

Vergaderjaar 2016–2017

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 656**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 27 oktober 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 11 oktober 2016 overleg gevoerd over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 oktober 2016 met de geannoteerde agenda van de Milieuraad op 17 oktober 2016 in Luxemburg (Kamerstuk 21 501-08, nr. 646);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 september 2016 met de geannoteerde agenda van de buitengewone Milieuraad van 30 september 2016 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 645);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 juli 2016 met het verslag van de Milieuraad op 20 juni 2016 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-08, nr. 642);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2016 met het verslag van de Informele ministeriële bijeenkomst milieu op 11 en 12 juli 2016 in Bratislava (Kamerstuk 21 501-08, nr. 647);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 oktober 2016 over de Nederlandse inzet voor de 22e Conferentie van Partijen (COP22) bij het VN Klimaatverdrag in Marrakesh van 7 november tot en met 18 november 2016 (Kamerstuk 31 793, nr. 159 );**
- **het EU-voorstel: Mededeling versnellen EU transitie koolstofarme economie COM (2016) 500 (2016Z15662);**
- **het EU-voorstel: Verordening bindende nationale reductiepercentages broeikasgassen 2021–2030 COM (2016) 482;**
- **het EU-voorstel: Mededeling EU strategie emissiearm transport COM (2016) 501;**
- **het EU-voorstel: Verordening integratie LULUCF COM (2016) 479;**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 8 juli 2016 inzake fiche: Mededeling regelmatige evaluatie uitvoering EU milieubeleid (Kamerstuk 22 112, nr. 2171);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 9 september 2016 inzake fiche: Verordening integratie LULUCF (Kamerstuk 34 535, nr. 2);**

- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 9 september 2016 inzake fiche: Mededeling Een snellere overgang van Europa naar een koolstofarme economie (Kamerstuk 34 535, nr. 3);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 9 september 2016 met het fiche: Mededeling Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (34 535, nr. 4);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 30 september 2016 met het fiche: Verordening bindende nationale reductiepercentages broeikasgassen niet-ETS sectoren (Kamerstuk 34 535, nr. 6);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 oktober 2016 met de uitkomsten van de ICAO Assembly 2016 (Kamerstuk 24 804, nr. 92).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,  
Azmani

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

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Dekken, Remco Dijkstra, Van Tongeren, Van Veldhoven, Jan Vos en Wassenberg,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 17.02 uur.

**De voorzitter:**

Welkom bij het algemeen overleg Milieuraad. Dit is een overleg in het kader van de werkzaamheden van de commissie van Infrastructuur en Milieu. Voordat ik alles en iedereen welkom heet, heb ik een belangrijke mededeling vooraf. Dan weet u allen waarom we hier zitten. Vandaag staat onder meer het EU-klimaatpakket op de agenda, evenals de wetgevende voorstellen uit dit EU-pakket. Bij de verordening bindende nationale reductiepercentages broeikasgassen 2021–2030 en de verordening integratie LULUCF (Land Use, Land Use Change and Forestry) heeft de Kamer 27 september een behandelvoorbehoud geplaatst. Dit instrument biedt de Kamer de kans om in een vroeg stadium de Nederlandse inzet in de Brusselse onderhandelingen te bespreken en desgewenst ook om informatieafspraken met de Staatssecretaris te maken over het verloop van deze onderhandelingen. Ik zie dat de leden daar akkoord mee zijn.

Ik spreek het volgende af met de woordvoerders. U hebt vier minuten voor uw eigen bijdrage. Ik gun u twee interrupties in eerste termijn.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter, mag ik een punt van orde maken? Het is meestal gebruikelijk bij dit type overleggen om, voordat de Kamer aan haar inbreng begint, het te melden als agendapunten zijn toegevoegd, bijvoorbeeld door andere lidstaten. Als ik dat nu mag doen? Het is allemaal overzichtelijk. Er zijn drie nieuwe agendapunten binnengekomen.

Cyprus vraagt aandacht voor het feit dat niet al het geld binnen het NER300-fonds, bedoeld voor projecten rond innovatieve hernieuwbare energie en koolstofopslag, is uitgegeven. Men stelt voor om dit geld te gebruiken voor extra ondersteuning van projecten die al financiering uit dat budget toegevoegd hebben gekregen.

Daarnaast vraagt Polen aandacht voor het natuurbeheer dat gevoerd is in het Bialowiezabos. Daar is een succesvol herstelprogramma voor de bizonpopulatie gevoerd. Dat mogen wij graag horen!

Het meest relevante van de toegevoegde punten is dat Hongarije, Polen en Roemenië aandacht vragen voor de transparantie van het onderhandelingsproces rondom de NEC-richtlijn (National Emission Ceiling). U weet allen dat die op de laatste dag van het Nederlandse voorzitterschap tot een goed resultaat is gebracht. Deze lidstaten menen dat niet helder is hoe de Commissie de definitieve nationale reductiedoelen heeft bepaald. Wij kunnen u straks uitleggen dat het wel helder is, maar dan weet u alvast dat deze drie landen daar discussie over willen.

**De voorzitter:**

Ik dank de Staatssecretaris voor deze aanvullende informatie. Het lijkt me goed dat we overgaan tot het algemeen overleg. Of er is nog een procedurele vraag? Dat is niet het geval. Ik had de Staatssecretaris nog geen welkom geheten. Bij dezen heet ik haar welkom, evenals haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die dit debat volgen via het internet, en natuurlijk onze geachte woordvoerders, met wie ik zonet heb afgesproken dat zij elk vier minuten spreektijd

hebben in eerste termijn en dat hen een tweetal interrupties wordt gegund.

Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren, die spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik zou graag van de Staatssecretaris een nadere toelichting krijgen van het Nederlandse standpunt over de luchtkwaliteit en NEC. Wat willen we? Hoe staan we ervoor?

De uitkomsten van de klimaattop in Parijs vereist een aanscherping van het EU-klimaatbeleid. Hoe verwacht de Staatssecretaris dat het onderzoek daarnaar, dat uiterlijk in 2018 verwacht wordt, verwerkt wordt in toekomstige non-ETS effort sharing, zodat we de inspanningen eerlijk over de landen verdelen? Nederland heeft als EU-voorzitter in de Milieuraad het initiatief genomen om lidstaten te vragen om zo snel mogelijk te ratificeren. Daar is ook een motie van GroenLinks over aangenomen. Hoe is de stand van zaken? Gaan we dat halen? Kan de Kamer hier er nog wat aan bijdragen om het vlot voor elkaar te krijgen?

Ik ga er vanwege de tijd een beetje hapsnap doorheen. De strategie op emissiearme mobiliteit ziet GroenLinks graag snel verwezenlijkt. Inzet op ov en op meer innovatieve en emissiearme mobiliteit steunen wij. Een van de dingen waar ik al tijden voor pleit, is het op korte termijn vergemakkelijken van internationale treinreizen, zodat die qua comfort in elk geval kunnen concurreren met vliegen. De Staatssecretaris weet dat, maar wellicht kan dat punt ingebracht worden. Hoe kunnen we het aantrekkelijker en makkelijker maken? Aan de prijs kunnen we vooralsnog niet zo gek veel doen.

Duitsland heeft het voorstel gedaan om vanaf 2030 de verkoop van personenauto's met brandstofmotoren te verbieden. Dit laat het hart van GroenLinks groener kloppen. Gaat Nederland hierbij aansluiten en er ook voor pleiten dat we na 2030 in de hele EU geen nieuwe verkoop van personenauto's met brandstofmotoren meer toestaan?

Ik kom bij het LULUCF, het landgebruik. Het is uiteraard belangrijk dat lidstaten de broeikasemissies van landgebruik inperken. Dat hoort los te staan van andere beperkingen van CO<sub>2</sub>-uitstoot, vindt GroenLinks. Deelt de Staatssecretaris dat? Het hoort niet ingezet te worden voor het behalen van CO<sub>2</sub>-reducties in het kader van de verdeling van de officiële CO<sub>2</sub>-doelstelling tussen de lidstaten. Wij vinden dat er geen LULUCF-kredieten toegestaan moeten worden voor het behalen van verplichtingen uit de Emission Sharing Regulation. Hoe kijkt de Staatssecretaris daar tegenaan? Wij vinden ook dat bosbeheer daar niet onder hoort, anders krijg je een oneigenlijke opvulling.

Het stikt van de afkortingen. Ik kom nu bij de ESR of Effort Sharing Regulation. Het huidige startpunt is gebaseerd op de gemiddelde emissies in de periode 2016–2018. Dat is wat ons betreft een perverse prikkel, omdat het aanmoedigt tot uitstel van maatregelen in de non-ETS-sector. Deelt de Staatssecretaris dat? Als je het startpunt verder weg zet, zullen mensen eerder achteroverleunen en afwachten. Hoe denkt Nederland dat te gaan voorkomen? Hoe wil de Staatssecretaris daartegen gaan pleiten? Kan de Staatssecretaris in ieder geval toezeggen dat ze erop gaat letten of erop gaat inzetten dat er geen beloning komt voor lidstaten die de doelstelling niet halen? Het moet precies andersom zijn. Voor effort sharing worden gegevens uit 2007 gebruikt, waardoor lidstaten veel meer methaan kunnen uitstoten. Moet dat niet beter aangepakt worden? Is de Staatssecretaris bereid om zich ervoor in te zetten dat effort sharing wordt gebaseerd op de meest recente data, uit 2013, in plaats van die uit 2007?

In de ESR is vastgelegd dat een aantal rijkere lidstaten, waaronder Nederland, gebruik mag maken van het opkopen van CO<sub>2</sub>-rechten om te voldoen aan de verplichtingen. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan?

Geeft dat geen ongelijk speelveld? Door het grote overschot aan CO<sub>2</sub>-rechten – er ligt voor ongeveer 2,1 miljard – heeft dat nauwelijks, of eigenlijk geen, impact op de CO<sub>2</sub>-prijs of op het ambitieniveau van de ETS-sector. Maar het geeft wel weer een excuus om minder te doen in de non-ETS-sectoren.

Mag ik nog een zin of ben ik erdoorheen, voorzitter?

**De voorzitter:**

U hebt nog een halve minuut.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Een halve minuut zelfs!

Ik kom bij het versnellen van de transitie naar koolstofarm. De G7 stelt voor om in 2025 alle subsidies voor fossiel af te bouwen. Wat is de ambitie van Nederland? Gaat Nederland dat ook doen in eigen land? Ik denk bijvoorbeeld aan subsidies voor het kleineveldenbeleid, fiscale vrijstellingen voor grootverbruikers of kolencentrales die gedeeltelijk op SDE+-subsidie draaien. Wat is de inbreng van de Staatssecretaris? Hoe kijkt zij daarnaar? Betekenen striktere regels voor bosbeheer en CO<sub>2</sub>-emissies dat er een einde komt aan het bijstoken en opstoken van bossen in onze kolencentrales?

**De heer Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter. Ik heb drie onderwerpen in mijn bijdrage. Ik wil beginnen met een onderwerp dat niet op de agenda staat, maar waarover de Staatssecretaris de Kamer een brief stuurde en waarover vrijdag wordt besloten in Brussel. Dat betreft de toelating van genetisch gemanipuleerde gewassen tot de Europese Unie. De Europese Commissie stelt voor om Europese landbouwgronden open te stellen voor drie gewassen die zo genetisch gemanipuleerd zijn dat ze ofwel zelf gif maken of tegen landbouwgif bestand zijn. De PvdD vindt dat dit niet mag gebeuren. De Kamer heeft zich al uitgesproken tegen een van die gewassen. Een meerderheid steunt een motie van de PvdD om tegen de toelating van maissoort 1507 te stemmen, onder meer vanwege de dreiging voor vlinders en motten in Europa. De Kamer wil eigenlijk helemaal geen giftolerante gewassen toelaten. Toch wil de Staatssecretaris voor deze toelatingen stemmen. De motie waarover ik spreek, werd ingediend tijdens een verslag van een algemeen overleg (VAO) met de toenmalige Minister van Buitenlandse Zaken, Frans Timmermans. Tijdens het AO in februari 2014 had de Minister gezegd: «Misschien is er iets veranderd sinds ik geen Kamerlid meer ben. Als de Kamer in meerderheid iets van het kabinet vraagt, zal het kabinet dit ook leveren.» Die woorden onderstrepd, vraag ik aan de Staatssecretaris om de aangenomen motie uit te voeren en tegen de komst van mais 1507 te stemmen, net als tegen die andere maissoorten. Dat zijn MON810 en Bt11. Graag een reactie. Ik overweeg een motie op dit punt. Mijn collega Thieme heeft daarvoor al tijdens de regeling van werkzaamheden een VAO aangevraagd voor deze week.

**De voorzitter:**

Ik onderbreek u even. Formeel is het zo dat het VAO hier wordt aangevraagd en niet per se in de plenaire zaal. Gaat u door.

**De heer Wassenberg** (PvdD):

Ik begreep dat de vraag was om het bij de regeling van werkzaamheden vandaag te doen, omdat het allemaal op heel korte termijn moest. Die vooraankondiging is ook gedaan. Ik bevestig hier de vooraankondiging.

**De voorzitter:**

Dan is het goed.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Terwijl we nog wachten op het wetsvoorstel ter ratificatie van de klimaatafspraken van de vorige klimaatop, komt de wereldgemeenschap in november bij elkaar in Marrakesh om over het klimaat te spreken en liggen de nationale reductiepercentages van de Europese lidstaten aan ons voor. De ambitie is niet heel erg hoog. Om de klimaatverandering te beperken, moet 40% reductie ten opzichte van 1990 niet pas in 2030 bereikt zijn, maar al in 2020; tien jaar eerder. In 2030 zouden we al op 65% moeten zitten. De Europese Commissie zegt nu tegen Nederland: doe maar 36% in 2030. Bij veel milieuwetgeving die uit Brussel komt, is het niet mogelijk om iets extra's vast te leggen in je nationale milieuwetgeving. Is dat hier ook het geval? Of kunnen we als Nederland er gewoon voor kiezen om een verstandiger reductiepercentage, van bijvoorbeeld toch die 65% voor 2030, vast te leggen? Haastige spoed is hier helaas bittere noodzaak.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik ken de hoge ambities van de PvdD. De heer Wassenberg stelt nu iets extra's voor, een kop op Europees beleid. Wat levert dit op mondiaal niveau op?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik ben het er niet mee eens. Er zijn percentages afgesproken. Nu verlaagt de Europese Commissie die percentages ineens. Mijn vraag is of Nederland daaraan kan vasthouden, want eigenlijk zouden alle landen daaraan vast moeten houden. We moeten die percentages niet terugbrengen. Het is niet twee minuten voor twaalf, het is misschien twee seconden voor twaalf. We moeten heel erg snel ingrijpen. Het laatste wat we als wereld kunnen gebruiken en als Nederland moeten doen, is de boel uithollen en de percentages gaan verlagen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik krijg geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was wat het betekent op mondiaal niveau als wij meer doen dan anderen. Gaat de uitstoot dan omlaag, blijft hij gelijk of gaat hij omhoog?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Wij vinden dat we in Europa moeten vasthouden aan de gemaakte afspraken. Ik spreek nu niet voor Europa. Ik spreek voor Nederland. Ik vraag Nederland om vast te houden aan de gemaakte afspraken. Dat is alles wat ik doe.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. U hebt nog een minuut.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Deze Staatssecretaris weet dat het inkrimpen van de veestapel en het stimuleren van een meer plantaardig dieet een grote en goedkope klimaatklapper zou zijn. Wordt dit meegenomen in de studie die het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) op dit moment uitvoeren? Kan de Staatssecretaris uitleggen hoe de 15 miljoen euro die Commissaris Hogan wil uittrekken om het eten van rundvlees onder de Europese bevolking te promoten – dus niet af te remmen, maar te promoten – te rijmen valt met de noodzaak om de uitstoot van broeikasgas omlaag te krijgen? Door die maatregel stijgt de uitstoot juist. Is de Staatssecretaris bereid om zich hard te maken voor het inzetten op een verlaging van de klimaatuitstoot van Europa door die 15 miljoen te gebruiken voor een verlaging in plaats van voor een verhoging?

