

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-08

Milieuraad

Nr. 486

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 november 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 9 oktober 2013 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over: **de Milieuraad 14 oktober 2013.**

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Knops

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Vermeer

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Dekken, Remco Dijkstra, Van Gerven, De Graaf, Hachchi, Leenders, Ouwehand en Van Tongeren,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 16.02 uur

De **voorzitter**: Welkom aan Staatssecretaris Mansveld en haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en degenen die het debat volgen via internet. Wij kunnen drie uur discussiëren over de Milieuraad. De spreektijd is precies vijf minuten met twee interrupties.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Volgende week hebben we een overleg over het klimaat, maar op de komende Milieuraad worden er al Raadsconclusies voorzien over de brede Europese inzet op de klimaatconferentie in Warschau. Dus kort en goed: de Nederlandse ambities en de EU-brede klimaatambities zijn te mager. Wij hebben ons gecommitteerd aan de doelstelling dat het mondiale klimaat maximaal 2°C mag opwarmen en zelfs dat gaat gevaarlijke situaties opleveren. Een reductie van de CO₂-uitstoot van 40% in 2030, zoals Nederland voorstelt, is niet genoeg om binnen deze 2°C-grens te blijven. Kan de Staatssecretaris dat bevestigen? Een reductie van minimaal 55% is nodig om die doelstelling te halen, zo laat ook weer een nieuw rapport van Ecofys zien. Wij vinden dan ook dat de Staatssecretaris daarvoor moet pleiten.

Er is iets raars met de geannoteerde agenda. Denemarken stelt terecht voor dat landen vrijwillig afzien van het gebruik van emissierechten die afkomstig zijn van projecten die de uitstoot van het sterke broeikasgas HFK-23 en adipinezuur in ontwikkelingslanden tegengaan. Denemarken heeft een verklaring opgesteld die inmiddels wordt gesteund door een aantal lidstaten. Normaal gesproken schrijft het kabinet in de geannoteerde agenda ook hoe Nederland naar dat soort voorstellen kijkt. Wij zien dat nu niet. Is dat een foutje of bedoelt de Staatssecretaris te zeggen dat zij die verklaring niet wil tekenen? Dat lijkt mij zeer onwenselijk. Wij zien graag dat zij zich alsnog daarbij aansluit.

Dan kom ik op teerzand. Vorige week heeft mijn fractie een voormalige chieft van het First Nations volk in Canada op bezoek gehad. Hij vertelde over de enorme impact van de winning van teerzand op zijn gemeenschap. Zijn volk leeft in een voorheen prachtige delta, maar nu moeten ze drinkwater in flessen invoeren omdat het water om hen heen zo vervuild is met zware metalen en chemicaliën dat die in de hele voedselketen terug te vinden zijn. Hun land wordt geroofd zonder dat ze inspraak hebben of ook maar geconsulteerd worden. Canada en de provincie Alberta veranderen de wetgeving steeds meer in het voordeel van de grote bedrijven waardoor deze mensen in de kou blijven staan.

In december zal de Fuel Quality Directive weer in de Milieuraad besproken worden, zo is de verwachting. Die richtlijn zou kunnen helpen om duidelijk te maken welke bedrijven teerzandolie in hun brandstoffen mengen. Dat is een kleine stap naar transparantie en zonder transparantie is er geen keuzevrijheid. Nederland heeft zich onder het vorige kabinet altijd verzet tegen deze transparantie op bedrijfsniveau omdat die te veel zou kosten, maar uit een impact assessment blijkt dat het gaat om een cent per liter. Dat lijkt mij te overzien. Ik neem aan dat de Staatssecretaris zich actief zal inzetten zodat er snel transparantie komt over het bijmengen van teerzandolie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik ken de riedel van de Partij voor de Dieren over Canadese olie. Heeft mevrouw Ouwehand enig idee hoeveel olie uit Canada op de Nederlandse markt komt?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Nee, dat weet ik niet, maar iedere druppel is er een te veel.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Nog geen 0,4% van de dieselolie zou eventueel uit Canada kunnen komen, dus volgens mij blaast mevrouw Ouwehand het probleem in ieder geval voor Nederland behoorlijk op.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voor de Nederlandse markt hebben wij een eigenstandige verantwoordelijkheid. Dat debat over transparantie voeren wij trouwens ook in het kader van biobrandstoffen. Maar zoals ik al zei: van olie die gepaard is gegaan met het van een land weggagen van mensen, het aantasten van de leefomgeving van mensen en het verwoesten van kritische natuurgebieden in Canada, willen wij geen druppel in Nederland zien. Ik weet dat de VVD daar anders over denkt, maar met percentages van 0,4 van de dieselmarkt maakt de VVD in elk geval op de Partij voor de Dieren geen indruk. Ik hoop dat wij dit gevecht in de Kamer winnen en dat de Staatssecretaris haar oren niet laat hangen naar de vervuilingwensen van de VVD.

De **voorzitter**: U hebt nog 2,5 minuut voor uw betoog.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dan schakel ik over op de brom- en snorfietsen. Uit een TNO-rapport blijkt dat brommers niet voldoen aan de Europese normen omdat ze te veel schadelijke stoffen uitstoten. Zou de Staatssecretaris in de Milieuraad willen aandringen op een Europese norm voor de uitstoot van ultrafijnstof in het algemeen en voor gemotoriseerde tweewielers, in het bijzonder om fietsers en voetgangers te beschermen tegen de fijnstof van vervuilende brom- en snorfietsen die zij inademen en die een aanslag pleegt op hun gezondheid? Mijn laatste punt staat niet op de agenda van dit AO en daarom wil ik erover beginnen. Het verbaast mij namelijk dat wij nooit meer iets horen over genetische manipulatie. Als dat zou betekenen dat er geen toelatingen worden gedaan in Europa en er niet verder wordt gewerkt aan verruiming van de regels om gentech breder toe te staan, dan zou dat goed nieuws zijn, maar ik ben daar niet gerust op. Met de voorganger van deze Staatssecretaris hebben wij vaak gesproken over gentech. Nederland heeft samen met een aantal andere landen een voorstel gepresenteerd in Brussel waardoor landen zelf de mogelijkheid krijgen om te beslissen over de vraag of zij de teelt van die gewassen toestaan in hun eigen land. Dat voorstel had juridische haken en ogen, maar de grondgedachte steunde mijn fractie. Wij hebben toen ook aangedrongen op een verbetering van de juridische grondslag van dat voorstel. Gentech is een gevaarlijke en omstreden techniek die de biodiversiteit utholt en keuzevrijheid onmogelijk maakt. Het is van de gekke dat wij dat door de strot krijgen geduwd door Brussel. Daar moeten wij zelf over kunnen beslissen. Nu lijkt het erop dat het voorstel van tafel is verdwenen. Wij horen er in elk geval niks meer van. Intussen is er in de Europese Unie wel veel aan de hand. Frankrijk, Italië en Luxemburg hebben een verbod op gentech ingesteld, maar de European Food Safety Authority (EFSA), die zoals iedereen weet een warm pleitbezorger is van gentech, heeft deze landen teruggefloten. Dus moeten ze tegen hun wil de teelt van die gewassen toestaan. In Frankrijk speelt het al langer. Nu heeft ook de Hoge Raad zich ertegenaan bemoeid en het verbod op gentechteelt vernietigd. Daarom is het van belang dat het voorstel dat Nederland had ingediend, juridisch goed onderbouwd wordt en alsnog wordt verdedigd.

Ik vind het jammer dat wij daar helemaal niks meer over horen van de Staatssecretaris. Kan zij ons informeren over wat er op dit gebied speelt? Ik vraag haar ook om zich er sterk voor te maken dat lidstaten zelf een verbod op de teelt van gentechgewassen kunnen instellen zonder daarbij te worden teruggefloten door de EFSA of wie dan ook. Dat wil dus ook zeggen dat de gronden waarop lidstaten besluiten een gentechgewas te verbieden, er niet toe zouden moeten doen. Wij weten dat de president van Frankrijk er bijvoorbeeld op hamert dat een verbod op gentechgewassen noodzakelijk is om andere landbouwvormen te beschermen. Ik denk dat hij daar gelijk in heeft. Kan de Staatssecretaris ons ook informeren over de aanvragen die wel in Europa lijken te liggen maar waarover wij nooit meer besluitvormingsstukken voorgelegd krijgen, noch in deze Raad, noch in de Landbouwrade?

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan de heer Dijkstra, heet ik mevrouw Van Tongeren en de heer De Graaf van harte welkom.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wij zijn wat later omdat wij in de verkeerde zaal zaten.

De **voorzitter**: Ja, daar schijnt verwarring over te zijn geweest, maar er is over gemailld en getwitterd. Het is niet anders.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik wil het hebben over vier onderwerpen. Mijn eerste punt is het opruimen van belemmerende regelgeving. De VVD wil controles in het kader van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) juist daar laten uitvoeren waar risico's bestaan. De afgelopen jaren hebben brancheorganisaties zich ingezet voor een professionele benadering met onder andere voorlichting, lobbywerk en inmiddels ook met certificering. De VVD vindt het een goede zaak als vertrouwen in de sector beloond kan worden met minder administratieve lasten en als de bedrijven uit de branche die zich niet aan de regels houden, gericht worden gecontroleerd. In de uitwerking van de EVOA constateert de VVD nog steeds verschillen. Die zitten niet zozeer in extra regels boven op de Europese verordening, als wel in de uitvoering en de eisen die gesteld worden bij grensoverschrijdend transport. Zo hoorde ik tijdens een recent werkbezoek over een borg die men dient te betalen, waarbij in België een borg van enkele euro's per ton wordt gehanteerd en in Nederland een van vele honderden euro's. Dit heeft een direct negatief effect op de concurrentiepositie van Nederlandse ondernemers. Een ander voorbeeld is de administratieve rompslomp bij export. Naast bankgaranties en tijdrovend vergunningenwerk speelt ook het regime van Agentschap NL een rol. In het buitenland een stempel halen voor Nederlands papierwerk kan lastig zijn. Ik begreep zelfs dat er inmiddels 20 miljoen aan borg is gesteld, die echter niet is teruggevraagd bij Agentschap NL, omdat het gewoon te veel gedoe is. Is de Staatssecretaris hiermee bekend? Is zij bekend met dergelijke verschillen in de uitvoering? En is zij bereid hiervoor een oplossing te zoeken? Het tweede punt gaat over recycling en biomassa. Als wij kijken naar de Ladder van Lansink en de «end of waste»-criteria, zetten wij voornamelijk in op recycling en materiaalhergebruik, maar producthergebruik is natuurlijk beter dan materiaalhergebruik. Als voorbeeld noem ik de handel in houten pallets. Miljoenen pallets per jaar worden met een SDE-subsidie als biomassa verbrand in energiecentrales, terwijl hergebruik van de pallets zelf natuurlijk veel meer voor de hand ligt. Houten pallets kunnen circa tien jaar mee, maar worden nu al na een paar keer te zijn gebruikt, versnipperd, vaak vermengd met ander hout en vervolgens verbrand met subsidie. Het recyclingpercentage van hout dat wij met elkaar hebben vastgesteld, lijdt daar zelfs onder. Er is dus een tegenstelling tussen

recycling enerzijds en biomassa anderzijds. Ik vind dat I en M daar samen met EZ snel een oplossing voor moet zoeken. Is de Staatssecretaris bereid daarnaar te kijken en een oplossing te vinden?

Het lijkt verstandig om zo min mogelijk reststromen definitief als afval te bestempelen, omdat hiermee het internationale vervoer belemmerd wordt. Afval is voor de VVD eigenlijk onbestaanbaar. Het is een secundaire grondstof. Je kunt zaken hergebruiken of op een andere manier toepassen. Dat heeft onze voorkeur. Daarvoor is voldoende recycling nodig die transparant en bovendien internationaal is. Belemmeringen die ons in de weg zitten om zo'n volwassen markt te bereiken, moeten opgeruimd worden. Begin juni werd de motie-Dijkstra c.s. (30 872, nr. 136) op dat punt aangenomen. Hoe staat het daarmee?

Het derde punt is een gelijk speelveld in de luchtvaart. De discussie over emissierechten in de luchtvaart is in volle gang. Vorige week is er een akkoord gesloten. De VVD is net als de Staatssecretaris tevreden met de overeenkomst van de International Civil Aviation Organisation (ICAO), maar de VVD haakt af als het Europees Parlement het resultaat van de ICAO als onvoldoende gaat beschouwen. Dan dreigt de Europese internationale luchtvaartsector te veel op achterstand gezet te worden, verliezen wij kostbare werkgelegenheid en wordt het gelijke speelveld ruw verstoord. Daar gaat de VVD niet mee akkoord. De VVD wil daarom dat de Staatssecretaris haar bewondering voor het gesloten akkoord doorgeeft aan Brussel en verzoekt om deze stappen voorwaarts dierbaar te koesteren in plaats van extra eisen te overwegen.

Mijn vierde en laatste punt gaat over de voertuigeisen. De VVD kan zich goed vinden in de benadering dat Europa leidend moet zijn in voertuigeisen en dat wij geen eigen tests over uitstoot of verbruik moeten bedenken of implementeren. Ook de voertuigmarkt is Europees of mondiaal. Dat geknepen brommertjes stinken, wisten wij allang. Dat ze geen optimale verbranding hebben, was al duidelijk, maar ook hiervoor geldt: een Europese aanpak zonder Nederlandse kop daarop.

