeving is juist soms nodig om vergroening te koppelen aan een level playing field. Voor de D66-fractie is dit fiche op dit punt dus veel te kort door de bocht.
Nederland is lead country bij Rio+20. Dan zou je zeggen dat je een duidelijke ambitie hebt in wat je daar wilt bereiken. Welke punten wil de staatssecretaris concreet bij de top realiseren? Als hij nog wat inspiratie nodig heeft, verwijs ik hem graag naar mijn collega Gerben-Jan Gerbrandy van het Europees Parlement, die de Europese parlementsdelegatie zal leiden.
Dan kom ik bij de ggo's. Er ligt een aangepast voorstel op tafel. Schat de staatssecretaris in dat dit voorstel een oplossing voor dit dossier dichterbij brengt?
Hoe staat het met het EU-stappenplan voor de invulling van de bijdrage van 100 mld. aan het Groene Klimaatfonds?
Als laatste kom ik bij de maritieme strategie. De lijn van dit kabinet dat wij geen beleid hoeven te voeren op de wereldzeeën, lijkt mij totaal onverenigbaar met de grootte van de vloot van Europa. Dat kun je dus bijna niet menen, denk ik. Wat ons betreft gaat het kabinet ook hierbij veel te kort door de bocht. De Europese Unie heeft haar verantwoordelijkheid en moet haar rol spelen in het beheer van de wereldzeeën.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Dit kabinet zit er bijna anderhalf jaar. Dan mag je onderhand verwachten dat een kabinet onder de leiding van een premier die het woord «groenrechts» heeft uitgevonden, duidelijkheid zal bieden over zijn agenda. De enige agenda die ik echter tot nu toe kan ontdekken, is dat het kabinet geen millimeter boven het internationale niveau uitgaat en zelfs probeert, op een beetje sloddervos-achtige manier, onder internationale verplichtingen uit te komen. Ik vraag de staatssecretaris nu eens te vertellen wat de positieve agenda is van het kabinet. Een collega heeft dit ook al gevraagd. Ik ben er nog steeds naar op zoek. Misschien kan Nederland bij Rio+20 eens duidelijk aangeven wat het wil bereiken op nationaal en mondiaal niveau.
Ik heb in een interruptie al iets gezegd over teerzandolie. Ik zie ook de analogie met het blenden van biobrandstoffen. Destijds ben ik in een motie samen opgetrokken met CDA-collega Liesbeth Spies en VVD-collega Helma Neppérus. Ik vraag me dus af of groenrechts inmiddels op dit punt aan het schuiven is. Ik snap het niet.
Ik ben benieuwd of de staatssecretaris onder druk van coalitie- en gedoogpartijen ook een terugtrekkende beweging zal maken op het punt van het ETS luchtvaart. Het enige effect daarvan is dat we nog hoger komen in de foute lijstjes. De SP vindt dat we daar ver weg van moeten blijven.
Voor de ggo's sluit ik mij aan bij de insteek van collega's. Lidstaten gaan hier zelf over en dat moet vooral zo blijven.
Het is op zichzelf mooi dat de eisen aan de geluidsproductie van motorvoertuigen worden aangescherpt, maar het is jammer dat de lobby heeft gezorgd voor een uitstel van één jaar voor fase twee. Is dat definitief of kan de staatssecretaris er nog voor pleiten om deze fase een jaar naar voren te halen? Het lijkt erop dat de nieuwe testmethode 2 dB van de schijnbare geluidswinst doet verdampen. We krijgen dus eigenlijk maar de helft van wat we denken te krijgen. Kan de staatssecretaris dit bevestigen? Als dat zo is, is hij dan ook van mening dat het uiteindelijk wel erg mager is wat we eruit hebben gesleept?
Nieuwe auto's worden ouder en gaan dan meer herrie maken. Wat kunnen wij doen om de herrie ook bij het bestaande wagenpark – 95% hiervan blijft ieder jaar hetzelfde – wat beter onder controle te houden? De testmethode voor geluid wordt gemoderniseerd. We zitten echter ook al een tijd te wachten op de modernisering van de testmethode voor brandstofverbruik. Hierbij heersen leugen en bedrog. Er wordt in werkelijkheid 40% meer verbruikt dan op papier. Dat is onacceptabel. Gaan we deze modernisering nog verder naar achter schuiven of kunnen we binnen één of twee jaar de nieuwe methode tegemoetzien?

De heer **Leegte** (VVD): De tekst van de SP-fractie is natuurlijk heerlijk ronkend, zoals we ook mogen verwachten.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Dank u wel.

De heer **Leegte** (VVD): Maar wat de SP-fractie zegt, klopt natuurlijk niet. Klimaatproblemen zijn wereldproblemen en die moet je op wereldschaal oplossen. Daarnaast zijn er problemen die je op Europese schaal oplost, bijvoorbeeld met stille auto's. Vervolgens zijn er problemen die je op nationale schaal oplost, zoals problemen met geluid. Hiervoor hebben we SWUNG. Europa schrijft dit niet voor en heeft er niets mee te maken. Dat kunnen we heel goed zelf. De SP-fractie winkelt een beetje selectief. Soms komt het heel goed uit, als Europa iets voorschrijft wat zij heel graag wil, maar af en toe wil de SP-fractie niets met Europa te maken hebben en zit zij nog meer aan de kant van de PVV dan iedere andere partij in deze Kamer. Wat wil de SP-fractie? Wat is haar visie op de driedeling van mondiale, Europese en nationale problemen?

De heer **Paulus Jansen** (SP): In de bevoegdheidsverdeling tussen Nederland en Europa zijn wij voor het subsidiariteitsbeginsel. Dat betekent dat we in Nederland doen wat we zelf het beste kunnen en dat Europa doet wat Europa het beste kan. Als wij bijvoorbeeld eisen willen stellen aan het geluid van auto's, brommers of scooters, ligt het voor de hand om dat op Europees niveau te regelen. Wij vinden dat het te lang duurt en dat het te halfslachtig wordt geregeld. Daarbij willen wij dus druk op de ketel houden. Ik ben het echter volledig met de heer Leegte eens dat Nederland bepaalde zaken moet regelen, zoals het nemen van flankerende maatregelen langs autowegen. Ik constateer echter dat dit kabinet meer geld uittrekt voor infrastructuur en minder geld voor flankerend beleid, voor geluidswallen en dat soort zaken. Ik denk dat de SP-fractie altijd kijkt naar de inhoud, zowel op nationaal niveau als op Europees niveau. De heer Leegte mag mij altijd aanspreken op inconsequenties, maar in dit verband zie ik deze eerlijk gezegd niet.

De heer **Leegte** (VVD): Dan vraag ik me toch af hoe het zit met het teerzand. De oliehandel is typisch een mondiale handel. Als de SP-fractie voor echte oplossingen voor problemen is, verwacht ik dat zij op inhoud bekijkt wat er gebeurt als er eenzijdig iets wordt geregeld. Ik voorspel dat de werkgelegenheid dan afneemt. De SP-stemmers zullen dan naar de PvdA gaan, of misschien teruggaan. Dan krijgen ze namelijk een uitkering. Bij de SP blijven ze tenminste nog werken. Dat is echter toch geen oplossing voor ons probleem? Ik kan me niet voorstellen dat de SP-fractie zegt dat we alleen iets voor Europa zullen regelen, omdat het teerzand dan vervolgens naar Afrika en Azië gaat. Het mondiale klimaatprobleem verergert dan. Bovendien wordt de werkgelegenheid in onze nationale raffinaderijsector dan vernietigd, terwijl we deze juist zo nodig hebben.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik vermoed dat de PvdA-fractie hierover hetzelfde denkt als de SP-fractie, maar dat zullen we zo horen. De SP-fractie wil naar een economie die minder afhankelijk is van fossiele brandstoffen, waaronder olie. Wij vinden het wel belangrijk dat mensen kunnen zien wat ze kopen. Dat geldt voor de supermarkt, maar dat geldt ook voor de pomp. Als dit op een fatsoenlijke manier wordt geregeld en mensen kunnen controleren wat ze uiteindelijk in hun tank stoppen, kan hiermee volgens ons druk worden gezet op de oliemaatschappijen om hun blending duurzamer te maken. Ik denk dat de heer Leegte, die een voorstander is van biobrandstoffen, dit ook interessant moet vinden.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA): Voorzitter. De Partij van de Arbeid is boos, of eigenlijk ben ik boos. Ik vind het onbegrijpelijk dat deze staatssecretaris zijn oren laat hangen naar de belangen van Shell en niet zijn rug recht houdt ten aanzien van de teerzandolie. Hij zegt niet dat het kwalijk is voor het milieu en dat we dit niet moeten willen. Collega's hebben al eerder gezegd dat we tot achter de komma nauwkeurig kunnen weten wat er in een pakje Saromapoeder zit. We weten precies waar de koffiebonen vandaan komen. Er zijn allerlei initiatieven om hiermee nog verder te gaan. Biobrandstoffen moeten bijvoorbeeld uitgesplitst worden. Dat vind ik allemaal heel erg goed. Als ik straks tank bij Shell, wil ik ook weten waar dat spul dat ik in de auto giet, vandaan komt. Is dat te veel gevraagd? Ik vind het werkelijk onbegrijpelijk dat dit niet kan. Ik hoor de sector al op zijn achterste benen staan en «concurrentie» roepen, maar Unilever en Douwe Egberts kunnen het ook. Dan zou Shell het niet hoeven te doen? Ik vind het onbegrijpelijk.
Ik hoor graag van de staatssecretaris wat de zware administratieve lasten zijn. Shell heeft megawinsten geboekt dit jaar. De olieprijs is enorm hoog. Heeft Shell dan niet een beetje geld ervoor over om iemand in te huren om dit inzichtelijk te maken? Er zijn historische winsten geboekt.

