

**INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om over de Milieuraad d.d. 25 oktober 2012 enkele vragen en opmerkingen voor te leggen (Kamerstuk 21 501-08, nr. 436).

De vragen en opmerkingen zijn op 10 oktober 2012 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd.

De fungerend voorzitter van de commissie  
Koolmees

De griffier van de commissie  
Sneep

## **I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD**

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van de geagendeerde punten op de Milieuraad van 25 oktober 2012. De leden van deze fractie hebben hierover nog wel een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben ten eerste een aantal vragen over het verslag van de Milieuraad van 11 juni 2012. Het viel de leden van de VVD-fractie op dat over het emissiehandelssysteem (ETS) in de luchtvaart geen uitgebreide gedachteswisseling heeft plaatsgevonden. Deze leden vragen waarom de staatssecretaris dit onderwerp niet aan de orde heeft gesteld aangezien de Kamer zich duidelijk kritisch heeft uitgelaten over ETS in de luchtvaart. De leden van de VVD-fractie zien dat dit onderwerp enorm in de belangstelling staat en dat het de vraag is of landen buiten Europa zich aan het ETS gaan houden. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris of hij op de hoogte is van het feit dat in de Verenigde Staten zelfs een wet is aangenomen waarin luchtvaartmaatschappijen wordt verboden hun bijdrage te leveren aan het ETS in Europa. Deze leden vragen de staatssecretaris of hij de urgentie van dit onderwerp inziet. Tevens vragen de leden van de VVD-fractie of, en zo ja hoe, de staatssecretaris dit op de agenda gaat zetten in Europa en of hij bereid is aan te geven dat het ETS best mag blijven, maar dan met een nultarief voor CO<sub>2</sub>. De leden van de VVD-fractie vragen tenslotte aan de staatssecretaris hoe hij het ETS in de luchtvaart ziet nu Eurocommissaris Kallas de plannen voor ETS in de zeescheepvaart heeft losgelaten.

De leden van de VVD-fractie hebben daarnaast een vraag over CO<sub>2</sub>-rechten. Volgens de VVD-fractie is het pas zinvol om te praten over eventuele *set-aside* of *backloading* wanneer het fundament van het ETS is verbeterd. Het op dit moment rechten uit de markt halen zal volgens de leden van de VVD-fractie leiden tot hogere kosten voor de industrie terwijl de focus zal moeten liggen op het groeien uit de economische crisis. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris daarom wanneer zij een BNC fiche over het zogenaamde *backloading* tegemoet kunnen zien met een reactie op het EU voorstel.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de geplande VN-klimaatconferentie te Doha aan het einde van het jaar. De leden van de VVD-fractie vragen aan de staatssecretaris of er al zicht is op een Europees compromis over de Europese inzet.

Tenslotte hebben de leden van de VVD-fractie een vraag over REACH. Volgens deze leden heeft het MKB een groot nadeel van REACH, omdat de kosten hoog zijn en de systematiek het MKB benadeelt. Ook zien bovengenoemde leden dat voor de grote industrie de kosten oplopen. Het bedrijf BASF schat de kosten op 11 miljard in plaats van de oorspronkelijk begrote 2,3 miljard. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris hoe hij dit aan zal kaarten tijdens de Milieuraad om ervoor te zorgen dat REACH een redelijk instrument wordt.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA**

De leden van de fractie van de PvdA hebben met belangstelling kennis genomen van de agenda voor de Milieuraad. De leden hebben nog een aantal vragen aan de staatssecretaris.

De leden van de PvdA-fractie maken uit het verslag van de Milieuraad van juni j.l. op dat er wat betreft het internationale conflict over luchtvaart en ETS, ruimte is binnen ICAO. Deze leden complimenteren de staatssecretaris dat hij de Europese Commissie naar de voortgang heeft gevraagd. Kan de staatssecretaris aangeven of er inmiddels al weer verder gesproken is over mogelijke alternatieven? Bovengenoemde leden zijn in ieder geval van mening dat de staatssecretaris bij zijn standpunt moet blijven en de Europese Commissie moet blijven steunen in het voorstel om luchtvaart ook binnen het ETS te houden.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het ETS alleen goed werkt als er een goede prijsvorming plaatsvindt. Momenteel is die prijs erg laag. Daarom blijven deze leden zich zorgen maken over de lage CO<sub>2</sub>-prijs en zijn zij van mening dat elke mogelijkheid om de prijs te verhogen op zijn minst onderzocht moet worden. Kan de staatssecretaris toelichten wat de laatste stand van zaken is op dit terrein? Welke voorstellen overweegt de Europese Commissie momenteel?