Ten slotte maakt de VVD zich zorgen over de ambitie van de Europese Commissie dat autofabrikanten in 2020 moeten komen met auto's met gemiddeld 95 gram CO₂-uitstoot. Het is op zich niet erg om bronbeleid toe te passen, maar het tempo moet wel realistisch zijn. Duitse en Franse autofabrikanten geven aan dat ze daar graag aan willen voldoen, maar vragen drie of vier jaar respijt. Die moeten wij ze gunnen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het gebeurt niet heel vaak, maar ik ben het met de VVD erover eens dat houten pallets beter hergebruikt kunnen worden in plaats van opgestookt. Wij zouden dat kunnen bevorderen als wij de subsidie op de bijstook van biomassa afschaffen. Aangezien de VVD ook niet zo van subsidies houdt, dacht ik: misschien kunnen wij elkaar daar in vinden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): We hebben een probleem geconstateerd, namelijk dat de recyclingdoelstelling en de bijstookdoelstelling elkaar bijten. Dat is niet handig. Daar moet een oplossing voor komen. Wat er moet gebeuren, of wij het subsidiebeleid moeten veranderen of een uitzondering moeten bedenken, laat ik even aan het kabinet, maar het probleem wil ik hier neerleggen. Ik vind dat wij op dat gebied moeten streven naar het beste in plaats van naar wat het meeste subsidie kost of in dit geval oplevert.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Daar begrijp ik uit dat de VVD het verminderen of afschaffen van die subsidie als een reële optie ziet. Dat zou ik mooi vinden. Dat past ook het beste bij het imago dat zij wil uitstralen, dus laten wij alvast een motie voorbereiden als de Staatssecretaris niet bereid is om onze wensen te honoreren.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik heb het probleem zojuist pas op tafel gelegd. Ik geef het kabinet wel even de kans. Om direct met moties te gaan zwaaien vind ik wat voorbarig. Daarnaast wil ik daar ook mijn collega's over raadplegen, net zo goed als de Staatssecretaris daar goed naar moet kijken met haar collega van EZ. Ik ga ervan uit dat ze daartoe komen. Anders kunnen wij altijd nog een motie overleggen, maar op dit moment vind ik dat nog te vroeg.

De **voorzitter**: Ik wil graag het woord geven aan mevrouw Hachchi, met de mededeling dat zij om 17.45 uur het debat moet verlaten.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik heb op het laatste moment dit debat overgenomen van mijn collega Stientje van Veldhoven. Dus ik heb in zeer korte tijd de onderwerpen moeten bekijken; ik ga mijn best doen. Voor D66 ligt de oplossing van veel milieuproblemen in Europa.

De **voorzitter**: Excuses mevrouw Hachchi, mevrouw Van Tongeren wilde de heer Dijkstra nog interrumpen. Dat had ik even gemist.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik dacht: ik trek iets fel geels aan. Maar ik moet misschien ook nog iets meer zwaaien vanuit deze hoek. Bij het AO Groene Groei van vanmorgen hadden wij het er onder andere over dat Nederland op een heleboel lijstjes laag scoort. Toen was het antwoord van minister Kamp: dat komt doordat het hier zo dichtbevolkt is en wij zo veel bedrijvigheid hebben. Nu zegt mijn collega van de VVD dat er geen kop op het beleid moet komen, maar is de VVD het met mij erover eens dat wij ook niet onder al onze doelstellingen moeten vallen? Nu gaat het over de luchtkwaliteit. Wij hebben in onze grote steden een van de slechtste soorten lucht die Europeanen inademen. Dus ik begrijp dat de VVD geen kop erop wil, maar wij moeten er toch ook niet continu onder zitten?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik begrijp de vraag niet helemaal goed, maar wij hebben in Nederland best wel schone lucht, als mevrouw Van Tongeren daaraan refereert. Die is echter niet zo schoon als in Noord-Zweden. Dat komt doordat wij een dichtbevolkter land zijn natuurlijk. Maar misschien begrijp ik uw vraag onvoldoende.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, als u uw vraag kort, bondig en helder stelt, komt er misschien ook een concreet antwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Moeten we in Nederland niet gewoon op alle plekken voldoen aan de Europese afspraken die wij zelf gemaakt hebben en de luchtkwaliteit hebben die goed is voor de bevolking in een dichtbevolkt land?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ja, we hebben niet voor niks normen voor luchtkwaliteit. Die moeten wij in ieder geval halen. Daar mogen wij niet overheen. Daar moeten wij ook alles aan doen. Het liefst moeten wij nog daaronder komen, zeker. Maar ik pleit er niet voor dat onze eisen te veel afwijken van wat uit Brussel komt. Dat geldt overigens voor heel veel onderwerpen. Maar zoals ik gisteren al zei toen wij het hadden over milieu en klimaat: heel veel dingen waaien over de grens. Dat heeft een internationaal karakter. Dan vind ik het verstandig vanwege een gelijk speelveld en allerlei andere overwegingen dat je zo veel mogelijk probeert aan te sluiten bij wat uit Brussel komt. Niet alles wat uit Brussel komt op het gebied van milieu en klimaat is slecht, ondanks dat er vandaag weer een belachelijke beslissing is genomen in het kader van de milieueffect-rapportages. Daarvan zeg ik: dat kunnen wij heel goed lokaal doen. Die afweging moet je continu maken.

De **voorzitter**: Dan wil ik nu heel graag het woord geven aan mevrouw Hachchi. Zij was al begonnen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik was al begonnen, maar mijn bijdrage sluit prima aan bij deze interruptie. Ik begon al te zeggen dat de oplossing van veel milieuproblemen in Europa ligt. Daarom ziet D66 Europese afspraken als een kans en niet zozeer als een bedreiging, zeg ik ook maar even in de richting van mijn buurman. Wij hechten belang aan dit AO. Vandaag wil ik de aandacht focussen op een aantal onderwerpen. Ik heb begrepen dat er volgende week een AO over klimaat is. Daarin zal mijn collega nog op de andere relevante punten terugkomen. Ik zal ingaan op de EVOA, de vervuilende brom- en snorfietsen, de brandstofrichtlijn, teerzandolie en de nieuwe «einde afval»-criteria voor teruggewonnen papier.

Allereerst kom ik op de EVOA. D66 en de Staatssecretaris willen beide de circulaire economie vooruit helpen. Een onderdeel daarvan is de gedachte dat afval gelijkstaat aan grondstof. Als je daarop doorredeneert en bedenkt dat vrij verkeer van grondstoffen essentieel is voor een grondstoffenefficiënte economie, vraag ik mij af of de EVOA niet een te restrictieve uitwerking kent. De Staatssecretaris schreef zelf namelijk al dat de EVOA niet restrictief is als er sprake is van nuttige toepassing van afvalstoffen in andere landen. Als afval gelijkstaat aan grondstof, is er eigenlijk toch altijd sprake van nuttige toepassing? Klopt het dat de Staatssecretaris het bestaande Europees afvalbeleid wil herzien om een grondstoffenefficiënte economie mogelijk te maken? Is zij het met mij erover eens dat daarvoor vrij verkeer van grondstoffen noodzakelijk is en dat het restrictieve karakter van de EVOA dus moet worden herbekeken? Is zij bereid te onderzoeken voor welk afval, of eigenlijk grondstoffen, het vrij verkeer moet worden verbeterd?

Dan kom ik op de brom- en snorfietsen. Uit recent onderzoek van TNO blijkt dat brom- en snorfietsen schadelijker zijn dan fabrikanten stellen en dat milieuvervuilende snelheidsbegrenzers worden gebruikt die makkelijk onklaar te maken zijn. De Staatssecretaris pleit voor extra controles op fabrikanten en een Europees verbod op deze milieuvervuilende snelheidsbegrenzers. Mijn fractie juicht dit toe maar wil graag een stapje verder gaan, bijvoorbeeld door fijnstofnormen voor snor- en bromfietsen in te voeren zoals die ook voor auto's en vrachtwagens gelden. Ziet de Staatssecretaris hier iets in?

Ik heb een aantal vragen over de aangekondigde extra controles. Vinden die alleen plaats bij fabrikanten? Heeft de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) voldoende capaciteit om deze controles uit te voeren? Hoe zit het met de verdeling van de verantwoordelijkheid tussen de RDW en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Gaat het om een papieren controle of wordt er ook gemeten? En komt er een evaluatie om te zien of de maatregelen effect hebben gehad?

De ene brandstof is de andere niet. Teerzandolie is veel vervuilender dan gewone olie. Collega Ouwehand heeft daar ook de nodige woorden aan besteed. Wat D66 betreft heeft de brandstofrichtlijn dan ook alleen zin als wij leveranciers van alle brandstoffen consistent en zorgvuldig op zaken durven afrekenen. Dat is helaas nog steeds niet het geval. Biobrandstoffen worden streng afgerekend op samenstelling, herkomst en duurzaamheid maar de andere 90% brandstoffen, de fossiele brandstoffen, worden op een hoop gegooid. Dat kan en moet anders.

De discussie in Brussel gaat over hoe wij dat regelen: registratie op bedrijfsniveau of per land. Die discussie moddert al een paar jaar voort. De uitkomsten van de onderzoeken naar de gevolgen zijn recentelijk uitgelekt. Dit geeft aan dat het aanvankelijke voorstel om dit per bedrijf bij te houden relatief weinig meerkosten met zich meebrengt. Ik heb van collega Ouwehand begrepen dat dat aan de pomp ruim minder dan 1 cent per liter is, veel minder dan de onderlinge verschillen in de Europese accijnzen. Is de Staatssecretaris bereid om het oorspronkelijke voorstel

daarover van de Eurocommissaris alsnog te steunen? Mijn fractie overweegt een motie op dit punt in te dienen. Misschien is het goed dat de Staatssecretaris dat weet. Graag krijg ik hier een helder antwoord op. Tot slot wil ik stilstaan bij het voorstel van de Europese Commissie over de «einde afval»-criteria voor papier. Ook mijn fractie is bezorgd over het toevoegen van gelamineerd papier. Gelamineerd papier kan op deze manier zijn afvalstatus kwijtraken zonder dat zeker is dat het op verantwoorde wijze wordt verwerkt. Kan de Staatssecretaris aangeven welke landen deze bezorgdheid delen? Hoe groot is de kans dat deze bepaling wordt geschrapt? Indien bovenstaande niet lukt, welke maatregelen stelt de Staatssecretaris dan voor om verantwoorde verwerking zeker te stellen van andere materialen gewonnen uit gelamineerd papier? En welke gevolgen heeft dit dan voor de pilot drankkartons, die het Kennisinstituut Duurzaam Verpakken dit jaar is gestart? Duurzaamheid en milieu moeten echt Europees geregeld worden. Nederland heeft hierin vaak een voortrekkersrol. Laten wij ervoor zorgen dat wij deze rol behouden en ons niet laten afremmen door minder vooruitstrevende landen.

De **voorzitter**: De suggestie werd gewekt alsof er een VAO zat aan te komen. Vraagt u dat direct aan?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik beoog eerder meteen in eerste termijn mee te geven aan de Staatssecretaris dat dit een belangrijk punt is, waar wij een helder antwoord op willen hebben. Mevrouw Ouwehand is voor mij aan de beurt, dus wellicht kan zij het VAO aanvragen.

De **voorzitter**: Mij wordt nu meegedeeld dat er al een vooraankondiging is geweest van een VAO.

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter. Ondanks dat wij volgende week een AO over klimaat hebben, heb ik een paar vragen over de klimaatconferentie in Warschau. Het nieuwe klimaatakkoord voor de periode na 2020, de verhoging van de ambitie en de effectiviteit van de huidige klimaatafspraken zijn onderwerp van de komende Milieuraad. In het proces naar het nieuwe klimaatakkoord is Nederland er voorstander van dat landen in 2014 beoogde emissiereducerende inspanningen op tafel leggen. Hoe reëel is dat en op welke wijze gaat Nederland daar invloed op uitoefenen? De Staatssecretaris doet daar immers suggesties voor. Hetzelfde gaat op voor de verhoging van de ambitie tot 2020. De huidige emissiereducerende inspanningen zijn onvoldoende om onder andere een beperking van de temperatuurstijging tot 2°C te halen. Die inspanningen moeten dus groter zijn volgens de Staatssecretaris. Hoe reëel is die ambitie en op welke wijze gaat Nederland daar invloed op uitoefenen? Ik heb nog een korte vraag over de klimaatfinanciering. De Staatssecretaris zegt dat Nederland geen grond ziet voor de financiering van middellange-termijndoelen. Waarom niet?

Dan kom ik op de luchtkwaliteit. Twee collega's voor mij hebben zich al uitgelaten over de uitlaatgasemissies van brom- en snorfietsen. Dat is een grote zorg. Een rapport van TNO daarover is alarmerend in het licht van de volksgezondheid. Brom- en snorfietsen, die vooral een hoge emissie van ultrafijnstof hebben, bevinden zich op fietspaden, waar ouderen en mensen met luchtwegproblemen in toenemende mate gebruik van maken door de populariteit van elektrische fietsen. Ik wil er bij de Staatssecretaris op aandringen dat zij zich sterk maakt voor een Europese norm voor de uitstoot van ultrafijnstof door brom- en snorfietsen. Er zijn al normen voor fijnstof maar niet voor die kleine deeltjes. Die zijn erg schadelijk voor de volksgezondheid. Wordt er in Europees verband al gesproken over zulke normen? Nederland heeft bij de Europese Commissie een voorstel ingediend om de huidige wijze van snelheidsbegrenzing expliciet te

verbieden. Hoe staat het met de voortgang naar aanleiding van dat verzoek?

Ik kom op de CO₂-uitstoot van de lucht- en scheepvaart. Ik begrijp van de heer Dijkstra dat er gisteren of vandaag afspraken zijn gemaakt in ICAO-verband. Is er inderdaad voortgang in de ICAO-onderhandelingen om tot een internationaal akkoord te komen over de belasting van CO₂-uitstoot van vliegtuigen? Binnenkort moet Europa besluiten of het de luchtvaart alsnog onder het Emissions Trading Scheme (ETS) gaat brengen. Natuurlijk is een internationaal akkoord de beste oplossing, maar om dat te bereiken is het belangrijk om druk op de ketel te houden. Welke strategie gaat de Staatssecretaris daarbij volgen? Wat is het standpunt van andere Europese lidstaten over de onderhandelingen met de ICAO?