Het staat Canada vrij om met zijn teerzand te doen wat het wil, maar ik wil in Nederland kunnen kiezen welke olie ik neem. In de supermarkt kan ik kiezen welk sinaasappelsap of welke koffie ik in mijn karretje doe. Ik wil ook weten welke olie ik in mijn tank giet.
Mijn boosheid is nog niet helemaal gezakt, maar soms helpt het om het uit te spreken. Dat is ook therapeutisch. Ik ga na de vergadering nog wel even door. Ik wil nog een paar punten noemen.
De luchtvaartmaatschappijen en ook de CDA-fractie waren destijds voor de afspraken die gemaakt zijn in het ETS. Nu krabbelen ze allemaal terug en ik vind dat teleurstellend. Hoe staat het met de onderhandelingen? Wat ziet de staatssecretaris als mogelijke uitkomst? Is hij bereid om alsnog een stapje extra te zetten om ervoor te zorgen dat de originele plannen wel degelijk doorgang kunnen vinden?
Dan kom ik bij de klimaatfinanciering. De EU moet een stappenplan ontwikkelen voor de acties tot 2020. Hoe staat het daarmee? Wat zijn de plannen voor Rio+20? Ik hoor dat er allerlei ambtelijke voorbereidingsgroepen en voorbereidingsconferenties zijn. Ik wil heel graag weten hoe het hiermee staat. Komt er een delegatie van de Kamer aan te pas?
Wat betreft de ggo's en LIFE sluit ik me aan bij de collega's, met die toevoeging dat ik wel graag een evaluatie wil zien van de activiteiten die gefinancierd zijn uit dat programma. Wat krijgt Nederland of Europa er uiteindelijk voor terug? Ik hoef overigens niet per se een evaluatie op Europees niveau, maar ik wil wel eens weten – collega Leegte heeft dit ook al gevraagd – welke projecten hiermee in Nederland zijn uitgevoerd. Kan de staatssecretaris ons hiervan een overzicht doen toekomen?

De **voorzitter**: Dat is mooi binnen de tijd.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA): Dan ga ik nog even door op het teerzand!

De **voorzitter**: Bewaar het maar even, dan kunt u even afkoelen.
De staatssecretaris gaat aan één stuk antwoorden, wel verdeeld in een aantal onderwerpen. U hebt allen één interruptie. Ik hoop dat we rond 12.45 uur met de tweede termijn van de Kamer kunnen beginnen. Ik verzoek u dat een beetje in de gaten te houden. Dan gaan we nu snel naar de beantwoording van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Het lijkt mij het meest praktisch om de onderwerpen een voor een af te handelen. Aangezien een aantal onderwerpen, Rio+20, teerzand en het ETS, door meerdere fracties is genoemd, lijkt het mij goed om met die onderwerpen te beginnen.
Ik start met het warme welkom dat ik vanochtend op het Plein kreeg van de «antiteerzandlobby». De woorden van mevrouw Dikkers klinken in deze discussie nog een beetje stevig na, alsof we gezwicht zijn voor een lobby van vooral Shell. Mevrouw Dikkers, met alle respect, ik heb niet met Shell gesproken. Ik heb het afgelopen jaar één keer met Shell gesproken, namelijk met de nieuwe baas van Shell, een oud-collega van mij uit de Kamer. Ik vond het wel plezierig om kennis te maken met de heer Benschop – u allen kent hem ongetwijfeld – in zijn nieuwe hoedanigheid. Voor de rest is er van een lobby van Shell of van wie dan ook in mijn richting absoluut geen sprake. De zwaarste lobby komt tot nu toe van de tegenstanders. Ik heb foto's, brieven, posters en advertenties gezien. Als er iets onder mijn aandacht is gebracht, is het wel de lobby van de tegenstanders, maar zeker niet die van Shell. Ik wil dat toch even zeggen. Het beeld dat is opgeroepen, klopt gewoon niet.
Dat laat onverlet dat dit onderwerp terecht om aandacht vraagt. De discussie spitst zich toe op de vraag waarom Nederland zich heeft onthouden van stemming. Nederland is niet de enige die zich in het Comité heeft onthouden van stemming; veel meer landen hebben dat gedaan. Waarom hebben we dat gedaan? Mevrouw Van der Werf heeft

hiernaar gevraagd, evenals de heer Leegte en de heer De Mos. Eigenlijk heeft iedereen ernaar gevraagd. Wij vinden het voorstel van de Commissie om met het oog op de CO_2-compensatie een zwaar gewicht toe te kennen aan degenen die teerzandolie importeren, zeer terecht. Hiermee maak je het onaantrekkelijk om deze te verwerken, want je moet nogal wat compenseren. Daar zijn we het over eens, maar we vinden het onterecht dat de administratieve rekening bij de individuele pomphouder wordt neergelegd. Dat heb ik gezegd. We moeten dus kijken naar een oplossing om uit die spagaat te komen. Wij vinden dat je de rekening beter een-op-een bij de handel, bij de raffinaderijen en bij de importeurs moet neerleggen, in plaats van bij de detailhandelaar.
Verschillende sprekers hebben gevraagd wat de administratieve lasten zijn. Volgens onze berekening komen deze op ongeveer 0,6 cent per liter. Dat is bepaald geen kleinigheid. Ik ben hierover volstrekt duidelijk geweest. Het deel van het voorstel van de Europese Commissie dat we goed vinden, namelijk de zwarecategoriebenadering, nemen we over, maar we willen de rekening niet neerleggen aan het einde van de keten, maar aan het begin van de keten. Wij kunnen dat doen omdat alles wat Nederland binnenkomt, wordt geregistreerd via de douane. Dan kun je daar ook meteen compenseren.
Canada is overigens absoluut niet gelukkig met het feit dat Nederland er een voorstander van is om die zware compensatie-eis aan teerzand te koppelen. Ik zal even heel zwart-wit uiteenzetten wat dit in de praktijk betekent. Voor een liter teerzandolie moet je ongeveer een halve liter biobrandstoffen aantrekken, om het te kunnen compenseren en om het evenwicht weer te bereiken. De prijs die men hiervoor moet betalen, is dus meteen heel fors. Daarmee is de weerstand van Canada tegen de Europese inzet verklaard, want het wordt bepaald niet aantrekkelijk.
Om het te relativeren, moet je ook kijken naar het aandeel van teerzandolie op de brandstoffenmarkt in Nederland. Dat is een twintigste deel van 1% van de totale omzet in Nederland, oftewel 0,05%. Dat is een heel klein beetje, maar ook kleine beetjes kunnen lastig zijn. Ik verwacht ook niet dat dit binnen Nederland en Europa veel meer zal worden, juist vanwege de eisen die we stellen. De meningen verschillen over de vraag of je dit aan de pomp moet laten administreren dan wel of de maatschappijen zelf met de handel de verantwoordelijkheid moeten oppakken. Wij gaan voor dat laatste. Overigens vinden niet alle Europese landen dat een goed voorstel. Er zijn ook tegenstanders, misschien ook wel omdat er in Europa ook teerzandolie voorkomt. Wie zal het zeggen? Het staat niet op de agenda, maar ik ben volgaarne bereid om dit op het verzoek van de Kamer aan te kaarten. Ik verschil hierover ook niet van mening met de Kamer. Ik ben vanochtend op het Plein geweest en ik heb inderdaad gezegd dat het een rotzooi was. Overigens geloof ik niet dat het teerzandolie was dat vanochtend over mijn handen werd gegoten. Het zag er meer uit als stroop of iets dergelijks. Het zou zelfs eetbaar kunnen zijn. Dat weet ik niet. Ik heb het niet geprobeerd, maar ik wil iedereen wel geruststellen. Ik heb de NVWA er niet op afgestuurd, maar ik neem aan dat het allemaal verantwoord was.
Het beeld dat wordt geschetst, vind ik in ieder geval veel te zwart-wit. Wij zijn ook kritisch. Daarom stellen wij die eisen en zetten wij ons in Europa hiervoor in. Wij willen echter niet dat de individuele pomphouder het voor zijn kiezen krijgt, want dat is niet te doen. Overigens is Shell niet de enige die teerzandolie zal importeren; ook andere maatschappijen kunnen dat gewoon doen. Sommige partijen hebben gevraagd dit te verbieden, maar dan heb je te maken met de WTO-bepalingen. Daarom zoom ik vooral in op de vraag hoe we kunnen garanderen dat we de afgesproken CO_2-reductie van 6% bij brandstoffen realiseren. Hier staat meteen een fors kostenplaatje tegenover, op het moment dat er «ja» tegen wordt gezegd, door wie dan ook.