De leden van de PvdA-fractie hebben de beantwoording van de staatssecretaris van de schriftelijke vragen van het lid Leegte (Aanhangsel van de Handeling, vergaderjaar 2011–2012, nr. 3419) gelezen en zijn verbaasd over de opstelling van de staatssecretaris. In een recente brief (Kamerstuk 21 501-08, nr. 426) gaf de staatssecretaris nog het volgende aan: «op ambtelijk niveau werkt Nederland mee met verkenningen naar versterkingsmogelijkheden van het ETS, waaronder een *set-aside*. Het kabinet bekijkt de mogelijke verbeterpunten van het systeem in een dialoog met bedrijven die onder het ETS vallen, experts, handelaren en milieuorganisaties.»

Daarnaast, stellen de leden van de PvdA-fractie vast, is er binnen de systematiek van het ETS al een mogelijkheid om energie-intensieve bedrijven die concurreren op de wereldmarkt en dus een mogelijk nadeel ondervinden van een verhoging van de CO<sub>2</sub>-prijs, te compenseren. Kan de staatssecretaris duidelijk maken op welke bedrijven hij doelt als hij stelt dat «dit voorstel in de huidige situatie kan leiden tot tijdelijk hogere kosten voor Nederlandse bedrijven die mondiaal concurreren, hetgeen indirect nadelig kan zijn voor de Nederlandse economie.», temeer daar ook bedrijven die worden geraakt door een hogere CO<sub>2</sub>-prijs zoals Shell en Eneco zelf oproepen hebben gedaan om de prijs juist te verhogen? Kijkt de staatssecretaris nog steeds serieus naar alle mogelijke opties om de CO<sub>2</sub>-prijs te verhogen? Zo nee, waarom niet?

En welke lidstaten verzetten zich momenteel tegen voorstellen zoals een *set-aside*? Klopt het dat, naast Polen, Nederland een van de weinige lidstaten is die tegen dit voorstel van Europese Commissie is? Indien dit klopt roepen deze leden de staatssecretaris met klem op deze positie te verlaten en constructief mee te werken aan oplossingen om de CO<sub>2</sub>-prijs structureel te verhogen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP**

De leden van de SP-fractie kunnen zich net als de staatssecretaris goed vinden in het oorspronkelijke Commissievoorstel voor herziening van de batterijenrichtlijn. Hoe eerder cadmium uit batterijen is verdwenen, hoe beter. Deze leden zijn dan ook niet zo enthousiast over uitstel van het verbod tot 1 januari 2017. Bovengenoemde leden zien de voordelen van een koppeling met de WEEE-richtlijn waar het gaat om producenten registratie, maar geen dubbele registratie. Deze leden horen graag van de staatssecretaris of er ook in de WEEE richtlijn ruimte is voor aanscherping van de eisen voor verwerking van batterijen en accu's.

Wat betreft de scheepsrecycling zien de leden van de SP-fractie met lede ogen toe hoe de internationale bureaucratie de voortgang weer ernstig vertraagt. Op 15 mei 2009 zijn nieuwe regels aangenomen, die naar verwachting pas in 2020 in werking treden. De leden van de SP-fractie zijn dan ook verheugd dat de Europese Commissie een voorstel doet tot vroegtijdige implementatie van het verdrag van Hong Kong in de Europese lidstaten, vooruitlopend op inwerkingtreding van het verdrag zelf. Momenteel wordt volgens de geannoteerde agenda nog onderzocht hoe de EU de kwaliteit van recyclinginrichtingen in het buitenland kan controleren. Tot die tijd lijkt het de leden van de SP-fractie logisch dat schepen niet voor sloop buiten Europa worden gebracht.