Ik zou graag meer willen horen over het initiatief van Nederland voor een Coalition of the Willing on Pollination. Ik ben blij dat de Staatssecretaris hommels en bijen een warm hart toedraagt, maar we staan in de top drie van landen waar het meeste landbouwgif wordt gebruikt. Dat is een directe bedreiging voor die bestuivers. Moties om het meest gevaarlijke bijgif te verbieden, worden bovendien niet uitgevoerd. Er wordt dus nog steeds met dat gif gespoten in ons land. Wat moet die coalitie van die bestuivers dan precies gaan doen? Graag krijg ik een reactie daarop van de Staatssecretaris.

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Voorzitter. De Staatssecretaris merkte op dat Cyprus het allemaal net iets anders ziet met die gelden. Betekent dat ook concreet iets voor ons Rotterdam Opslag en Afvang Demonstratieproject (ROAD)? Heb ik dat goed verstaan en goed begrepen?

Ik kom op het ETS. De Staatssecretaris heeft een maand of vier, vijf geleden aangekondigd dat zij daar internationaal veel meer werk van wil maken. Wat is precies de status van dat aangekondigde project? Ik apprecieer dat overigens zeer. Ik denk dat het heel belangrijk is om internationaal samen te werken om het ETS te verbeteren. Wat is de status van een aantal van de Europese afspraken die gemaakt worden over de Market Stability Reserve, die essentieel is om de prijs voor koolstof juist te krijgen? Iedereen wil dat graag, maar hoe staat het daar nu mee? Dat lijkt me heel erg belangrijk.

De doelstelling die gesteld wordt wat betreft vervoer en het stuk van de Commissie over de emissie van vervoer, vindt mijn fractie wel wat magertjes. Die mag wat strakker. Het gaat om 60% in 2050 ten opzichte van 1990. Als ik om mij heen kijk, zie ik de eerste emissieloze voertuigen al op de wegen rijden, gewoon aangeschaft door consumenten. Doen we wel recht aan de urgentie van dit probleem door zo'n eis te stellen voor 2050? Ik maak het nog even wat concreter. Mijn collega van GroenLinks refereerde al aan Duitsland. De Bundesländer hebben inderdaad gezegd dat ze in 2030 alleen nog maar emissieloze auto's willen verkopen. Dat is eigenlijk analoog aan de in de Tweede Kamer aangenomen motie om vanaf 2025 in Nederland alleen nog maar emissieloze auto's te verkopen. Als je weet dat dit kan, kunnen we dan niet aansluiten bij het voorstel dat in Duitsland is gedaan? Sinds de Kamermotie is aangenomen zien we dat er alweer nieuwe technologische vooruitgang is geboekt. Dit is echt een razendsnelle verandering die op ons af komt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Is dat conform het energieakkoord of is dat strenger dan het huidige energieakkoord?

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Dat is iets wat loopt nadat het energieakkoord al is afgelopen. Het energieakkoord loopt, zoals de heer Dijkstra weet, tot 2023. Ik weet niet precies wat hij bedoelt met het woordje «iets», maar ik neem aan dat hij daarmee doelt op de breed aangenomen motie. De VVD zei daarover: laten we dat nog maar niet doen; ha ha, een emissieloze auto, dat kan toch helemaal niet? Terwijl het voor VVD-ondernemers juist zo'n fiscaal aantrekkelijke wagen is. Je kunt het dagelijks zien als je het profiel bekijkt van de Tesla aanschaffende autorijder. Het is electoraal bekeken een heel onverstandige stem geweest, zeg ik tegen de heer Dijkstra. Deze ontwikkeling is ook een fantastische kans voor werkgelegenheid. Ik trek even de analogie met wat we gedaan hebben op het gebied van windmolens. Daar hebben we gezien dat alle investeringen van Nederland hebben geleid tot een kostprijsverlaging van windmolens op zee van € 0,24 per kWh naar € 0,07 per kWh. Op dit moment worden er 15.000 nieuwe banen in onze Nederlandse offshore-industrie gerealiseerd. Dat levert nieuwe banen en

nieuwe werkgelegenheid op in onze industrie, dankzij het beleid van dit kabinet. Daar ben ik bijzonder trots op. Ik hoop dat ik de VVD daarin aan mijn zijde kan vinden. Ik denk dat we hetzelfde kunnen realiseren met de prachtige technologische ontwikkeling op het gebied van emissieloos vervoer. Ik zou graag willen dat we daar samen over nadenken. Dat we innovatie en werkgelegenheid een boost – om het in VVD-taal te zeggen – kunnen geven en Nederland nog meer voorop kunnen laten lopen dan we al doen in onze concurrentiepositie in de wereld.

**De voorzitter:**

Dat lijkt me een afdoende antwoord op de vraag van de heer Dijkstra, die wel een vervolgvraag heeft.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ik vind het een heel mooi antwoord hoor, heel uitgebreid ook. Ik ben ook voor innovatie en ambitie. Maar mijn vraag was eigenlijk heel simpel. Blaast de heer Vos het energieakkoord op of staan die afspraken tot 2023 en gaan we daarna aan de slag met emissievrijer rijden? Als de heer Vos er toch een kop op zet omdat hij dat nu gerealiseerd wil zien, dan is mijn conclusie dat hij zijn handen aftrekt van het energieakkoord, terwijl hij daar zelf zo voor gepleit heeft. Kan de heer Vos daarop reflecteren?

**De voorzitter:**

De heer Vos over het energieakkoord.

**De heer Jan Vos (PvdA):**

Het energieakkoord loopt tot 2023 en in de reeds aangenomen motie staat het jaartal 2025. Dat valt dus buiten de looptijd van het energieakkoord. Ik constateer bij de VVD de neiging om zo'n plan voor tien jaar helemaal vast te zetten. Wij zijn goed voor onze handtekening; dat kunnen we na de jaren van gezamenlijke coalitiepolitiek wel constateren. De VVD is dat overigens ook geweest. Tegelijkertijd geef ik wel de waarschuwing – ook een beetje aan het adres van sommige VVD-bewindspersonen – dat we een pakket aan afspraken voor tien jaar wel voortdurend goed moeten blijven bekijken. De ontwikkelingen gaan zo snel en de inzichten veranderen zo rap dat we als politici niet kunnen zeggen: we hebben dat nou eenmaal besloten en daar hollen we blind achteraan. Dat is echt onverstandig. Daarmee missen we kansen voor de Nederlandse economie, de werkgelegenheid en voor het klimaat in de wereld.

Ik wil de Staatssecretaris complimenteren met wat er gebeurd is rond de International Civil Aviation Organization (ICAO), voor zover zij daar een bijdrage aan heeft geleverd. Ik hoor graag nog eens wat precies die bijdrage is geweest. Het is een lang proces geweest, eigenlijk té lang. Het is een van de voorbeelden van non-ETS-sectoren waarover de Staatssecretaris in Brussel spreekt, waarop echt nog voortgang moet worden geboekt. Ik ben blij dat er een resultaat is, maar ik denk wel dat het resultaat tekortschiet. De vliegtuigindustrie groeit razendsnel en is een van de belangrijkste emittenten. Als je vooruitkijkt, weet je dat de vliegtuigindustrie enorme percentages van onze uitstoot zal verzorgen in de periode 2030–2050. Daar moeten we op ingrijpen. Staatssecretaris, het spijt me dat ik het moet zeggen, maar als ik u hoor zeggen dat we in overleg met de bewoners nog wel iets over de grens van het maximum aantal afgesproken vliegbewegingen bij Schiphol heen kunnen, dan vindt u mij op dit moment niet aan uw zijde.

Kan de Staatssecretaris een klein doorkijkje geven naar wat we gaan bereiken in Marrakesh, zeker ook gezien de status die we daar hebben als waarnemer?

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**



Voorzitter. Ook ik vraag me af wat dat punt over dat geld betekent dat Cyprus nog op de agenda laat zetten. Wat betekent dat nou? Ga je dan extra geld geven aan projecten waarvan de begroting eigenlijk al rond is? Of biedt het mogelijkheden om een aantal projecten die nog niet rond zijn wel rond te krijgen? Wat betekent dit? Hoe gaan we ervoor zorgen dat dit geld zo goed mogelijk besteed wordt?

Er is een resultaat wat betreft ICAO. Het is goed dat er wat is, maar het schiet wel tekort. Hetzelfde geldt voor de optelsom van de pledges van de landen om de doelstellingen van het Parijsakkoord te halen. Wil de Staatssecretaris zich ervoor inzetten om, als er een gap analysis wordt gemaakt, ook die sectoren weer mee te nemen, zodat we hen kunnen aansporen om, net als we van iedereen vragen, een tandje bij te zetten binnen de kaders die we hebben afgesproken?

Ik ben heel erg blij dat de Europese Unie zo snel kon ratificeren. Om het simpel te zeggen: ik had gedacht dat Polen misschien wat meer dwars zou hebben gelegen. Ik ben blij dat Polen toch akkoord is gegaan. Ik vraag mij af wat zij daarvoor in return hebben gekregen. De Polen kennende slepen ze meestal wel iets uit de deal, zelfs bij zeer gehaaide en ervaren onderhandelaars als deze Staatssecretaris. Ik ben dus benieuwd naar de andere kant van de deal.

Op de klimaatbijeenkomst in Marrakesh moeten we heel goede afspraken gaan maken over de manier waarop we gaan vastleggen wat we allemaal hebben gedaan. Dan brengen we niet alleen in mooie speeches, maar ook in de praktijk CO<sub>2</sub>-emissies terug. Daar worden rapportageverplichtingen over afgesproken. Ik las een zinnetje dat mij een beetje verontrustte: het moet in lijn zijn met wat de verschillende landen kunnen. Dan kun je twee dingen doen. Je kunt de ambities voor landen met een minder uitgebreide administratie verlagen of je kunt de hulp aan die landen om te voldoen aan een betrouwbare administratie, vergroten. Ik denk dat de inzet zou moeten zijn om de hulp aan die landen te vergroten, zodat zij op een goede manier hun verantwoording kunnen afleggen. Is dat inderdaad de inzet? Vindt de Staatssecretaris dat dit de inzet zou moeten zijn?

Eind oktober hebben we de Nationale Klimaattop. Welk resultaat hoopt de Staatssecretaris daar te bereiken?

Ik kom op onze nationale doelstellingen voor ETS en non-ETS. Voor de non-ETS weten we dat het 36% is. Hoeveel moet de totale reductie zijn wanneer je non-ETS en een evenredig Nederlands deel van het ETS bij elkaar optelt?

Het PBL en ECN gaan onderzoek doen naar de implicaties van het Parijsakkoord. Ik ben benieuwd hoe ver we op schema zijn voor het bereiken van de doelstellingen uit het Parijsakkoord als je daar een reële vertaling van maakt. Ik ben ook benieuwd wanneer wij dat allemaal krijgen.

Lidstaten krijgen flexibiliteit in de invulling van de nationale doelstelling. Eén punt is de koppeling met land- en bosbeheer. Lidstaten kunnen in andere sectoren wat minder doen als ze daar wat meer doen. Hoever mag je die sector meerekenen? Hoe voorkomen dat we iets meetellen wat we eigenlijk al deden? Dan zijn we natuurlijk nog steeds niet opgeschoten. Hoe gaan we bijvoorbeeld om met uit Canada geïmporteerde biomassa? De wereld bestaat niet uit Europa alleen. Dat horen we vaak, dus dan moeten we ook bij het berekenen van onze emissiereducties wel rekening houden met de CO<sub>2</sub> die we in andere landen uitstoten omdat we daar bossen kappen. Hoe gaan we daarmee om in de context van het ETS?

Ik kom op dieselgate. Morgenochtend komt op initiatief van de Partij van de Arbeid en D66 de onderzoekscommissie naar de dieselfraude van het EP naar de Kamer. De commissie zal inzicht geven in de voorlopige conclusies van het onderzoek. Ik deel ook de positie die de heer Vos net schetste. We moeten in Europa de ambities op vervoer echt scherper maken. Ik zou het interessant vinden om een doorrekening te krijgen op EU-niveau van wat een echt emissiearm wagenpark zou kunnen

betekenen in de context van het Parijsakkoord. Wil de Staatssecretaris zich voor die doorrekening inzetten?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. We denken met elkaar na over de vraag hoe we de wereld duurzamer kunnen maken en hoe we dat gezamenlijk kunnen doen op ons werk, thuis, in de natuur en natuurlijk in de auto. We willen met elkaar immers bijdragen aan een schone leefomgeving. Ik wil ook dat iedereen zijn leven kan blijven leven zoals hij dat gewend is. We moeten er wel slimmer en fatsoenlijk mee omgaan, want we hebben maar één aardbol. Daar moeten we zuinig op zijn en dat is een heel grote uitdaging. We kunnen die uitdaging op verschillende manieren aangaan. We kunnen de overheid volledig voor ons laten bepalen hoe we ons leven moeten inrichten. We kunnen ons laten vertellen welke keuzes we moeten maken in wonen, hoe we eten, hoe we van A naar B gaan en wat we vooral moeten laten. We kunnen aan de andere kant ook leven zonder oog voor vervuiling; ieder voor zich. Dan hebben we aan die ene aardbol niet genoeg. We moeten niet overcompenseren en niet bagatelliseren. De VVD is daarom voorstander van realistische doelen zonder aantasting van onze levensstijl. Volgens mij hebben we daarvoor al onze innovatiekracht – de Willie Wortels zeg maar – en modern ondernemerschap nodig.

Om de gestelde doelen uit het Parijsakkoord te halen, heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan om de uitstoot van broeikasgassen te minderen: 43% voor de industrie en de energie – zeg maar de ETS – en de sectoren landbouw, bebouwde omgeving, transport en landgebruik staan aan de lat voor 36%. De kernvraag van de VVD is: wat betekent 36%? Welke maatregelen moeten we nemen om dat percentage te halen? Welke kosten brengt dat met zich mee voor autobezitters, boeren en huiseigenaren? Hoe gaan we die verdelen? Voordat de VVD hiermee instemt, wil de VVD een duidelijker beeld wat dit betekent voor de mensen qua maatregelen. Kan de Staatssecretaris daar duidelijkheid over geven? Mijn verbazing was groot toen ik de verdeling tussen de verschillende Europese landen zag: Nederland 36%, Hongarije 7%, Bulgarije 0%. Ik weet dat het op het bnp gebaseerd is, maar ik weet ook dat grote besparingen juist te realiseren zijn in wat minder ontwikkelde landen, zoals in het Oostblok. Kan de Staatssecretaris daarom samen met haar Europese collega's onderzoeken welke maatregelen het meest kosteneffectief zijn en op welke plek dat het geval is, zodat we uiteindelijk de meeste klimaatwinst boeken, ook in de non-ETS-sectoren?