Teerzand is geen gemakkelijk onderwerp, maar laten we het ook niet groter maken dan het is. Ik begrijp de verontwaardiging van mevrouw Dikkers, maar ik hoop dat ik haar heb gerustgesteld: Shell heeft niet bij mij aan de bel getrokken. Het zijn vooral de kleine bedrijven die zich afvragen of ze dit allemaal voor hun kiezen moeten krijgen en die een andere oplossing willen. Met de douane en het CBS hebben we een prima waterdichte oplossing. Dan doen we eigenlijk wat iedereen wil, namelijk de CO_2-reductiedoelstelling vooropstellen. Tegelijkertijd maken we de import van teerzandolie niet bepaald aantrekkelijk. Dit is overigens ook in lijn wat ik eerder mevrouw Van Veldhoven heb toegezegd, niet meer en niet minder. Ik zeg dit ook tegen alle Kamerleden die hier enige vorm van verontwaardiging etaleren. Een paar maanden geleden hebben we het onderwerp, dankzij een van de Kamerleden, ook aan de orde gehad. Toen heb ik ook deze lijn, overigens op voorspraak van de Kamer, ingezet.
Dan kom ik bij het ETS. De heer De Mos heeft hiervoor als eerste volop aandacht gevraagd. De toonzetting van de heer De Mos was niet helemaal gelijk aan die van mevrouw Dikkers of mevrouw Van Tongeren. De zorg van de heer De Mos deel ik echter wel. Die werd ook bevestigd door de heer Leegte. Ook de CDA-fractie heeft aangegeven dat die zorg voortdurend aandacht verdient.
Een aantal maanden geleden heb ik tegen de Kamer gezegd dat de effecten van een eenzijdige implementatie van het EU ETS luchtvaart heel goed op hun merites moeten worden gewogen. We hebben een discussie gehad over de aard van die effecten. Ik heb toen gezegd dat ik niet alleen wil afgaan op cijfers die ik van Schiphol, KLM of andere luchtvaartmaatschappijen krijg. Daarom hebben we het KiM gevraagd aan ons te rapporteren, voor de eerstvolgende Milieuraad. Deze vindt volgende week vrijdag plaats. Ik heb de rapportage nog niet ontvangen. Gisteren heb ik afgesproken met het KiM dat we aanstaande maandag in ieder geval de samenvatting van de rapportage kunnen krijgen. Daarin staan natuurlijk wel de hoofdlijnen van hetgeen van belang is voor onze inbreng volgende week in de Milieuraad. Zodra wij de voorlopige rapportage van het KiM krijgen, zal ik ervoor zorgen dat de Kamer deze ook krijgt. Ik heb gezegd dat ik er echt aan hecht dat ik deze op tijd heb voor de Milieuraad, omdat het onderwerp op de agenda staat.
Ik heb nog niet kennisgenomen van de rapportage, maar één ding weet ik wel: een van de conclusies is dat Nederland relatief zwaarder wordt getroffen dan andere landen. Dat was een aantal maanden geleden ook de veronderstelling. Het is ook geen moeilijke rekensom, gezien de positie van Schiphol en zijn hubfunctie, gerelateerd aan de grootte van ons land. Schiphol, KLM en andere maatschappijen hebben een groter intercontinentaal bereik dan de vliegvelden in de meeste andere landen. Wij worden dus relatief zwaarder getroffen dan andere landen. Hoeveel dat is, heb ik niet paraat. De effecten hiervan zijn natuurlijk volstrekt afhankelijk van onder andere de prijs van de CO_2-rechten. Op het moment dat de prijs laag is en er gemakkelijk kan worden bijgekocht, zijn de effecten geringer dan wanneer de prijs van de CO_2-rechten hoog is. In die zin ben ik met u benieuwd naar de uitkomsten. Ik geloof echter niet dat deze zullen meevallen, in verhouding tot die van de ons omringende landen. Ik heb echter nog niet kennisgenomen van de exacte omvang. Dat het op enig moment veel passagiers kan schelen, is wel een voor de hand liggende conclusie.
Betekent dit dat wij zullen afstappen van het ETS? Ik heb eerder in een overleg met de Kamer gezegd dat Nederland vasthoudt aan het ETS luchtvaart, maar wij vinden wel dat het een mondiaal systeem moet zijn. Dat is onze inzet. Toen 1 januari dichterbij kwam, is het onderwerp ook steeds steviger op de agenda gezet. De houding binnen ICAO is u allen bekend. De tegenstanders van het EU ETS hebben zich in februari in Moskou verenigd en hebben een aantal scenario's van mogelijke sancties tegen de EU-landen doorgesproken.

Ik heb het KiM ook gevraagd om de effecten van mogelijke sancties door te rekenen. Het KiM heeft tot nu toe, voor zover ik weet, vooral de directe gevolgen bekeken van het ETS luchtvaart. Het is natuurlijk lastig om een berekening te maken voor eventuele sancties, als je niet weet hoe deze sancties eruit zullen zien. De heer De Mos vertelde dat er is gedreigd met overvliegtarieven voor Europese landen. Er is ook gesuggereerd om Europese maatschappijen te boycotten. Kortom, er is in februari een hele range aan suggesties gedaan, maar laten we hopen dat het niet zover komt.
Om het niet zover te laten komen, heb ik bij de afgelopen bijeenkomsten van de Milieuraad steeds tegen de Commissie gezegd: ga praten over het ETS luchtvaart in een mondiaal verband. Ik heb dat hier ook vermeld. Ik heb er mijn kanttekeningen bij gezet. Ik ben blij dat zowel ICAO als een aantal grote partijen op de wereldluchtvaartmarkt sinds kort bekijken of er een voor iedereen aanvaardbaar mondiaal systeem kan worden gecreëerd. Dat wordt in ICAO-verband gedaan. Daar moet het ook vooral gebeuren, maar dat laat onverlet dat het ETS nu in de EU wel van kracht is geworden. De directe effecten in het eerste jaar zijn overzichtelijk, maar de effecten van eventuele sancties zullen het een stuk lastiger maken. Ik ben in ieder geval blij dat er nu een beweging is dat er ook vanuit de EU aan de onderhandelingstafel kan worden plaatsgenomen. Ik ben blij dat landen als India, de Verenigde Staten en nog een paar grote partijen samen aan tafel zitten, om te bekijken wat er mogelijk is. Een van de conclusies in Moskou is ook geweest dat men eigenlijk in ICAO-verband tot een oplossing moet komen. Dat is een stap voorwaarts. Volgende week hoop ik van de Commissaris in Brussel verschillende zaken te horen, waaronder de laatste stand van zaken in de onderhandelingen. Zit er beweging in? Wat heeft men tot nu toe gedaan? Wat is de inzet? Kortom, de vragen die Kamer stelt zijn zeer terecht en ik zal deze ook opnieuw stellen. Dat laat onverlet dat de zorg om de effecten voor de Nederlandse luchtvaartsector onverminderd groot is, zolang niet alle neuzen internationaal dezelfde kant op staan.
Dit is wat ik te zeggen heb over het ETS. Ik hoop dat ik begin volgende week in ieder geval de samenvatting van de bevindingen naar de Kamer kan sturen. Als het nodig is, ben ik altijd bereid om hierover te praten, ook volgende week.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De regering kiest voor emissiehandel om de CO_2-uitstoot naar beneden te krijgen. Dat is volgens mij het beleid. Vervolgens zegt de staatssecretaris dat het wel heel lastig wordt als de prijs dan hoog wordt. Hoe zit het nu? Willen we een werkend emissiehandelssysteem als onze enige hoop om de CO_2-uitstoot naar beneden te krijgen of vertrouwen we daar eigenlijk niet op? De staatssecretaris neemt nu, net als bij de vorige keer, een voorschotje op de uitslag van het KiM-onderzoek. Hij weet het eigenlijk al, maar het onderzoek moet nog komen. KLM is relatief een schone maatschappij en zou hier juist een concurrentievoordeel uit kunnen krijgen. Ik begrijp deze lijn dus niet.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan hebt u niet goed geluisterd, vorige keer niet en vandaag ook niet. Ik ben er volstrekt duidelijk over. Wij zijn voor een mondiaal systeem, een wereldwijd werkend systeem, op het gebied van het ETS. Daar is geen twijfel over mogelijk. Dat kan echter betekenen dat Nederland onevenredig zwaar wordt getroffen. Het kan bijvoorbeeld betekenen – ik noem een willekeurig voorbeeld dat wellicht niet klopt – dat je tussen de 100 000 passagiers en enkele miljoenen passagiers op jaarbasis verspeelt. Ik vind dat je dan wel je ogen open moet houden en moet kijken naar de effecten ervan, zoals de heer De Mos terecht heeft gezegd. Ik herhaal nog maar eens een keer wat ik een paar maanden geleden tegen mevrouw Van Tongeren heb gezegd: dit kan als effect hebben dat de hubfunctie van Schiphol verdwijnt en wordt verplaatst naar

Dubai, Turkije of Zwitserland. Misschien vindt mevrouw Van Tongeren dat prachtig, maar ik niet. Amsterdam vindt het ook zeker niet prachtig als de mainportfunctie wordt aangetast, met zijn meer dan 100 000 banen. Mevrouw Van Tongeren moet dan maar de vraag beantwoorden of we hiermee een verstandige keuze maken. Die vraag moeten we beantwoorden. Hierop moeten we ons richten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor deze ronkende teksten, maar ik mis alle onderbouwing. KLM is schoner dan een flink aantal andere maatschappijen. Waarom zou KLM of Schiphol dan ineens van the face of the earth verdwijnen, met een heffing over nog maar 15%? Als KLM twee of drie minuten langzamer vliegt, heeft zij dit al gemakkelijk ingelopen. Bovendien gaat ze het doorbelasten. De staatssecretaris heeft dus geen onderbouwing.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik leg uit dat ik het rapport niet heb.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dus is uw mening gebaseerd op een aanname die nergens ...

Staatssecretaris **Atsma**: Mevrouw Van Tongeren, u vraagt mij om te herhalen wat ik een paar maanden geleden heb gezegd. Ik ben bang dat een aantal van mijn veronderstellingen van enkele maanden geleden voor een deel ook bewaarheid worden. Ik hoop het niet, maar ik ben er wel bang voor. Als er hier enkele euro's bovenop de ticketprijs komen vanwege het EU ETS terwijl de ticketprijs niet omhooggaat als je op Genève vliegt, is het een kwestie van uitrekenen welke plek voor maatschappijen van buiten Europa de aantrekkelijkste bestemming wordt. De marges op stoelen zijn namelijk soms buitengewoon klein. Dan kan een, twee, drie, vier of vijf euro echt het verschil maken op een grote Boeing. Als je er in Genève niet mee wordt geconfronteerd, maar 50 kilometer verderop wel, is het helemaal niet zo gek te bedenken dat Genève een aantrekkelijke uitvalsroute zal worden voor sommige maatschappijen van buiten Europa. Dat zou best eens kunnen gebeuren. Dit staat overigens los van de sancties.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Uit het betoog van de staatssecretaris komt een beetje het beeld naar voren dat de Nederlandse regering eigenlijk helemaal niet zoveel zin heeft in het ETS luchtvaart. Ik dacht dat de Nederlandse regering er tot nu toe altijd voor was. Klopt het dat het ETS voor de luchtvaart bedoeld is om efficiënter vliegen te stimuleren, vliegen met minder brandstof per stoel?