Gelet op de ervaringen met de Otapan is de EVOA (Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen) wel erg handig om grip te houden op gesjoemel en gesleep met scheepswrakken. Het zou de leden van de SP-fractie wat waard zijn als dat zo bleef. Liever dus ook omzetting van de registratieplicht. Deze leden horen graag dat de staatssecretaris zijn standpunt op dit punt herziet. Ter inspiratie voor een kritische houding is het goed om even via google maps te kijken naar Alang, Gujarat, India. Daar moet Europa geen schepen onder een vlag van een Europese lidstaat tussen willen leggen.

Net als de regering zijn de leden van de SP-fractie verheugd dat de Commissie in het voorstel voor bestelbusjes bevestigt dat de normen haalbaar zijn tegen lagere kosten dan gedacht. Dit betekent dat er meer ambitie getoond mag worden. De norm van 147 g CO<sub>2</sub>/km is een aardige eerste stap maar wat de leden van de SP-fractie betreft kan het ambitieuzer. Deze leden zien dan ook graag een langere termijn perspectief waar het gaat om CO<sub>2</sub> doelstellingen.

De leden van de SP-fractie zijn ook tevreden met de voorgenomen aanscherping van de F-gassenverordening, inclusief het uifaseren van individuele stoffen waarvoor alternatieven beschikbaar zijn. Uifaseren mag wat deze leden betreft voortvarend gebeuren.

De leden van de SP-fractie wensen de staatssecretaris veel moed en uithoudingsvermogen op weg naar de klimaatconferentie in Doha. Een ouderwets stevige en ambitieuze inzet van de kant van Nederland zou weer eens verfrissend zijn. De inzet zoals nu door de staatssecretaris omschreven is wel weer erg wollig. Dat het zowel over mitigatie als adaptatie moet gaan is evident. Niet alleen wat en hoe maar ook het institutionele raamwerk. Open deuren. Het zou duidelijker zijn als Nederland en Europa zouden aangeven wat ze exact gaan doen. Een reductie van 20% voor de EU in 2020 ten opzichte van 1990 (conform de bestaande EU klimaat- en energiewetgeving uit 2008/2009) is mager, maar inmiddels door alle vertragingen die het proces kent welhaast het hoogst haalbare. Een open einde van 30% als wereldwijd wordt meegedaan zou wat de leden van de SP-fractie betreft wel op tafel gelegd mogen worden. Dat het een overgangsfase is op weg naar het nieuw juridisch bindende instrument, waar het Kyoto-protocol in 2020 in zou moeten opgaan, is al triest genoeg.

De leden van de SP-fractie zien vol verwachting uit naar het Groenboek dat de basis moet gaan vormen voor een stakeholdersconsultatie met lidstaten en belanghebbenden (bedrijven, non-gouvernementele organisaties en dergelijke) over de fundamentele architectuur van het nieuwe instrument en dat uiteindelijk moet bijdragen aan het nader definiëren van een EU-standpunt hierover. Het lijkt allemaal voortvarendheid uit te stralen maar liever hadden bovengenoemde leden nu reeds reikhalzend

uitgekeken naar wat Europa zou gaan doen en hoe zij dat zou gaan doen. Maar dat is onder het huidige politieke gesternte niet reëel te verwachten.

De leden van de SP-fractie kunnen niet anders dan concluderen dat er tijdens de VN-duurzaamheidsconferentie Rio+20 niet veel is afgesproken. De inzet van Nederland was ook broodmager. Blijkbaar is dat nu de geopolitieke realiteit.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA**

De leden van de CDA-fractie hebben kennis genomen van de geannoteerde agenda voor de Milieuraad van 25 oktober 2012. De leden hebben hierover nog enkele vragen.

Het CDA heeft in december 2011 samen met de VVD een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht «op Europees niveau mee te gaan in een verkenning van de mogelijkheid van een *set-aside* van emissierechten in Fase III van de ETS» (Kamerstuk 32 667, nr 21). De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris op welke manier hij deze motie uitvoert.

In de Telegraaf heeft de staatssecretaris zich negatief uitgelaten over de voorstellen van de Europese Commissie voor een *set-aside* van emissierechten, terwijl de meerderheid van de Kamer de motie van het CDA en de VVD heeft gesteund en ook de branchevereniging van de energiebedrijven Energie Nederland pleit voor een *set-aside*. Wellicht heeft de staatssecretaris goede redenen om niet positief te zijn over de voorstellen van de Commissie. Graag vernemen de leden van de CDA-fractie deze goede redenen van de staatssecretaris.