De Europese aanpak kent ook een verkeerde prikkel. Waarom? Het CO<sub>2</sub>-plan dat er nu ligt, gaat in in 2020. Dat maakt wat we tot 2020 doen eigenlijk een wassen neus. Dan heb je dat al gedaan, maar kun je dat later niet meetellen. Waarom zou je het dan doen? Dat is een verkeerde prikkel. En dit terwijl Nederland al bezig is om de 25% van de Urgenda-uitspraak te realiseren. Die combinatie bijt elkaar. Wat gaat de Staatssecretaris doen om die late ingangsdatum en het feit dat we nu niet mogen stilzitten met elkaar in evenwicht te brengen?

Voor specifiek de bebouwde omgeving hoor ik graag hoe we woningcorporaties – daar is volgens mij de grootste slag te slaan – massaal aan de verduurzaming krijgen. Welke plannen liggen er klaar voor die sector? Hetzelfde geldt voor de transport- en brandstoffensector. Hoe gaan we een doel neerzetten, zoals we in het regeerakkoord hadden en in de motie met de heer Vos samen? Hoe gaan we na 2020 CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen aan de brandstoffen en met name de biobrandstoffen stellen? Daarbij moeten we twee dingen doen: conform de motie investeringszekerheid en CO<sub>2</sub>-reductie centraal stellen.

De VVD is ook voor meer transparantie over de doelen. De realisatie en verantwoording daarvan is nodig. Als Europees geld verschuift naar Oost-Europa, dan moeten we ook weten of het goed besteed wordt. We

moeten harde garanties en controle daarop hebben. Graag krijg ik hierop een reactie van de Staatssecretaris.

De VVD houdt een slag om de arm want de gevolgen zijn nu nog onvoldoende duidelijk. Als iemand mij wil interrumperen heb ik nog een mooi verhaal over innovatie. Ik kijk dus even naar mijn collega's. Anders kom ik tot een afronding.

**De voorzitter:**

Normaal gesproken is dat uitlokking, maar er zijn een tweetal vragenstellers voor u. U krijgt dus een podium.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Eerst geef ik een compliment aan de VVD, want ik hoor al minstens een jaar lang niet meer van VVD-huize dat klimaatverandering niet bestaat en dat het allemaal wel meevalt. Ook de VVD probeert serieus mee te werken aan vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland. Een van de dingen die GroenLinks en de VVD ooit samen hebben gedaan, is een motie indienen om emissielos vervoer in Nederland echt in de versnelling te krijgen, te beginnen met 200.000 emissieloze auto's in 2020, oplopend tot een miljoen. Een van de dingen waar GroenLinks zich enorm voor heeft ingespannen, is om die innovatieve industrie rond schoon vervoer in Zuid-Nederland te krijgen.

**De voorzitter:**

Dus is de vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Zou de heer Dijkstra het steunen als wij een datum hangen aan het moment waarop in Nederland of in Europa geen auto's met een ouderwetse verbrandingsmotor meer mogen worden verkocht? Op een gegeven moment wordt het gebruik daarvan verboden. Dan moet je tijdig zorgen dat consumenten dat soort auto's, die bijdragen aan klimaatverandering, niet meer kunnen kopen. Aan welk jaartal zit de VVD te denken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik zie dat die trend gaande is. De overheid heeft daar enorm op gestuurd in het verleden, maar het effect was niet zo goed, met name bij de stekkerauto's. We hebben heel veel belastinggeld over de balk gegooid zonder CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken. Tegelijkertijd zien we nieuwe ontwikkelingen. De range van elektrisch rijden wordt groter. Je kunt sneller tanken tegenwoordig. Ik wil graag vasthouden aan het energieakkoord. Daarin hebben we afspraken gemaakt met partijen over wat kan en wat moet, juist om investeringszekerheid te bieden. Dat hebben we dus op Nederlands niveau. Op Europees niveau zetten wij in op bronbeleid, omdat dat het beste werkt. Ik wil de Europese richtlijnen volgen en voorkomen dat we een verstoord speelveld krijgen. De resultaten van bronbeleid zijn ook het meest kostenefficiënt, we krijgen steeds schonere lucht daardoor en we voorkomen dat we onnodig subsidies verspillen. Ik ben er dus heel erg voor.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Mevrouw Van Tongeren heeft een vervolgvraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Volgens de VVD is er belastinggeld over de balk gegooid, maar precies dezelfde hoeveelheid belastinggeld wordt nu aan fossiele auto's gegeven. Dat daargelaten, het ultieme bronbeleid is zorgen voor auto's die geen CO<sub>2</sub> of NO<sub>x</sub> of andere stoffen meer kunnen uitstoten, zoals emissieloze auto's. Het energieakkoord, uw collega Vos zei het net ook, loopt tot 2020. Deze discussie is voor daarna. Er is geen partij in Nederland die volgend

jaar de verkoop van fossiele auto's wil afschaffen. Is het een gedachte om dit na 2020 te doen? Moet dat vanaf 2025 zijn voor Europa? Of, zoals de Duitsers zeggen, vanaf 2030? Wat vindt de VVD? Je moet consumenten tijdig vertellen dat deze auto's eruit gaan.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Er is een verschil tussen GroenLinks en de VVD. Twee weken geleden was de Parijse autoshow. Gisteren was ik bij Renault/Nissan. Die hebben een roadmap van modellen die ze nu al hebben, maar ook van waar ze naartoe gaan. Heel veel andere fabrikanten op de autoshow lieten ook zien dat er in de komende vier jaar een enorme hausse komt. Ieder model komt eigenlijk wel in elektrische vorm beschikbaar. Je kunt het als overheid willen afdwingen. Maar de automarkt is een wereldmarkt of in ieder geval een Europese markt. Ik zie al die ontwikkelingen. Ik vind het goede ontwikkelingen. Sturing van de overheid is dan, zoals in het verleden zo vaak is uitgewezen, zonde. Dan refereer ik nog eens aan de 6 miljard die we hebben weggegooid, zoals de Rekenkamer ook zei. Ga dus voor bronbeleid. Je ziet de transitie. Laat de consument alsjeblieft ook de vrije keuze. Natuurlijk, als er morgen een elektrische auto is voor € 25.000 – dus een beetje binnen mijn budget – die dan ook nog voldoende ruimte biedt, die ik binnen drie minuten kan opladen en waarmee ik 600 kilometer kan rijden op een dag, koop ik die graag, als hij er ook nog een fraai uitziet. Maar zover zijn we nog niet. Het is heel fout om als overheid te sturen op een bepaalde technologie. Je moet het open laten. Zometeen is die auto er wel, maar dan op waterstof. Dan heb ik in een keer al die nadelen van nu, met al die laadauto's en laadpalen, niet meer.

De **voorzitter**:

De heer Vos en de heer Wassenberg hebben nog vragen, maar het was toch echt mevrouw Van Veldhoven die als eerste een vraag wilde stellen. Het duurt dus nog even, mijnheer Dijkstra, en u wilde dat zo graag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik had best een vraag willen stellen over innovatie, maar omdat de heer Dijkstra begint over 6 miljard, terwijl dat vooral naar diesels en benzineauto's is gegaan, wil ik hem daarover een vraag stellen. Erkent hij dat Staatssecretaris Wiebes ook op dat punt de plank totaal heeft misgeslagen? Die 6 miljard is helemaal niet naar elektrische auto's gegaan. Erkent de heer Dijkstra dat die vooral naar benzine- en dieselauto's is gegaan?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat beleid is daarvoor al ingezet. Waarom? Omdat er een bepaald doel was, namelijk 200.000 elektrische auto's. Die 6 miljard is goed voor ongeveer 90.000 stekkerauto's. De meeste daarvan zijn eigenlijk diesel- en benzineauto's met een stekker, die puur aangeschaft werden door de leaserijder vanwege de fiscale voordelen. Een auto waarvoor je niets aan BPM betaalt, geen motorrijtuigenbelasting, en tegenwoordig 7%, is veel aantrekkelijker dan een traditionele auto tegen 22%. Er zijn natuurlijk maar heel weinig echt elektrische auto's. Daarom is het zo goed dat in de Autobrief II van vorig jaar staat dat alleen puur elektrische auto's nog worden gestimuleerd. Hybride is een mislukking geweest, want we hebben 6 miljard uitgegeven voor zeer weinig CO<sub>2</sub>-winst. Het is juist Staatssecretaris Wiebes die dat geconstateerd heeft en daar een einde aan heeft gemaakt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

We kunnen hier het debat over de Autobrief overdoen, maar wat blijft staan, is dat je niet veel CO<sub>2</sub>-reductie gaat realiseren als je 6 miljard steekt in het subsidiëren van fossiele auto's. Inderdaad, nogal Wiebes! De heer

Dijkstra heeft zelf de motie van mevrouw Van Tongeren over die 200.000 auto's ondertekend, dus dat doel stond u wel voor. Dat u dat via deze maatregel niet hebt gered, betekent toch niet dat we niet met elkaar moeten kijken hoe we elektrisch rijden beschikbaar maken voor mensen die dat echt willen, ook voor mensen met een kleinere beurs, want niet iedereen kan € 25.000 aan een nieuwe auto uitgeven. Voor sommige mensen is € 10.000 of € 15.000 echt het absolute maximum, of zelfs nog minder, wat ze eraan kunnen besteden. We moeten in die markt op een gegeven moment toch naar het doorstromen van die auto's? Daar hoort toch ook flankerend beleid bij? Dat staat los van de vraag of je dat allemaal moet subsidiëren of dat je het op andere manieren stimuleert. Je kunt toch niet zomaar zeggen «het was 6 miljard; ach God, dat heeft niet opgeleverd wat we dachten, omdat we het aan de verkeerde auto's hebben besteed, dus nu doen we maar niets meer»?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

We hadden dat geld natuurlijk veel beter kunnen besteden. Dat is een. Ten tweede, houd ik vast aan het energieakkoord, waarin afspraken zijn gemaakt om te komen tot CO<sub>2</sub>-reducties in het wagenpark in 2035. Ten derde, die 200.000 staat wel in de oude motie, maar is nooit formeel vastgelegd in beleid. Het was een streven. Ik vind het goed dat je zo'n streven ook loslaat, want het is echt heel erg dom om te sturen op een bepaalde technologie. Je moet de markt zijn werk laten doen. Je kunt gaan voor optimale CO<sub>2</sub>-reductie. Die kun je misschien bereiken met elektrische auto's. Full electric dan en niet zozeer met hybride, want die waren puur fiscaal voordelig en de bijbehorende stekker werd vaak niet eens gebruikt. Je kunt het ook bereiken met bijmengverplichtingen. Die hebben we niet voor niets. In onze normale, reguliere brandstof zit zo'n 7% aan biobrandstoffen. Dat levert best wel veel hernieuwbare energie op, als je het afzet tegen het totaal aantal liters. Ik wil dus vasthouden aan de doelen die er zijn en die in beleid zijn vastgelegd, dus het energieakkoord en 2035, en mij niet verlagen tot een technologiekeuze. Want een ding weet ik zeker. Als de overheid bepaalt «dit is de technologie van de toekomst», dan heb je, voordat je het weet, de verkeerde infrastructuur aangelegd, eentje die niet later meer bruikbaar is. De heer Vos refereerde er al aan. Dat is dus dom. Dat moet je niet doen.

De **voorzitter**:

De heer Wassenberg heeft nog een vraag. Wil iedereen proberen wat beknopter te vragen en te antwoorden?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

De heer Dijkstra zei tussen neus en lippen door iets heel interessants. De VVD vindt dat klimaatregelen het liefst via bronbeleid moeten worden genomen. Geldt dat ook voor de intensieve veehouderij? In Nederland worden 575 miljoen dieren gehouden in de intensieve veehouderij. Het is een van de allergrootste uitstoters van de broeikasgassen CO<sub>2</sub> en methaan. Kan de PvdD samen met de VVD optrekken als zij wil kijken naar reductie van het aantal in intensieve veehouderij gehouden dieren in Nederland? Dat zou bronbeleid zijn.

De **voorzitter**:

Dat is een ander debat.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Er zitten veel aanknopingspunten in deze vraag om fantastische antwoorden te geven. Klimaatbeleid doen we in verschillende sectoren. In energie en industrie doen we het via beprijzing. Daar sta ik erg achter, want beprijzing zorgt voor innovatie. In andere sectoren, zoals transport en veeteelt, zul je aan bronbeleid moeten doen. Ik denk dat dit de goede

weg is. Ik zie ook dat het gebeurt. Ik was twee weken geleden in Tricht. Daar zit een heel mooi melkveehouderijbedrijf, met emissiearme vloeren. De mest gaat direct in een put. Daar zitten plastic flappen aan, zodat de lucht niet naar buiten kan. Het is dus goed voor de luchtkwaliteit en super voor het welzijn van de dieren. Dan kom ik mijn stokpaardje: de beste koe is een Nederlandse koe in een Nederlandse stal. Straks hebben we tien miljard mensen op de aardbol. Die willen allemaal kwalitatief goed eten. Dan hebben we in Nederland alle kennis en kunde in huis om kwaliteit te leveren. Ik ben dus niet voor een halvering van de veestapel, zoals de heer Wassenberg misschien opteert. Ik ben er wel voor om allerlei innovatieve technieken toe te passen, zoals krachtvoer en bepaalde mengvormen, zodat je minder methaanuitstoot hebt. Natuurlijk, milieuwinst moet je niet nalaten, maar je moet wel bekijken hoe je die het meest effectief kunt realiseren, rekening houdend niet alleen met Nederland of alleen maar met Brabant, maar met de hele wereld. Daar gaat het volgens mij om.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik ben het eens met de heer Dijkstra dat we niet één maatregel kunnen hebben om het hele probleem op te lossen. Bronbeleid is belangrijk, beprijzen van uitstoot is ook heel erg belangrijk, maar met alleen technologische oplossingen komen we er niet. De heer Dijkstra zegt «we kunnen krachtvoer geven», maar met krachtvoer wordt er juist meer methaan, CH<sub>4</sub>, uitgestoten. Dat is dus geen oplossing. Emissiearme stallen zijn ook het antwoord niet. Uiteindelijk is iedereen het erover eens dat we wereldwijd minder vlees moeten produceren. Daar zijn alle wetenschappers het wel over eens. Nederland kan daar niet in achterblijven. Daarom nogmaals mijn vraag of de VVD samen met ons dat pad kan bewandelen, niet als enige maatregel, maar als een van de maatregelen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is altijd een combinatie van. Of je al of niet vlees eet, moet een individuele keuze zijn. Veel van die tien miljard mensen eten nu niet eens vlees. Als ze meer welvaart krijgen, zullen ze dat wel willen. Mijn pleidooi is om hen dat te gunnen. Ik wil ze het zeker niet verbieden. Laten we kijken of we de Nederlandse kennis van de landbouw, in de meest brede zin, kunnen exporteren. Daarmee helpen we onszelf, gunnen we mensen meer welvaart en kunnen we klimaatwinst realiseren, puur door de Nederlandse manier van werken daarin. Ik ben daar trots op. Ik vind dat we die kennis moeten benutten. Niet alleen in voedsel, maar ook in water en dergelijke. Het is dus altijd een combinatie van. We moeten altijd kijken of maatregelen aan de bron beter kunnen. Waar ik krachtvoer zei, bedoelde ik verschillende soorten voer voor de koe, waardoor die uiteindelijk minder uitstoot. Dat heet geen krachtvoer, maar dat heet anders, ongetwijfeld.