Staatssecretaris **Atsma**: Ja.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Onderschrijft de staatssecretaris nog steeds dat dit een zeer wenselijke richting is, ook als het alleen om Europa gaat?

Staatssecretaris **Atsma**: Het reduceren van het CO_2-gebruik is een ambitie van Europa en ook van Nederland. Het systeem van het ETS luchtvaart betekent echter dat je gewoon rechten kunt bijkopen. Het wil dus niet zeggen dat er minder zal worden gevlogen; het wordt alleen duurder. Het water stroomt vaak naar het laagste punt en ook in dit geval zul je zien dat het nog maar de vraag is of er daadwerkelijk minder zal worden gevlogen. De maatschappijen kunnen namelijk ook rechten bijkopen om het gat dat ontstaat door het ETS, op te kunnen vullen. Uw buurman, mijn buurman, uw neef en uw nicht en misschien wijzelf wel, wij blijven vliegen. De trend wijst uit dat dit ook in de toekomst zal gebeuren. Dit wil overigens niet zeggen dat er niet op macroniveau minder CO_2 wordt uitgestoten. Het is

echter de vraag of dit ook specifiek geldt voor de luchtvaart. Op deze vraag is nog geen antwoord gegeven, maar ik ben wel benieuwd. Natuurlijk houden wij vast aan het ETS luchtvaart. Ik heb dat al gezegd en ik herhaal het maar. De heer De Mos heeft hierover na het vorige overleg al een aantal vragen gesteld. We moeten er echter wel op een verstandige manier mee omgaan. Daarom heeft Nederland ook aangeboden om alle partijen samen te brengen. De Europese Commissie vond dit een prima initiatief, maar heeft vervolgens voorgesteld om zelf het gesprek te voeren. Wij zijn daarmee akkoord gegaan. De Europese Commissie gaat het doen, namens de EU. Daar dient het namelijk te gebeuren. We nemen dus geen afstand van het EU ETS, maar we willen dat het mondiaal goed wordt geregeld. Ik hoop dat de Kamer dit met mij eens is en ik hoop ook dat zij met mij van mening is dat er niet duizenden banen op de tocht moeten komen te staan. Dat moet geen discussie worden.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De SP is er uiteraard ook voor dat die banen niet verloren gaan. Ik zie echter juist dat zuiniger en efficiënter vliegen op termijn een concurrentievoordeel is. Volgens mij moet de staatssecretaris dit ook vinden. Ik voorspel de staatssecretaris dat de rest van de wereld dit uiteindelijk ook moet doen. Waarom kunnen wij op dit punt geen voorloper zijn, waardoor we eerder efficiëntiewinst boeken? Uiteindelijk boeken we daarmee een concurrentievoordeel in.

Staatssecretaris **Atsma**: Zuiniger vliegen, efficiënter vliegen, schoner vliegen, biokerosine: Nederland loopt voorop. KLM loopt voorop. Dat is niet de discussie. We hebben net in het kader van de teerzandolie ook een kleine link gehad met biobrandstoffen. We moeten ons echter wel realiseren dat het aanbod van biokerosine in de wereld volstrekt ontoereikend zal zijn, als alle maatschappijen nu hierop gaan vliegen. Dan krijgen we weer een heel andere discussie over de vraag waar de groene brandstof vandaan moet komen. Op dit punt is er dus geen alternatief. KLM gaat dit jaar een lijnvlucht instellen naar Rio de Janeiro, op biokerosine. Dat is fantastisch. Bij de lijnvlucht naar Parijs gebeurt dit al, als eerste in de wereld. Geweldig! Het is echter nu niet het sluitende antwoord op het EU ETS. Het gaat erom dat je nu eenzijdig dingen doet die wellicht een onevenredig zwaar effect hebben. Daar moet je je ogen voor openhouden. Volgende week zal er iets meer duidelijk worden, maar nog niet over de sancties. Dat is misschien maar goed ook, want dan hebben we daarvoor nog de tijd.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Het wordt voor mij steeds onduidelijker. De staatssecretaris spreekt over een onevenredig zwaar effect en hij vindt dat we dat onze luchtvaartmaatschappijen niet moeten aandoen. Tegelijkertijd komt hij met allerlei argumenten waaruit angst blijkt. Ik vraag me af waar die angst vandaan komt. De staatssecretaris beaamt zelf dat KLM al vooroploopt. Dat is prachtig. Hij zegt ook dat iedereen toch wel blijft vliegen. Waar komt die angst dan vandaan? Over het ETS zegt hij dat er toch wel rechten worden bijgekocht. Dan mogen we wel twijfelen aan het functioneren van het ETS. Kom dan met andere voorstellen om in ieder geval de CO_2-uitstoot te reduceren.

Staatssecretaris **Atsma**: Mag ik mevrouw Wiegman er nog eens op wijzen dat de Kamer een luchtvaartbeleid heeft vastgesteld dat is gebaseerd op selectiviteit voor de mainport Schiphol? Dit betekent dat Schiphol een hubfunctie heeft, waarbij er veel intercontinentaal verkeer vanuit alle werelddelen naar Amsterdam komt dat daarna letterlijk een doorstart maakt naar andere bestemmingen. Juist die functie, die cruciaal is voor Amsterdam en voor Nederland, komt wellicht onder druk te staan als derde landen uit andere continenten Nederland mijden vanwege de

CO_2-heffing. Dat is de kern van de discussie. Ik ga graag hierover verder in discussie. Overigens hebben we de komende maanden het onderwerp «luchtvaart» meerdere keren op de agenda staan. Dit is echt de kern waar het om gaat. Het gaat dus niet om de vraag of we willen dat er minder wordt gevlogen. Er zal de komende tijd niet minder worden gevlogen. Er zal meer worden gevlogen, maar ook als er minder zal worden gevlogen, zullen maatschappijen uit andere continenten Europa wellicht boycotten. Ik zeg het maar zo zwart-wit als het is gesuggereerd in Moskou. Dat willen we eigenlijk proberen te voorkomen.

De **voorzitter**: Ik kijk naar de klok. U mag een vraag stellen, want u hebt allen gevraagd om een interruptie, maar dit gaat verschrikkelijk uit de hand lopen. Het risico is dat er straks geen tweede termijn is.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik blijf de staatssecretaris niet begrijpen. Hij noemt argumenten waaruit blijkt dat we niet bang hoeven te zijn dat iedereen massaal wegloopt. Vervolgens vraag ik hem dit verder uit te leggen. KLM loopt al voorop en iedereen blijft vliegen. Waarom moeten we dan bang zijn dat iedereen wegloopt? Je kunt je namelijk afvragen hoe efficiënt het is om ergens anders naartoe te vliegen terwijl Nederland het zo ontzettend goed doet.

Staatssecretaris **Atsma**: KLM moet echter wel CO_2-rechten inleveren. Men kan niet alles opvangen, wereldwijd zeker niet, met biobrandstoffen, ook al zou men dat willen. Op basis van het EU ETS krijgt men minder rechten en men zal dus bijkopen. Dat is een direct probleem voor KLM, maar ook voor andere Nederlandse maatschappijen.
Daarnaast moet je goed beseffen dat China, Rusland, India en andere grote landen hebben gezegd dat zij dit nooit zullen accepteren. Zij zullen niet tegen hun maatschappijen zeggen dat zij een deel van de rechten moeten inleveren omdat Europa iets heeft bedacht. Dat is de discussie. Ze kunnen dus maatregelen treffen tegen Europa als geheel, door te boycotten of door extra dure overvliegtarieven, bijvoorbeeld over Oekraïne, in te stellen. Daarnaast kunnen ze andere maatregelen bedenken. Dit is allemaal twee weken geleden gecommuniceerd vanuit Moskou, waar de tegenstanders, iedereen van buiten Europa, zich hebben verenigd. Een van de meest voor de hand liggende alternatieven is dat men alternatieve bestemmingen opzoekt net buiten de EU, zoals Dubai, Turkije of Zwitserland. Ik noem enkele willekeurige voorbeelden. Daarmee zet je jezelf dus op een geweldige achterstand. Bovendien heeft het voor het milieu alleen maar een contraproductief effect. Er wordt namelijk wel gevlogen en er wordt niets gedaan aan CO_2-reductie. Ik kan er niets anders over zeggen, maar ik nodig mevrouw Wiegman graag uit het eerstvolgende luchtvaartdebat bij te wonen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het ETS is een middel, geen doel. Als het echt leidt tot verplaatsing van het probleem, bereiken we er niets mee. Dat heb ik ook in het vorige AO gezegd. Er zijn wel twee kanten aan. Enerzijds zijn er de internationale onderhandelingen. Men gaat nu om de tafel, met de Europese Commissie als woordvoerder namens de Europese lidstaten. Dat lijkt mij de goede manier. Anderzijds is er het interne EU-gedeelte. Het kan toch niet zo zijn dat we ons door Zwitserland onder druk laten zetten? Zwitserland ligt helemaal ingekapseld in de Europese Unie en heeft op heel veel vlakken belang bij nauwe banden met de Europese Unie. Zwitserland maakt gebruik van veel vrijheden die er in de EU zijn. Kan Zwitserland zo'n systeem ondermijnen? Wordt er binnen de Europese Unie en ook met Turkije, dat graag bij de EU wil komen, onderhandeld over het beperken van dit soort effecten, die de effectiviteit van dit systeem ondermijnen? Wordt er daarbij ook ingezet op een

eventuele compensatie voor disproportionele effecten, waar Nederland last van zou kunnen hebben?