In de scheepvaart speelt eenzelfde dilemma, maar het risico dat met name grote vrachtschepen Europa zullen mijden, is een stuk kleiner dan bij de luchtvaart. Ziet de Staatssecretaris dat ook zo? Hoe liggen de internationale verhoudingen om te komen tot een mondiaal akkoord?

Ik sluit af met een klein puntje dat niet op de agenda staat, maar dat wel enige urgentie heeft. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is rond de onderhandelingen over criteria voor biobrandstoffen? Wij gaan ervan uit dat de inzet van Nederland nog steeds is om een plafond van 5% conventionele biobrandstoffen in 2020 na te streven. Klopt onze informatie dat er een groep landen lijkt te ontstaan die eensgezind willen optrekken om een zo laag mogelijk percentage uit te onderhandelen?

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Bij het bestuderen van de agenda voor de Milieuraad viel mij op dat het een soort agenda van vertraging is. Nu denk ik bij Europa altijd al: het gaat daar traag. Dit leek dat gevoel weer te bevestigen. Laat ik een voorbeeld noemen.

In de zomer van 2010 hadden we serieus komkommernieuws. Het begint bijna een running gag te worden. Het ging over de testen van autootjes. Die zouden allemaal schoon zijn en één op zoveel lopen, maar in de praktijk blijkt dat niet te kloppen. Paulus Jansen heeft een paar jaar geleden bij Kassa gezeten. Vanuit Brussel is toen gezegd: we gaan eraan werken en het komt in orde. We zijn nu een paar jaar verder, maar het probleem is nog steeds niet opgelost. Eigenlijk wordt de consument gewoon vernacheld. De Staatssecretaris knikt instemmend. Kolencentrales worden beter in de gaten gehouden; daarover is ook van alles te zeggen. Wat gaat de Staatssecretaris doen om daaraan een einde te maken?

Ik kom op de eis van 25 gram per kilometer. Ik zou zeggen: de boom in met die Duitse lobby. Nu willen ze weer uitstel. Ik heb de indruk dat Duitsland al decennialang bezig is met een vertragingstactiek. We hebben de dubbeltellingen van kleine, schone autootjes; in 2020 1,67 keer en later 1,33 keer meetellen. Het is allemaal heel bureaucratisch en gericht op zo lang mogelijk zo min mogelijk hoeven doen. Duitsland vermag veel. Ik zeg tegen de Staatssecretaris: laat de auto-industrie gewoon leveren.

Een ander punt is de CO₂-emissie van de scheepvaart. Ik heb het idee dat het met die internationale maritieme organisatie (International Maritime Organization, IMO) trager gaat dan een olietanker overstag laten gaan. Er is een discussie gaande over het onderbrengen van de zeevaart bij het ETS (emissions trading system). We gaan monitoren, rapporteren en verifiëren. Is dat niet gewoon meer bureaucratie, zo vraag ik de Staatssecretaris. Is dit niet gewoon weer een vertragingstactiek? Moeten er niet gewoon spijkers met koppen worden geslagen?

De HFK's, de gefluorideerde koolwaterstoffen, moeten de wereld uit. Dat vinden we allemaal. Waarom doen we niet gewoon wat Denemarken doet? Doen we dat misschien al? Wat wil de Staatssecretaris, wat wil het kabinet? Dat is niet helemaal duidelijk. Een paar jaar geleden is een debat met Verhagen gevoerd, de voorganger van de Staatssecretaris. Dat ging

over het Chinese drama met die HFK's. Het kwam er eigenlijk op neer dat men HFK's produceert in het productieproces, die vervolgens moeten worden afgebroken. Dat gebeurt met subsidies vanuit Europa en Nederland. Als we de HFK's in China verminderen, dan kunnen wij daaraan rechten ontlenen in ons land. Dat is een beetje een merkwaardige constructie. We moeten daar echt vanaf, want we worden gewoon belazerd. China kan op dit punt wel op eigen benen staan volgens mij. De emissiereductie stationaire bronnen is ook zo'n langslpend onderwerp. Al in 2009 zijn emissie-eisen toegezegd. Wat is de stand van zaken? Ik heb begrepen dat er enige beweging in zit. Als dat zo is, houd die beweging er dan in. Laat zien dat het sneller kan. Tot slot kom ik nog even te spreken over snor- en bromfietsen, een interessant onderwerp. Die zijn veel mensen een doorn in het oog. Ze stinken ontzettend. Het is echter wel een prettig vervoersmiddel. Het verbaasde mij dat als een bromfiets harder rijdt, hij minder benzine of diesel gebruikt. Dat is een uitnodiging om hard te rijden. Dat is raar. Het gebruik wordt goedkoper als de begrenzer eraf wordt gehaald. Dat mag allemaal niet, maar het is wel een uitnodiging om het toch te doen. We moeten dat doorbreken. Ik prikkel graag de fantasie van de Staatssecretaris en vraag haar om een voorschot te nemen op een eventuele oplossing, zodat zowel de veiligheid gegarandeerd is als dat we van die enorme vervuiling afkomen, want die is echt heel fors.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Eerst kom ik even op de klimaatop in Warschau. Een compliment voor de Staatssecretaris omdat zij erkent dat de huidige emissiereductie-inspanningen onvoldoende zijn om de opwarming van de aarde te beperken tot 2°C. Het is regeringsbeleid – de regering heeft er herhaaldelijk mee ingestemd – om dat voor elkaar te krijgen. Het ambitieniveau moet omhoog, zegt de Staatssecretaris. Zij richt zich echter vooral op landen die zich niet aan hun toezeggingen houden, die niet aan de toezeggingen voldoen. Nederland neemt aanvullende initiatieven. Ik ben heel gecharmeerd van *Wedging the gap*. Misschien kan de Staatssecretaris aangeven wat de voortgang is op dat punt en of dat ook in andere landen aanslaat? Mijn buurman had het al even over die HFK's. Die moeten echt uitgefaseerd worden. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe dat krachtenveld ligt. Is daar echt een kans op? Krijgen we dat voor elkaar? Dat zou een mooie stap voorwaarts betekenen.

Er is altijd een groep die vooruitloopt en iets probeert en er zijn altijd achterblijvers. Het verdient de voorkeur dat Nederland bij die kopgroep hoort, niet bij de groep die zegt: wij gaan pas wat doen als iedereen het doet. Ik heb weleens het grapje gemaakt «wij gaan pas ETS voor de luchtvaart invoeren als dat intergalactisch geregeld is». Eerst moest het binnen Nederland geregeld zijn en toen binnen Europa, maar toen dat gebeurd was, stonden de luchtvaartmaatschappijen in Brussel en Den Haag te protesteren dat het wereldwijd geregeld moest worden. Ik roep de Staatssecretaris dus op om bij die voorhoede te blijven horen of ervoor te zorgen dat ze daar weer in komt. Geef niet die paar dwarsliggers enorm veel macht.

In relatie tot het nieuwe klimaatakkoord kwam ik iets tegen wat bij mij tot vraagtekens leidde. Ik hoorde net mijn collega van de SP-fractie zeggen dat een olietanker overstag kan gaan. Dat zou ik liever niet doen, want dat is echt een bocht van 90 graden. Het lijkt alsof de Staatssecretaris wel echt overstag is gegaan. Staatssecretaris Mansveld schrijft in de klimaat-agenda dat het doel van na 2020 40% broeikasreductie is ten opzichte van 1990. Daarnaast zijn er doelen voor energiebesparing. In de brief over de Nederlandse inzet voor de klimaatop in Warschau staat echter dat Nederland nog een standpunt moet innemen over de wenselijkheid en de hoogte van de aparte doelstellingen. Is de Staatssecretaris in plaats van de olietanker overstag gegaan?

Ik hoor graag een update in relatie tot klimaatfinanciering. Het blijft wat vaag. Hoe zit dat nu met klimaatfinanciering, hoe loopt dat? Er moet duidelijkheid komen. We hebben afgesproken dat we zouden opschalen tussen 2013 en 2020. Ook de Ecofin heeft dat geconcludeerd. Hoe zit dat precies?

Ik sluit mij graag aan bij de opmerkingen over brom- en snorfietzen, die enkele collega's al hebben gemaakt.

Op het punt van de emissie van auto's en bestelbusjes moeten de testen echt goed zijn. De testen voor vuile en schone auto's zijn nu gewoon niet betrouwbaar genoeg. In het debat over de energieakkoord heeft de Staatssecretaris gezegd dat Nederland blijft vasthouden aan de voorgestelde aanscherping van de norm op 95 gram per kilometer in 2020. Het betreft een aangenomen Kamermotie. Ik neem aan dat de Staatssecretaris daarvoor stevig gaat opkomen in het overleg en dat zij gaat optrekken met lidstaten die die positie ook hebben. Ik hoor graag een analyse daarvan. Hoe ligt het krachtenveld? Gaat dat lukken?

Ik zei zojuist al iets over de luchtvaart. Er is een ongelooflijk mager voorstel van de ICAO (International Civil Aviation Organization). Dat komt neer op: wij willen eigenlijk helemaal niets, maar als we daaraan vasthouden, komt het ETS in Europa, dus we hebben het absolute minimale verzonnen om aan dat ETS te ontkomen. Ik hoor graag hoe de Staatssecretaris het ICAO-voorstel waardeert. Ik roep haar op om op te komen voor wat Europa gevraagd heeft, namelijk op een heel klein gedeelte van de uitstoot van de vluchten meedoen in het ETS. Het is fundamenteel oneerlijk tegenover andere groepen die ook uitstoot hebben om aan de luchtvaart een uitzonderingspositie te blijven gunnen. Andere bedrijfstakken moeten toch ook gewoon in de vaart der volkeren mee. Ik kom op het afval, de EVOA (Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen) en de garantstelling. Ik breng in herinnering de zaak Probo Koala waarbij Nederland een veel te lage garantstelling vroeg en vervolgens voor 2 miljard het schip in ging. De vraag is dus of deze garantstelling zo laag moet zijn. Dat helpt wellicht het bedrijfsleven, maar als het misgaat, dan is de Staat zwaar de pineut. Ik vraag de Staatssecretaris of het gaat lukken met die nieuwe versie van de EVOA.

Bij het laatste IPCC-rapport is heel duidelijk gemaakt dat de grote olie-, gas- en kolenbedrijven in hun boeken enorme reserves hebben staan aan olie, kolen en gas. Dat is in geld gewaardeerd en dat bepaalt de prijs van deze bedrijven op de aandelenbeurs. Als men onder die 2°C wilt blijven, dan kan men slechts een vijfde van die reserve, 20%, verbranden. Die andere vier vijfde moet gewoon in de grond blijven zitten. Die staan wel op de balans bij die bedrijven. Ik zie graag dat de Staatssecretaris dit enorm grote probleem, de carbon bubble, probeert te agenderen in Europa. Dit is namelijk echt iets wat op ons afkomt. Als wij de bankencrisis al een grote crisis vonden, laten wij dan vooral eens kijken naar de carbon bubble crisis. Die is ongeveer vijf keer zo groot.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. De PVV zal zich focussen op de klimaatop in Warschau. Afhankelijk van de antwoorden van de Staatssecretaris, komen wij wellicht met het voorstel om helemaal niet aan deze top deel te nemen. Het IPCC-rapport staat in Warschau centraal, alsmede de uitvoering daarvan. Bij de presentatie van dit rapport werd aan een van de wetenschappers de volgende vraag gesteld door een journalist: hoe lang moet de opwarming van de aarde stagneren voordat het IPCC zijn doelstellingen bijstelt? Het antwoord op die vraag was: dat staat buiten de discussie, wij geloven dat CO₂ de oorzaak is van de opwarming van de aarde, dus het is niet nodig om een aantal jaren te noemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn collega van de PVV stelt een aantal terechte vragen. Wij hadden vandaag echter een uitgebreide briefing met drie klimaatwetenschappers in de Kamer waarbij deze

onderwerpen aan de orde kwamen. Ik miste de heer De Graaf daar enorm. Hij had een heel uitgebreid, deskundig antwoord op zijn vragen kunnen krijgen. Waarom heeft de PVV besloten om daaraan niet deel te nemen?

De heer **De Graaf** (PVV): Ik ben blij dat mevrouw Van Tongeren mij zeer heeft gemist. Dat is heel mooi. Ik zat bij een algemeen overleg van SZW. Ik kan mezelf niet in tweeën splitsen. Bovendien houd ik op klimaatgebied graag eigen technische briefings met allerlei andere, heel knappe wetenschappers. Daar haal ik mijn informatie vandaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn fractie van GroenLinks is nog kleiner dan de fractie van de PVV en wij moeten ook keuzes maken. Vandaag waren er mensen in de Kamer die haarfijn kunnen uitleggen hoe het zit en ik vind het jammer dat de PVV-fractie niet bereid was om de informatie goed tot zich te nemen en daarna te besluiten of zij het daarmee al dan niet eens is. We hebben daarvoor twee uur de tijd gehad vandaag. Zij waren in de Kamer. Ik vind het jammer dat er nu vragen aan de Staatssecretaris worden gesteld terwijl er wetenschappers aanwezig zijn die het haarfijn kunnen uitleggen maar dat de PVV-fractie haar agenda niet zodanig kan plooiën dat in elk geval een collega daarbij aanwezig is.