De **voorzitter**:

Volgens de heer Wassenberg heet dat gras. Maar dat is ook krachtvoer, net als spinazie, heb ik vroeger altijd geleerd. De heer Vos heeft ook een interruptie.

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Waar de VVD en de PvdA elkaar vinden is een optimistisch beeld van hoe innovatie kan bijdragen aan het oplossen van de grote problemen waarvoor we ons gesteld zien. Waar het uit elkaar loopt, is bij de rol die de overheid daarin kan hebben. Mijnheer Dijkstra, uw eigen Minister Kamp heeft door een uitstekende verkaveling van de windparken op zee en het heel efficiënt aanbesteden van die windparken, een fascinerende wereldwijde kostprijdsdaling tot stand gebracht. Van € 0,24 naar € 0,07 per kilowattuur in minder dan vier jaar tijd. Dat komt door schaalgrootte. Die schaalgrootte hebben wij bereikt door het grootste park ter wereld aan te

besteden, maar ook door de efficiëntie van de overheid. Dat is een uitstekend voorbeeld van de manier waarop we het klimaatprobleem kunnen oplossen. De Duitsers hebben hetzelfde gedaan met zonne-energie. De Noren doen hetzelfde met emissieloze auto's. Ik vraag aan de woordvoerder van de VVD hoe hij dat ziet. Maar ik vraag ook aan het kabinet om daar eens goed over na te denken, want in Europa, in Brussel is dit echt nog een onderbelicht thema. Er wordt te veel geconcentreerd op ETS, op percentages, op cijfers, en te weinig op het ons uit de crisis innoveren. Gezamenlijk zouden wij er als landen veel meer aan kunnen doen om de juiste technologieën op schaal te brengen en daardoor de kostprijs te verlagen, voor burgers betere producten te bewerkstelligen en voor het klimaat minder CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik deel het enthousiasme van de heer Vos voor de heer Kamp. De heer Kamp heeft echt fantastische resultaten geboekt en wordt ondergewaardeerd voor het werk dat hij doet. De heer Vos zegt het ook vaak, gelukkig. Het grootste windpark op zee ter wereld, en volgend jaar weer, en volgend jaar weer en volgend jaar weer. We zijn goed op weg. Tegelijkertijd moet je ook zorgen dat je daadwerkelijk een vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot realiseert. We moeten dus ook iets verzinnen voor de achtervang. De PvdA en de VVD willen allebei beleid dat gericht is op innovatie. Dat is goed, want dat is ook het alternatief voor allerlei wat duurdere oplossingen. Je ziet nu ook dat de subsidies voor wind omlaag gaan. Maar we zitten hier niet bij een AO over energie – daar is de heer Vos veel beter in dan ik – maar het standpunt over innovatie delen we met elkaar, evenals het enthousiasme voor de heer Kamp en wat hij bereikt.

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Het ging om de emissies van auto's en dat staat wel op de agenda. Emissies van vervoer breng je omlaag door de productie van die auto's op schaal te brengen. Als je de historie van Tesla bestudeert – een prachtige onderneming, dat zou u moeten aanspreken – zie je dat Elon Musk heel bewust, vanaf het allereerste moment, heeft bedacht: ik ga eerst een heel dure auto produceren om aan te tonen dat het kan; daarna ga ik hem goedkoper maken en voor VVD'ers beschikbaar stellen, en uiteindelijk komt hij voor de hele bevolking beschikbaar, omdat de kostprijs daalt naarmate de productie toeneemt. Wat wij als overheid kunnen doen, is op de juiste manier de juiste producten subsidiëren en op de juiste manier de voorwaarden scheppen door efficiënt de productie in te regelen. Daarmee kunnen we nieuwe producten gebruiken om oude producten te vervangen. Dat heeft Duitsland gedaan met solar, dat doet Minister Kamp met wind op zee en dat kunnen we met emissieloos vervoer op dezelfde manier doen. Alleen moeten we het wel willen. We moeten het ook gezamenlijk aanpakken – ik kijk opnieuw naar de Staatssecretaris – en in Brussel beleid ontwikkelen dat gericht is op dit soort mooie innovatie producten. Want als alle landen van de EU daar beleid op zetten, heeft dat veel meer effect dan als Duitsland, Noorwegen of Nederland het alleen doet.

De **voorzitter**:

Interessant betoog, maar ik hoorde geen vraag aan de heer Dijkstra.

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Ik heb geconcludeerd dat de heer Dijkstra dit nog niet helemaal ziet zoals de PvdA het ziet en dat we daar informeel nader met elkaar over gaan spreken, zodat de volgende Minister van de VVD in een eventueel volgend kabinet waar de VVD deel aan zou willen nemen, op een vergelijkbare wijze fantastische prestaties tot stand kan brengen als de heer Kamp heeft

gedaan in dit kabinet, dankzij de inbreng van mijn fractievoorzitter in het regeerakkoord.

**De voorzitter:**

Mijnheer Dijkstra, ik geef u ruimte om te reageren.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

We zijn allebei voor innovatie, maar we verschillen van mening over de rol van de overheid. Ik refereerde aan de Parijse autoshow. Ik denk dat je met steeds minder subsidies toekan om je doelen te realiseren. Nogmaals, het energieakkoord is daarbij leidend. Over vier jaar heb je een enorme hausse aan elektrische auto's en van waterstof, omdat fabrikanten dat nu ontwikkelen. Ik zie geen reden om daar nog extra geld naartoe te brengen. Dat is wat de PvdA graag wil. Je zult dan ook auto's op de markt brengen die vervolgens weer het land uit verdwijnen. Daar schieten we ook niet veel mee op. We verschillen dus van mening over de rol van de overheid. Ik denk dat die markt zichzelf gaat ontwikkelen, als het aantrekkelijk is voor de consument om die auto's te kopen. Op dit moment loopt de consument tegen een aantal belemmeringen aan. Ik denk dat het samen wegnemen daarvan meer zoden aan de dijk zet dan subsidies of laadtegoeden en dat soort dingen.

**De voorzitter:**

De heer Vos vroeg om een informeel overlegmoment. Ik stel voor om dat nu te houden, omdat de Staatssecretaris mij heeft verzocht om in ieder geval vijf minuten te schorsen, zodat vragen op een ordentelijke manier kunnen worden beantwoord.

De vergadering wordt van 17.50 uur tot 18.01 uur geschorst.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. Ik zal de beantwoording langs een aantal blokken doen, zoals u van mij gewend bent. Het eerste punt is non-ETS, uiteraard inclusief het heel brede thema van de mobiliteit. Dan komen we bij LULUCF, zoals dat zo mooi heet, oftewel het landgebruik. Vervolgens de Market Stability Reserve, met andere woorden: de vraag hoe wij het hele ETS-systeem aan de praat krijgen. Het volgende blok gaat over de ratificatie, de top in Marrakesh en ICAO. Dan kom ik op de gewassen, het mini-landbouwblok, speciaal voor de heer Wassenberg, maar wel beperkt. Dan hebben we nog de afdeling overig, waarin ik in zal gaan op de NEC en de NER-300. Op die manier gaan we het doen.

**De heer Jan Vos (PvdA):**

En Cyprus?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Dat komt bij NER300, sorry. Het is een soort Harry Potter en zijn bezemsteel, maar dan anders.

**De voorzitter:**

Dat is de favoriete film van de heer Vos.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Dat zou zomaar kunnen. Hij is wel emissiearm, denk ik.

Voorzitter. Ik begin met non-ETS. In de Europese Raad van oktober 2014 zijn er al afspraken gemaakt over de klimaat- en energiewetgeving voor 2030. De verdeling van inspanningen voor uitstootvermindering van EU-broeikasgassen in sectoren buiten het ETS valt daaronder. We hebben in de zomer, en dat was geen moment te vroeg, het belangrijke voorstel van de Commissie gezien. Dat voorstel dekt meer dan de helft van de



Europese CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen 2021 en 2030. Daarbij gaat het om de gebouwde omgeving, de landbouw, transport en alle industrie die niet onder het ETS valt.

Samen met de herziening van de ETS-richtlijn moet dit pakket er vanaf 2021 voor zorgen dat lidstaten op weg gaan naar een koolstofarme economie. Dat moet uiteindelijk leiden tot het doel van minimaal – 85% in 2050. De Europese opgave voor deze sectoren is in het voorstel vertaald naar gedifferentieerde en nationaal bindende doelstellingen voor de lidstaten. De lidstaten kunnen zelf maatregelen nemen om de uitstoot in de sectoren terug te dringen. Men moet zich hierbij voorstellen dat wij een percentage krijgen.

Ik zal zo meteen ingaan op de vragen als: is dit te weinig of te veel, klopt het in vergelijking met wat bijvoorbeeld Bulgarije moet doen, kunnen we nog versnellen. Dat komt allemaal, maar eerst even de systematiek. Wij krijgen een percentage. In Nederland is dat 36% uitstootvermindering. De vervolgvraag is dan: wat betekent dit precies, zoals de heer Dijkstra ook vroeg. Wij hebben onder andere het PBL gevraagd om dat voor ons in kaart te brengen. Bij de lidstaten is er ruimte om te bekijken hoe de pijn over de sectoren wordt verdeeld. Je mag het in één sector doen, maar je mag het ook over alle sectoren verdelen. Je mag nog een heel klein beetje uitruilen met wat je binnen ETS doet, maar dat mag geen greenwashing opleveren. Dat is voor Nederland een kernpunt. Je mag wel wat schuiven in de jaren, maar je moet in 2030 wel op dat doel uitkomen.

Voor zover wij het kunnen overzien, lijkt dat doel op zichzelf haalbaar voor Nederland. Ik ben het niet eens met de leden die zeggen dat het een opgave is die je met twee vingers in de neus kunt halen. Ik denk dat dit ook zal blijken uit de PBL-rapportage. We zullen er echt wel wat voor moeten doen. Andersom kan Europa helpen. Als de normen voor schone brandstoffen en zuinige auto's in de sector mobiliteit heel snel worden gelijkgetrokken in Europa, levert dat op dat wij makkelijker aan onze doelstelling komen, ook in het kader van een gelijk speelveld, en daar ben ik zelf ook wel van. Met het oog op kostenefficiëntie is dat een heel goede manier om er te komen. We laten door het PBL checken wat dit betekent. Eind oktober hebben wij daar al een beeld van. Dat delen wij ook met de Kamer. Daar komt ook een appreciatie van het kabinet bij. Zo doen wij dat. Mevrouw Van Tongeren en de heer Dijkstra constateerden dat er flexibiliteit is bij de mogelijkheden om je doel te halen en vroegen in hoeverre deze flexibiliteit zich verhoudt tot dat gelijke speelveld. Voor ons is het belangrijk, omdat je daarmee ook kostenefficiënte maatregelen in je eigen land kunt nemen, net zo goed als wij dat ook binnen Europa moeten doen, zoals de heer Dijkstra zegt.

Nederland steunt het dat het verhandelen van emissieruimte onder lidstaten mogelijk blijft. Wij zien de mogelijkheid om ETS-rechten in te zetten als een goede manier voor landen om een heel forse inspanning op zich te nemen om hun nationale doel voor niet-emissiehandelsectoren te halen. Wij vinden het van belang dat er een prikkel komt voor de broeikasgasreductie in de landgebruiksector. Ik ben het eens met mevrouw Van Tongeren, de heer Vos en mevrouw Van Veldhoven dat dit niet mag leiden tot verwatering van het broeikasgasdoel in 2030, want dan is het water naar de zee brengen en dan hoeven we het niet te doen. Nederland zal dus ook waken voor een goede balans tussen het stimuleren van klimaatmaatregelen in de landgebruiksector. Het behoud van bos is wereldwijd om allerlei redenen een goed idee; no regret, zou ik zeggen. Dat geldt ook voor het realiseren van het EU-broeikasgasreductiedoel voor 2030 en de opgave op langere termijn, want wij kijken ook weer verder; naar 2050.

De heer Dijkstra vroeg wat het betekent voor Nederland. Zoals gezegd: het is een opgave die we naar eigen inzicht mogen invullen. Dat is een belangrijk punt, want daarmee mogen we ook onze eigen pijn kiezen, om het in wat hardere termen te zeggen. We kunnen gebruikmaken van die

flexibiliteitsmechanismen, bijvoorbeeld in de tijd of tussen sectoren, en eventueel voor een stukje via ETS, om het op een manier te doen die zo kostenefficiënt mogelijk is. Het onderzoek van PBL en ECN zal uitwijzen wat dat precies voor Nederland betekent.

Er is gesproken over de reductiedoelstellingen voor landen als Bulgarije en Hongarije. Als je die percentages sec naast elkaar ziet, lijkt dat inderdaad oneerlijk: Hongarije slechts 7% en Nederland 36%. Wat eraan vastzit, is dat die landen tot 2021 een enorme groei verwachten. Die moeten zij wel compenseren. Als er een staatje van zou zijn, zou je zien dat er voor die landen boven de lat ook nog een heel stuk werk zit. Dat is een percentage dat niet sec in de reductiedoelstellingen tot uitdrukking komt, maar dat zij wel moeten inlopen. Als je zo kijkt naar effort sharing, wordt er wel degelijk rekening mee gehouden dat er in sommige Oost-Europese landen nog enorm veel extra werk aan de winkel is. Dan zie je dat er ook een vorm van verdelende rechtvaardigheid is ontstaan. Het is niet zo dat landen als Hongarije en Bulgarije op hun handen kunnen gaan zitten en wachten tot het voorbij is. Sterker nog, zij moeten volop aan de bak.

Ik verwacht dat er ook nog discussie zal ontstaan over deze percentages in de Raad, en niet omdat deze landen denken dat zij ontzien worden. Men moet zich realiseren dat als dat zou gebeuren, waar wij niet voor zijn, het hele weefgetouw van de Commissie tegen de vlakte gaat, en dan hebben wij een heel ander probleem. Ik hoop van harte dat de Commissie standhoudt tegen aanvallen, omdat ik echt denk dat wat nu voorligt, ook wel past bij datgene wat wij gevraagd hebben, namelijk om ervoor te zorgen dat landen datgene moeten doen wat nodig is en wat eerlijk is. De heer Dijkstra en mevrouw Van Tongeren vroegen of er een perverse prikkel is door pas later te starten. Het startpunt wordt gekozen op basis van de gemiddelde emissies over de jaren 2016 tot en met 2018. Daardoor starten we in 2021 met een schone lei. Daarmee voorkomt de Commissie dat het emissiebudget en de werkelijke emissies in 2021 heel ver uit elkaar liggen. Daardoor blijft er ook een prikkel om verder te reduceren en om op koers te blijven richting de doelen die we voor 2030 en voor 2050 hebben afgesproken. Men heeft met dat startpunt geprobeerd een middenweg te vinden tussen het belonen van early efforts, waarvoor terecht aandacht werd gevraagd, en het behoud van prikkels voor verdere emissiereductie. Je wilt ook niet dat mensen nu wat doen en daarna achterover gaan leunen. Dat was de ingewikkelde taak waar de Commissie voor stond. Het onderzoek van PBL en ECN moet uitwijzen wat dit voor Nederland betekent.