In antwoord op vragen van het lid Leegte (Aanhangsel van de Handeling, vergaderjaar 2011–2012, nr. 3419) schrijft de staatssecretaris: «Ik zal bij de Commissie aandringen om snel te komen met de beloofde structurele voorstellen ter verbetering van het ETS voor de langere termijn.» Het gaat de leden van de CDA-fractie niet zozeer om het instrument *set-aside* op zich, maar om de structurele verbetering van het ETS. De leden van de CDA-fractie zijn daarom benieuwd welke structurele voorstellen ter verbetering van het ETS de staatssecretaris adviseert aan de Europese Commissie. Wacht de staatssecretaris slechts de voorstellen van de Commissie af of brengt hij ook zelf constructieve voorstellen in namens Nederland? Het laatste heeft de voorkeur van de leden van de CDA-fractie.

Is de staatssecretaris bereid te pleiten voor, bijvoorbeeld, een snellere jaarlijkse verlaging van het absolute plafond (2,25% in plaats van 1,74% per jaar), zodat het ETS in lijn wordt gebracht met de doelstelling van een koolstofarme economie in 2050? Dit is ook voorgesteld door de secretaris-generaal van de Europese branchevereniging van energiebedrijven Eurelectric. Ondersteunt de staatssecretaris dit pleidooi? Is de staatssecretaris bereid te pleiten voor een bodem- en/of plafondprijs van emissierechten om zo de prijsvolatiliteit van emissierechten te beteugelen? Moeten de *banking*-regels worden aangescherpt? Moet de koppeling met projecten uit het *Clean Development Mechanism* (CDM) en *Joint Implementation* (JI) worden aangescherpt? Moet er een Europese emissierechtenbank worden opgericht? Graag horen de leden van de CDA-fractie van de staatssecretaris met welk concreet voorstel hij naar Brussel gaat.

De leden van de CDA-fractie zijn met de staatssecretaris van mening dat de normen voor CO<sub>2</sub>-emissies voor bestelauto's ambitieuzer kunnen worden geformuleerd. Het is goed dat Nederland zich daarvoor inspant. Daarnaast

zou Nederland zich ook moeten inspannen voor ambitieuze normen voor personenauto's. In het Commissievoorstel staat een doelstelling van 95 gram CO<sub>2</sub> per kilometer (gemiddeld) voor personenauto's in 2020. Op dit moment, anno 2012, is het mogelijk een nieuwe (niet-elektrische) auto te kopen in:

- de kleine klasse met een uitstoot van 79 gram CO<sub>2</sub> per km;
- de middelgrote klasse met een uitstoot van 87 gram CO<sub>2</sub> per km en
- de grote klasse met een uitstoot van 91 gram CO<sub>2</sub> per km.

(bron: ANWB)

Bovenstaande prestaties kunnen niet één op één vergeleken worden met de norm van 95 gram CO<sub>2</sub> per km, omdat de laatste een gemiddelde betreft. Daar staat tegenover dat de nieuwe norm pas over ruim 7 jaar ingaat. Kunnen de normen daarom niet ambitieuzer worden geformuleerd en beter worden afgestemd op de prestaties die door de koplopers geleverd worden?

Binnenkort zal in een apart overleg gesproken worden over het biobrandstoffenbeleid van de EU en van Nederland. De EU staat op het punt zijn koers te wijzigen op dit punt. Wat vindt de staatssecretaris van de suggestie om te pleiten voor een extra aanscherping van de emissienormen voor bestel- en personenauto's, zodanig dat daarmee een vergelijkbaar effect kan worden gerealiseerd als beoogd werd met de opschaling van de bijmenging van biobrandstoffen? Met andere woorden: kunnen de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen in de verkeer- en vervoersector worden gehandhaafd door enerzijds minder in te zetten op biobrandstoffen en anderzijds meer op aanscherping van emissienormen bij bestel- en personenauto's? Hoeveel scherper zouden de emissienormen voor personenauto's moeten worden om een vergelijkbare CO<sub>2</sub>-reductie in Nederland te behalen als met de in Nederland voorliggende mogelijke ophoging van het bijmengpercentage biobrandstoffen?