De heer **De Graaf** (PVV): Ondanks het feit dat de PVV groter is dan GroenLinks in deze Kamer, is mijn partij zeer druk bezet. Bovendien halen wij onze informatie van diverse wetenschappers, zoals ik al zei. Daarmee voeren wij heel goede gesprekken met uitgebreide vraagstellingen, mooie antwoorden, minder mooie antwoorden. Aan de hand daarvan vormen wij ons een beeld. Ik neem aan dat ook de Staatssecretaris goed geïnformeerd is vanuit wetenschappelijke hoek; zij kan volgens mij dus prima antwoord geven op mijn vragen.

De **voorzitter**: Mijnheer de Graaf, wij zijn benieuwd naar de rest van uw betoog. Gaat u verder.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik was gebleven bij de Zwitserse wetenschapper die zei: dat staat buiten de discussie. Dat noemt zich dan «wetenschapper». Een wetenschapper hoort zich te focussen op de zaken die hij nog niet weet. Die IPCC-charlatans focussen zich op hun geloof, op het CO₂-spook en zij gebruiken alleen de puzzelstukjes die daarin passen. Als het model niet past ten opzichte van de werkelijkheid, nou, dan klopt de werkelijkheid niet, volgens het IPCC. Iedereen loopt erachter aan, ook hier. De rattenvanger van Hamelen kan er nog een puntje aan zuigen. Ik kom op de hoofdlijnen, allereerst op het definiëren van de inhoud van het akkoord. Dat lijkt mij niet moeilijk. Het is één grote bak met volksverlakerij, groen imperialisme, uitwerking van het wereldwijde duurzaamheidsideaal, voortzetting van het gedachtegoed van de eco-bolsjewieken en ga zo maar door. Is de regering voornemens om ook maar één kritisch geluid te laten horen in Warschau of slikt Nederland het IPCC-rapport als zoete koek?

De heer **Leenders** (PvdA): Ik heb een vraag als voortzetting van hetgeen mijn collega van GroenLinks al vroeg. Het IPCC-rapport is samengesteld op grond van wetenschappelijke publicaties van zo'n 800 wetenschappers. Ik begrijp dat u die allemaal naar de prullenmand verwijst?

De heer **De Graaf** (PVV): Nee, dat doen wij niet. Wij nemen van alle wetenschap kennis. Wij werpen alleen de conclusie in de prullenmand. De stelling bijvoorbeeld dat de mens voor 97% oorzaak is van de opwarming van de aarde, die al 16 jaar stilstaat, is gebaseerd op 0,9% van 11.900 wetenschappelijke studies. Dat is geen wetenschap; dat zijn leugens.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik concludeer dat wat u betreft de zes wetenschappers die u spreekt, opwegen tegen de 800 wetenschappers die achter het IPCC-rapport zitten.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik spreek er geen zes. Bovendien doet het aantal wetenschappers er niet toe in de wetenschap. Als het gaat over consensus en aantallen wetenschappers die het met elkaar eens zijn, dan is het geen wetenschap meer. Wetenschap is dingen uitzoeken, nieuwe theses onderzoeken, hypothesen formuleren en die toetsen aan de werkelijkheid. Bij het IPCC zegt de meerderheid van de wetenschappers als die werkelijkheid niet blijkt te kloppen: daarmee zijn wij het niet eens. Dan praten we niet meer over wetenschap. Het zou de PvdA-fractie sieren als ze zich meer op de wetenschap zou richten dan op dit soort geloofsartikelen. Voorzitter. Het IPCC gebruikt namelijk modellen die het verleden niet kunnen verklaren, die het heden niet konden voorspellen maar die wel de toekomst kunnen voorspellen? Het enige klimaatmodel is de aarde zelf, onder invloed van andere hemellichamen en nog vele onbegrepen en onbekende factoren. Alle andere modellen, door de klimaatmafia omarmd, hebben slechts koffiedikwaarde. Het klimaat is niet zo maakbaar als iedereen denkt, maar toch gaan wij met klimaatverandering als vehikel vanaf 2020 100 miljard dollar in de ontwikkelingslanden stoppen. By the way, er is wel genoeg geld verscheept naar Afrikaanse landen sinds de Tweede Wereldoorlog. Heeft dat iets uitgehaald? Nee. Ook de voorgestelde 100 miljard gaat niets uithalen. Dat is geen voorspelling, maar dat zijn resultaten uit het verleden die wel garantie bieden voor de toekomst. Ook op het punt van de effectiviteit mag de Nederlandse regering stevig inzetten in Warschau. Is de regering werkelijk van mening dat het klimaatbeleid nut heeft? De Staatssecretaris benoemde het afgelopen maandag helemaal juist in Trouw: met het Nederlandse beleid schoppen we nog geen deuk in een pakje boter op klimaatgebied. Maar doen wij dat wereldwijd dan wel? Ik vraag de Staatssecretaris om nog deze week een brief te sturen naar de Kamer met een berekening. Het mag ook voor volgende week woensdag; dat is nog op tijd. Hoeveel procent van het bruto binnenlandse product is nodig om de vermeende 2°C aan opwarming te stoppen? Deze vraag lijkt mij niet heel lastig aangezien het hele beleid daarop gebaseerd is. Voor de duidelijkheid: de vraag is niet hoeveel de wereld eraan gaat uitgeven, maar hoeveel het gaat kosten als wij vasthouden aan de mitigatie. Dat is de vraag. Ik zou dat graag uitgerekend zien.

Verder hoor ik graag van de Staatssecretaris over welke condities zij spreekt bij de besteding van klimaatgelden. Houdt zij in haar achterhoofd dat ontwikkelingsgelden zelden op de juiste manier besteed worden of is dit een tactiek om via de achterdeur alsnog ontwikkelingsgeld naar Afrika te sturen? Ook willen we weten uit welke potjes dit ontwikkelingsgeld betaald gaat worden. De begroting van deze regering loopt tot 2017. Met welk geld wordt er vanaf 2017 betaald? En na 2020?

Kan de Staatssecretaris tot slot uitleggen wat zij bedoelt met «een gereedschapskist voor adaptatie ter versterking van de weerbaarheid van samenlevingen met economieën op lange termijn»? Kan zij in haar beantwoording meenemen of dit ook voor de Nederlandse samenleving en economie geldt? Wellicht kan zij uit die gereedschapskist haar eigen hamer en sikkel pakken en die meenemen naar Warschau?

De PVV vindt dat er een einde moet komen aan de klimaatleugens van de VN. De PVV ziet graag dat Nederland uit het verdrag stapt. Dat zou het beste zijn voor de langetermijneffecten op de Nederlandse economie en samenleving.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris heeft behoefte aan een kwartier schorsing.

De vergadering wordt van 16.50 uur tot 17.03 uur geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De AO's over de Milieuraad zijn altijd de boeiendste omdat daarin een veelheid van onderwerpen aan de orde komt. Daarmee hebben we altijd de breedte te pakken.

Ik begin met de klimaatconferentie in Warschau. Die is spannend. Daar gaan wij naartoe. Daarover is ook een aantal dingen gezegd. Mijn inleiding is een reactie op wat de heer De Graaf heeft gezegd. De effecten van klimaatverandering zijn overal ter wereld zichtbaar: het ijs smelt, de zeespiegel stijgt, er zijn meer overstromingen, extremen wisselen elkaar af; hittegolven, watertekorten, bosbranden. Recent is bij het IPCC een grote groep wetenschappers bij elkaar gekomen met veel rapporten waaruit als gemene deler kwam dat 95% van de opwarming veroorzaakt wordt door de mens. Er zijn klimaatwetenschappers, klimaatsceptici, die dat bestrijden en er zijn klimaatwetenschappers die dat onderschrijven. Ik heb ergens in een interview gezegd: wetenschappers vinden veel. Iemand vond het ook grappig om dat op Twitter te zetten. Dat is evenwel precies de wetenschap. Er wordt veel onderzocht, er wordt veel gevonden en er wordt veel bekritiseerd. Als je kijkt naar hoe lang het duurde voordat het bewijs werd geleverd dat een plus een echt twee is, dan weet je hoe wetenschappers en deskundigen met materie omgaan. Dat is belangrijk. Het is belangrijk dat er goed en grondig naar wordt gekeken, los van de politiek en andere zaken. Wetenschappers discussiëren elke keer over de vraag of iets wel of niet lukt. Wetenschappers zeggen dat het probleem effectief moet worden aangepakt en dat inspanningen wereldwijd moeten worden gedaan. Ik ondersteun dat met een hoge ambitie en daadwerkelijke actie. Dat is meer dan ooit nodig. De heer De Graaf citeerde mij en zei: Nederland slaat nog geen deuk in een pakje boter. Dat was gerelateerd aan de CO₂-uitstoot. Dat heeft te maken met het feit dat Nederland voor slechts 0,5% bijdraagt aan de totale CO₂-uitstoot in de wereld. Europa is daarvoor voor 11% verantwoordelijk. De andere 89% heeft oorzaken buiten Europa. Mijn punt was dat wij met die 0,5% kunnen doen wat wij willen, maar dat we daarmee niet meer verschil maken dan 0,5%. Het is daarom heel belangrijk om ambitie te tonen en in gesprek te gaan, binnen Europa en mondiaal, om ervoor te zorgen dat er in den brede iets gedaan wordt aan de CO₂-uitstoot. Die relatie was te leggen met mijn uitspraak, mijnheer De Graaf.

In Warschau moeten wij een stap vooruitzetten naar een nieuw mondiaal akkoord voor de periode na 2020. Dat is best spannend, want 2015 lijkt nog heel ver weg, maar wij moeten op weg naar hoe dat eruit gaat zien. Nederland hanteert daarbij een aantal kernwoorden. De eerste is «participatie». Het is belangrijk dat alle landen in de wereld meedoen aan de nieuwe afspraken. Dat moet niet rigide zijn voor een korte periode. De wijze waarop we die afspraken vastleggen, moet flexibel zijn zodat elk land zijn participatie kan bepalen. Elk land bepaalt wat het inbrengt in dat instrument om de gezamenlijke doelen te behalen en binnen de 2° opwarming te blijven. Nederland richt zich op 80% tot 95% vermindering van de CO₂-uitstoot. Ik zet mij in voor een marsroute met een stap-voor-stap-aanpak, voor vastlegging van reductieverplichtingen van alle landen. Als maar enkele landen dat doen, dan maakt dat geen verschil. Het belangrijkste is dat iedereen die stap vooruitzet. Mevrouw Van Tongeren zei vanmorgen in een AO: het gaat niet om een grote sprong van een beperkt aantal landen maar om een kleinere stap van veel landen. Het gaat niet om de grote bedrijven die een grote stap moeten zetten; iedereen moet meedoen.

Belangrijk is ook dat we met het nieuwe instrument kijken naar het gewicht van de bijdrage. Iedereen wil zeer waarschijnlijk een bijdrage leveren. Dat is ook het doel. De vraag is dan wel of dat voldoende is. Hoe waarderen wij bovendien ieders bijdrage? De aankomende twee jaar bekijken we hoe we een set afspraken kunnen maken die flexibel en

bestendig is, waarmee we de doelen halen en waaraan iedereen zich wil committeren. «Juridisch bindend» hoeft daarbij niet de leidende term te zijn. De VS interpreteert «juridisch bindend» namelijk heel anders dan Nederland of landen in Afrika. Wij willen dat het nieuwe akkoord zo veel mogelijk weerklank vindt bij andere partijen, dat er brede participatie is, dat er ambitie is en dat ondersteuning wordt geboden door landen, bedrijfsleven en maatschappelijk middenveld. We komen er namelijk niet als alleen de overheden zich daarin kunnen vinden. Ik kom hierop zo nog even terug in relatie tot de klimaatfinanciering.

De kern van het nieuwe klimaat- en energiepakket is een klimaatdoel. Nederland heeft gezegd: ten minste 40% reductie in 2030. Mevrouw Ouwehand zegt: nee, dat moet 55% zijn, want anders gaan we het niet halen. De EU heeft een groenboek voorgelegd ter consultatie. Daarin geeft de Europese Commissie een richtlijn aan van 40%. Dit kabinet heeft gezegd: ten minste 40% en afhankelijk van de mondiale afspraken en impactanalyse willen wij naar een hoger doel. Daarmee zitten wij aan de absolute top van Europa. Ik vind het belangrijk dat alle landen zich committeren aan een percentage. Het heeft geen enkele zin om te zeggen «wij gaan voor 55%» als er daarvoor geen draagvlak is. Dan komen we wellicht niet tot eenduidige afspraken. Ik begrijp de ambitie en eigenlijk steun ik die ook, maar de vraag is hoe we daar komen. Met de ambitie die Nederland en een aantal andere koplopers heeft gesteld, minimaal 40% met een kosteneffectief pad naar de 80% tot 95% reductie in 2050, wordt een goede stap vooruitgezet.

We zijn er echter natuurlijk nog niet met het stellen van een klimaatdoel. Het gaat ook om duurzame energie en om energiebesparing. Nederland heeft zich nog niet uitgesproken over een tweede en derde doel. Dat heeft met een aantal zaken te maken. We hebben eerst gekeken welk draagvlak er is voor een tweede en derde doel. Verder hebben we gekeken in hoeverre het tweede en derde doel ondersteunend kunnen zijn aan het eerste doel.

Dat gesprek en die discussie gaan wij aan en we komen daarop terug bij de Kamer.