De heer Vos en mevrouw Van Tongeren vroegen hoe het zit met het toekomstige onderzoek. Hoe verhoudt dat zich tot de inspanningen die we in de non-ETS-sectoren moeten doen? In 2024 is een evaluatie voorzien van de werking van non-ETS. De schoonheid van het Akkoord van Parijs is dat er elke vijf jaar stocktake in zit. Daar werken wij in Europa voortdurend naartoe. Dan wordt bekeken of wij doen wat wij beloofd hebben en of wij voldoende doen. Als de doelstelling van 2°C ter discussie wordt gesteld, omdat die naar beneden moet worden bijgesteld, zal dat een extra stap betekenen voor Europa. Dan moeten we ook weer handelen. Dat kan ook in de systematiek die bij het Akkoord van Parijs gekozen is. Die systematiek staat nu. We gaan nu eerst het onderzoek van het Intergovernmental Panel on Climate Change afwachten, dat in 2018 komt. Vervolgens zullen we ook in Europa, elke keer opnieuw, op basis daarvan moeten beoordelen of we doen wat goed is.

De heer Wassenberg vroeg of er niet veel meer kan. Wij hebben ons al in 2014 gecommitteerd voor 2030. Daarmee liepen wij wereldwijd voorop en dat doen wij nog steeds. De doelstelling voor 2030 is 40%. Zoals gezegd, in 2018 zal er mondiaal op basis van een nieuw onderzoek een faciliterende dialoog plaatsvinden, zoals dat heet. Dat is voor de Europese Unie, net als voor de rest van de wereld, het moment om te bekijken of het snel

genoeg is. Het zou kunnen dat dit wordt gewijzigd, maar dat hangt ervan af hoe de wereld zich dan beweegt, en dat betekent niet dat we dat nu al afspreken.

In dit blok resteren nog een paar vragen over mobiliteit. Gaat Nederland zich aansluiten bij de uitspraak van de Duitse Bondsraad dat er in 2030 geen auto's met een brandstofmotor meer verkocht mogen worden? Misschien is het goed om u even mee te nemen naar de betekenis van deze uitspraak. De Duitse Bondsraad is uiteraard belangrijk. Je kunt deze vergelijken met de Eerste Kamer. De Bondsraad heeft dit standpunt ingenomen, maar het is goed om te zeggen dat dit nog geen officieel standpunt van de Bondsregering is.

Nederland is voorstander van een snelle transitie en heeft in het energieakkoord vastgelegd – zoals de heer Vos weet, want daarover heeft een uitgebreide gedachtewisseling plaatsgevonden met Minister Kamp – dat nieuwe auto's uiterlijk vanaf 2035 in staat moeten zijn om emissieloos te rijden. Als dat eerder kan, zal Nederland dat omarmen. Als in Europa een beweging op gang komt om af te spreken om dat te vervroegen, dan zal Nederland dat steunen.

Er werd net een debatje gevoerd tussen verschillende woordvoerders over de vraag wat de beste track record is voor het versnellen van de transitie. Het helpt wel als je in een gemeenschappelijke markt, zoals Europa is, met elkaar een norm stelt. Dan wordt het ook overzichtelijk voor het bedrijfsleven wat dat moet doen. Deze markt is zo groot dat er niet allerlei waterbedeffecten ontstaan. Daar moet je voortdurend op blijven letten, zoals Minister Kamp al eerder heeft geantwoord op vragen van de heer Vos. Er zal binnenkort een CO<sub>2</sub>-brief aan de Kamer worden toegezonden, waarin we uitgebreid op het Nederlandse standpunt zullen ingaan. Voorlopig is in Europees verband de ambitie voor emissies van voertuigen gezet op 60% reductie in 2050. Dat is inderdaad een minimale reductie voor transport. We gaan wat betreft nieuwe CO<sub>2</sub>-eisen voor voertuigen met een heel ambitieus standpunt de onderhandelingen in Europa in. Waarschijnlijk komt de Commissie volgend jaar met een voorstel. Daar gaan we nu naar toewerken. Wat ons betreft zou het inderdaad een ambitieuze inzet kunnen zijn. De Kamer krijgt binnenkort de kabinetsinzet op dit punt.

Er zijn volop doorrekeningen voor een CO<sub>2</sub>-reductieplafond op langere termijn. Daaruit blijkt dat de CO<sub>2</sub>-emissieruimte voor personenauto's in 2050 nul is, zo zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven. Als we willen dat het in 2050 bestaande wagenpark niets meer uitstoot, dan moeten nieuwe auto's uiterlijk in 2035 allemaal emissieloos kunnen rijden. Het punt waarover de woordvoerders onderling en met mij de discussie voeren, wordt uiteindelijk eenvoudiger beslecht als we in Europa komen tot goede en eenduidige normen voor CO<sub>2</sub>-emissies voor voertuigen.

Ik kom nu op het laatste puntje van dit blok. De heer Dijkstra vroeg wat voor plannen we hebben voor emissiearm transport. Hij heeft zich daar eerder ook al voor uitgesproken. We steunen de Commissie, die zegt dat er na 2020 beleid komt om het gebruik van duurzame, geavanceerde biobrandstoffen verder te stimuleren. Op dit moment hebben we de concrete voorstellen van de Commissie nog niet gezien. Die moeten er wel op enige termijn komen, als we tenminste na 2020 belangrijke stappen op dat gebied willen zetten. We zullen daar dus op blijven duwen.

#### **De voorzitter:**

Ik heb een drietal vragenstellers genoteerd. Het woord is eerst aan de heer Dijkstra van de VVD en daarna aan mevrouw Van Tongeren.

#### **De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ik dank de Staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Ik heb het ECN/PBL-rapport van 2014 erbij gepakt en gekeken naar al die 140, 150 voorstellen. Van driekwart van die voorstellen word ik niet blij. De

Staatssecretaris zei het zelf heel treffend: je kunt je eigen pijn kiezen. Het gaat heel erg pijn doen. Ik heb de idee dat, als de mensen beseffen wat alleen al dit percentage betekent, de acceptatie weleens heel dramatisch zou kunnen worden. Ik denk dat de mensen gaan steigeren als ze zien wat het gaat kosten. Beseft de Staatssecretaris dat? We willen transparantie daarover voordat we ons eraan kunnen conformeren. We willen ook geconsulteerd worden. In het rapport staat bijvoorbeeld het voorstel voor autovrije zondagen. Dat is nog tot daaraan toe, maar als autorijden € 300 tot € 400 per maand duurder wordt, dan wil je niet de veestapel halveren, zoals het PBL als een van de opties voorstelt. Volgens mij moeten we dat niet doen, vanwege die Nederlandse koe die zo goed is. Je kunt niet verplicht worden om je huis te isoleren zonder dat dat return on investment oplevert. Dat zijn maar wat voorbeelden. Driekwart van de opties die in het rapport staan, zijn vreselijk. Ik deel de ambities en ik vind die goed, maar we moeten echt weten wat het betekent. Deelt de Staatssecretaris de mening dat we er echt meer inzicht in moeten hebben voordat we daar als Kamer mee akkoord kunnen gaan?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ja, ik deel de mening dat het echt ingrijpend kan zijn. Ik ben het dus ook niet eens met al diegenen die hier zeggen dat we aan de onderkant zitten van wat we moeten kunnen doen. Dat is echt niet zo. Er is heel wat nodig om dit allemaal voor elkaar te krijgen. Dat zie je sowieso ook bij al die discussies over bijvoorbeeld de energietransitie. Het lijkt op papier heel makkelijk, maar het gaat gewoon verandering in de levens van mensen betekenen. Daarmee hoeven we overigens mensen niet bang te maken. Het is namelijk ook belangrijk om te zeggen dat het systeem met al zijn flexibiliteit Nederland voldoende opties biedt om het kosteneffectief en zo verstandig mogelijk te doen. Die beleidsruimte is er. Dat is heel belangrijk, want daardoor kunnen we, zoals de heer Dijkstra het ook noemde, inderdaad onze eigen pijn kiezen en kunnen we proberen om die pijn zo te beperken dat we het kunnen dragen. Dus ja, dat inzicht van het PBL komt er. Nederland heeft gezegd: wij zijn akkoord met het percentage. Immers, als we daaraan gaan lopen duwen en trekken, dan is de kans aanwezig dat andere landen zeggen dat ze minder willen doen en dat het meer onze kant op komt. Ik denk niet dat dat een verstandig uitgangspunt is. Ik ben het met de heer Dijkstra eens dat het echt noodzakelijk is om dat inzicht aan de Kamer te leveren en om de Kamer te consulteren. Dat zullen we dan ook gewoon doen.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ik kom op Oost-Europa. Ik ken die staatjes, waarbij die andere landen inderdaad ook veel moeten doen. Maar dan nog: 2018, het gemiddelde. Ze hebben dus nog twee jaar. Volgens de Staatssecretaris is er voldoende flexibiliteit. Maar als ik de percentages zie waarmee we kunnen schuiven tussen ETS en non-ETS en binnen de sectoren, dan is het toch wel heel beperkt. We kunnen onze doelen vaak beter ook in andere landen realiseren. In hoeverre moeten we die in ons eigen land realiseren? Kan de Staatssecretaris daar eens op ingaan? Als we bij wijze van spreken in Oost-Polen een bos aanplanten, dan hebben we met dat landgebruik een enorme slag geslagen. Dan zijn de Polen blij en wij ook. We hebben zelf maar een klein landje. We hebben belangrijke maatregelen te nemen, maar dat moet je doen waar die het meeste effect hebben.

**De voorzitter:**

Mijnheer Dijkstra, probeert u uw vraag te stellen.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Kan het ook in het buitenland? En is de Staatssecretaris er echt van overtuigd dat er voldoende flexibiliteit in zit op dit moment?

**Staatssecretaris Dijkma:**

De mogelijkheid is er om dat te doen, maar het gaat er aan het eind van de dag wel om dat je reële emissies inboekt. Ook hier geldt: geen greenwashing. Dat is voor mij ook een heel belangrijke voorwaarde. Het moet wel echt werken. Het is mogelijk om emissiebudget te kopen van een lidstaat die meer mogelijkheden heeft dan wij om kosteneffectieve maatregelen te nemen. We krijgen ook de optie om een beperkte hoeveelheid ETS-rechten in te zetten om aan onze verplichtingen te voldoen. Verder kan volgens de in Bonn overeengekomen ETS-afspraken ook worden geschoven binnen de jaren of tussen sectoren. Er zit dus wel degelijk ruimte in om het verstandig te doen. Daarom denk ik ook dat het een goed voorstel is wat er nu ligt. Maar het is waar: het zal niet gemakkelijk zijn.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Sinds het Sternrapport weet de wereld dat hoe langer je wacht, hoe moeilijker de maatregelen worden. Wederom geef ik een compliment aan de VVD: ze heeft nu ook het besef dat we, om te voldoen aan de afspraken van het klimaatakkoord van Parijs en zeker ook om te gaan richting die doelstelling van maximaal 1,5°C, onwaarschijnlijk hard aan de bak moeten. Daarom stelde ik de Staatssecretaris ook vragen over emissieloos rijden. Ik hoor enige terughoudendheid: als de andere landen voorstellen voor emissieloos rijden in 2030 doen, dan willen we ons daar wel bij aansluiten. In Duitsland ligt dat voorstel er nu. Is dit niet het moment om eens te bekijken of er niet meer landen zijn die die kant op willen gaan? Of wil Nederland liever een beetje achteroverleunen en afwachten totdat andere landen dat voorstellen?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Nee. Het gaat erom hoe je ervoor kunt zorgen dat je via het stellen van eisen aan CO<sub>2</sub>-normen voor voertuigen – de heer Dijkstra zou nu zeggen: bronbeleid – op de meest kostenefficiënte wijze in heel Europa realiseert dat voertuigen emissiearm worden. We gaan niet achteroverleunen. Ik heb net gezegd: Nederland gaat voor een ambitieuze doelstelling. Ik zal de Kamer op enige termijn een voorstel doen toekomen. Ik weet even niet precies wanneer dat is, maar zodra de Commissie met voorstellen komt, gaan wij onze inzet bepalen. Onze gedachte daarbij is in elk geval wel dat we ambitieus moeten zijn. Dit is een effectieve manier om er in gemeenschappelijkheid voor te zorgen dat er een slag wordt gemaakt wat betreft de transportagenda, de mobiliteitsagenda. Het heeft niet zo heel veel zin om het alleen in Nederland te doen. Dat is het punt.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

De heer Vos beschreef het net al: op wind is het naar Denemarken, op zon is het naar Duitsland. Zou het niet verstandig zijn om in Nederland wel een stretchdoelstelling voor emissieloos vervoer op te stellen en om het hele vervoers- en onderzoekscluster in Zuid-Nederland een enorme aanmoediging te geven door juist in Europees verband wel te pleiten voor het alleen mogen verkopen van emissieloze personenauto's na 2030? Dan daag je die industrie uit. Als iedereen continu op elkaar zit te wachten, dan komt ook dat niet van de grond. Dat zou dan de derde duurzame industrietak zijn – onze technische universiteiten doen daarin fantastisch onderzoekswerk en daarin kunnen onze mensen aan de slag – die we mogelijk naar het buitenland zien verdwijnen.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Daar zijn een paar dingen over te zeggen. Er zit wat dit betreft al een doelstelling in het energieakkoord: 2035. De discussie gaat nu niet meer over de vraag óf we die doelstelling moeten hebben, maar hooguit over de vraag wat je nog kunt doen om te versnellen. Dan zeggen wij: het is het

verstandigst om in Europees verband eisen te stellen aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van voertuigen. Wat dat betreft wil het Nederlandse kabinet een ambitieus standpunt innemen. Maar we doen het dan wel in gezamenlijkheid. Uiteraard wil ik onze auto-industrie die we dan hebben, niet tekortdoen. We moeten echter ook fair zijn. Het leeuwendeel van de Europese auto's wordt niet in Nederland geproduceerd maar onder andere bij de burens. Ik ben het er wel mee eens dat gelet op wat er in Zuid-Nederland gebeurt – dat is overigens voor een deel ook een andere discussie – innovatie gesteund moet worden. Daarover zijn we het, denk ik, zonder meer met elkaar eens. Maar voor mijn gevoel staat dat niet per se een-op-een gelijk aan het exacte jaar waarin je in Europa emissiearm rijdt. Als we kunnen versnellen middels een goed standpunt binnen de EU over de CO<sub>2</sub>-normen, dan moeten we dat gewoon doen. Dan gaan we natuurlijk ook bondgenootschappen vormen. We gaan echt niet ergens onder een steen liggen wachten totdat de discussie over is.