Staatssecretaris **Atsma**: Uiteraard. Als je met dat type landen – er zijn er meer in Europa – in gesprek gaat over gedeelde belangen, kun je dit type onderwerpen niet laten liggen. Maar laten wij ook niet vooruitlopen op wat er zou kunnen. Ik zeg alleen maar dat het opties zijn waarvoor je je ogen niet moet sluiten. Ik ben benieuwd of dat volgende week ook in de KiM-rapportage terugkomt. Ik wil het wel gezegd hebben, omdat daarmee het milieueffect volstrekt teniet wordt gedaan. Of het nu Turkije is of iets in Rusland tegen de grens aan, je hebt veel meer mogelijkheden. Ik sluit dan ook niet uit dat je nauwelijks in staat bent om dat soort ontwijkgedrag uit te sluiten. Maar ik ben blij te horen dat ook mevrouw Van Veldhoven vindt dat je je ogen daarvoor open moet houden, niet vergetend dat je uiteindelijk tot een mondiaal CO_2-reductiesysteem moet komen.
Met betrekking tot de ggo's moet ik eigenlijk mevrouw Wiegman als eerste noemen, omdat zij met een motie een stevig verleden op het dossier heeft. Ik zou mevrouw Ouwehand natuurlijk tekort doen als ik haar motie niet zou noemen, maar ik heb het vooral over moties die het hebben gehaald. Maar dat terzijde, want ook mevrouw Ouwehand ziet regelmatig moties de eindstreep halen.
Wat is er gebeurd? U kent allen de enorme impasse. Denemarken heeft nu als voorzitter geprobeerd om uit die impasse te komen en heeft er een soort tweetrapsraket van gemaakt. De ene trap is dat een bedrijf dat teelt wil realiseren de kans wordt gegeven om de lidstaten te laten zeggen: wij willen dit niet. Dat is allemaal WTO-proof, dus dat zou juridisch houdbaar zijn. Een lidstaat kan gewoon zelf aangeven ja of nee. De andere trap is dat een lidstaat altijd achteraf kan zeggen, op het moment dat teelt is toegelaten: wij willen dit niet. U kent de discussie in Europa en u weet dat Europa tot op het bot verdeeld is. Nederland wil er wel uitkomen en onze inzet blijft dezelfde, zeg ik in de richting van mevrouw Wiegman. Er is ons veel aan gelegen om een breed draagvlak te krijgen voor het standpunt dat de Kamer de afgelopen jaren heeft verwoord. Dat is de marge waarbinnen wij moeten opereren. Dan moet je bekijken wat het beste resultaat en de beste garantie kan geven om daar te komen.
Juist om een breed draagvlak te creëren, hebben de Denen heel veel geschrapt in de eisen en criteria. Wij hebben in het verleden gesproken over de milieueisen. Men heeft het systeem zo flexibel mogelijk gemaakt in de hoop en verwachting dat daarmee wel een breed draagvlak binnen de EU tot stand kan worden gebracht. Ik ben er niet optimistisch over. Als er ook maar enig zicht is op een breed draagvlak, zullen wij pogen om daaraan een bijdrage te leveren binnen de marges die de Kamer heeft aangegeven. Onze inzet is onveranderd.
De zorg van mevrouw Ouwehand is dat een groot bedrijf nu ineens gaat meepraten, maar dat kan natuurlijk altijd. Als een bedrijf de ambitie heeft om iets in Europa te doen, kan het altijd met lidstaten overleggen: wat vinden jullie ervan? Als een lidstaat zegt «laat ons er alsjeblieft buiten», zal het bedrijf de desbetreffende lidstaat niet meer meenemen in de aanvraag. Dat kan het alleen maar makkelijker maken om uit een impasse te komen. In die zin is het, redenerend naar de tegenstanders, alleen maar de goede kant van een voorzorgsbeginsel. Als een concern iets wil doen en er in Europa draagvlak voor is, waarom zou je het dan niet toestaan? Het is alleen maar verstandig, want dan heb je minder tegenstanders. Het bedrijf gaat niet in het desbetreffende land zitten, dus dat voorkomt problemen. Bovendien is het WTO-proof. Dat is de enige reden geweest waarom Denemarken heeft gezegd: laten wij ook deze optie er inbrengen. Nogmaals, als het leidt tot een acceptabele uitkomst die breed wordt gedragen, is dat prima. Ik ben er niet optimistisch over. Althans, ik heb het afgelopen jaar veel discussies meegemaakt en het loopt mijlenver uit elkaar.

EFSA heeft een document over sysgenese geproduceerd. Ook dat zal ongetwijfeld de komende maanden op de agenda komen, waarbij de insteek van Nederland niet anders is dan wij de afgelopen jaren met u hebben besproken. Dat thema komt niet volgende week, maar wellicht in een eerstvolgende Raad iets scherper op de agenda. Ik heb met u de kranten gelezen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik ben helemaal niet gerust op de redenering van de staatssecretaris dat het een goed idee is om Monsanto mee te laten bepalen of er een nationaal teeltverbod moet komen. Ik wil concreet horen wat de inzet wordt op de komende Raad. Ik wil de garantie dat Nederland zich tegen welk voorstel dan ook keert, als dat niet onomstotelijk juridisch betekent dat een lidstaat zelf kan zeggen «ik wil het niet» en als er nog allerlei andere voorwaarden bijkomen. Als Nederland wel zou willen telen en Duitsland niet, hoe zorgen wij er dan voor dat Duitse boeren er niet de dupe van worden? Dat hoort er allemaal nog bij. Ik wil dit echt horen van de staatssecretaris, want het mag geen schijnoplossing worden waardoor lidstaten die willen verbieden een beetje worden gesust, maar er in de praktijk een juridisch onwerkbaar voorstel komt te liggen waarmee Nederland heeft ingestemd en een lidstaat toch die teelten moet toestaan als de rechter daarover heeft moeten oordelen.

Staatssecretaris **Atsma**: De juridische houdbaarheid kan ik hier niet beoordelen. De Denen komen niet voor niets hiermee, dus ik ga ervan uit dat het juridisch houdbaar is. Het is een van de discussiepunten die volgende week aan de orde komen. Niemand hier of in welke zaal dan ook van de 27 lidstaten zal een voorstel toejuichen dat juridisch niet houdbaar is. Dat was in het verleden ook een van de heikele punten. Daarom hebben de Denen nu een aantal voorwaarden geschrapt: als het niet juridisch houdbaar is, schiet het niet op. Ik heb er geen zekerheid over. Ik kan die ook niet geven. Ik vind wel dat wij op dit moment buitengewoon geïnteresseerd moeten luisteren wat de tegenstanders en de voorstanders van het Deense voorstel vinden. Wij vinden dat het een aanzet geeft om een brug te slaan. Wij zijn niet de meest prominente speler. Dan weet u ook waarom wij die positie nu innemen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik wil de concrete toezegging dat de staatssecretaris de discussie daar beluistert en de mogelijkheden bekijkt, maar dat er geen groen licht wordt gegeven voordat wij een goede analyse hebben van de juridische implicaties.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb al gezegd dat ik niet optimistisch ben over de vraag of wij er volgende week uitkomen. Als er een kans is om met een breed draagvlak eruit te komen, vind ik dat het niet aan Nederland is om dat tegen te houden. Daarbij is de vraag over de juridische risico's natuurlijk aan de orde, maar Nederland zal niet gaan blokkeren als er draagvlak lijkt te zijn voor een al jarenlang voortslepend dossier. Ik hoop dat mevrouw Ouwehand het wel met mij eens is dat het beter is om een next best-oplossing te vinden, ook al plaatst zij er kanttekeningen bij, dan niks te doen.
Er zijn veel vragen gesteld over Rio+20. Ik kan ze kortheidshalve afdoen met de toezegging die ik eerder heb gedaan dat de Nederlandse inzet in april aan de Kamer zal worden voorgelegd, niet eerder en ook niet later. De inzet is om toch de duurzaamheidscriteria, die wij in Nederland op heel veel terreinen al hebben ingevoerd, naar voren te brengen als voorbeeld van wat je zou kunnen doen om de vergroening van de economie een stap dichterbij te brengen. Maar de wereld is groter dan Nederland en Europa alleen. Als je ziet hoe moeizaam de discussies de afgelopen jaren in Durban en in andere landen zijn geweest, weet je ook dat het geen gemakkelijke route is. Wij zetten gewoon in op onze eigen vergroenings-