De heer Leenders van de PvdA vroeg waarom er geen tussendoelen zijn op het punt van de financiering. Daarover zijn in Kopenhagen geen afspraken gemaakt en ook niet over de vraag welk land wat moet bereiken. Wel wordt nagedacht over opschaling; daar vroeg mevrouw Van Tongeren van GroenLinks naar. Opschaling kan via verschillende wegen. Je kunt kijken naar publieke financiering, bilaterale financiering, multilaterale financiering en private financiering of naar vernieuwende financieringsconstructies. De komende jaren zullen wij blijven zoeken naar de wijze waarop wij die financiering gestalte kunnen geven. Ik zei al dat dit niet alleen bij overheden, maar ook op het private niveau wordt neergelegd. Er wordt bekeken welke constructies het geschiktst zijn om tot het doel te komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben misschien een beetje in de war, maar ik kan mij duidelijk herinneren dat minister Cramer namens Nederland in Kopenhagen heeft ingestemd met vormen van klimaatfinanciering en met de eis dat die «new and additional» zouden zijn. Ik ben een beetje in de war nu ik hoor dat we daar nog over moeten onderhandelen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die afspraken zijn niet gemaakt. We bekijken nu wel hoe we tot 2020 de financiering in elkaar zetten. Vorig jaar heeft Nederland gezegd dat het om 200 miljoen gaat. Dat valt bij ons onder de ODA-gelden, dus onder de minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking. Die heeft al meerdere malen gezegd dat we moeten kijken naar een bredere financiering, ook via bedrijven en dergelijke. Nederland zal voor 2013 en 2014 weer financiële bijdragen leveren die nog zijn gebaseerd op de oude afspraken. We moeten dus

bekijken – met die onderhandelingen is mevrouw Ploumen druk bezig – hoe we de klimaatfinanciering gestalte gaan geven. Nu gaat dat nog op basis van de oude afspraken. Dat zal ook voor 2013 en 2014 zo blijven, maar langzaam maar zeker moeten we toe naar het gestelde doel, een totaal van 100 miljard vanaf 2020. De vraag is natuurlijk hoe we dat bij elkaar gaan brengen. Het internationale speelveld is bekend. Verschillende landen behoren op financieel gebied tot de ontwikkelde landen, maar er zijn natuurlijk ook landen die de bijdrage moeilijker kunnen leveren. Ik kom even terug op het klimaatinstrument van na 2020. Het is heel belangrijk om iedereen te committeren aan een bijdrage waarvan het realistisch is dat men die zelf kan leveren. Dat kan in verschillende vormen, maar wij moeten nog bekijken hoe we die vormen waarderen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit geeft mij in elk geval de duidelijkheid voor 2013 en 2014 waar ik op hoopte. Ik dacht even te horen dat er ook in die jaren geen sprake was van die financiering, maar ik neem aan dat Nederland een eigen inzet heeft voor 2015 en volgende jaren. Kan de Staatssecretaris daar iets over zeggen? Wat willen wij wél doen?

Staatssecretaris **Mansveld**: We zijn aan het bekijken hoe we dat bijeenbrengen. Wij streven ernaar dat er ook bekeken wordt welke middelen publiek, privaat en vanuit bedrijven vrijkomen. Wij gaan dus kijken naar een nieuwe vorm van financiering. Ik zei al dat Nederland in 2012 200 miljoen vanuit de ODA-middelen in die pot heeft gedaan. In de begroting van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, die de komende weken op de agenda staat, komt ook de bijdrage voor 2013 aan de orde. Vanaf 2015 zal bekeken moeten worden hoe we de financiering verbreden en waaruit we daarvoor gaan putten, want het uiteindelijke totaalbedrag van 100 miljard na 2020 is een fors bedrag en zal wel bijeengebracht moeten worden. Mevrouw Van Tongeren vraagt dus terecht hoe dat straks gaat gebeuren en wie dat bijeen gaat brengen. De heer Leenders heeft gevraagd hoe realistisch het is dat alle landen in 2015 de reductievoorstellen op tafel leggen. Dat zal aan het begin wel even ingewikkeld zijn, want iedereen moet met zijn doelen komen. Ik denk dat die stapel flink zal oplopen, maar dan is de vraag hoe dit wordt gewaardeerd en of we uiteindelijk uitkomen op de gewenste 100%. Er is echter commitment om op weg te gaan naar een nieuw instrument. Het zal wel twee jaar lang spannend worden: hoe gaan we dat invullen? Het is de bedoeling dat dat in 2015 in Parijs gaat gebeuren. We zijn nu bezig met een stapsgewijze benadering om langzaam maar zeker vorm te geven aan die voorstellen en om die vast te gaan leggen.

De heer Leenders heeft gevraagd hoe de emissiereductieambitie voor 2020 verhoogd kan worden en of dat realistisch is. Dat kan bijvoorbeeld gedaan worden via het aanscherpen van bestaande toezeggingen in 2014, ook door de EU, via het uitlokken van toezeggingen van landen die dat nog niet hebben gedaan en via aanvullende initiatieven. In Europa ligt het aanbod om naar een CO₂-reductie van 30% in 2020 te gaan, maar dan wel op voorwaarde dat ook andere landen actie ondernemen. Als die actie er komt, zou dit een van de mogelijkheden zijn; dit is dus een voorwaardelijke mogelijkheid. Wij ondersteunen meerdere aanvullende initiatieven, zoals de Climate and Clear Air Coalition, die zich toelegt op het beperken van luchtverontreinigende stoffen zoals smog en roet, die ook een opwarmend effect hebben, en het uitfasen van de HFK's, waar ik straks op terugkom. Wedging the gap van Ecofys wordt door Nederland financieel gesteund.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of Wedging the gap aanslaat in andere landen. Ja, het gaat om een coalitie van landen en bedrijven. Die coalitie groeit. Vorig jaar, toen ik net geïnstalleerd was, liep ik in Doha met Wedging the gap onder mijn arm. Het is goed om na een jaar te zien dat die groep zich uitbreidt.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of de regering overstag is gegaan met betrekking tot de doelstellingen. Ik heb al aangegeven dat de doelstelling van tenminste 40% CO₂-reductie staat. Daar is in het kabinet geen discussie over.

Ik heb al iets gezegd over het IPCC-rapport, waaraan de PVV-fractie nadrukkelijk aandacht besteedde. Het rapport staat in Warschau niet op de agenda. Ik sta overigens achter het rapport, want ik denk dat het een goed onderbouwd rapport is, zeker na de ervaring die het IPCC een aantal jaren geleden met betrekking tot het rapport heeft gehad. De komende jaren zal nieuwe kennis beschikbaar komen en zullen weer nieuwe rapporten verschijnen.

Er is gevraagd of ik een brief kan sturen over het percentage van het bnp dat nodig is voor het halen van de tweegradendoelstelling. Daarbij werd verwezen naar het rapport van Lord Stern over de kosten en baten van het klimaatbeleid. Op dit moment start het World Resources Institute een project dat als vervolg op dat rapport gezien kan worden. Ik wacht dat project af.

De heer De Graaf vroeg of ik de gereedheidskist voor adaptatie kan concretiseren. Het nieuwe instrument moet een adaptatiegereedheidskist bevatten die een gunstige omgeving creëert voor samenwerking en investeringen. «Gereedschappen» moeten in dit verband als beeldspraak worden gezien. De hamer en de sikkel vallen daar niet onder. Er valt te denken aan het variëren van financiering, onder andere met instrumenten die investeringen door de private sector ondersteunen, verzekeringen, risicoanalyses, risicomangement, mogelijkheden tot het delen van kennis en het verzamelen en beschikbaar stellen van verschillende data.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik zou graag van de Staatssecretaris willen horen hoe zij de private sector gaat dwingen om die gelden beschikbaar te stellen. De overheid kan dit niet alleen. Het gaat om zeer grote bedragen. Hoe gaat de Staatssecretaris verzekeren dat die bedragen er komen? Deze gelden leggen immers een fors beslag op de economie en het gaat al zo lekker.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al eerder gezegd dat de klimaatagenda voor mij drie pijlers heeft: voorkomen, aanpassen en ondernemen. U kunt zich voorstellen dat Nederlandse bedrijven de wereld intrekken met de kennis die wij hebben, zeker binnen het adaptatiebeleid, en dat zij die kennis in het buitenland vermarkten. Dan heb ik het niet alleen over ons watermanagement of ons milieumanagement, die in de wereld echt onderscheidend zijn, maar ook over onze agrobusiness; denk maar aan de ontwikkeling van voedsel en de vraagstukken die op dat punt op ons afkomen. Op die manier gaan die bedrijven ook investeren in hun eigen business in het buitenland om het desbetreffende land verder te helpen. U kunt zich voorstellen dat dat soort investeringen daaronder valt.

De heer **De Graaf** (PVV): Dus we gaan aan het buitenland overheidsgeld geven om onze eigen wetenschappers daar dingen te laten doen, maar dat wordt toch meegeteld in het hele bedrag. Boekhoudkundig wordt het nu voor mij een beetje lastig. We geven geld, net zoals we aan de Grieken doen, om uiteindelijk onze eigen export te financieren. Dat is hetzelfde als een groenteboer die zijn klanten geld geeft om aardappels te kunnen kopen. Dat gebeurt dus ook op dit punt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Blijkbaar ben ik niet duidelijk geweest. Ik ga een poging doen. Zoals u weet, doen Nederlandse bedrijven in het buitenland enorm grote projecten op het punt van watermanagement of bouwmanagement. Zij investeren daar, maar verdienen daar ook geld. Dat soort investeringen helpt het desbetreffende land bij het aanpakken van

de problemen op het punt van mitigatie of adaptatie en tevens wordt daar geld mee verdiend. In dat soort constructies kun je bekijken welke financiering meetelt voor klimaatfinanciering. Daar gaan we naar kijken, bijvoorbeeld met betrekking tot private financiering.

Met betrekking tot het ETS luchtvaart heb ik gezegd dat ik blij ben dat de afgelopen week in Montreal tijdens de driejaarlijkse vergadering van de VN-burgerluchtvaartorganisatie ICAO afspraken zijn gemaakt over een mondiaal marktsysteem voor emissiereductie door de luchtvaart in 2020. Ik vind het een belangrijke stap en een goed voorbeeld dat de luchtvaartsector mondiaal zijn verantwoordelijkheid neemt, want dit is de eerste mondiale sector waarin dit soort afspraken wordt gemaakt. Daarmee onderschrijf ik wat de heer Dijkstra heeft gezegd, want ook hij is hier blij mee. Mevrouw Van Tongeren weet echter niet of zij hier blij mee moet zijn en vroeg of dit niet een stap achteruit is. Er zijn in de resolutie ook onderdelen waar ik niet gelukkig mee ben. Een overgrote meerderheid van de landen heeft bijvoorbeeld besloten dat de regionale marktsystemen, zoals het EU ETS – daar doelt mevrouw Van Tongeren op – alleen op andere landen mogen worden toegepast als er wederzijdse overeenstemming is. Dat roept vragen op, maar het bereikte akkoord is vers en ik kan nog geen antwoord geven op de vraag welke impact dit heeft. Het akkoord wordt mee teruggenomen naar Europa en daar gaan we erover spreken. Wij zullen hierover in gesprek gaan met de andere EU-lidstaten. Ik zal de Kamer daar zo snel mogelijk over informeren. Het is natuurlijk de bedoeling dat wij met behoud van het goede een stap naar voren zetten. Ik vind het belangrijk dat er mondiale afspraken zijn. Ik heb al eerder gezegd dat er, als Nederland en de EU hun maximale doelen halen, nog steeds 89% uitstoot is. Je zult dit soort sectoren en landen dus wereldwijd mee moeten krijgen. In die zin vind ik dit een belangrijke stap naar voren. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of ik vind dat de luchtvaart een bijdrage moet leveren. Ja, ik vind dat de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan de reductie van de CO₂-uitstoot, maar ik hecht ook belang aan een gelijk speelveld. Dat vind ik met name van belang omdat wij een home carrier hebben, Air France-KLM, die wereldwijd een heel grote speler is. Het is natuurlijk belangrijk dat er een gelijk speelveld is, zodat onze spelers niet negatief worden beïnvloed. Ik zal de Commissie op het hart drukken om vooral de dialoog met derde landen te zoeken, bijvoorbeeld om te bezien in welke vormen het Europese systeem daar aanvaardbaar is. Zodra er meer bekend is over de Europese aanpak en over het effect daarvan op «stop de klok» – dat hebben wij een jaar geleden gezegd – zal ik de Kamer daar zo snel mogelijk over berichten.