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Ik heb een beetje in het verlengde hiervan nog een vraag, om ervoor te zorgen dat we elkaar goed begrijpen. Het interessante aan de tijd waarin wij leven is dat technologische innovaties razendsnel in de samenleving verspreid kunnen worden. We hebben het nu over vervoer en over auto's. Toen de Ford Model T werd geïntroduceerd in 1908, kostte die een kleine duizend US-dollar. Vijftien jaar later kostte diezelfde auto nog geen 300 US-dollar. Dat is ook zo'n beetje het eerste voorbeeld van wat industrialisatie kan doen. Je ziet een razendsnelle ontwikkeling op de kostencurve. Internettechnologie kenmerkt zich erdoor dat datzelfde ook kan, maar dan in een virtuele wereld. Daarom zijn die bedrijven ook zo heel snel zo veel waard. Nu zie je dat eigenlijk opnieuw. In de industriële productie worden nieuwe technologieën ontwikkeld waardoor snel kan worden opgeschaald. Is de Staatssecretaris bereid om samen met haar collega's in Brussel eens goed te bekijken welke technologieën veel voor ons zouden kunnen betekenen, om in heel Europa de schouders eronder te zetten en om die technologieën de support te geven die nodig is om voor burgers betere producten te leveren en ten behoeve van het klimaat minder CO<sub>2</sub>-uitstoot te realiseren?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Er is iets lastig in dit debat. Ik ben het eens met deze analyse van de heer Vos, want die klopt als een bus. Het cynische daarvan is dat heel veel mensen zeggen: daar heb je helemaal geen overheid voor nodig, want de markt doet het zelf wel. Overigens is dat voor een deel ook nog eens gewoon waar. Maar het andere punt dat de heer Vos mij vroeg, ligt voor een belangrijk deel echt op het terrein van mijn collega Kamp. Zoals u en ik weten, is deze Minister heel erg betrokken bij research and development. Ik vind het een goede vraag, maar ik suggereer aan de heer Vos om die vraag in het debat met Minister Kamp nog eens te stellen. Dat zou ik wel fair vinden. De heer Vos krijgt daar dan vast een heel positief antwoord op. Het is inderdaad waar dat het voor Nederland heel interessant blijft om zeker ook naar dit soort technologieën te kijken. Daarbij geldt het motto: wie niet sterk is, moet slim zijn. We moeten in de toekomst vooral ook via die kant ons geld blijven verdienen. En dan nog een laatste opmerking hierover. Er is ook nog een aanknopingspunt met de boodschap van Prinsjesdag. De Ministers Kamp en Dijsselbloem hebben toen eigenlijk de komst van een investeringsbank aangekondigd. Die kan er ook aan bijdragen dat er beweging komt in het investeren in moeilijk financieerbare en zeer duurzame technologieën. Ik kan me voorstellen dat dit bij de behandeling van de EZ-begroting een heel goed onderwerp is.

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Het laatste wat ik zou willen, is de Staatssecretaris in verlegenheid brengen door haar op het terrein van een collega te laten bewegen. Desalniettemin heb ik deze vraag wel echt vanuit klimaatperspectief gesteld. Ik denk namelijk dat juist op het gebied van het klimaat, van clean technology heel veel fascinerende ontwikkelingen plaatsvinden. Ik zie dat in de Unie wordt nagedacht over ETS, over beprijzing van CO<sub>2</sub>. Ik zie dat er doelstellingen en richtlijnen zijn. Ik zie echter geen vooruitstrevende agenda gekoppeld aan de mogelijkheden voor de landen van de Unie om juist met die innovatieve, hoogwaardige technologische producten schaalgroottes te bereiken. Waarom moet een Amerikaan geld verdienen, terwijl wij hier op de TU Delft zulke fantastische innovaties hebben?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Daar ben ik het mee eens; dat vind ik ook. Het is ook niet zo dat wij op dat punt niet acteren. Sterker nog: ons departement is daar ook bij betrokken, maar de lead in dit hele debat ligt wel bij collega Kamp. Volgens mij is hierover deze week zelfs nog een algemeen overleg met hem. Ik kan mij dus voorstellen dat u dit zelf ook met enige regelmaat agendeert.

De **voorzitter**:

Ik heb de indruk dat de heer Vos opnieuw van plan is om dat te doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De meeste vragen zijn al gesteld. Ik houd mij dus even in.

De **voorzitter**:

Dan kunnen we door met het volgende blok.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat betreft het landgebruik en de bossen in het Europese klimaatbeleid. Bossen en bodem stoten natuurlijk niet alleen CO<sub>2</sub> uit, maar leggen ook koolstof vast. Een doelstelling van het akkoord van Parijs is dat die uitstoot en de vastlegging van broeikasgassen in de tweede helft van deze eeuw met elkaar in evenwicht moeten zijn. De landgebruiksector kan daar een enorm belangrijke bijdrage aan leveren. Op de Europese Raad van oktober 2014 hebben de regeringsleiders afspraken gemaakt over hoe we landgebruik en bossen na 2020 mee kunnen tellen voor onze klimaatambitie. Het voorliggende Commissievoorstel dient ertoe om landgebruik en bossen te integreren in het zogenaamde 2030-raamwerk voor klimaat en energie. De verordening voor landgebruik en bossen beoogt om het niveau van CO<sub>2</sub>-vastlegging op z'n minst op peil te houden. In het voorstel zijn ook prikkels ingebouwd, zodat de sector een volwaardige bijdrage kan leveren aan de Europese klimaatambitie. Ik denk dat dat een goede zaak is. Daarnaast worden de lidstaten eigenlijk uitgedaagd om beter te presteren. Dat kan een lidstaat namelijk ook koolstofkrediet opleveren. Die kredieten kunnen dan ingezet worden in de non-ETS-sectoren als een doel daar niet gehaald dreigt te worden. Dat moeten we op een goede manier doen. Dit vereist dus ook een sluitende klimaatboekhouding op plaatsen waar hout wordt geproduceerd. Er is overigens geen relatie tussen bij- en meestook van hout.

Kredieten mogen niet worden ingezet voor de ESR (Effort Sharing Regulation). Het is een aparte pijler en er is een beperkte flexibiliteit. Dat zorgt er ook voor dat het extra maatregelen moeten blijven. Er is natuurlijk heel veel druk van sommige landen om die dingen helemaal met elkaar te verschmerzen. Dat gaan we juist om die reden niet doen. Het is immers belangrijk dat we ervoor zorgen dat we ook – tussen aanhalingstekens – «boekhoudkundig» gezien echt iets bereiken. Dat betekent dat de regels voor het landgebruik in de verordening uitgaan van de plaats van productie van biomassa. Die regels gelden bijvoorbeeld nog niet voor Canada, om maar even een voorbeeld te noemen. Als Canada het akkoord

van Parijs ratificeert, zal het dus ook boekhoudkundige regels voor de biomassa moeten maken. Op die manier wordt dus wel een borging in het systeem voorzien.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

In Europa gaan we straks aan de ene kant werken met ETS en aan de andere kant met non-ETS. Je hoeft als kolencentrale dan minder rechten in te leveren omdat je biomassa bijstookt ofwel je moet als land in de non-ETS-sector andere maatregelen nemen. Als je het niet helemaal redt, kun je dus binnen die twee sectoren schuiven of je kunt naar het buitenland schuiven. Stel dat Polen zegt: wij kappen onze bossen niet meer; wij importeren de houtpallets voor onze kolencentrales uit Canada en de kredieten die wij overhouden omdat wij als gevolg van die import van de houtpallets onze bossen niet meer zelf kappen, verkopen we aan Nederland. Dan zou Nederland geen maatregelen hoeven te nemen. Dan schieten we volgens mij op een gegeven moment op een massale schaal de doelen voorbij. Mijn vraag is dus: hoe voorkom je dat er in Europa door de import van biomassa uit het buitenland op papier eigenlijk een overschot aan bos is, terwijl dat er eigenlijk niet is, omdat er gewoon op een andere plek gekapt wordt? Het lijkt mij heel belangrijk om dit dicht te timmeren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja. Laat ik het zo zeggen: je moet voorkomen dat dit uiteindelijk tot geen bijdrage leidt. Daar zullen we in onze debatten dus gewoon heel scherp op moeten toezien: hoe gaat het precies vorm krijgen, hoe ziet die boekhoudkundige regeling eruit en hoe voorkomen we – om het maar even plat te zeggen – greenwashing? Dat is dus een van onze inzetten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Zou de Staatssecretaris terug kunnen komen op het zojuist door mij genoemde voorbeeld over het verdergaan van de onderhandelingen? Hoe wordt voorkomen dat de bijstook van biomassa in kolencentrales of in biomassacentrales en de import van biomassa eigenlijk leiden tot verwatering van het systeem? Daar zit mijn zorg. Er zijn allerlei manieren waarop die zorg kan worden weggenomen. Ik denk dat dat niet iets is voor nu. Ik ben blij dat dit de aandacht van de Staatssecretaris heeft, maar ik zou wel heel graag willen weten hoe zij het net uiteindelijk heeft gesloten.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik begrijp die zorg, maar laten we afspreken dat we zo'n voorbeeld gebruiken als een goede check van het systeem als er meer helderheid is over hoe het er precies allemaal uit gaan zien. Het is niet erg als er sprake is van ruimte of flexibiliteit, maar je wilt geen greenwashing. Dat is een dun pad; ik heb begrepen dat de premier tegenwoordig «een geitenpad» zou zeggen, maar daar moeten we wel op blijven en dat is niet eenvoudig. Dat was een grapje, mevrouw Van Tongeren, maar het grapje komt blijkbaar niet over.

De **voorzitter**:

Het was ook een grapje van de Minister-President en niet van deze Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, daarom. Ik zal het niet meer lenen.

Ik kom bij het blok over het ETS, eigenlijk op speciaal verzoek, vooral van de heer Vos. Hoe zorgen we ervoor dat het ETS gaat werken? De onderhandelingen zijn nog volop gaande. Dit is echt een taai dossier. De meningen van de lidstaten lopen uiteen, maar we zien wel dat er langzaam voortgang wordt geboekt. Wij hebben ons Nederlands



voorzitterschap op een paar manieren gebruikt om het belang van dit hele dossier aan de orde te stellen. Daarbij gaat het allereerst om het op een goede manier beprijzen van CO<sub>2</sub>. Dat is onwijs belangrijk. Dat hebben we internationaal gedaan door als eerste regering een alliance met de Wereldbank te sluiten. Nu volgen er heel veel regeringen. Feike Sijbesma trekt daarbij voor Nederland, internationaal de kar, samen met Ségolène Royal. Binnen Europa hebben we tijdens ons voorzitterschap conferenties georganiseerd, onder andere in Parijs. Ook tijdens de door ons georganiseerde Raden hebben we dit onderwerp aan de orde gesteld onder het motto «politieke druk helpt». Er moet gewoon naar een goed systeem toegewerkt worden. Er is eerder al besloten dat de zogenoemde Market Stability Reserve in 2019 in werking treedt. Dat moet na 2019 ook leiden tot een stijging van de prijs voor CO<sub>2</sub>. Na 2020 gaan de rechten langzamerhand als het ware uit de markt, waardoor het aantal rechten stabiel daalt. Ook daardoor is de verwachting dat de prijs stabiel omhooggaat, maar daar zijn we gewoon nog lang niet. De gemiddelde prijs schommelt nu rond € 5 à € 6, maar die moet misschien wel naar € 50. Dat is de prijs waar de grote energiegianten in hun – bij wijze van spreken – stille boekhouding mee rekenen. Dat verschil is gewoon nog heel groot. De heer Vos heeft er overigens gelijk in dat intussen de prijs voor bijvoorbeeld windenergie gelukkig enorm is gedaald. De laatste tender was zeer, zeer hoopgevend. Daardoor wordt het verschil tussen fossiel en duurzaam gelukkig ook langs die kant langzamerhand kleiner. Schaal is daarbij heel bepalend. Ik heb mij laten vertellen dat we nu jaar op jaar op jaar vijf prachtige windparken, de grootste windparken ter wereld, gaan neerzetten. Ik denk dat de Noordzee in de toekomst één groot windpark zal zijn. Dat is wel wat in the end gewoon nodig is. Daar werken we de komende decennia waarschijnlijk met elkaar naartoe. Daarbij helpt een prijs op koolstof; die is heel belangrijk. Mevrouw Van Tongeren vroeg wat ik vind van het opkopen van rechten. Tot nu toe lijkt dat weinig te betekenen voor de prijs. Als meerdere lidstaten dit samen doen, heeft dat mogelijk wel effecten. Die optie wordt op dit moment samen met meerdere lidstaten verkend. Ik wil hier nu niet te veel op vooruitlopen, maar we moeten dus in het hele dossier ook steeds blijven nadenken over een plan B.

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Het is volgens mij altijd verstandig om een plan B te hebben. Ik zou het appreciëren als de Staatssecretaris ingaat op de follow-up op het initiatief dat zij enkele maanden geleden heeft aangekondigd. Ik wijs op de analogie met de monetaire markt. Als daar iets misgaat, wordt er meteen massaal ingegrepen. Die markt wordt dan gestimuleerd of er worden juist valuta uit de markt gehaald, waardoor de prijs stabiliseert. Dat kunnen centrale banken doen. Met het ETS is dit eigenlijk nog eenvoudiger. Waarom duurt het zolang voordat de juiste prijs tot stand komt? Iedereen die ik spreek, elke grote multinational – vervuilend of niet – en elke politicus en burger zijn voor het ETS, maar die prijs blijft maar zo laag. Hoe komt dat toch?

Staatssecretaris **Dijkema**:

De marktstabiliteitsreserve en het uit de markt halen in 2019 zijn feitelijk zulke ingrepen. Die zijn weliswaar eenmalig, maar toch. Daarnaast is er in Europa natuurlijk ook verschil van mening over het tempo waarin de transitie moet plaatsvinden. Ik zal straks nog iets zeggen over de ratificatie. Ik ben daar toch nog steeds heel optimistisch over, maar er is natuurlijk wel een groot verschil tussen de lidstaten in de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, in de mate waarin zij erkennen dat zij daarvan afhankelijk zijn en in de mate waarin zij daar misschien vanaf willen. Er is dus niet zomaar overeenstemming over het opdrijven van die prijs. Dat is een politieke kwestie. Ik wil daar nu niet te veel op vooruitlopen, maar dit

betekent dat je moet blijven nadenken over wat dit betekent voor een aantal landen, zoals Nederland: wachten we daar helemaal op en hoe gaan we daarmee om? Ergens moeten we natuurlijk een omslag bereiken, maar wel graag op een manier die niet leidt tot een nodeloos waterbed-effect. Dat is de spanning waar we midden in zitten.

Ik kijk ook naar de huidige situatie in de wereld: China is in meerdere regio's bezig met, eigenlijk, een ETS-achtig systeem. Californië heeft het en Canada is ermee bezig, net als verschillende Latijns-Amerikaanse landen. Europa heeft een systeem. Het is waar dat dat niet voldoende werkt, maar er is in ieder geval een systeem. Zodra we in staat zijn om tussen al die systemen een koppeling te krijgen, hebben we een wereldwijde prijs voor koolstof. Dan zijn we spekkoper, want daarmee veroorzaken we eigenlijk de beste interventie die denkbaar is om versneld over te schakelen naar duurzame energie. Voordat je in Europa als het ware denkt dat het niks wordt, dat het nooit iets wordt en dat we het maar moeten opgeven, moet je je realiseren dat we dit wel van de grond zien komen in al die landen, ook in landen waarvan je misschien nooit had gedacht dat zij daar nu mee zouden beginnen. Daarmee moet je dus voorzichtig zijn. Dat is het politieke speelveld waar ik nu gewoon midden in zit. Ik ben met mijn Europese vrienden bezig. Sommigen daarvan moeten echt een beetje harder lopen, maar intussen gebeuren er natuurlijk ook in de werelddelen om ons heen echt heel bijzondere ontzettend goede dingen. We moeten ons eigen kind niet snel met het badwater weggooien, terwijl men het badje daar net aan het vullen is. Dat is, in platte termen, op dit moment mijn puzzel.