agenda, zoals wij die met de Kamer hebben besproken. Dat is de inzet op hoofdlijnen. Wij komen bij de Kamer terug op de specifieke punten wat je vanuit Europa wel of niet zou moeten doen en wat haalbaar en realistisch is.
Voor een deel bepaalt de Kamer op basis van haar eigen budget of zij wel of niet naar Rio gaat. U weet wat het vliegen kost, u weet wat de ETS-bijdrage zal zijn en u weet ook hoelang je onderweg bent. Ik ga niet over de samenstelling en de breedte van de delegatie. Het kabinet heeft wel gezegd dat het alleen de strikt noodzakelijke delegatie qua omvang naar Rio zal sturen. Dat hebben wij ook bij Durban gedaan. Ik denk dat het zeker in deze tijd alleszins te verantwoorden is om het op die manier ook letterlijk aan te vliegen. Maar het staat buiten kijf dat wij gaan. Ik hoop dat dit mevrouw Ouwehand gerust zal stellen, omdat zij een halfjaar geleden aangaf dat het eigenlijk niet noodzakelijk was dat wij naar Durban gingen. Ik ben toch blij dat wij er zijn geweest.
Door een flink aantal leden zijn vragen gesteld over de klimaatfinanciering in relatie tot het fonds van 100 mld. De EU moet dit jaar duidelijkheid geven over de invulling. Nederland zal dat voor het Nederlandse deel moeten doen. Ik heb in een vorig overleg met de Kamer al een aantal opmerkingen daarover gemaakt. Het zal u niet verbazen dat ook dat nog niet duidelijk zal zijn. Het is niet duidelijk en het kan ook niet duidelijk zijn; het is in de EU ook niet duidelijk. Wij hebben aangegeven dat er wat de financiering van het klimaatfonds betreft een heel stevige inbreng van het bedrijfsleven verwacht mag worden. Dat kan ook niet anders. Het bedrijfsleven kent die verantwoordelijkheid en wil die ook voor een deel oppakken. De suggestie is gedaan om het fonds te vullen uit de opbrengst van de CO_2-rechten. Als u ziet wat op dit moment de waarde is van de rechten, wetende dat in het regeerakkoord is afgesproken dat het geprognosticeerde bedrag van vele honderden miljoenen wordt gebruikt voor het gezond maken van het huishoudboekje van de BV Nederland, dan weet u ook dat wij daarop al een fors bedrag tekortkomen. Overigens hebben alle landen zich ertoe verplicht om een deel voor hun rekening te nemen. Kortom, in het kader van de komende discussie over de heroverwegingen zal ongetwijfeld ook deze zorg meegenomen moeten worden, omdat Nederland wel ergens voor moet staan. Het exacte bedrag is niet bekend, maar wij hebben afgesproken dat het fors is. Er is nu nog geen duidelijkheid over hoe dat wordt ingevuld. Ik heb u dat eerder al gemeld en ik herhaal mijzelf ook maar eens op dat punt. Verschillende fracties hebben ernaar gevraagd. Veel meer duidelijkheid is er niet over te geven.
Ik heb een aantal vragen gekregen over de post-Durban-afspraken. Waarom is er een voorbehoud gemaakt? Wij houden natuurlijk de vinger aan de pols, omdat wij de Europese afspraken in relatie tot Durban en de CO_2-doelstellingen 2020 recht overeind willen houden. Dat betekent dat wij vasthouden aan 20% reductie in 2020 en dat wij niet gaan rommelen in de percentages die eerder in Europees verband zijn overeengekomen. Overigens weet de Kamer en weet ik ook uit andere contacten dat er continu vragen zijn om de percentages eventueel in opwaartse richting bij te stellen. Al naar gelang het tijdstip en het moment worden er verschillende argumenten gehanteerd waarom dat zou kunnen. De ene keer is het de energie-efficiency, de andere keer is het de terugval van de economie waardoor je sowieso al minder CO_2-uitstoot hebt en dus makkelijker de 2020-doelen kunt halen. Wij willen wel de vinger aan de pols houden en maken daarom nadrukkelijk die kanttekening bij de post-Durban-afspraken.
Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd wat de voorwaardelijkheid is met betrekking tot de Routekaart 2050. Ik ben blij dat de Kamer de 40%-ambitie voor 2030 heeft gesteund. Er staat inderdaad het woord «voorwaardelijk» bij, omdat ook daarbij als absolute randvoorwaarde moet worden gesteld dat je dit in de internationale context en binnen de Europese context moet meenemen. Het zou erg onverstandig zijn om als enige deze stap te willen

zetten in Europa. De heer De Mos zou op dit punt onmiddellijk naar de eerder door hem ingediende motie verwijzen en ik neem aan dat dit ook voor de heer Leegte geldt. Wij vinden dat het in Europees verband helder moet zijn, maar wij vinden ook dat je wereldwijd een aantal afspraken moet maken. Het is dus wel een stok achter de deur, maar wij zijn hier bepaald niet – ik kijk even in de richting van de heer Jansen – het jongetje van de klas dat achteraan in de rij staat als het om deze ambitie gaat. Dit komt overigens volgende week terug, omdat wij dit percentage van Nederland, dat overigens door een groot aantal andere landen wordt gedeeld, willen benoemen in het kader van de Europese routekaart en de zogenaamde «milestones».
Een aantal fracties heeft gesproken over LIFE: zal dat allemaal lukken? De heer Leegte spreekt over een budget van ruim 2 mld. Mevrouw Van Tongeren vraagt hoe het wordt besteed. Ik wil het toch even in de juiste proporties zetten. LIFE zal naar mijn inschatting doorgaan. De hoogte van het totale bedrag dat in het fonds komt, hangt wel af van het meerjarenkader van de EU. Dat moet in die zin nog worden afgetikt. Ik heb er geen zicht op of het 2 mld. plus of 2 mld. min wordt. Ik weet wel dat Nederland tot nu toe netto-ontvanger was. Wij kregen iets meer dan erin ging. Dat is nooit verkeerd. Het bedrag dat erin ging en dat eruit kwam is niet spectaculair, maar het gaat wel om ettelijke miljoenen. Dat kun je gebruiken voor zaken die de Kaderrichtlijn Water raken. Je kunt het gebruiken voor Natura 2000-achtige investeringen. Je zou ook kunnen denken aan de getijdecentrales. Het is een willekeurig voorbeeld, maar ik noem het toch omdat het voor een aantal van u herkenbaar is. Je zou kunnen kijken of je een deel van de LIFE-bijdrage die Nederland krijgt voor zo'n initiatief kunt benutten. Kortom, koppeling met duurzaamheid is een absolute voorwaarde. Met de 8 mln. die wij in totaal krijgen kun je wel iets doen, maar je kunt niet alles doen. Je kunt er zeker niet grote gaten mee opvangen die hier en daar zichtbaar zijn in Nederlandse begrotingen. De zorg van de Kamer is dat ook hierop fors gekort zal worden. Deze discussie hoort meer binnen de Europese Commissie thuis, maar ik ga ervan uit dat de bedragen die tot nu toe circuleren overeind blijven.
Er zijn meerdere vragen gesteld over de maritieme strategie. Wat is nu de maritieme strategie van Nederland en waarom trekken wij onze handen een beetje terug van sommige afspraken die bepaalde gremia wel willen maken over de zeeën en oceanen? Wij vinden dat er bijvoorbeeld over de Noordzee al meer dan genoeg afspraken zijn gemaakt in de vorm van overeenkomsten en verdragen en dat je er niet een nieuwe lappendeken aan verdragen overheen moet leggen. Voor de Atlantische kustzone ligt dat anders. Wij hebben gezegd dat het prima is om er nog een aantal afspraken over te maken. Het mag u bekend zijn wat Nederland doet op een aantal terreinen. Ik hoef u alleen maar te wijzen op onze bijdrage in de aanpak van de plastic soep. Er zijn meer voorbeelden.
In het verlengde daarvan maak ik een opmerking in de richting van de heer De Mos over de zwaveldiscussie. Ook die discussie heeft in de vorige Raad uitvoerig gespeeld. Ik heb toen met steun van de Kamer de Nederlandse inzet neergezet. Ik heb gewezen op de zorg voor de positie van Rotterdam. Met name heb ik aangegeven dat het percentage zwavel dat nog mag worden verkocht wat ons betreft ruimte moet bieden om Rotterdam niet te isoleren. Die inzet is door de Kamer gesteund.
Ik heb ook gewezen op de positie van de Noordzee in relatie tot de Middellandse Zee. Ik heb dat ingebracht in de Raad, zoals u in het verslag hebt kunnen lezen. U hebt ook kunnen vaststellen dat er binnen Europa weinig ambitie en weinig draagvlak voor is om meer zeeën op dezelfde manier te positioneren als de Noordzee. U mag raden hoe dat komt. Ik vind dat jammer en ik schat in dat het niet gemakkelijk zal zijn om de Middellandse Zee en een aantal andere zeeën onder hetzelfde regime te laten vallen. Er zijn wel argumenten voor. Een van de belangrijkste argumenten is het gelijke speelveld. Het Europees Parlement heeft er wel

over gesproken, maar heeft er nog niet over gestemd. Het is slechts een van de gremia die hierop van invloed zijn. Onze inzet was en is helder. Of wij met onze inzet ook halen wat wij beogen, kan ik niet garanderen. Ik hoop het uiteraard wel. Ik heb overigens in algemene zin nog eens ervoor gepleit dat wij afspraken maken in het verband van de IMO, de internationale zeevaartorganisatie. Het is prima als wij vanuit Europa afspraken willen maken, maar doe dat dan wereldwijd en voorkom dat wij in dezelfde positie komen als met het ETS luchtvaart.
Ik deel het enthousiasme van de heer Leegte over stille banden. Ik vind ook dat er meer snelheid moet worden gemaakt. Ik dacht dat de heer Jansen ook daarop doelde, toen hij sprak over meer actie. Ik heb daarom het voornemen om met betrekking tot deze specifieke problematiek van het geluid de collega's door middel van een papieren brief – dat is meer dan alleen maar een mail – te proberen ervan te overtuigen dat er echt haast geboden is met hetgeen wij in Nederland als een echte plus zien. Die brief is klaar, dus ik zal ervoor zorgen dat de Kamer die krijgt, wat mij betreft per ommegaande, omdat het precies is wat de Kamer eerder heeft gevraagd. Het is een brief over geluid in relatie tot banden et cetera. Daarin zit ook het andere element van de heer Jansen.
Ik kom bij het punt van de heer Leegte over de CO_2-verantwoording en de extra kop. Wij zijn hier echt kritisch op. Wij voelen niks voor nieuwe rapportageverplichtingen. Dat hoeft wat ons betreft ook niet.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Weet u het nog, de vliegtaks? GroenLinks vond het geweldig: economische schade 1,3 mld., verlies aan passagiers een miljoen. Zin in de toekomst, noemen ze dat bij GroenLinks. Dat vinden wij niet. Het ETS wordt nog vele malen erger. Zonder de negen aangekondigde tegenmaatregelen zegt KLM al dat het ETS 60 tot 90 mln. per jaar gaat kosten. Daarom ben ik blij dat de zorg over het ETS door de staatssecretaris wordt gedeeld.
Complimenten voor de wijze waarop hij in het dossier zit. Graag krijg ik wel een toezegging, als het KiM-onderzoek aangeeft dat Nederland inderdaad zo zwaar wordt getroffen, over de inzet van de premier, ook in de Transportraad.
En iets met een middelvinger en dik richting Brussel. Als de implementatie van het ETS teruggedraaid kan worden, is dat ons een lief ding waard.
Rio+20? Alleen met carnaval!
Ik wil afsluiten met een tip van Flip richting mevrouw Dikkers, die als in paniek bij de diverse tankstations kijkt wat er in haar autootje moet. Meestal gas, benzine of lpg. Ik wil wel mee als bijrijder. Maar echte groene rakkers gaan op de fiets en ik wil wel achterop.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik ben er niet gerust op hoe de staatssecretaris nu in het gentechdossier wil opereren. Het was nota bene Nederland – inderdaad, ere wie ere toekomt, via de motie van mevrouw Wiegman – dat de boer is opgegaan om ervoor te zorgen dat lidstaten zelf kunnen besluiten over gentechteelten. Dan kan het natuurlijk niet zo zijn dat het kabinet, dat zegt «alles wat wij willen, moet haalbaar en betaalbaar zijn», in Europees verband zegt: als wij het eens worden, is dat ook goed, ook al is het juridisch onhoudbaar; dat maakt dan niet uit. Ik wil van de staatssecretaris de toezegging dat er een juridische analyse komt voordat eventueel overeenstemming wordt bereikt met instemming van Nederland. Dat zou ook recht doen aan de aangenomen motie van mevrouw Wiegman, waarin zij vraagt om bindende maatregelen en niet om een maatregel die iedereen leuk vindt, maar die geen stand houdt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Wanneer denkt de staatssecretaris, met Kyoto in het achterhoofd, dat wij een wereldwijd dekkend ETS hebben en wanneer de scheepvaart- en de luchtvaartmaat-