De **voorzitter**: Er is een vraag van mevrouw Van Tongeren, die ik erop moet wijzen dat haar interrupties zo langzamerhand opraken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nederland heeft ingestemd met de ETS-markt, waarin de luchtvaart op een bepaalde manier ondergebracht zou worden. Neemt de Nederlandse regering nu afstand van die richtlijn en van het feit dat de luchtvaart daar op die bepaalde manier onder valt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nederland heeft meeonderhandeld vanuit het Europese standpunt. Er is een Europees standpunt over het ETS luchtvaart. Daar hebben wij ons aan geconformeerd. Daarom vind ik het belangrijk om te weten hoe wij hier als lidstaten mee omgaan en welke afspraken er zijn gemaakt. Er zitten belangrijke voordelen aan – die heb ik zojuist genoemd – en er zitten ook enkele grote vragen bij. We zullen dus eerst binnen Europa moeten bespreken hoe we daarmee omgaan. Afhankelijk van het voorstel en van wat de Europese Commissie neerlegt, zal ik met de Kamer de reactie daarop bespreken voordat we gaan

besluiten. Mijn standpunt is immers bekend: wij nemen geen onomkeerbare stappen zonder dat ik de Kamer heb geïnformeerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er is een richtlijn waaraan iedereen zich zou houden. Daar hebben we met ons volle verstand mee ingestemd en nu hoor ik de Staatssecretaris zeggen dat er nog wel wat overlegd en bezien moet worden. Staan wij nu stevig achter de richtlijn, die aangeeft dat ook de luchtvaart onder het ETS moet vallen? Of wordt er gezegd dat wij ons hebben vergist, dat wij afstand nemen van dat standpunt en dat de luchtvaart eigenlijk niet onder het ETS hoeft te vallen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp dat mevrouw Van Tongeren daar graag een uitspraak over wil, maar ik zei al dat dit een zeer vers besluit is van de ICAO. Europa heeft een standpunt en heeft ook «stop de klok» gezegd, want Europa wil eerst horen wat er vanuit de ICAO komt en welk effect dat mogelijk heeft op het EU ETS. Ik heb de stukken nu nog niet gelezen. We gaan daarover met Europa in gesprek en we krijgen op de Milieuraad de eerste terugkoppeling daarvan. De huidige situatie is dat we een Europees standpunt hebben en dat we een «stop de klok»-situatie hebben gehad om te horen wat er in de ICAO uitonderhandeld zou worden. Dat voorstel komt terug naar Europa en daar gaan we het over hebben. Dat is de situatie op dit moment en ik wil niet op die bespreking vooruitlopen. Dat betekent feitelijk dat we een Europees standpunt en een ICAO-uitkomst hebben; die zullen naast elkaar gelegd worden. Ik spring van het ETS luchtvaart naar de EVOA en de overbrenging van afvalstoffen. Ik ben heel blij dat een aantal fracties zeggen dat afval een grondstof is, want dat is natuurlijk precies de weg die we opgaan. We houden nog wel een heel klein percentage afval waarvan we ook nog een grondstof moeten maken. Ik was recent bij een afvalverwerkingsbedrijf dat daar allerlei ideeën over had, maar bij de EVOA gaat het over de overbrenging van afvalstoffen binnen Europa. Daarbij is het creëren van een gelijk speelveld op het punt van de handhaving van groot belang. Daarover heb ik al eerder van gedachten gewisseld met de Kamer. Wij ervaren negatieve effecten van onvoldoende handhaving van de EVOA door andere lidstaten. Nederland is positief over het voorstel, omdat de lidstaten door dit voorstel worden aangezet tot verbetering van de handhaving, waardoor een gelijke handhaving ontstaat. De Nederlandse toezichthouder werkt bijvoorbeeld al met de voorgestelde risicoanalyses en plannings voor controles. Dat is niet overal het geval. Het voorstel vereist dat lidstaten kunnen aantonen dat zij de EVOA handhaven. De wijze waarop de handhaving wordt uitgevoerd, kan de lidstaat zelf bepalen aan de hand van die risicoanalyses. Dat sluit aan bij de huidige werkwijze van de Inspectie Leefomgeving en Transport, onze eigen ILT. Naast de verschillen in de handhaving ondermijnt ook een uiteenlopende interpretatie van de regels een goede werking van de EVOA. Om die reden zal ik de gelegenheid aangrijpen om de aandacht nogmaals te vestigen op de noodzaak van meer duidelijkheid. Wellicht is op dit punt een rol weggelegd voor de Commissie, want als de lidstaten er niet gezamenlijk uitkomen, is het wenselijk dat de Commissie een duidelijk standpunt inneemt. Ik heb in eerdere AO's over de Milieuraad al aangegeven dat dat ons standpunt is en dat wij daarop zullen drukken. Men weet dat ook. Ik heb de ILT gesproken. De ILT heeft internationale uitwisselingsweken en ziet dan in andere landen hoe het daar gaat, maar kan ook laten zien hoe het bij ons gaat. Dat vind ik belangrijk. Mevrouw Hachchi en ik hebben het al eens gehad over de luchtvaart, het toezicht en de handhaving. Het is heel belangrijk dat op die terreinen binnen Europa op een eenduidige manier wordt gehandeld. Hoe meer we de grenzen overgaan, hoe meer handelsverkeer er is en hoe meer eenduidigheid van regels er is, hoe

meer er ook op dezelfde wijze gehandhaafd en toezicht gehouden moet worden.

Ik zal bij de onderhandelingen ook voorstellen om een evaluatiebepaling op te nemen, zodat kan worden beoordeeld of de aanpassingen hebben gezorgd voor een gelijk spelveld. Aanpassen is één ding, maar er moet ook een duidelijke vooruitgang zichtbaar zijn.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of het gaat lukken met de nieuwe versie van de EVOA. Het voorstel van de Commissie heeft betrekking op het verbeteren van de controle op de afvaltransporten en niet op de garantiestellingen. Wel zorgt een versterkte controle ervoor dat minder gebruik zal worden gemaakt van de garantiestellingen.

De heer Dijkstra heeft een vraag gesteld over het hergebruik van de houtpallets: dat is toch veel beter dan gebruik van biomassa? Ik zal mij hierin verdiepen en ik zal hierop terugkomen, want dit klinkt op zich logisch. Hierbij spelen echter ongetwijfeld ook economische aspecten een rol. Ik zal hier dus op terugkomen.

Mevrouw Hachchi heeft gevraagd of het klopt dat vrij verkeer een voorwaarde is voor een groene economie met hergebruik van stoffen. Ja, dat klopt, maar de EVOA kent groenelijststoffen, die zonder verdere plichtplegingen binnen de EU de grens over mogen. Daarom steunt Nederland het beleid om einde-afvalcriteria vast te stellen, zoals voor oud papier, maar die criteria moeten wel voldoende milieuvriendelijk zijn.

Mevrouw Hachchi heeft gevraagd hoe het dossier einde-afvalcriteria voor oud papier gaat aflopen en wat de consequenties daarvan zijn. Ik ga ervan uit dat de Nederlandse positie terecht komt in het uiteindelijke besluit. Dat wil zeggen dat er niet meer dan 0,5% plastic in het oude papier mag zitten. Dat heeft geen gevolgen voor ons nationale beleid.

De heer Dijkstra heeft gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot de motie-Dijkstra c.s. van juni jl. Er zijn en worden gesprekken gevoerd met brancheorganisaties en bedrijven die belemmeringen ervaren. Uit de eerste gesprekken komt naar voren dat er problemen worden ervaren met onderdelen van de beleidsregels die door de ILT zijn gepubliceerd. Die beleidsregels hebben betrekking op de EVOA-handhaving op het punt van metaal-, kunststof- en papierafval. Met de beleidsregels heeft de ILT duidelijk gemaakt dat zij geen bestuursrechtelijke handhaving zal inzetten als de verontreiniging onder de genoemde concentraties blijft. Op basis van de tot nu toe gevoerde gesprekken lijken de problemen zich alleen voor te doen bij kunststofafval en dan ook nog alleen bij een specifieke fractie. Vanuit de metaalafvalbranche is daarentegen de oproep gekomen om de Nederlandse beleidsregels als uitgangspunt te gebruiken voor de Europese normen. Ik denk dat dat zeer goede ontwikkelingen zijn.

Ik heb de Kamer een brief gestuurd over de teerzanden. Ik denk dat die brief vandaag bij de diverse fracties is aangekomen. Mevrouw Ouwehand heeft gevraagd wat mijn inzet is bij de bespreking van de brandstofkwaliteitsrichtlijn in de Milieuraad van december. Het standpunt van het kabinet over de brandstofkwaliteitsrichtlijn is nog niet veranderd. Dat betekent dat wij rapporteren op het niveau van de lidstaat en niet per bedrijf. We zijn op dit moment in afwachting van een nieuw voorstel van de Commissie. Er is op dit moment een blokkerende minderheid. Wanneer we dit voorstel binnenkrijgen, komt het via een BNC-fiche naar de Kamer.

Mevrouw Ouwehand heeft ook gevraagd of ik wil pleiten voor transparantie op bedrijfsniveau. De olie-industrie heeft aannemelijk gemaakt dat een rapportage zoals voorzien in het oorspronkelijke voorstel een aanzienlijke lastenverzwaring met zich meebrengt. Bedrijven beschikken niet op een dergelijk detailniveau over informatie. Het is in de huidige systematiek niet mogelijk om per bedrijf onderscheid te maken tussen de verschillende soorten fossiele grondstof die in benzine en diesel zitten. Een bedrijf krijgt alleen een mengsel aangeboden, waarbij niet te zien is of er bijvoorbeeld teerzandolie in is gemengd. Het is echter wel mogelijk om

deze data op nationaal niveau te verzamelen. Dat is ook conform ons standpunt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Er gaan geruchten dat de richtlijn moet wachten totdat er een vrijhandelsverdrag met Canada is gesloten. Ik vraag de Staatssecretaris om daarop in te gaan, want de kans is groot dat de richtlijn onderdeel wordt van de onderhandelingen over het 2020-klimaatpakket en op de lange baan wordt geschoven. Ik vraag mij af wat de Staatssecretaris daarover te zeggen heeft en wat zij daaraan wil doen. Ik vind ook dat de Staatssecretaris de terminologie van de olie-industrie gemakkelijk overneemt, want zij zegt dat het om «een aanzienlijke lastenverzwaring» gaat. Het gaat om € 0,01 per liter. Ik krijg dus een beetje de indruk dat de problemen met de teerzandwinning hier niet serieus genoeg worden genomen, terwijl we wel veel zouden kunnen doen. Het stelt mij teleur dat de Staatssecretaris onze suggestie om in ieder geval dit kleine stapje naar transparantie te zetten, niet wil overnemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil daar drie dingen over zeggen. Ten eerste heb ik zojuist gezegd wat het Nederlandse standpunt is en dat is ook bekend bij mevrouw Ouwehand. Ten tweede ben ik zelden geneigd om op geruchten te reageren. Ik probeer om op basis van fact and figures bezig te zijn. Mevrouw Ouwehand noemt het «geruchten» en ik weet niet zo goed wat ik met geruchten moet. Wij kunnen vanuit het ministerie nog bekijken welke geruchten dat zouden kunnen zijn, maar dat is altijd zoeken naar een naald in een hooiberg. De vraag is bovendien of je moet zoeken naar een naald of naar een spijker. Ten derde de terminologie in de oliebranche: wij kijken naar lastenverzwaring binnen bedrijven en branches; dat kan bijvoorbeeld het mkb zijn of een specifieke branche. In dit geval gaat het om de oliebranche. De soort branche is niet een argument om op voorhand te zeggen dat daar sprake mag zijn van lastenverzwaring. Ik begrijp dat mevrouw Ouwehand dat in dit geval wel graag wil, maar het is een constatering dat dit een aanzienlijke lastenverzwaring met zich meebrengt en dan is de vraag hoe daarmee moet worden omgegaan.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De Staatssecretaris zei zojuist dat zij wacht tot de Europese Commissie met een nieuw voorstel komt. Wanneer verwacht zij dat voorstel dan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat verwachten wij nog dit najaar. Mevrouw Hachchi heeft gevraagd of ik bereid ben om het oorspronkelijke voorstel van de Commissie over teerzandolie te steunen. Ik heb kennisgenomen van het artikel, maar ik kan dat niet beoordelen zonder de achterliggende stukken, zoals het impact assessment. Zo werken wij ook niet en dat is volgens mij ook niet de bedoeling. De impactanalyse wordt pas samen met het voorstel gepubliceerd. Ik hoop dat dat nog dit jaar gebeurt. Ik ben van mening dat de gewenste transparantie en het niveau van de rapportage over de ingezette soorten ruwe olie in verhouding moeten staan tot de druk van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Mevrouw Ouwehand zei zojuist dat het om € 0,01 gaat. Als het gaat om € 0,01 op € 100, kan dat weinig zijn, maar als het gaat om € 0,01 op € 0,50, praat je over een andere verhouding. Ik wil die zaken dus eerst in kaart gebracht hebben en ik wil het impact assessment hebben en daarnaar kijken. Anderhalf jaar geleden, toen het voorstel van de Commissie werd behandeld, is een compromisvoorstel ingediend dat op de steun van een meerderheid van de lidstaten kon rekenen. Het voorstel werd uiteindelijk niet in stemming gebracht door de Commissie. In ons compromis pleiten we voor een rapportage op lidstaatniveau.

De heer Leenders heeft gevraagd naar de stand van zaken bij de onderhandelingen over biobrandstoffen bij ILUC. Klopt het dat er een groep landen is die een zo laag mogelijk percentage conventionele biobrandstoffen wil? De onderhandelingen zijn nog steeds gaande. Nederland heeft ingebracht de «cap» op maximaal 5% te willen laten. Er is inderdaad een aantal landen dat net als Nederland ook maximaal 5% wil. Er is echter ook een groep landen die voor een hoger plafond pleit. De uitkomst is nog ongewis.

Ik kom toe aan de vragen over de brom- en snorfietzen. TNO concludeert dat de emissies van bromfietzen groter zijn dan op grond van de typegoedkeuring mag worden verwacht. De heer Van Gerven bezigde het woord «vernacheld» in deze context. Ik zeg heel netjes dat het een slechte zaak is, maar eigenlijk ben ik het eens met de woordkeuze van de heer Van Gerven; we worden gewoon vernacheld. Brom- en snorfietzen rijden samen met fietsers op het fietspad en die fietsers hebben dus relatief veel last van luchtverontreiniging door brom- en snorfietzen. Het is zaak dat de brom- en snorfietzen ook in de praktijk gaan voldoen aan de eisen die gelden bij de typekeuring. Ik heb dit in eerdere AO's al nadrukkelijk gezegd.

TNO concludeert ook dat de metingen op zich geen aanleiding geven om de emissiefactoren van bromfietzen voor fijnstof aan te passen maar dat de emissies in perspectief geplaatst dienen te worden. De uitstoot van fijnstof door bromfietzen met een viertaktmotor ligt per kilometer in de orde van grootte van de uitstoot door benzinepersonenauto's en die door bromfietzen met een tweetaktmotor in de orde van grootte van de uitstoot door dieselpersonenauto's zonder roetfilter. De heer Leenders zegt dat dit alarmerend is en vraagt of ik in Europa wil pleiten voor fijnstofnormen voor brom- en snorfietzen. Ik ga binnenkort verkennen wat de komende jaren de meest effectieve maatregelen zijn voor voertuigen om een goede luchtkwaliteit te bereiken. Er moet een goed pakket liggen. Ik verwacht begin 2014 meer informatie te hebben. Dan zal ik de Kamer informeren over mijn inzet. De leden weten dat de RDW nu controles uitvoert. De RDW is daar nog maar net mee gestart. Ik wil met alle plezier rapporteren wat de effecten van die controles zijn. Ik zal de RDW vragen, aan te geven wanneer de controles zijn gestart en wat deze daarbij aantreft. Het is belangrijk dat we bezien of het effectief is wat de RDW doet. Ik ben het er zeer mee eens dat er effectief moet worden ingegrepen.