**De voorzitter:**

Ik denk dat de heer Vos dat wel begrijpt.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik hoop het.

**De voorzitter:**

Of heeft de heer Vos nog een vervolgvraag?

**De heer Jan Vos (PvdA):**

Ik heb er begrip voor.

**De voorzitter:**

U hebt er begrip voor; er komt dus geen vervolgvraag. Dan kunt u doorgaan, Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik ga nu in op de ratificatie van het Parijse akkoord. Het was een mooie en ook een pittige dag, een paar weken geleden, toen we op vrijdag in Europees verband besloten tot versneld ratificeren. Dat was een mooie dag, omdat daarmee de drempel eigenlijk is gehaald. Dat werd ook tot uitdrukking gebracht door de aanwezigheid van de secretaris-generaal van de VN bij de goedkeuring door het Europees Parlement. Dat was echt weer historisch. Inmiddels hebben 76 landen, die verantwoordelijk zijn voor 60% van de mondiale emissies, het akkoord geratificeerd. Door de ratificatie door de Europese Unie en acht lidstaten, die de ratificatie al hebben afgerond, werden de drempels gehaald. De inwerkingtreding is nu voorzien op 4 november. Zeven lidstaten hadden al geratificeerd: Oostenrijk, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Malta, Portugal en Slowakije. Op 7 oktober heeft ook Polen dat gedaan. In andere lidstaten wordt hard gewerkt.

Hoe zit het in Nederland? Wij hebben een Koninkrijkswet gemaakt. Mind you, dat is dus voor het hele Koninkrijk. Dat hebben wij in het voorjaar met stoom en kokend water gedaan. Dat moet u echt van mij aannemen.

Die ligt ook al bij de Raad van State. De verwachting is dat die binnen enkele weken naar de Kamer kan.

Mevrouw Van Tongeren vroeg mij: kunnen wij helpen? Dat stel ik zeer op prijs. Ja, dat kan. Het mooiste zou zijn als we heel weinig tijd kwijt zijn aan de behandeling en de Kamer de wet gewoon aanneemt. Ik durf het bijna niet te vragen, maar het zou briljant zijn. Het zou heel mooi zijn als dat lukt. Het zou ook een mooi signaal zijn. Het is een heel deugdelijke wet; dat durf ik alvast wel te zeggen. Het klopt allemaal, maar goed, het is aan u. Ik krijg weleens te horen «hoe kan dat nou» of «zitten jullie weer te slapen?», maar dat hebben wij echt niet gedaan. U allen weet hoe ingewikkeld het is om wetgeving door de Kamer en het kabinet heen te halen. Het moest allemaal gemaakt en geschreven worden. Met heel veel inspanning is dat gedaan, onder anderen door een aantal mensen die hier nu zitten. Heel veel dank daarvoor. Dat zeg ik één keer. U kunt ons dus helpen.

Hebben we Polen iets gegeven? Het korte antwoord is: nee. Ik durf bijna geen grapjes meer te maken, maar ik zou zeggen: a lot of love and attention. Dat heeft wel gewerkt. Polen heeft natuurlijk voortdurend gezegd dat het een moeilijke positie heeft en dat het nog heel veel moet doen. Wij hebben geknikt en gezegd dat wij dat begrepen. Dat heeft Polen ook nog een keer tot uitdrukking gebracht in de tekst, maar daar vloeit verder geen verplichting uit van andere landen jegens de regering van Polen. Dat vond ik wel de kern, want dat moeten we niet hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dit is voor een belangrijk deel een geruststelling. Om nog een klein stapje verder te gaan: er zijn verder ook geen sterke verwachtingen gewekt op andere dossiers, waardoor je er eigenlijk met goed fatsoen niet meer onderuit kunt?

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Nee, we doen niet aan koppeling van dossiers, maar dat maakt het ook wel lastig. Eigenlijk was het gewoon: say yes. Dat is lastig, want men wilde graag naar huis met iets van begrip. Dat kan altijd. Ik ben blij dat men nu geratificeerd heeft. Het gaat ergens om en men doet ook mee. We hebben soms onze verschillen, maar hierin heeft de Europese Unie eendracht getoond. Dat vind ik een heel belangrijk signaal en daar ben ik blij mee. Ik ben erkentelijk in de richting van die landen waarvoor dit best een pittige beslissing was. Dat is goed en dat vind ik mooi om te zien. Er is gevraagd wat we gaan doen richting Marrakesh. Wij hebben steeds gezegd dat wij het momentum niet mogen verliezen. Daarom is het heel belangrijk dat we een werkprogrammavoortgang zien in Marrakesh, na het afsluiten van het akkoord. Daarnaast moeten we concrete acties door alle betrokken lidstaten in beeld krijgen. Wij gaan er met een Koninkrijksdelegatie heen. Ik heb begrepen dat ook sommige Kamerleden meegaan. Ik verheug me er zeer op. Tijdens de politieke bijeenkomsten gaan we stevig inzetten op versterkte samenwerking met niet-statelijke actoren, binnen en buiten het Parijsakkoord. Een eerste bijeenkomst van de conferentie van partijen van het Parijse akkoord kan een belangrijke bijdrage leveren aan het vasthouden van het momentum. We zullen ook een eigen klimaatop organiseren, op 26 oktober aanstaande, waarbij de premier ook aanwezig is. Hij zal de klimaatop openen. Ons motto is: bring Paris home. Dat betekent dat we op verschillende manieren laten zien hoe het bedrijfsleven, de overheden, al die non-gouvernementele organisaties en burgers een bijdrage leveren aan het verlagen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de komende jaren. Er liggen heel veel prachtige initiatieven voor. Die zullen we daar niet alleen bespreken, maar ook in beeld brengen.

Als het gaat zoals nu en het net niet lukt om de goedkeuring door beide Kamers te halen, zal Nederland bij de eerste conferentie van partijen

waarnemer zijn. Het zou echter zomaar kunnen – soms droom ik daarvan – dat het net wel lukt. Iedereen denkt dat niet zo is, maar je weet maar nooit. Het hangt van u allen af. We zijn in ieder geval via de EU een volwaardige partij. We doen in Nederland in ieder geval heel veel in aanloop naar Marrakesh, om het momentum vast te pakken. Dan moet u concreet denken aan het ambitiemechanisme en de global stocktake. Hoe gaan we daar precies mee om? Hoe krijgt dat vorm? Daarnaast moet u denken aan de transparantie en rekenregels voor financiering en steun en de regels die gemaakt moeten worden voor het Parijs Comité voor Capaciteitsopbouw. Er zullen ook zaken als financiering en pledges aan de orde komen.

**De voorzitter:**

Ik zie dat mevrouw Van Veldhoven nog een vraag heeft op dit punt. Mevrouw Van Veldhoven, u hebt nog één mogelijkheid tot het stellen van een vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Worden er nieuwe pledges gedaan tijdens de klimaatop? Hebben we een beeld van hoever we zijn met onze oude pledges en de nieuwe pledges, als het gaat om Parijs? Waar staat Nederland nu ongeveer? Ik ben heel geïnteresseerd in een overzicht daarvan. Als een groot bedrijf, een multinational zoals Unilever een pledge doet, in welk land telt die dan mee? Hoe bepalen we dat eigenlijk?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Een aantal van de spelregels worden in Marrakesh besproken. Dat doen we niet tijdens onze eigen klimaatop. Misschien mag ik na afloop van de klimaatop u een brief doen toekomen met de uitkomsten.

**De voorzitter:**

Ik denk dat dit wel akkoord is, als ik dat zo zie.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat is mooi. Ik heb nog één vraag in dit blokje, namelijk over ICAO. Daarna komen er nog twee blokjes.

Ik ben optimistisch over ICAO. Echt waar. Soms komt dat omdat je zozeer onderdeel van de onderhandelingen bent dat je ook weet wat er allemaal had kunnen gebeuren om het niet voor elkaar te krijgen. Die kans is tot op het laatst ontzettend groot geweest. Ik kan u vertellen dat er heel veel landen in deze wereld zijn die niet zitten te wachten op mondiale regels om de uitstoot van de luchtvaart aan banden te leggen. Dat zijn logischerwijs vooral ook die landen waar de grootste groei te verwachten is. Er ligt nu een mechanisme dat in het begin vrijwillig is en over enige tijd verplichtend wordt. Dat is echt pure winst. Als we dat niet hadden bereikt, hadden we met lege handen gestaan. Dan had het zeker tot die tijd geduurd waarop we dingen verplichtend in werking zien treden, voordat de internationale wereld misschien weer eens bedacht had dat er een akkoord moest komen. Ik kan me heel goed verplaatsen in alle mensen die aan het einde van de dag meer willen, maar gelet op hoe de vlag erbij hing en de verschillende standpunten, is het uniek dat het gelukt is. Dat heeft ook te maken met het feit dat Europa ook nu weer vooropliep, onder wie de Commissaris. Ik heb met heel veel landen gesproken. Er waren ook een aantal van mijn collega's op ministerieel niveau. We hebben ons echt de blaren op de tong gepraat om hier bij iedereen steun voor te krijgen.

De VS en China hebben zich niet onbetuigd gelaten. Dat was cruciaal. De Chinese luchtvaartmarkt zit namelijk in een soort momentum waarin men een explosieve groei verwacht. Het aantal mensen daar groeit en ze willen allemaal vliegen. Ze gaan ook steeds meer verdienen, dus hun keuzes

worden vergelijkbaarder met hoe de Westerse wereld leeft, in vergelijking met de levensstandaard nu. Als je niet zo'n afspraak hebt, ga je dus pas echt de bietenbrug op. Ik vind het prima als je je vastbijt in de gedachte dat het morgen altijd beter kan, maar ik hecht eraan om te verdedigen wat er vandaag ligt. Met alle mitsen en maren en tot je dienst, maar het ligt er nu wel.

Het gaat ook werken. Daar gaan we samen voor zorgen. Dat doen we door het introduceren van het pakket global market-based measurement. Dat is eigenlijk ook weer een marktmechanisme. We doen het door CO<sub>2</sub>-normen te stellen aan vliegtuigen. Die kunnen natuurlijk in de loop der jaren ook weer opgeschroefd worden. Daarnaast investeren we in natuurbeleid, om ervoor te zorgen dat uitstoot gecompenseerd wordt waar hij niet verminderd kan worden. Ik was dus heel blij en tevreden. Daarna krijg ik altijd weer zorgen, dus dat komt nu vast ook. Ik zit nu echter in de flow dat ik dit een goede zaak vind.

**De voorzitter:**

Als u in die flow blijft, kunt u de twee blokjes in een redelijk tempo afronden.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik hoop dat de heer Wassenberg mij dat toestaat, want nu kom ik bij zijn vragen. Ik zei de vorige keer al dat ik moet ophouden met landbouwdebatten. De motie over ggo's is materieel zo uitgevoerd dat het sinds 2014 mogelijk is om in de EU toegelaten gewassen in ons eigen land te verbieden. Daar heeft Nederland hard aan gewerkt. Dit betekent dat gewassen waarover vrijdag gestemd wordt, in Nederland verboden blijven. Dit is in de brief klip-en-klaar uitgelegd. Daarmee respecteren wij de motie. Als er echter Europees gezegd wordt dat er geen veiligheids- of milieuredenen zijn om een gewas te verbieden, zullen we dat ook niet doen. Dat heeft het kabinet ook steeds gezegd. Voor ons land hebben we er wel een eigen zelfstandige positie in, die verdergaat dan alleen maar veiligheid en milieu. Het gaat ook om de maatschappelijke discussie. Wij hebben gezegd dat wij die teelt niet willen. Dat blijft ook zo. Duidelijker dan dit kan ik het eigenlijk niet zeggen.

Wat moet de Coalition of the Willing on Pollination gaan doen? Uit een recente VN-studie blijkt dat er heel veel bedreigingen zijn voor bestuivers. Dat is geen nieuws. In een vrijwillig internationaal samenwerkingsverband helpen landen elkaar om de bedreigingen het hoofd te bieden. Dan moet u bijvoorbeeld denken aan het inzaaien van bepaalde bloemmengsels op braakliggende grond. Er zijn heel veel goede ideeën om de bijen te steunen. Denk ook aan opleidingen voor boeren. Hoe gebruik je bestrijdingsmiddelen? Er zijn innovatieve oplossingen voor pesticidecontroles et cetera. Het gaat om het uitwisselen van kennis om op die manier de bijen en daarmee de voedselproductie te steunen. Als de bestuivers wegvallen, heeft de landbouw namelijk een ultiem probleem. Dan is er geen landbouw meer. Zo simpel is het.

Dan kom ik op rundvlees en broeikasgassen. Dit is een herhaling van het debat van vorige week. Ik ga ook niks anders zeggen. De heer Wassenberg kent het Nederlandse standpunt. Het is aan de consument. We zijn bezig met bewustwording, maar het verkleinen van de veestapel is geen doel op zichzelf.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik vermoed dat de heer Wassenberg een vraag heeft.

**De heer Wassenberg (PvdD):**

Ik heb twee interrupties en ik wil ze allebei nu gebruiken. Mijn eerste gaat over de genetisch gemanipuleerde gewassen. Ik moet met uw welnemen de Staatssecretaris toch tegenspreken. Ik heb hier de motie uit 2014. Het

dictum daarvan is: verzoekt de regering tijdens de Raad Algemene Zaken tegen de voorgestelde toelating van de teelt van het genetisch gemodificeerde maistype 1507 in de EU te stemmen. Dit gaat niet over Nederland, maar over toelating in de EU.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Tussen dat tijdstip en nu is er wel iets gebeurd. Het kabinet heeft namelijk, aangemoedigd door de Kamer, de mogelijkheid geïntroduceerd dat Nederland op zijn eigen grondgebied die teelt verbiedt. Dat kon toen nog niet. Wij hechten eraan te zeggen dat wij op die wijze de motie uitvoeren. Als u dat anders ziet, hoor ik dat wel. U hebt al een motie aangekondigd. Vanaf het begin hebben wij gezegd dat wij heel goed begrijpen dat er in een land eigenstandige redenen kunnen zijn, los van de discussie die er is bij de introductie door bijvoorbeeld een beoordeling van EFSA (European Food Safety Authority), om de teelt van genetisch gemodificeerde gewassen niet te willen hebben. Nederland heeft er ook in voorzien dat dit mogelijk is. Die mogelijkheid grijpen wij aan. Materieel en principieel betekent dit dat die teelt in Nederland niet plaatsvindt. Zo leggen wij de motie uit. Tussen 2014 en 2016 is er met die mogelijkheid dus een enorme stap gezet binnen de Unie. Die gebruiken wij nu. Op die wijze voeren wij die motie uit.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Er lijkt nu een tekstexegese te ontstaan. De Staatssecretaris zegt: dit is de motie en zo leggen wij haar uit. Dan wil ik toch even bij de tekst zelf blijven. De motie gaat niet over Nederland. Dat Nederland zelf beleid kan bepalen en zelf die genetisch gemanipuleerde gewassen kan tegenhouden op het eigen grondgebied, is heel belangrijk, maar die motie spreekt zich niet uit over Nederland, maar over stemmen in de EU. De Staatssecretaris kan zeggen dat onze tekstexegese – Bijbelexegese, zo u wilt – er een andere betekenis aan geeft, maar dat is niet wat in de motie wordt verzocht. Daarom stel ik nogmaals mijn vraag. Als de Staatssecretaris zegt dat zij niet gaat tegenstemmen, kan zij zich dan in ieder geval van stemming onthouden?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, wij hebben op basis van die toen aangenomen motie de Kamer meegenomen in onze voorstellen. Het voorstel was om de motie zo uit te leggen dat wij het materieel voor Nederland mogelijk maken om een en ander te weigeren, ook als er sprake is van toelating. Los van het Nederlandse stemgedrag wordt iets namelijk op een gegeven moment toegelaten in de EU. Materieel wil Nederland dan kunnen zeggen: dat kan wel zo zijn, maar wij willen misschien toch weigeren. Daar hebben wij in voorzien. Dat is heel bepalend geweest en het is ook heel bijzonder dat het gelukt is. Zo hebben we de motie uitgelegd en dat hebben we ook steeds naar de Kamer gecommuniceerd. Wat u nu doet, is dat incasseren en zeggen «hartstikke mooi, dankjewel» en dan weer teruggaan naar de oorsprong. Zo leg ik de motie niet uit. Daar zijn we het niet over eens en dat worden we ook niet. Ik doe niet aan tekstexegese; ik leg de motie op mijn manier politiek uit. Dat doet het kabinet ook. We hebben er hard voor gewerkt. We hebben u gebracht dat u nee kan blijven zeggen. Daar is overigens niet iedereen in de Kamer het mee eens, maar dat is wel het standpunt geworden. Dat is «how far we can get».

De **voorzitter**:

De heer Wassenberg heeft een tweede interruptie.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dan zal ik hierover toch een motie indienen. De vooraankondiging van het VAO bevestig ik dus bij dezen.

Dan kom ik op de opmerking van Eurocommissaris Hogan dat we 15 miljoen moeten gebruiken om de rundvleesproductie te stimuleren. De Staatssecretaris zegt: we bemoeien ons niet met die markt; de consument mag zelf zijn keus bepalen. De Eurocommissaris gaat er echter ook in roeren, omdat Europa vindt dat er onvoldoende rundvlees wordt geconsumeerd. Daarom begint Europa voor 15 miljoen een campagne, niet om de rundvleesconsumptie te remmen maar juist om die te stimuleren. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Daar zal de heer Van Dam vast een boeiend debat met u over kunnen voeren.

De **voorzitter**:

Mijnheer Wassenberg, dat is het antwoord. U mag nog een vraag stellen, maar dat doet u niet. Dat hoeft ook niet. Volgens mij heeft de Staatssecretaris nog één blokje.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, ik heb nog één blokje, over AOB, any other business, zoals dat in Europa heet. Ik begin met de NEC-richtlijn. Die gaat over schone lucht en de vraag hoeveel mensen in Europa mogen sterven aan vervuilde lucht. Dat is eigenlijk vrij principieel. Om die reden is het voor mij een heel belangrijke richtlijn. Op de laatste dag van het Nederlandse voorzitterschap heb ik daar een akkoord over bereikt. Dat was niet gemakkelijk. Het is niet zonder slag of stoot gegaan. De naweeën van de slag en de stoot zien we nu terugkomen. Een aantal lidstaten wil een en ander nog herberekend zien. Ik ben het daar gewoon niet mee eens. We hebben zo veel mogelijk transparantie getoond in de wijze waarop wij samen met de Commissie tot de verschillende toedelingen zijn gekomen. We hebben daar een akkoord op gesloten. We gaan nu aan de slag met de implementatie en we zullen de Kamer hierover informeren. We gaan niet terugkomen op eerder afgesproken richtlijnen. Dat is het vrij standvastige standpunt van het Nederlandse kabinet, zeg ik ter geruststelling. We hebben er ook hard voor gestreden. Dit was niet voor iedereen een fijne uitkomst, maar het moest wel gebeuren.

Dan kom ik op de NER300-fondsen. Cyprus stelt voor om overgebleven middelen uit die fondsen te benutten voor aanvullende financiële steun aan de huidige projecten. Men wil de toelatingscriteria versoepelen, dus eigenlijk wil men tijdens het spel de spelregels wijzigen. Dat vinden wij geen goede optie. Als er geld over is, moeten we dit misschien opnieuw meenemen en opnieuw aan dit type projecten besteden, maar niet voor dingen die eerder zijn afgevallen. Er is namelijk misschien ook een andere reden waarom die projecten de lat niet gehaald hebben. We zullen het Cypriotische voorstel dus aanhoren en vervolgens zeggen dat we een voorkeur hebben voor een werkbare optie om middelen daadwerkelijk in te kunnen zetten voor innovatie. We zijn het dus wel eens over het doel, maar de wijze waarop vergt wel wat, want we steunen geen projecten die het niet verdienen. Ik denk dat ik daar de steun van de Kamer voor heb.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb een klein procedureel puntje. Normaal gesproken vragen we in de tweede termijn een VAO aan. Mijn buurman vroeg aan mij of ik van plan was een VAO aan te vragen. Daar antwoordde ik «ja» op. Vervolgens wordt er in de eerste termijn een VAO aangevraagd. Ik vraag mijn collega om dat verzoek even terug te trekken en te bewaren voor de tweede termijn.

De **voorzitter**:

De heer Wassenberg mag daarop reageren.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik zei dat mijn collega Thieme een vooraankondiging had gedaan. Ik dacht dat dit er automatisch uit voortvloeide, maar blijkbaar is dit niet gebruikelijk. Ik wil een motie indienen, maar het is voor mij niet het allerbelangrijkste om de eerste spreker te zijn. Het belangrijkste is dat ik die motie kan indienen. Als ik mevrouw Van Tongeren daar een groot plezier mee doe, zal ik mijn verzoek intrekken. Dan kan zij het verzoek dadelijk opnieuw indienen.

De **voorzitter**:

Dan moeten we wel afwachten of a, een tweede termijn wenselijk is en b, of mevrouw Van Tongeren dan daadwerkelijk het verzoek zal doen.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Daar ga ik dan wel van uit, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan stel ik voor, alles gezien en gehoord hebbende, om die tweede termijn te starten, maar dan wel een heel korte. Een minuut of anderhalf lijkt me afdoende voor de woordvoerders. Ik vermoed zomaar dat er helemaal geen interrupties zijn, of anders hooguit één.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Er staat volgens mij nog één vraag van mij open, over de bebouwde omgeving en de plannen die de woningcorporaties hebben. Welke winst kunnen we in die bebouwde omgeving realiseren?

De **voorzitter**:

Vindt u het goed dat de Staatssecretaris die vraag in tweede termijn beantwoordt? Dat lijkt me wenselijk.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is prima.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren, ik denk dat u er behoefte aan hebt om namens GroenLinks in tweede termijn iets te zeggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik ben er nog niet gerust op dat ESR, waarbij men start met meten tussen 2016 en 2018, er niet voor zorgt dat er mogelijk in landen een uitstel komt van non-ETS-maatregelen, dus nu even achterover hangen en straks vaart maken. De Staatssecretaris heeft een poging gedaan om dit uit te leggen.

Ik wil heel graag bij die klimaatconferentie zijn, maar de EZ-begroting valt ook in die week. Ik doe een beroep op de collega's om te steunen dat we de EZ-begroting op de dinsdag en de donderdag doen, zodat we op woensdag aanwezig kunnen zijn bij de Nationale Klimaatop.

Dan kom ik op de auto's in het energieakkoord. Het energieakkoord loopt volgens mij tot 2020. Er staat nergens in het energieakkoord dat de daarin gestelde doelen niet eerder gehaald kunnen worden. Dat lijkt mij dus geen reden om in Europees verband niet te pleiten voor bijvoorbeeld de datum van Duitsland, 2030.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mis ik iets?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ja, ik wil graag een VAO aanvragen.



De **voorzitter**:

Die indruk had ik al, daarom help ik u even. Anders was u het alsnog kwijt geweest. Dat doe ik normaal gesproken nooit.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter. Dat is dan een gemiste kans, want dan had ik het kunnen doen. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Die waren duidelijk. Ik ben het er niet mee eens; dat zal ook duidelijk zijn. Ik gebruik dat aangevraagde VAO graag om één, twee of misschien wel drie moties in te dienen. Daar houd ik het bij.

De heer **Jan Vos** (PvdA):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen in eerste termijn.

De **voorzitter**:

Ik dank u voor uw bijdrage in tweede termijn. Dan is het woord aan de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. De VVD wil een aanpak gericht op innovatie. Innovatie is vaak het alternatief voor duurere oplossingen. Dan hoeven we de belastingbetaler ook minder te belasten en gaat het vanzelf, zeker als we uitstoot gaan beprijzen. Denk ook aan de internationale samenwerking, bijvoorbeeld als het gaat om de energie-unie. Voor het klimaat zijn we al goed op gang om samen te werken.

Er zijn heel mooie voorbeelden van meer innovatie bij start-ups. De emissiearme landbouw is voorbijgekomen. Ik heb al zonnepanelen op glas gezien. Denk ook aan truck platooning, in treintjes achter elkaar rijden om brandstof te sparen. Dat zijn allemaal heel leuke dingen. Volgens mij kunnen we een eind komen zonder dwang, betutteling en allerlei voorschriften vanuit de overheid.

De VVD wil graag dat de vervuiler gaat betalen, door de emissies een betere prijs te geven. De VVD wil besparingen stimuleren en het grondstoffenverbruik reduceren, door gebruik te maken van meer hernieuwbare grondstoffen. Daarnaast wil de VVD de uitstoot verminderen. Ik steun de Staatssecretaris in haar aanpak om ETS te versterken. Dat is voor ons echt de tool. We steunen het bronbeleid en de kansen die er zijn bij brandstoffen en in de circulaire economie.

Ik wil een motie indienen bij het VAO, om inzicht te krijgen in en transparantie te krijgen over de gevolgen van de maatregelen. Ik wil dat de Kamer daarin geconsulteerd wordt. Ik wil dit toch wel vastleggen.

Ik verheug mij erop om bij de Nationale Klimaattop te zijn, samen met de Staatssecretaris en de premier, wat best bijzonder is. Hij zal de klimaattop ook openen. Ik zag vanmiddag dat er al meer dan duizend aanmeldingen zijn. Het wordt een goede happening, waar we volgens mij het beste van Nederland laten zien. We hebben een grote uitdaging voor de boeg.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. Ik verheug me op het VAO. Soms moet het er een keer van komen. Als ik het met u allen eens ben, moet ik soms ook twijfelen aan mezelf en dat kunnen we niet hebben. Dat is dan weer jammer, hoor ik mevrouw Van Tongeren zeggen. Ik ben het overigens wel vaak met haar eens.

Ik heb op de een of andere manier kennelijk onvoldoende geprobeerd uit te leggen of te markeren dat wij oprecht denken dat de wijze waarop de Commissie optreedt bij ESR verstandig is. Ze moet namelijk bewegen tussen het helpen van early movers en het niet te veel helpen van de slow movers. Je moet dus datgene wat voor 2020 gebeurt, stimuleren. Tegelijkertijd moet je daarna achteroverleunen niet toejuichen. Dat

hebben we geprobeerd te doen met de BNC-fiche. Ik moet de motie dus maar afwachten, maar ik vrees dat ik niet verder kom dan nu het geval is. Dat ligt vast aan mij. Misschien heb ik bij het VAO nog een betere uitleg gevonden om mevrouw Van Tongeren te overtuigen. We gaan het zien. Dan kom ik op het versnellen van zero emissies binnen mobiliteit. Er is een energieakkoord afgesloten. Juist op dit punt heeft men een doorkijk afgesproken die verdergaat dan 2020, ook om verschillende spelers helderheid te bieden. Het kabinet heeft steeds gezegd dat het vasthoudt aan het energieakkoord. Als wij mogelijkheden zien, bijvoorbeeld via het stimuleren van normen voor CO<sub>2</sub> voor voertuigen, om er een gemeenschappelijke versnelling in aan te brengen, gelet op het gelijke speelveld en de efficiëntie die we daarmee kunnen bereiken, doen we dat. Dat is de basis van waaruit wij werken.

Ik wacht de moties van de heer Wassenberg af. Ik dank de heer Vos voor het bedanken.

Last but not least kom ik bij de heer Dijkstra. De gebouwde omgeving en datgene wat woningcorporaties moeten doen, betrekken wij bij het PBL/ECN- onderzoek. De heer Dijkstra wil nog een motie indienen om mijn toezegging te markeren. Als hij daar een geruster en blijer mens van wordt, dan moet dat gebeuren, maar ik heb al gezegd dat we het op die manier gaan doen. Ik wacht het af. Ik ben het eens met de opmerkingen van de heer Dijkstra over innovatie, internationale samenwerking rondom een energie-unie en datgene wat er van start-ups en dergelijke verwacht kan worden. We doen er ook heel veel aan. Het Nederlandse kabinet is daar zeer actief in.

Het wordt inderdaad – daar wil ik mee eindigen – een fantastische happening op 26 oktober. Het is overigens de verjaardag van mijn oudste kind. Dat is puur toeval. Het is een heel grote bijeenkomst in de Van Nellefabriek in Rotterdam, een mooi gebouw. We hebben meer dan 1.000 aanmeldingen. Dat aantal loopt nog op. Op een gegeven moment houdt het wel op, want anders zijn we met te veel. Veiligheidstechnisch gezien moet het ook allemaal kunnen. Er komen heel veel mensen. Ik zou het zeer waarderen als de Kamer er ook in groten getale bij is, maar zij gaat over haar eigen agenda. Ik denk dat u wel echt iets mist als u er niet bij bent.

#### **De voorzitter:**

We gaan kijken of de Kamerleden ijsvrij kunnen krijgen tegen die tijd. Er is tijdens dit AO een VAO aangevraagd door het lid Van Tongeren. Het behandelvoorbehoud is pas opgeheven, wanneer de stemmingen over dat VAO hebben plaatsgevonden. Na afloop van deze stemmingen worden de gemaakte afspraken over de informatievoorziening vastgelegd in een brief van de Kamervoorzitter aan de regering. Deze brief wordt plenair vastgesteld. Na vaststelling van die brief is het behandelvoorbehoud opgeheven.

In dit overleg zijn er ook nog twee informatie-afspraken gemaakt:

De Kamer zal het rapport van het PBL en de ECN over de implicaties voor Nederland van het non-ETS-voorstel na verschijning, inclusief de kabinetsappreciatie, ontvangen.

De Kamer zal, als hierover meer helderheid is, worden geïnformeerd over de vraag hoe wordt voorkomen dat import van biomassa van buiten de EU leidt tot verwatering van het LULUCF-systeem.

Het valt mij op dat er in dit soort debatten ongelofelijk veel Engelse termen worden gebruikt.

#### **Staatssecretaris Dijkma:**

Het is ook een internationaal onderwerp.

#### **De voorzitter:**

Absoluut, maar ik weet niet of iedereen die luistert, altijd begrijpt waar het over gaat, dus ik probeer het wat simpeler te houden.

De Staatssecretaris heeft een toezegging gedaan, in normale taal, namelijk dat zij de Kamer na afloop van de komende klimaatconferentie CoP22 een brief zal doen toekomen met de uitkomsten van diezelfde top. Dat lijkt mij een goed moment om dit overleg af te sluiten, met dankzegging aan de Staatssecretaris, haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via internet, de bode, de stenografen en natuurlijk onze woordvoerders.

Sluiting 19.19 uur.