schappijen daaronder zitten? Denkt de staatssecretaris dat wij ons die twintig tot dertig jaar kunnen permitteren voordat wij dat voor elkaar hebben?
In antwoord op mijn collega De Mos. De cijfers die hij citeert zijn van een onderzoek van SEO Economisch Onderzoek. Dat was een inschatting voordat de vliegtaks was ingevoerd. Het is niet een evaluatie achteraf. Een schatting van tevoren is echt wat anders dan wanneer iets daadwerkelijk gebeurt. Dat is bangmakerij. Ik heb de staatssecretaris net gevraagd welke cijfers daaronder liggen.
Goeddraaiende economieën zoals Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk hebben verschillende vormen van een vliegtaks, dus een prijsprikkel op de luchtvaart geeft KLM een concurrentievoordeel en is een zinnige insteek.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Twee vragen stonden nog halfopen. Hoe is wat de Routekaart 2050 betreft het krachtenveld in de Raad naar de verwachting van de staatssecretaris en hoe zorgen wij ervoor dat wij een mondiaal gelijk speelveld houden?
Waarom is het voorstel van Italië en Nederland rondom teerzand nog niet besproken en hoe kunnen wij ervoor zorgen dat het wel besproken kan worden? Nogmaals, het is naïef te veronderstellen dat, als Nederland zegt geen teerzand te willen, het teerzand niet gebruikt zal worden. Het gaat dan naar Azië of Afrika. Het verergert het probleem in de wereld, want het blijft tot CO_2-uitstoot leiden. Het kost hier alleen maar banen die wij nodig hebben om onze economie concurrerend te houden. Wij moeten kijken naar de input, schone dingen doen en concurrerende alternatieven verzinnen voor teerzandolie. Wij moeten niet gaan pesten. Dat is niet de afdeling van de VVD. Wij zijn voor echte oplossingen. Ik steun de staatssecretaris van harte in zijn houding in Europa.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ben wat bezorgd over de beantwoording door de staatssecretaris over het Deense voorstel over de teelt van genetisch gemodificeerde organismen. Hij zegt dat hij de juridische houdbaarheid van het voorstel niet kan beoordelen en dat hij er geen zekerheid over kan geven. Dit moet gewoon 100% zeker zijn. Ik wil dit verzoek aan de staatssecretaris doen in dit AO. Daarmee wil ik ook proberen een VAO te voorkomen. Ik hoop echt dat de staatssecretaris dit simpelweg toezegt. Hierover moet zekerheid zijn, laat staan dat er zomaar ingestemd kan worden met next best-oplossingen.
Ik vind het heel jammer dat er nog geen duidelijkheid is over de klimaatfinanciering. Nederland is altijd leading geweest op dit dossier. De staatssecretaris zegt nu: wij hebben tekorten, wij weten het allemaal nog niet. Vanaf 2013 moeten wij hiermee aan de slag. Wij hebben toezeggingen en beloften gedaan in Kopenhagen. Wij kunnen alleen maar geloofwaardig opereren, wanneer wij onze eigen toezeggingen nakomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik begin met post-Durban en de voorwaardelijkheid. Betekent dit dat alleen als 100% van de andere landen deelneemt er aan die voorwaardelijkheid is voldaan? Of moet ik het meer zien in termen van substantiële bijdragen van belangrijke andere landen? Graag krijg ik een toelichting.
Op mijn vragen over Gotenburg heb ik volgens mij geen antwoord gekregen.
Dan over teerzand. Wij staan er helemaal achter dat de staatssecretaris zich inzet om onredelijke administratieve lasten te voorkomen. Maar valt 0,6 cent, dus 0,006 euro per liter nog op aan de pomp? Hoeveel is dat voor biobrandstoffen?
Is de staatssecretaris bereid het fiche ETAP te nuanceren op het punt van de regelgeving? Brusselse afspraken zijn soms juist belangrijk voor

groene innovatie op het level playing field. Dit is om een motie te voorkomen. Is de staatssecretaris bereid om case by case te kijken wat het is?
Graag krijg ik een precisering. Was het 0,6 eurocent of is het 6 eurocent? Dat is wel een verschil.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris dat hij de noodzaak van druk op de Europese Commissie om de geluidseisen voor motorvoertuigen aan te scherpen en die zo snel mogelijk in te voeren deelt met de SP en trouwens ook met de VVD.
Op een aantal concrete vragen en suggesties bij dit blokje heb ik nog geen reactie gehad. Ik hoop dat de staatssecretaris ze in ieder geval meeneemt in Brussel en er misschien bij een andere gelegenheid nog op terugkomt, want ik neem aan dat ze wel genoteerd zijn. Ik vind het op zichzelf acceptabel als wij erover teruggerapporteerd krijgen bij het verslag van de Milieuraad.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Het CDA heeft gevraagd of de staatssecretaris zijn droom over Rio met ons wil delen. Ik hoop dat de staatssecretaris 's nachts wat fijnere dromen heeft dan de zakelijke presentatie die hij hier gaf. Is Rio een kans om de wereld een stukje duurzamer te maken of krijgen wij net als in Durban toch te maken met terugtrekkende bewegingen van allerlei landen?
De staatssecretaris zei iets over de delegatie en het meegaan van Kamerleden. Ik denk dat het aan Kamerleden zelf is of zij gaan. Dat is ook niet het punt. Het CDA vindt het heel belangrijk dat het maatschappelijk middenveld is vertegenwoordigd in de echte delegatie: jongeren, vrouwen en ngo's. Ik hoor er graag nog een opmerking over. Misschien loopt het ook via Buitenlandse Zaken. Ik vraag de staatssecretaris om zich hiervoor in te zetten.
Tot slot post-Durban, klimaatfinanciering, het ETS, echte groene oplossingen voor CO_2 en biobrandstof. In de procedurevergadering gisteren hebben wij een AO over klimaat aangevraagd. Ik denk dat het goed is dat het dan allemaal weer aan de orde komt.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA): Voorzitter. Ik heb van de staatssecretaris gehoord dat bedrijven inzichtelijk gaan maken waar hun benzine vandaan komt. Dat gebeurt niet zozeer op pompniveau, maar die informatie komt in ieder geval wel beschikbaar. Hoor ik nu ook van de staatssecretaris de toezegging dat die informatie publiekelijk gedeeld kan worden? Ik hoor er graag wat meer over.
Ik hoor over het ETS «ja, mits», afhankelijk van de ontwikkelingen. Als ik dat tegen mijn kinderen zeg, met name als dat «ja» gaat over iets wat zij niet willen, anticiperen zij op het «mits». Ik hoop dat de staatssecretaris zijn rug rechthoudt.
Wat LIFE betreft, willen wij graag een evaluatie en in ieder geval een overzicht van projecten die gefinancierd zijn in het verleden, zodat wij inzicht krijgen waaraan dat geld is uitgegeven.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Het laatste is geen probleem. De LIFE-evaluatie krijgt u volgens mij standaard en met name de Nederlandse projecten die daaruit gefinancierd zijn. Ik zit even hardop te twijfelen of dat via EL&I gaat. Ik neem aan van wel, maar ik kijk dat even na. Het is geen probleem.
«Ja, mits» en «nee, tenzij». Dat is overigens een discussie die wij zeker in relatie tot de ggo-problematiek vaak langs hebben horen komen. «Ja, mits» heeft een andere toonzetting dan «nee, tenzij». Over teerzand heb ik gezegd wat de voorwaarde is. Wij gaan dit goed organiseren op nationaal niveau, omdat dat het enige sluitende is wat wij op dit moment kunnen bedenken. Het is wat mij betreft volstrekt helder dat de CO_2-compensatie

er moet komen. Dat kan alleen maar, wanneer je heel globaal genomen een liter teerzandolie compenseert met een halve liter biobrandstof.
Dan de transparantie. Je kunt niet bij elk tankpunt zeggen: dit komt daaren daarvandaan. Het is het simpelste om het nationaal te regelen. Dan weet je dat elke maatschappij, elke importeur, elke raffinaderij, elke handelaar die van buitenaf deze grondstof binnenhaalt er meteen de consequenties van ziet. Daarmee is het volgens mij zo transparant als mogelijk en in elk geval zo efficiënt als mogelijk. Het gaat om 0,6 cent per liter. Om het nog iets simpeler te maken: in sommige auto's gaat 100 liter brandstof, dus dat betekent zes euro op een tank. Ik ben geen rekenkundig wonder, maar volgens mij klopt dat ongeveer. Ik hoor dat het 60 cent is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dus dat is 30 cent op een gemiddelde auto met een tank van 50 liter?