De Algemene Rekenkamer heeft vorige week een rapport gepresenteerd over afvaltransport vanuit Europa (Kamerstuk 33 412, nr. 2). De conclusies zijn verontrustend. Het toezicht op het transport van afval naar niet-OESO landen is beperkt en veel strafbare zaken worden geseponeerd. Is de staatssecretaris bereid dit onderwerp aan de orde te stellen en te pleiten voor meer coördinatie op dit punt? Volgens de leden van de CDA-fractie moet uitgezocht worden of bijvoorbeeld sprake is van sluiproutes via andere landen zodat milieuregels kunnen worden omzeild. Zijn de straffen hoog genoeg of loont het deze overtreding veelvuldig te begaan? Waarom worden strafzaken zo vaak geseponeerd en gebeurt dit ook bij de andere lidstaten?

De druk vanuit ontwikkelingslanden op ontwikkelde landen neemt toe om in Doha concrete afspraken te maken over de omvang en opschaling van klimaatfinanciering. In de geannoteerde agenda staat dat de onduidelijkheid over klimaatfinanciering gebruikt zal worden om de onderhandelingen over een nieuw instrument te traineren. De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris of deze houding van ontwikkelingslanden niet juist heel begrijpelijk is (in plaats van trainerend)? Hoe fair is het deze landen te dwingen tot allerlei klimaatmaatregelen terwijl de Westerse landen niet over de brug komen met hun beloofde klimaatfinanciering? Is het niet hypocriet de ontwikkelingslanden verwijten te maken op dit punt?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66**

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de aankomende Milieuraad op 25 oktober in Luxemburg en de bijbehorende stukken. Zij hebben de volgende vragen en opmerkingen

De leden van de D66-fractie steunen de inzet van de staatssecretaris om nog wat ambitieuzer te zijn voor wat betreft de CO<sub>2</sub> uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen en bestelbusjes. Kan de staatssecretaris toelichten hoe de verhoudingen in de Raad liggen en welke mogelijkheden er liggen om een meerderheid te vinden?

De leden van de D66-fractie zien 2012 als het jaar waarin de wereld naar Europa kijkt en zich de vraag stelt: durven jullie door te pakken? Durven we een emissieprijs toe te kennen aan de groeiende en CO<sub>2</sub> intensieve luchtvaart? Durven we het ETS te versterken door het te verbinden met emissiehandel in andere landen? Durven we via een *set-aside* van emissierechten een behoorlijke CO<sub>2</sub> prijs te realiseren? Deze leden durven te kiezen voor deze veranderingen, omdat een beter werkend emissiehandelssysteem de randvoorwaarde is voor een goed investeringsklimaat voor een toekomstbestendige economie. Daarvoor kan Europa drie dingen doen. Ten eerste kan men stappen zetten om een hogere emissieprijs te realiseren in het ETS. Ten tweede kan men zekerheid bieden dat deze ook na 2020 blijft bestaan. En ten derde kan men goede afspraken maken over klimaatfinanciering voor ontwikkelingslanden.

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris, voor wat betreft de eerste twee punten, om zich tijdens de Milieuraad uit te spreken voor een *set-aside* van CO<sub>2</sub> rechten en een onvoorwaardelijk CO<sub>2</sub> reductiedoel voor 2030. Welke positie is de staatssecretaris van plan in te nemen, mochten deze punten ter tafel komen? Durft hij volmondig ja te zeggen tegen stappen vooruit op de klimaatuitdaging?

De leden van de D66-fractie constateren dat er in de geannoteerde agenda voor de Ecofin Raad, niets stond over klimaatfinanciering. Kan de staatssecretaris alsnog een toelichting geven op wat er voorligt en welke positie de regering inneemt?

De leden van de D66-fractie constateren dat Nederland de klimaatfinanciering in 2013 op peil wil houden. Deze leden kunnen dat van harte steunen, maar de begrotingsstaten van het ministerie van Buitenlandse Zaken (Kamerstuk 33 400 V, nr. 2) suggereren dat de milieu uitgaven in bredere zin toch opnieuw het haasje geworden zijn. Klopt het, zo vragen deze leden, dat ten opzichte van de voorjaarsnota met 60 miljoen euro gekort wordt op artikel 6, milieu en waterbeheer, hetgeen op een totaalbedrag van 460 miljoen euro een korting betekent van ruim 13%, dus veel meer dan een evenredige korting aan de daling in BNP? Deze leden vragen de staatssecretaris om ruim vóór de begrotingsbehandelingen van Infrastructuur en Milieu en van Buitenlandse Zaken een duidelijke brief te sturen waarin uiteengezet wordt waarom de korting op milieu en water disproportioneel hoog ligt en wat dat betekent voor de Nederlandse inzet op deze punten in internationaal verband. Kan de staatssecretaris dit toezeggen? Daarnaast willen de leden van de D66-fractie weten of en zo ja op welke wijze de staatssecretaris betrokken is bij deze kortingen op de milieu-uitgaven op de begroting van Buitenlandse Zaken.

De leden van de D66-fractie hebben tot slot een paar opmerkingen over de uitkomsten van de top in Rio. Wat betreft de oogst van de duurzaamheidstop in Rio kunnen deze leden slechts een algemene steun uitspreken, gelet op de zeer summiere opmerkingen wat betreft de Raadsconclusies. Zolang de Kamer niets te horen krijgt over de details, steunen de leden van de D66-fractie een negatieve opstelling van de staatssecretaris in Luxemburg vanwege een te hoog detailniveau niet. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer de Kamer wel geïnformeerd wordt over de concept raadsconclusies?

De leden van de D66-fractie vinden de genoemde voorstellen, te weten *sustainable development goals*, jaarverslagen die ingaan op duurzaamheid en een sterkere VN aanpak van milieuproblemen, stapjes in de goede richting en geen wondermiddel. Gelet op de ernst en de omvang van de milieuproblematiek vinden deze leden het van belang dat Nederland zich constructief en vooruitstrevend opstelt. Kan de staatssecretaris toezeggen een positieve grondhouding op alle drie deze punten in te nemen tijdens de discussie in de Milieuraad?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie**

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennis genomen van de agenda van de Milieuraad. Zij hebben enkele vragen over de inzet van de staatssecretaris.

Allereerst de stand van zaken rond het CO<sub>2</sub>-emissiehandelsstelsel. De CO<sub>2</sub> prijs binnen het emissiehandelsstelsel is mede door de economische crisis momenteel veel te laag om een effectieve prikkel te zijn voor verlaging van de uitstoot. De leden van de fractie van de ChristenUnie zijn voor een minimumprijs voor CO<sub>2</sub> en vinden dat het emissieplafond moet worden verlaagd zodat het emissiehandelsstelsel efficiënt kan worden ingezet om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

Een eerste stap daarvoor kan zijn een deel van de CO<sub>2</sub>-rechten nu niet te veilen, maar deze tijdelijk opzij te zetten (*set-aside, backloading*), zoals de Europese Commissie voorstelt. Bovengenoemde leden hebben op basis van uitspraken van de staatssecretaris in de pers de indruk dat de staatssecretaris zelfs dit niet wil doen omdat dit niet goed zou zijn voor de Nederlandse industrie. Dit is volgens genoemde leden een vreemde redenatie. De industrie heeft nu alleen onverwacht voordeel van de lage prijzen. Een hogere CO<sub>2</sub> prijs geeft echter investeringszekerheid voor duurzame initiatieven, ook van de industrie. Het verhoogt ook de druk om te komen tot structurele maatregelen en het voorkomt dat we tijd verliezen in de transitie naar een koolstofarme economie. Bovengenoemde leden vragen daarom hoe de staatssecretaris aankijkt tegen het huidige functioneren van het CO<sub>2</sub>-emissiehandelsstelsel.

Bijna Kamerbreed is de motie Van der Werf/Leegte (Kamerstuk 32 667, nr 21) aangenomen om juist met de Europese commissie een *set-aside* te onderzoeken. De leden van de fractie van de ChristenUnie hopen daarom dat de uitspraak van de staatssecretaris een vergissing is. De staatssecretaris wil toch niet in het kamp van de felste tegenstanders van aanscherping van het EU klimaatbeleid komen? Wanneer ontvangt de Kamer het BNC-fiche met de officiële reactie van het kabinet op het EU-voorstel? Kan de staatssecretaris aangeven wat hij verwacht van de discussie hierover tijdens de Milieuraad?

De leden van de fractie van de ChristenUnie zijn huiverig over een bijstookverplichting van biomassa in kolencentrales. Zolang er geen goede duurzaamheidscriteria zijn leidt dit volgens deze leden tot het kappen van bossen. Een kolentrale met 50% bijstook stoot nog steeds meer uit dan een gascentrale. Verbranden van hout is een laagwaardige toepassing en er wordt in de huidige richtlijn hernieuwbare energie geen rekening gehouden met het feit dat het bos een *carbon sink* is. Het duurt jaren voordat nieuw bos de CO<sub>2</sub> weer heeft opgenomen. Daarom vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie de staatssecretaris zelf duurzaamheidscriteria voor biomassa op te stellen zoals het Verenigd Koninkrijk al gedaan heeft, liefst met een aantal gelijkgezinde landen. Is de



staatssecretaris daartoe bereid en is de staatssecretaris bereid hiervoor binnen de Milieuraad draagvlak te zoeken?

Nederland wil klimaatfinanciering in 2013 op het niveau van 2012 houden. Kan de staatssecretaris dit onderbouwen? Internationaal is namelijk afgesproken om de 10 miljard USD per jaar van de ontwikkelde landen te laten groeien naar 100 miljard USD per jaar vanaf 2013. Is dit doel wel haalbaar als Nederland zegt dat er geen cent bij mag?

Hetzelfde geldt voor de reductie van CO<sub>2</sub> met 20% in 2020 ten opzichte van 1990. Nederland kan daarmee instemmen, maar waar is de ambitie gebleven om te gaan naar 30% reductie? De leden van de fractie van de ChristenUnie roepen de staatssecretaris op bij elk internationaal platform hiervoor te blijven pleiten.

De EU en nog een klein aantal landen wil in ieder geval ook na 2012 de 20% CO<sub>2</sub> reductie in 2020 ten opzichte van 1990 garanderen. Hiervoor is echter amendement nodig van het Kyoto-protocol en dat zou ook nog eens direct in moeten gaan. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de Kamer tijdig en voldoende hierbij wordt betrokken?

De EU eiste eerder wel voldoende voortgang met de onderhandelingen voor een nieuw protocol of ander juridisch instrument voor na 2020 waarover in 2015 overeenstemming moet zijn. Is hier al voortgang mee geboekt? Wat zijn de verwachtingen van de staatssecretaris van het nieuwe instrument?

Enkele Midden- en Oost-Europese landen hebben nog flinke overschotten emissierechten uit de eerste Kyotoperiode, de zogenaamde AAU's (*Assigned Amount Units*). Zij willen deze benutten voor toekomstige emissiereductie, maar dat zou de EU klimaatdoelstelling verwateren. De leden van de fractie van de ChristenUnie roepen de staatssecretaris op zich hier stevig tegen te verweren. In Doha is de laatste kans om hier afspraken over te maken. Is er al een Europees compromis in zicht?

De leden van de fractie van de ChristenUnie steunen het standpunt van de staatssecretaris dat er meer ambitie moet zijn om de CO<sub>2</sub> normen voor bestelbusjes aan te passen nu de bestaande normen makkelijk haalbaar zijn tegen lagere kosten. Maar waar zet de staatssecretaris dan exact op in?

Voor personenauto's vraagt de staatssecretaris om indicatieve doelen voor CO<sub>2</sub> reductie voor na 2020. Dit schept duidelijkheid voor de industrie en daarom ook hier steun van de leden van de fractie van de ChristenUnie. Maar de staatssecretaris geeft zelf ook niet aan wat zijn doel is. Kan de staatssecretaris wat concreter zijn? Steunt hij bijvoorbeeld het voorstel van Natuur & Milieu om te gaan voor 80 gram CO<sub>2</sub> per km in 2020 en 60 gram in 2025? Zo nee, waarom niet? En waarom pleit de staatssecretaris alleen voor indicatieve lange termijn doelen? Is de staatssecretaris bereid ervoor te pleiten dat er ook voor de langere termijn normen worden vastgelegd voor de maximale emissie, die in ieder geval gehaald moeten worden?