Bijna alle woordvoerders hebben gevraagd wat ik ga doen aan de vuile brommers. De registratie in Nederland van voertuigen die over een Europese typegoedkeuring beschikken, mag niet worden gewijzigd. Alleen bij een ernstig en acuut gevaar voor de verkeersveiligheid of de volksgezondheid kan de verkoop tijdelijk worden stilgelegd. Daarvan lijkt in dit geval geen sprake te zijn. Wij onderzoeken nog of de Europese wetgeving ten aanzien van markttoezicht aanknopingspunten biedt om in te grijpen indien deze voertuigen duidelijk niet aan de toelatingseisen voldoen ook al beschikken ze over een Europese goedkeuring. Er zijn bij de Europese Commissie voorstellen ingediend om de perverse effecten van snelheidsbegrenzing in de komende wetgeving niet meer toe te staan. De Commissie lijkt genegen om die voorstellen over te nemen in de door haar vast te stellen uitvoeringsvoorschriften op grond van een nieuwe verordening. Daarnaast wordt overlegd met de RDW en andere toezichthouders om het toezicht op de naleving van de typekeuringsvoorschriften te verbeteren. Laat ik het zo formuleren: we zijn op weg gegaan, we zien de problemen en ik zal op alle velden proberen te beïnvloeden dat andere landen er ook zo over gaan denken, dat we goede regels krijgen, dat er goed gehandhaafd gaat worden en dat een en ander zo wordt aangescherpt dat we geen last meer hebben van dit probleem. Het is gewoon waar dat wat wordt beweerd, niet klopt met de feiten en dat dit slecht is voor de gezondheid. Ik zie dat men in Europa genegen is om de

voorstellen over te nemen. Ik houd de Kamer op de hoogte. Ik doe er alles aan om er invloed op uit te oefenen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik bedank ook mevrouw Hachchi voor haar bijdrage. Zij moet ons nu verlaten. Gaat u door, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom op de stand van zaken betreffende de CO₂-normen voor personenauto's en mijn inzet op dit punt. Ik heb vorige week de motie van de ChristenUnie hierover herbevestigd. Ik wil deze motie met alle plezier deze week nogmaals herbevestigen. In het ambtelijk overleg van 4 oktober is gebleken dat er op Europees niveau een patstelling is. Voldoende landen gaven steun aan het Duitse voorstel dat strekt tot de infasering van de uitstootnorm waarbij alle auto's pas in 2024 aan deze norm voldoen. Daarmee is er een blokkerende minderheid. Nederland heeft aangegeven het compromis uit juni te steunen. Dit betekent dat er moet worden gezocht naar een oplossing die voor alle partijen acceptabel is, inclusief het Europees Parlement en de Europese Commissie. Daarbij zal men niet over één nacht ijs gaan. Binnen de kaders van de motie-Dik-Faber (21501, nr. 8) wordt mijn inzet het bereiken van de eerste lezing van het akkoord, dat de norm van 95 g/km in 2020 in stand laat en dat tegelijkertijd voor alle partijen acceptabel is.

Mevrouw Ouwehand en de heer Van Gerven zijn in de war wat betreft de vraag of wij al dan niet de Deense verklaring over HFK's gaan tekenen. De besluitvorming in de ministerraad liep nog toen de geannoteerde agenda werd verzonden. Het goede nieuws is dat Nederland de Deense verklaring over de HFK's gaat ondertekenen.

Mevrouw Van Tongeren vraagt naar het krachtenveld bij de uitfasering van de HFK's. Binnen de EU, zowel in de Raad als in het Europees Parlement, is er brede steun voor deze uitfasering. Mondiaal ligt het ingewikkelder. Ontwikkelingslanden willen meewerken aan uitfasering als er een financieringsmechanisme wordt overeengekomen om de maatregelen die zij moeten nemen, te betalen. De discussie hierover loopt nu, maar wat betreft Nederland en Denemarken is er in ieder geval duidelijkheid. Ik ga ervan uit dat meer landen de verklaring zullen tekenen. Met die duidelijkheid gaan we op stap in de rest van de discussie.

Dan kreeg ik een vraag over de gmo's. Dat was wat verrassend, want dat onderwerp stond niet op de agenda. Mevrouw Ouwehand wil echter heel graag weten hoe het staat met dit dossier in Brussel. Dit dossier bevindt zich in een patstelling. Dit blijft zo als de EU-landen vasthouden aan hun posities, want dat leidt tot veel verschillende nationale regels en interpretaties. Ik heb in een eerder AO met de Staatssecretaris van EZ al gezegd dat dit een ongewenste situatie is. Ik kan toezeggen dat ik de Kamer per brief zal informeren over de laatste stand van zaken in de EU en in de lidstaten. Mevrouw Ouwehand had een aantal vragen hierover. De antwoorden hierop zal ik haar schriftelijk doen toekomen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Ik heb één vraag gesteld die nog openstaat. Ik heb het gehad over borgstelling bij de EVOA-richtlijn en over het feit dat er verschil zit tussen de borg die een Nederlandse ondernemer moet stellen in Nederland en de borg die een Belgische ondernemer moet stellen die iets over de grens brengt. Ook staat er blijkbaar nog 20 miljoen bij Agentschap NL aan niet-opgehaalde borgstellingen. Is de Staatssecretaris hiermee bekend? Als ze dit nog niet weet, wil ze die verschillen dan onderzoeken? Is zij bereid om een brief hierover te sturen of om in ieder geval een oplossing te zoeken als die verschillen inderdaad bestaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil hier met alle plezier schriftelijk op terugkomen. Wij hebben deze informatie op dit moment niet paraat.

De **voorzitter**: Ik dank u zeer voor de beantwoording in eerste termijn. Voor de tweede termijn stel ik een spreektijd van twee minuten per woordvoerder voor.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Fijn om te horen dat Nederland de door Denemarken opgestelde verklaring gaat ondertekenen om af te zien van het gebruik van emissierechten afkomstig van projecten met die vreselijke HFK's. Dat is goed nieuws.

Dank ook voor de toezegging dat we geïnformeerd worden over de stand van zaken met betrekking tot het gentschvoorstel. Kan de Staatssecretaris in die brief ook ingaan op de vraag hoe het zit met aanvragen voor nieuwe toelatingen? Het bevreemdt mij dat wij daar niet veel meer over horen. Nogmaals, het zou goed nieuws zijn als er geen nieuwe aanvragen liggen, maar dat kan ik mij eigenlijk niet voorstellen. Kan de Staatssecretaris daarop ingaan in haar brief?

We lijken het niet eens te worden over de kwestie van het teerzand. Ik zou het fijn vinden als de Staatssecretaris de Kamer kan laten weten of de brandstofkwaliteitsrichtlijn onderdeel is van de onderhandelingen over het vrijhandelsakkoord met Canada. Ik blijf erbij dat de administratieve lasten te verwaarlozen zijn en dat niets ons tegenhoudt om te pleiten voor transparantie. Ik weet niet of D66 het aangekondigde verzoek om een VAO handhaaft, maar anders zou ik een verzoek voor een VAO willen doen, want ik wil graag een motie indienen over dit onderwerp.

De **voorzitter**: Dank u wel, dat zal ik doorgeleiden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik heb in mijn bijdrage gepleit voor een zo veel mogelijk Europees speelveld, zeker als het gaat om milieuzaken, voor eenduidige handhaving, liefst zonder subsidies, voor het zo veel mogelijk wegnemen van belemmeringen omdat wij in het regeerakkoord kansen zien op milieugebied, met name voor de export – de Staatssecretaris zegt het zelf al – en voor het voorkomen van regels. Er liggen altijd behoorlijk wat wensen van de Kamer om ergens een kop op te zetten of om extra eisen te stellen aan rapportages. Ik denk dat we daarmee moeten oppassen. Op dit moment is in een andere zaal een AO over regelgeving gaande. Volgens mij gaat het bij dit onderwerp ook daarover. We hebben allemaal de verantwoordelijkheid om op te passen dat we niet te veel doorslaan.

Ten slotte pleit ik echt voor realisme. We kunnen wel heel veel idealen hebben, maar we moeten ook zaken bereiken. Je mag best ambitieuze doelen hebben, maar je moet niet over-eisen. Dat wil ik de Staatssecretaris meegeven. Koester wat je op een gegeven moment hebt en voorkom dat je door te veel ambitie uiteindelijk terugvalt. Dat zou zonde zijn. Houd het realistisch.

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter. Ik heb in mijn eerste termijn een aantal punten aangestipt waarop ik een uitgebreid antwoord heb gehad. Ik complimenteer de Staatssecretaris daarvoor. De punten waarop we in Nederland vooroplopen, zal de Staatssecretaris meenemen naar de Milieuraad. Ik wens haar daar zeer veel succes mee.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik wil nog even stilstaan bij het vernachelen van ons door anderen. Kan de Staatssecretaris onderscheid maken tussen de snor- en bromfietsen en de auto's? Dat is mij nog niet duidelijk.

Het is goed dat er een stap vooruit wordt gezet op het punt van de gefluorideerde koolwaterstoffen. Als er iets symbool staat voor het gat in de ozonlaag, zijn het die dingen wel. Ik doe nog niet zo heel lang het

onderwerp milieu, maar ik wist al van vroeger dat het helemaal fout zit met die HFK's. Het is dus goed dat we daarin weer een stap vooruit zetten. Tot slot ligt er nog een vraag van mij over de stationaire bronnen. Kan de Staatssecretaris de stand van zaken en de bewegingen op dit punt schetsen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor haar uitgebreide antwoorden. Zij is ingegaan op zo goed als alle punten die ik heb proberen in te brengen. Daarvoor echt dank. Ik heb nog een paar kleine vragen over.

Als ik vraag hoe Nederland in het krachtenveld zit en wat onze positie is, krijg ik vaak eerder een procesmatig antwoord dan een politieke inschatting. Het proces kennen we echter over het algemeen wel, wat ik vooral interessant vind zijn vragen als: hoe zitten wij erin, wie gaan wij beïnvloeden en wie staan er aan onze kant?

Mijn volgende punt betreft het ETS luchtvaart. Het argument dat Europa maar vrij weinig bijdraagt of dat de luchtvaart maar vrij weinig bijdraagt, vind ik niet heel sterk. Er zijn immers ook maar heel erg weinig mensen ter wereld die een cao hebben voor het werk dat zij doen; het grootste gedeelte van de mensen werkt onderbetaald. Dat is echter nog geen reden om in Nederlands of Europees verband dan ook maar af te zien van cao's. Wij zijn een rijk, welvarend land in een rijke, welvarende regio. Historisch gezien hebben wij juist heel veel CO₂ veroorzaakt om zo rijk te worden. Dit soort discussies dreigt al snel een kwestie te worden van de vleesindustrie tegen de auto-industrie en de auto-industrie tegen de luchtvaartindustrie. Daarom hebben we nou juist gezegd dat het ETS voor iedereen geldt en dat er een ingroeimodel moet komen, ook voor de luchtvaart. Ik roep de Staatssecretaris op tot een wat fermere positie, echt vanuit de Europese gedachte. We hebben het met zijn allen afgesproken, laten we het dan ook doen.

Ik ben erg blij met het succes van *Wedging the gap*. Ik vind het een heel mooi programma en ben blij om te horen dat de Staatssecretaris het zo goed heeft uitgedragen. Ik hoor te zijner tijd graag wat de eerste concrete resultaten zijn.

Mijn laatste vraag gaat over de carbon bubble. Ik weet dat dit een relatief nieuw onderwerp is dat misschien nog niet zo vaak op de agenda heeft gestaan, maar het is wel een heel groot probleem dat er staat aan te komen. Om geen motie te hoeven indienen, vraag ik de Staatssecretaris om er namens de regering een keer op in te gaan. Hoe kijkt Nederland aan tegen het probleem van de carbon bubble? Hoe groot is het probleem voor Nederland? Kan de Staatssecretaris in kaart brengen waarover we het precies hebben? Het is een redelijk nieuw onderwerp. Kan zij proberen om het te agenderen in Europees verband?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Als ik het wel heb, is er één vraag blijven liggen uit mijn betoog in eerste termijn, namelijk de vraag over de juiste besteding van ontwikkelingsgelden in de afgelopen decennia. Waarom nemen wij aan dat de ontwikkelingsgelden die vanuit de klimaatgelden moeten komen, in de toekomst wel goed besteed zouden worden? Het is immers nogal drijfzand.

Het andere drijfzand zit in de financiering van de 100 miljard. Ook na tweemaal uitleggen werd het mij niet duidelijk, en te zien aan de verbale en non-verbale reacties naast mij was het anderen ook niet duidelijk. Het rammelt gewoon aan alle kanten, die 100 miljard. Een beetje hiervan, een beetje daarvan, een beetje nattevingerwerk; het is niet onderbouwd. Eigenlijk wordt hier een soort «over the top»-hypotheek genomen op de toekomst. Dan hebben we het wel over onze kinderen. Graag krijg ik hier een wat concreter antwoord op. Als dat nu niet lukt, krijg ik graag een brief waarin wordt uitgelegd waar het geld vandaan komt en wie het gaat ophoesten.

Ik geloof niet dat een gestrekt beentje door de Nederlandse regering er in Warschau in zit. Ik zal daarom in het VAO oproepen om dan maar niet te gaan.

De **voorzitter**: Ik dank u allen zeer. De Staatssecretaris heeft verzocht om vijf minuten schorsing.

De vergadering wordt van 17.57 uur tot 18.01 uur geschorst

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Dank u wel dat ik even tijd kreeg om mijn antwoord voor te bereiden. Mevrouw Ouwehand heeft gevraagd of ik ook kan ingaan op de nieuwe ggo-aanvragen. Dat kan ik. De inhoud van de brief zal zo volledig mogelijk zijn. Ik heb de vraag van mevrouw Ouwehand gehoord. Dan het punt van de teerzanden. Mevrouw Ouwehand wil weten of de brandstofkwaliteitsrichtlijn onderdeel is van het vrijhandelsakkoord. Canada zegt voortdurend dat die richtlijn in strijd is met de WTO-regels. Dat is niet zo, volgens vrijwel alle EU-juristen. Een vrijhandelsakkoord zou een probleem oplossen dat er niet is. Mevrouw Ouwehand vraagt ook naar de kwaliteitsrichtlijn voor brandstoffen. Ik heb geen aanwijzing dat die daarvan onderdeel is. Het belang van Canada is in dit dossier bekend, dat gaf ik zojuist al aan. Het Nederlandse standpunt is met Canada gedeeld. Ik wacht op een nieuw voorstel van de Europese Commissie. De heer Van Gerven vraagt naar het onderscheid tussen snor- en bromfietsen enerzijds en auto's anderzijds. Er zijn meer overeenkomsten dan verschillen, denk ik, want zowel snor- en bromfietsen als personenauto's blijken in de praktijk minder goed te scoren dan ze volgens de normen moeten doen. Er zit dus een gat tussen de theorie, de testen, en de praktijk. Vanaf 2020 gelden er nieuwe normen voor brom- en snorfietsen, dus daar komt nog een verbetering. Bij personenauto's blijven we testen hoe het in de praktijk uitpakt. We spreken de fabrikanten aan en we agenderen het in de Commissie. Dit is een spannend krachtenveld. Wij hebben een TNO-onderzoek gedaan dat ik heb meegenomen naar Brussel om te kunnen laten zien wat wij geconstateerd hebben. Je merkt dan dat de autolobby geraakt wordt. Dat zijn spannende discussies die we gewoon blijven voeren, want het is niet fair dat je denkt dat je in een auto van 1:25 rijdt terwijl het ding 1:10 rijdt, bij wijze van spreken. Hetzelfde geldt voor brom- en snorfietsen.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik heb begrepen dat het met name bij de auto's is zoals de Staatssecretaris zegt: er wordt 1:25 gegarandeerd maar het blijkt 1:15 te zijn. Dan heb je dus een kat in de zak gekocht, om er nog maar eens een ferme uitspraak tegenaan te gooien. Bij de brommertjes echter ligt het volgens mij anders, want het is gewoon manifest dat die vervuilend zijn. Dat wordt ook niet ontkend. Het zit in de techniek, de manier waarop de brommertjes worden gemaakt. Kan daarin niet een slag worden gemaakt? Het is toch idioot dat je minder vervuult wanneer je harder rijdt? Dat vinden sommige jongeren heel leuk, maar het is geen goede zaak in het kader van de schone lucht.

Staatssecretaris **Mansveld**: We hebben een voorstel gedaan aan de Commissie over de manier van opvoeren. De Commissie lijkt dat voorstel te willen overnemen.

De heer **Van Gerven** (SP): Wat houdt dat voorstel in?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat die dingen verboden worden zodat zij niet kunnen worden opgevoerd. Ze doen zowel in brommers als in snorfietsen hetzelfde onderdeel. Er blijkt dat hoe harder je gaat, hoe minder je vervuult. Wij hebben een voorstel gedaan om die dingen te verbieden en

daarmee op te houden. Dat voorstel lijkt door de Commissie overgenomen te worden. Zo gauw ik dit weet, bericht ik de Kamer erover. Voorzitter. Ik kom op de vraag over de stationaire bronnen. Ik verstond aanvankelijk «stationaire brommers». Als ik iets erg vind, is het wel zo'n jengelding dat stationair staat te draaien voor de deur. Als ik in de buurt jongetjes van 7 jaar of 8 jaar zie, weet ik al dat het nog een paar jaar duurt voordat de brommer komt. Ik hoop dan maar dat ze een elektrische scooter krijgen. Het gaat echter over stationaire bronnen. Ik ben in afwachting van een voorstel van de Commissie over de herziening van deze richtlijn, die eisen stelt aan de verontreinigende emissies van niet voor de weg bestemde mobiele motoren. Ik wist ook niet wat dat was, maar het zijn bijvoorbeeld hijskranen. Dit voorstel verwacht ik begin 2014. Grofweg gaat het om een uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn, de introductie van aangescherpte normen en optimalisatie van juridische en procedurele processen. Het voorstel is nog in de consultatiefase. Het betreft een nieuw onderwerp dat nu de molen in gaat. Stationaire generatoren zouden Europese emissie-eisen opgelegd moeten krijgen. In een Nederlandse reactie op de stakeholderconsultatie staat dit ook impliciet vermeld. De Commissie weet van onze wensen op dit punt. Ik verwacht dat die worden opgenomen in het voorstel van de Commissie. Dat komt vervolgens naar de Kamer.

Mevrouw Van Tongeren had een terechte opmerking over het krachtenveld. Het krachtenveld is juist bij Europese onderwerpen heel belangrijk. Bij voorstellen betreffende personenauto's, bijvoorbeeld, is er een blokkerende minderheid. Dat is het spel dat gespeeld wordt. Ik zal zorgen dat ik in de toekomst in mijn beantwoording iets meer meegeef van het krachtenveld als dat al bekend is. Soms kan ik er ook de verwachtingen bij melden. Dit is een terecht punt. Het maakt de politieke context een stuk duidelijker.

Mevrouw Van Tongeren zei dat het punt dat de luchtvaart minder bijdraagt, geen argument is. Zij wil graag een fermere positie. Ik ben, denk ik, niet duidelijk genoeg geweest. Ik vind het belangrijk dat de luchtvaart moet bijdragen aan de CO₂-doelstellingen. Het is een belangrijke, mondiale branche en sector. De vraag die er nu ligt, is wat het ICAO-akkoord betekent voor de toekomst van het EU ETS. Daarover wil ik graag eerst discussiëren binnen de EU. Immers, we kunnen wel proberen om in Europa grote, ferme stappen te zetten, maar het is mij een heel lief ding waard dat alle partijen zich committeren. Daarom was ik ook blij met dit akkoord. Vervolgens vind ik dat de Europese ambitie ook de mondiale ambitie moet zijn. Dat moet de inzet zijn. Ik ben echter heel nieuwsgierig wat we uiteindelijk mondiaal voor elkaar kunnen krijgen zodat we allemaal stappen naar voren zetten en daarbij een gelijk speelveld houden.

Dan de carbon bubble. Er is aan deze kant van de tafel wat verwarring over wat mevrouw Van Tongeren daar precies mee bedoelt. Is het goed als een van mijn ambtenaren contact met u opneemt, mevrouw Van Tongeren, om even te kijken u bedoelt? Dan komen wij er later schriftelijk dan wel op een andere wijze op terug. Dit om te voorkomen dat we hier nu heel vragend naar elkaar gaan zitten kijken.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Van Tongeren daarmee instemt, dus zo gaan we het doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dank u wel.

De heer De Graaf zegt dat de 100 miljard na 2020 niet onderbouwd is. Dat heb ik ook geprobeerd om uit te leggen. We gaan op weg om te bekijken hoe je alle soorten financiering bij elkaar krijgt en wat dat betekent na 2020. We zitten nu in 2013. Er zal bekeken moeten worden hoe we het nieuwe klimaatarrangement en de nieuwe financiering invulling gaan geven. En ja, daarbij zou er private financiering kunnen komen. Er wordt verschillend gedacht over de wijze waarop dat zou moeten en hoe dat

wordt gewaardeerd, multilateraal of bilateraal. Dat zal een waarde moeten krijgen. Die waarde, zo is de afspraak, zal 100 miljard moeten worden. Ik denk dat het belangrijk is dat we de heer de Graaf meenemen op onze weg om te bekijken hoe we het bij elkaar krijgen en hoe we de financiering zien. Dus dat het nog niet duidelijk is, klopt inderdaad. Het zou heel knap zijn als we dat zeven jaar van tevoren al zouden weten, zeker als het ook nog mondiaal is. Mijn ervaring met onderhandelen met meerdere landen, zeker wereldwijd, leert me dat dat niet nu al, in 2013, bekend zou kunnen zijn.

De heer De Graaf heeft ook gevraagd naar de ontwikkelingsgelden van de afgelopen decennia. Ik heb de vraag, denk ik, onbewust genegeerd in de eerste termijn, maar de heer De Graaf laat mij daar niet mee weggemen, begrijp ik. Is de klimaatfinanciering een achterdeur voor ontwikkelingsgeld wil de heer De Graaf weten. Het antwoord is nee.

De **voorzitter**: Volgens mij zijn alle vragen meer dan beantwoord. Er is ook een aantal zaken toegezegd. Ik ga een poging doen om duidelijk te maken wat die toezeggingen precies behelzen.

- De Staatssecretaris informeert de Kamer schriftelijk over het gebruik van houtpallets.
- De Staatssecretaris houdt de Kamer op de hoogte van haar inzet om andere landen ertoe te bewegen, regelgeving en handhaving ten aanzien van uitstoot door brom- en snorfietsen te verbeteren. Dat zou dan eventueel in de geannoteerde agenda's kunnen.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de laatste stand van zaken op het gebied van gmo's, inclusief aanvragen voor nieuwe toelatingen.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de openstaande borgstellingen inzake afvalstoffen bij Agentschap NL.
- Na overleg met het lid Van Tongeren informeert de Staatssecretaris de Kamer over de carbon bubble.

Mij rest niets anders dan eenieder van u te bedanken, ook de mensen op de publieke tribune. Ik heb nog een mededeling: D66 handhaaft het aangevraagde VAO.

Sluiting 18.11 uur.

Volledige agenda

1. Nederlandse inzet klimaatconferentie Warschau

*Kamerstuk 31 793, nr. 79 – Brief regering d.d. 26-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Informatie over de Nederlandse inzet voor de klimaatconferentie Warschau d.d. 11 tot 22 november 2013*

2. Geannoteerde agenda van de Milieuraad die op 14 oktober 2013

*Kamerstuk 21 501-08, nr. 477 – Brief regering d.d. 26-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Aanbieding van de geannoteerde agenda van de Milieuraad van 14 oktober 2013 en van een voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevingsinitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu*

3. Aanvulling Geannoteerde Agenda EU-Milieuraad 14 oktober 2013

*Kamerstuk 21 501-08, nr. 479 – Brief regering d.d. 04-10-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Aanvulling geannoteerde Agenda EU-Milieuraad van 14 oktober 2013*

4. Verslag van de Milieuraad van 18 juni 2013

*Kamerstuk 21 501-08, nr. 471 – Brief regering d.d. 28-06-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Verslag van de Milieuraad van 18 juni 2013*

5. Verslag Informele Milieuraad 15-17 juli 2013

*Kamerstuk 21 501-08, nr. 475 – Brief regering d.d. 27-08-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Verslag Informele Milieuraad 15-17 juli 2013*

6. Aanbieding TNO-rapport Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen

*Kamerstuk 31 209, nr. 159 – Brief regering d.d. 17-06-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Aanbieding TNO-rapport Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen*

7. Standaardmethode voor CO₂ calculatie in de transportsector

*Kamerstuk 30 175, nr. 165 – Brief regering d.d. 12-06-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Standaardmethode voor CO₂ calculatie in de transportsector*

8. Reactie n.a.v. de stakeholder consultatie rond de herziening van de Richtlijn 97/68/EC Non Road Mobile Machinery inzake regulering van verontreinigende emissies van niet voor de weg bestemde mobiele motoren

*Kamerstuk 30 175, nr. 187 – Brief regering d.d. 08-07-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Reactie n.a.v. de stakeholder consultatie rond de herziening van de Richtlijn*

9. TNO-rapport brom- en snorfietsen

Kamerstuk 31 209, nr. 160 – Brief regering d.d. 11-07-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld –
TNO-rapport brom- en snorfietsen

10. Kabinetsreactie naar aanleiding van de consultatie «Access to justice in environmental matters – options for improving access to justice at Member States level»

Kamerstuk 22 112, nr. 1688 – Brief regering d.d. 11-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Kabinetsreactie naar aanleiding van de consultatie «Access to justice in environmental matters – options for improving access to justice at Member States level»

11. Beleidsaanpak onzekere risico's, i.c. nanomaterialen

Kamerstuk 29 338, nr. 124 – Brief regering d.d. 05-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Beleidsaanpak onzekere risico's, i.c. nanomaterialen

12. Informatie consultatie over het EU ETS voor luchtvaart

Kamerstuk 21 501-08, nr. 476 – Brief regering d.d. 30-08-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Informatie consultatie over het EU ETS voor luchtvaart

13. Reactie op verzoek commissie over teerzandolie voor het AO Milieuraad

Kamerstuk 21 501-08, nr. 483 – Brief regering d.d. 09-10-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld – Reactie op verzoek commissie over teerzandolie voor het AO Milieuraad

14. Fiche: Mededeling en verordening emissies maritiem vervoer

Kamerstuk 22 112, nr. 1685 – Brief regering d.d. 06-09-2013
Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans – Fiche: Mededeling en verordening emissies maritiem vervoer

15. Fiche: Verordening einde-afval-criteria teruggewonnen papier

Kamerstuk 22 112, nr. 1686 – Brief regering d.d. 06-09-2013
Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans – Fiche: Verordening einde-afval-criteria teruggewonnen papier