Staatssecretaris **Atsma**: U zit allemaal op de kleintjes te letten en wij ook. Als je bekijkt hoe het verantwoord moet worden en wat het betekent, zie je dat het een direct effect heeft. Je kunt het beter aan het begin van het traject in beeld brengen dan aan het eind van het traject. Die 0,6 cent per liter blijft wat mij betreft gewoon staan.
Mevrouw Van der Werf sprak over Rio. Ik droom van alles, ik droom zelfs van u. Sorry, ik droom van u allen en vooral over de vragen die ik dan weer kan verwachten. Soms droom ik inderdaad over Zeeuwse meisjes en noem het allemaal maar op, net als de heer De Mos. Laten wij ervoor zorgen dat u in april de inzet krijgt. Of dat nu wel of niet de gedroomde inzet is, laat ik dan graag aan u over.
De maatschappelijke organisaties zitten niet in de officiële delegatie. Het zou raar zijn als zij namens Nederland gaan onderhandelen, want er is geen enkele democratische legitimatie voor. Dat moet u dan ook niet willen. Zij zitten vaak als het ware in de tweede ring. Het kan echter niet zo zijn dat maatschappelijke organisaties in de officiële delegatie zitten. Dat zou een beetje gek zijn. Ik kan mij althans niet voorstellen dat de Kamer het goed zou vinden dat daar door ngo's of door het bedrijfsleven wordt bepaald wat de Nederlandse inzet is.
Mevrouw Van Veldhoven heeft nog een vraag gesteld over Göteborg. De brief over Göteborg, met de vertaling daarvan, is onderweg en zal binnen enkele weken komen. Die komt voor de volgende Milieuraad zeker in de richting van de Kamer. Kortheidshalve wil ik daarnaar verwijzen. Dit is geen toezegging. Het is normale correspondentie tussen de Kamer en het kabinet.
Mevrouw Ouwehand vraagt 100% zekerheid over de juridische houdbaarheid. 100% zekerheid heb je nooit. Dat is pas nadat de rechter heeft geoordeeld. Wij hebben helaas een wereld waarin iedereen soms de weg naar de rechter weet te vinden. De Juridische Dienst van de Europese Commissie is positief over de juridische houdbaarheid. Dat is natuurlijk geen garantie dat het 100% juridisch houdbaar is, maar je moet je dan daarop baseren. Als mevrouw Ouwehand dat niet vertrouwt, is dat haar afweging. Ik baseer mij op de analyse van de Juridische Dienst van de Europese Commissie, die positief is over het Deense voorstel. Men is positief, omdat de toevoeging niet zozeer de WTO-discussie raakt. Op zichzelf is het allemaal goed verklaarbaar, maar zekerheid koop je nooit. Zelfs als de ene rechter A zegt, wil dat niet zeggen dat de tweede rechter ook A zegt. Dan is het nog wel eens een keertje B. Ik zeg het ook in de richting van mevrouw Wiegman. Die 100% zekerheid heb je niet en krijg je niet, maar natuurlijk is dat onze inzet.
Mevrouw Wiegman vindt het jammer dat er nog geen duidelijkheid is over de klimaatfinanciering. Wij willen allemaal de klimaatfinanciering graag zo snel mogelijk rond hebben, maar ook in Europa zijn wij er niet uit. Ook hiervoor geldt dat je het gelijke speelveld in acht moet nemen. Het kan niet zo zijn dat Nederland zegt dat het bedrijfsleven gaat betalen

en dat andere landen zeggen dat dat niet hoeft. Het kan niet zo zijn dat in land A de overheid alles betaalt en daarmee bepaalt en dat het in Nederland totaal anders is. Je moet bekijken wat in de Europese context haalbaar is en wat hier haalbaar is. Neemt u van mij aan – het kan gek zijn – dat iedereen op dit moment ook kijkt hoe het met 's lands financiën in algemene zin gaat. Het gaat om de context waarbinnen je het probeert te doen. Ik heb vorige keer gezegd dat het additioneel en nieuw moet zijn. Dat moet natuurlijk de inzet blijven. Dat wil niet zeggen dat er geen grijs gebied is, want dat heb je altijd. Dat hoef ik u niet uit te leggen. Wij krijgen er ongetwijfeld ook discussie over, maar dat zien wij straks wel. Er is nu nog geen duidelijkheid. Wij zullen in de loop van 2012 die duidelijkheid wel moeten creëren.
Mevrouw Van der Werf vraagt of de ambitie van Rio tot een duurzamere toekomst leidt. Dat is natuurlijk het ultieme doel. Je hebt er heel veel spelers voor nodig. Wij hebben gezien hoe lastig het is om al die kikkers in diezelfde kruiwagen te krijgen. De kans op een duurzame wereld is altijd aanwezig. Ik hoop dat die kans, nadat die droombrief in de richting van de Kamer is gekomen, met beide handen wordt aangegrepen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven zegt dat een vraag nog niet beantwoord is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb het in dit debat geloof ik drie keer gevraagd. Ik wil graag een berekening van de administratieve lasten die wij voor biobrandstoffen opleggen in vergelijking met de norm voor teerzandolie. Volgens de staatssecretaris is dat 30 cent per tank. Wat kost het voor biobrandstoffen, vraag ik om een gevoel te krijgen of dat reëel of irreëel is. Ik heb dat drie keer gevraagd. Het mag schriftelijk, maar ik wil die vergelijking graag hebben.

Staatssecretaris **Atsma**: Het lijkt mij goed om dat schriftelijk te doen. Ook in andere debatten komt die vraag. Ik herinner aan de motie van de heer Leegte op een ander terrein. Die vraag komt terug, dus het lijkt mij verstandig om dat mee te nemen in de reactie op de motie. Ik zeg toe dat ik erop terugkom.

De heer **Leegte** (VVD): De brief over de motie komt er bijna aan, lijkt mij. Dan wordt dit een nieuwe berekening. Laten wij die twee dingen even koppelen. De staatssecretaris kan de ene brief sturen en zeggen: dit is het verhaal.

Staatssecretaris **Atsma**: Als de Kamer dat prima vindt, zal ik dat doen.
De heer Leegte heeft gevraagd naar de Routekaart 2050. Hoe ziet nu het speelveld eruit? Ook anderen hebben dat gevraagd. Ik heb geen idee. Ik weet alleen dat driekwart jaar geleden Polen blokkeerde. Ik ben er niet van overtuigd dat die blokkade nu door het Deens voorzitterschap kan worden opgeheven. Ik heb u eerder gemeld dat Nederland en andere landen akkoord gingen met de routekaart voor de lange termijn, maar Polen er dwars voor ging liggen. Ik ben benieuwd wat volgende week het antwoord is van Polen. Dat is het internationale speelveld.

De **voorzitter**: Ik heb drie toezeggingen genoteerd.
De staatssecretaris zal volgende week de samenvatting van de rapportage van het KiM aan de Kamer doen toekomen.
De staatssecretaris zal de Kamer berichten inzake de geluidsreductie met behulp van stille banden.
De staatssecretaris zal de Kamer berichten inzake de berekening van de kosten van de biobrandstoffen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66). De administratieve lasten in vergelijking met de administratieve lasten die de norm voor teerzandolie zou opleveren.

De **voorzitter**: Ja, maar dat moest even snel. Welke missen wij dan?

Mevrouw **Dikkers** (PvdA): De toezegging dat de informatie die de bedrijven aanleveren over de herkomst van hun olie publiek wordt gemaakt.

De **voorzitter**: Dat is wel een toezegging, maar de Kamer krijgt dat niet bij brief. Wij hebben de afspraak dat wij alleen de brieven die naar de Kamer gaan hier als toezegging noteren.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA): Voorzitter. Ik voorzie een motie en vraag een VAO aan. Dat hoeft niet voor de Milieuraad. Het heeft geen vliegende haast.

De **voorzitter**: Dan hebben wij dat nog even geconcludeerd. Ik sluit dit algemeen overleg.

Volledige agenda

1. Geannoteerde agenda EU Milieuraad 9 maart 2012
21501-08-405 – Brief regering d.d. 17-02-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

2. Aanbieding verslag van de EU Milieuraad die op 19 december 2011 plaatsvond
21501-08-400 – Brief regering d.d. 19-01-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

3. EU voorstel: Verordening geluidsniveau van motorvoertuigen COM (2011) 856
2012Z00665 – EU-voorstel d.d. 18-01-2012
Organisatie, Europese Commissie

4. Stand van zaken implementatie Europese richtlijnen en kaderbesluiten in vierde kwartaal 2011
21109–204 – Brief regering d.d. 30-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen

5. Uitspraak Hof van Justitie EU over ETS luchtvaart
21501-08-404 – Brief regering d.d. 14-02-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

6. Vaststelling van de broeikasgaswaarde voor teerzandolie
32357–35 – Brief regering d.d. 06-02-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

7. Fiche: Mededeling ontwikkeling maritieme strategie voor de Atlantische Oceaan
22112–1306 – Brief regering d.d. 23-12-2011
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen

8. Fiche: Verordening inzake de vaststelling van een programma voor het milieu en klimaatactie (LIFE)
22112–1336 – Brief regering d.d. 20-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen

9. Fiche: Mededeling Eco-innovatie Actie Plan
22112–1343 – Brief regering d.d. 20-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen

10. Fiche: Verordening betreffende een monitoring en rapportage systeem broeikasgassen en overige klimaatrelevante informatie
22112–1317 – Brief regering d.d. 13-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen

11. Fiche: Verordening betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen
22112–1329 – Brief regering d.d. 13-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen