



Aan de Vaste Commissie voor Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Utrecht, 7 oktober 2009
ons kenmerk SMO/tgr/091007.01
contactpersoon Saeda Moorman: s.moorman@Natuurenmilieu.nl
tel: 030 2348206
onderwerp Plenair debat over de klimaatconferentie in Kopenhagen

Geachte dames en heren,

Op 14 oktober aanstaande voert u met het kabinet een debat over de Nederlandse inzet bij de discussies binnen de EU over de klimaatonderhandelingen in Kopenhagen, met als belangrijk onderdeel de financiering van internationaal klimaatbeleid. In de Ecofin van 20 oktober, de Milieuraad van 21 oktober en de Europese Raad van 29 en 30 oktober zullen de lidstaten besluiten over de definitieve Europese inzet voor Kopenhagen. Voor het plenaire debat op 14 oktober willen Milieudefensie, Greenpeace, Stichting Natuur en Milieu, ICCO, IUCN NL¹, Oxfam Novib en Hivos u graag de volgende punten meegeven.

Leiderschap?

De EU begint steeds verder af te raken van de door haarzelf geclaimde leiderschapsrol in de klimaatonderhandelingen. De door de Europese Commissie genoemde € 2 à 15 miljard per jaar als Europese bijdrage voor klimaatmaatregelen in ontwikkelingslanden ligt mijlenver af van wat nodig is. Het 'gat' tussen wat de EU aanbiedt en wat nodig is, is met de recente Wereldbankstudie naar de kosten van klimaatadaptatie, zelfs nog verder gegroeid. Voor leiderschap is meer nodig dan de eerste partij te zijn die een bedrag op tafel legt. Belangrijk is vooral dat dit bedrag hoog genoeg is. De EU zou volgens onze organisaties minimaal € 35 mld per jaar op tafel moeten leggen. Daarnaast is het belangrijk dat de EU een voldoende hoge eigen emissiereductie aanbiedt. Wij vinden dat dit ten minste 40% zou moeten zijn (in 2020 t.o.v. 1990), in lijn met wat de wetenschap inschat dat nodig is om de wereldwijde temperatuurstijging tot twee graden Celsius te beperken. Op dit moment is het bod van de EU verre van ambitieus te noemen: de 20% is gemakkelijk te halen en over de voorwaarden

¹ Samenwerkingsverband van de Nederlandse IUCN lidorganisaties

waaronder eventueel wordt opgeschaald naar 30% reductie is nog geen spoor van overeenstemming, zodat dit nauwelijks een serieus bod te noemen is.

Wij vragen u concreet om bij het kabinet de volgende punten te bepleiten. Een toelichting hierop vindt u in de bijlage.

Financiering van internationaal klimaatbeleid

- Er moet ten minste € 110 mld aan internationale publieke middelen beschikbaar worden gesteld voor de financiering van mitigatie- en adaptatiemaatregelen in ontwikkelingslanden in plaats van de € 22 à 50 mld die de Europese Commissie voorstelt;
- Een aparte analyse moet worden gemaakt van hoeveel hoger dit bedrag nog moet worden, nu blijkt (studie Wereldbank) dat de adaptatiekosten hoger uitvallen dan tot nu toe werd voorzien;
- De EU moet aan de internationale publieke middelen minimaal € 35 mld per jaar, 1/3 deel van het totaal, bijdragen, in plaats van de door de Commissie voorgestelde € 2 à 15 mld;
- De verdeelsleutel voor de betaling van internationale publieke middelen moet worden bepaald op basis van *historische, cumulatieve* emissies sinds 1990 en BNP, rekening houdend met een ontwikkelingsdrempel. Voor de EU komt dit neer op een aandeel van ca. 1/3 (zie hierboven);
- De internationale publieke financiering moet aanvullend zijn op de huidige afgesproken doelstelling voor ontwikkelingshulp van 0,7% van het BNP (internationaal) en 0,8% van het BNP (Nederland);
- De EU moet *offsets* niet meerekenen als financiering voor adaptatie en mitigatie in ontwikkelingslanden: *offsets* tellen alleen voor het halen van eigen reductiedoelen in de ontwikkelde landen.

Beloftes van emissiereductie rijke landen

- De ontwikkelde landen, waaronder de EU, moeten hun '*pledge*' voor emissiereductie in het geval van een internationaal akkoord verhogen naar 40% in 2020 t.o.v. 1990, in lijn met wetenschappelijke inzichten van wat nodig is om enige kans te hebben het 2 graden doel te bereiken.

Lucht- en scheepvaart

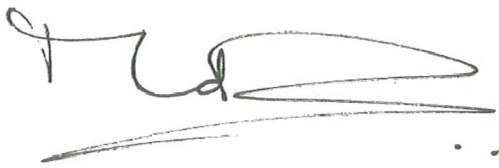
- De EU moet zich inzetten voor reductiedoelen voor lucht- en scheepvaart van 30% in 2020 *ten opzichte van 1990* zodat lucht- en scheepvaart niet worden bevoordeeld ten opzichte van andere sectoren, zoals de industrie;
- De EU moet zich inzetten voor een sterke sturing vanuit de UNFCCC; de besluitvorming over het instrumentarium moet niet bij ICAO en IMO wordt gelegd, zodat in tegenstelling tot wat er gebeurde bij het Kyoto-protocol dit keer wél instrumenten worden ontwikkeld om een grote reductie in de emissies van lucht- en scheepvaart te bereiken;
- Het instrumentarium dat wordt ontwikkeld om de reducties bij lucht- en scheepvaart te halen, moet een belangrijke bron worden voor financiering van adaptatie- en mitigatiemaatregelen in ontwikkelingslanden;
- Voorkomen moet worden dat in specifieke gevallen van de allerarmste ontwikkelingslanden en kleine eilandstaten ongewenste effecten optreden zoals te hoge stijging van voedselprijzen; dit kan bijvoorbeeld door het stellen van drempels zodat routes van en naar die landen worden uitgesloten.

Wettelijke status Kopenhagen akkoord

- Een nieuw klimaatverdrag moet verder bouwen op de bouwstenen van het Kyoto-protocol, zoals de wettelijk bindende reductiedoelstellingen, de manier van rapporteren van broeikasgasemissies, de handhaving en sancties, en deze onderdelen verder versterkt.

Wij zijn uiteraard graag bereid deze punten in een gesprek nader toe te lichten.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu



Mirjam de Rijk
algemeen directeur

mede namens:

Milieudefensie
Greenpeace
ICCO
IUCN NL
Oxfam Novib
Hivos

Deze brief is verzonden aan de Vaste Commissies voor VROM, FIN, BUZA en EUZ

Bijlage bij brief met onderwerp: *Plenair debat over de klimaatconferentie Kopenhagen*

1. Financiering van internationaal klimaatbeleid

Zoals Minister Cramer aangeeft in haar brief van 14 september jl. is er in de internationale onderhandelingen een patstelling ontstaan die vooral op financieel vlak ligt: ontwikkelingslanden zeggen tegen de rijke landen *show me the money* en de ontwikkelde landen tegen de ontwikkelingslanden *show me the action*.² De blauwdruk³ van de Europese Commissie is in onze optiek onvoldoende om deze impasse te doorbreken.

Wij vragen u concreet om bij het kabinet te bepleiten dat:

- **Ten minste € 110 mld aan internationale publieke middelen beschikbaar wordt gesteld voor de financiering van mitigatie- en adaptatiemaatregelen in ontwikkelingslanden in plaats van de € 22 à 50 mld die de Europese Commissie voorstelt;**
- **een aparte analyse moet worden gemaakt van hoeveel dit bedrag nog moet worden verhoogd, nu blijkt (studie Wereldbank) dat de adaptatiekosten hoger uitvallen dan tot nu toe werd voorzien;**
- **de EU aan de internationale publieke middelen minimaal € 35 mld per jaar (1/3 deel van het totaal) bijdraagt, in plaats van de door de Commissie voorgestelde € 2 à 15 mld;**
- **de verdeelsleutel voor de betaling van internationale publieke middelen wordt bepaald op basis van *historische, cumulatieve* emissies sinds 1990 en BNP, rekening houdend met een ontwikkelingsdrempel. Voor de EU komt dit neer op een aandeel van ca. 1/3 (zie hierboven);**
- **de internationale publieke financiering aanvullend is op de huidige afgesproken doelstelling voor ontwikkelingshulp van 0,7% van het BNP (internationaal) en 0,8% van het BNP (Nederland);**
- **de EU *offsets* niet meerekent als financiering voor adaptatie en mitigatie in ontwikkelingslanden: *offsets* tellen alleen voor het halen van eigen reductiedoelen in de ontwikkelde landen.**

Toelichting:

Patstelling in de internationale klimaatonderhandelingen

De patstelling in de internationale onderhandelingen wordt mede veroorzaakt doordat de klimaatcrisis samenkomt met de ontwikkelings- en armoedecrisis en de financieel-economische crisis. De opwarming van de aarde zal tot maximaal twee graden Celsius beperkt moeten blijven. Zelfs als alle geïndustrialiseerde landen morgen zouden stoppen met de uitstoot van broeikasgassen, lukt dit alleen als ontwikkelingslanden hun economie zo snel mogelijk koolstofarm maken. Historisch gezien leidt het ontwikkelingspad van armoede naar welvaart via een intensief gebruik van fossiele brandstoffen. Door de klimaatcrisis wordt nu dit ontwikkelingspad afgesloten.

Het enige klimaatakkoord dat kans van slagen heeft is een akkoord waarin het recht op ontwikkeling onderkend wordt en waarbij wordt betaald naar rato van de historische emissies

² Kamerstuk 31793, nr. 8

³ Communication 'Stepping up international climate finance: A European blueprint for the Copenhagen deal.', 10 september 2009

van broeikasgassen en financiële draagkracht. Dat houdt in dat landen met hoge historische emissies én de capaciteit tot betalen, niet alleen deze emissies reduceren maar ook financieel steun verlenen aan landen met minder capaciteit tot financieren en lagere historische emissies. Alleen op deze wijze kunnen ontwikkelingslanden bijdragen aan de aanpak van klimaatverandering en uitzicht hebben op een economische ontwikkeling via een duurzaam en laag emissiepad. Op dit moment zijn echter zowel de toezeggingen voor reductiedoelstellingen als de toezeggingen voor financiering te laag om de patstelling te kunnen doorbreken en de klimaatcrisis het hoofd te bieden.

Groter deel uit internationale publieke middelen

De Commissie schat in dat van de € 100 mld totaal voor ontwikkelingslanden € 22 à 50 mld uit internationale publieke middelen moet komen. De overige middelen komen uit publieke en private financiering van ontwikkelingslanden zelf en de koolstofmarkt. Beide bijdragen worden ons inziens fors overschat, om redenen die we hieronder toelichten. Het 'missende' bedrag van circa € 50 à 60 mld zou uit internationale publieke financiering moeten komen.

* toelichting overschatting 'eigen bijdrage' ontwikkelingslanden

De EC veronderstelt dat ontwikkelingslanden zelf € 36-46 mld (op kosten van € 71 mld) kunnen steken in energiebesparende maatregelen en bossenmaatregelen. Als het in rijke landen al niet lukt om energiebesparende maatregelen die op de lange termijn rendabel zijn te nemen, is het naïef te veronderstellen dat dit in ontwikkelingslanden wel spontaan gebeurt en onredelijk om dat van hen te eisen. Bovendien hebben zowel India als China al nationale programma's om klimaatverandering tegen te gaan. Ook doen ze allebei veel aan duurzame energie.

* toelichting overschatting bijdrage koolstofmarkt

De EC veronderstelt dat de koolstofmarkt € 38 mld investeringen in ontwikkelingslanden oplevert. Dit bedrag is om meerdere redenen overschat:

- De bijdrage die de koolstofmarkt kan leveren is een communicerend vat met de reductiedoelen die de ontwikkelde landen zichzelf stellen. Uit recent onderzoek blijkt dat bij de huidige lage *pledges* van rijke landen de koolstofmarkt maar 3 mld euro per jaar gaat opleveren⁴, dus veel minder dan de € 38 mld euro waar de Europese Commissie vanuit gaat.
- In de € 38 mld rekent de Commissie ten onrechte € 23 mld euro investeringen in *offsets* mee. Dit bedrag kan niet worden meegeteld in de financieringsbehoefte van klimaatbeleid in ontwikkelingslanden, omdat het bedoeld is voor de realisatie van de reductiedoelen van ontwikkelde landen zelf.
- De overige € 15 mld (38 min 23) is volgens de Commissie afkomstig uit 'winst' die wordt gemaakt op het verkopen van *offsets* op de koolstofmarkt (omdat de marktprijs hoger is dan de kostprijs). Deze 'winst' wordt volgens de Commissie volledig ingezet voor (nieuwe) klimaatmaatregelen in ontwikkelingslanden. Het is de vraag of het zo zal gaan. De verwachting is eerder dat de *offset*-markt beheerd zal gaan worden door buitenlandse investeerders, omdat voor het genereren van *offsets* grote sommen startkapitaal nodig zijn die in de meeste ontwikkelingslanden niet voorhanden zijn. Deze buitenlandse investeerders worden aangelokt door het perspectief dat er winst te behalen valt. Als deze winst wordt afgeroomd door het ontwikkelingsland blijft de investeerder weg en is er ook geen investering. Als de winst toch bij ontwikkelingslanden terecht komt, is het maar zeer de vraag of deze het geld in klimaatmaatregelen investeren. Daarop bestaat in ieder geval geen enkele garantie (op dezelfde manier als dat het binnen de EU niet is gelukt om geld van de ETS-veilingopbrengsten te oormerken voor klimaatmaatregelen). Ook valt niet te verwachten dat de investeerder zélf de behaalde winst gaat investeren in klimaatmaatregelen. Kapitaal gaat in principe steeds op zoek naar de goedkoopste manier om winst te maken.
- Deze 15 mld euro zou uit internationale publieke middelen betaald moeten worden.

Verdeelsleutel internationale publieke middelen

⁴ 'Scaling op climate finance' van Project Catalyst, september 2009
(http://www.project-catalyst.info/images/publications/climate_finance.pdf)

De Commissie stelt voor dat alle landen, met uitzondering van de allerarmste ontwikkelingslanden, bijdragen aan de internationale publieke middelen volgens een universele verdeelsleutel gebaseerd op basis van emissies en/of BNP (*ability to pay*). De EU betaalt volgens deze verdeelsleutel 10 (aandeel emissies) à 30 (aandeel BNP) procent. EU, VS, Japan, Australië, Canada en Rusland samen betalen 35 à 75 procent. Het restant van 25 à 65% komt dan voor rekening van de ontwikkelingslanden. Het is eerlijker om de verdeelsleutel te baseren op basis van *historische cumulatieve* emissies sinds 1990 en BNP, met inachtneming van een ontwikkelingsdrempel, omdat daarmee rekening wordt gehouden met de mate waarin de verschillende landen het huidige klimaatprobleem hebben veroorzaakt en financiële draagkracht. Bij zo'n verdeelsleutel zou de bijdrage van de EU neerkomen op circa 1/3 en van alle Annex I-landen samen op bijna 80%.

Kosten adaptatie hoger dan voorzien door Commissie

De Commissie is bij haar berekening van de kosten voor adaptatie in ontwikkelingslanden uitgegaan van een kostenschatting van het UNFCCC uit 2007 van € 23 à 54 mld kosten voor adaptatie in ontwikkelingslanden in 2030; met intrapolatie komt de Commissie op € 10 à 24 mld in 2020. Uit een recente studie van de Wereldbank⁵ mede in opdracht van Nederland blijkt dat de kosten veel hoger kunnen oplopen, tot wel 60 à 80 miljard euro per jaar. Ook van deze kosten zou de EU 1/3 deel voor haar rekening moeten nemen.

2. Beloftes van emissiereductie rijke landen

Wij vragen u concreet om bij het kabinet te bepleiten dat:

- **De ontwikkelde landen, waaronder de EU, hun 'pledge' voor emissiereductie in het geval van een internationaal akkoord verhogen naar 40% in 2020 t.o.v. 1990, in lijn met wetenschappelijke inzichten van wat nodig is om enige kans te hebben het 2 graden doel te bereiken.**

Toelichting:

De huidige beloftes van de ontwikkelde landen voor emissiereductie in 2020 tellen momenteel maar op tot 9 - 16% (berekening EC), of zelfs maar 5 - 17% (berekening IIASA)⁶. Een percentage van 5% reductie ten opzichte van 1990 is gelijk aan de reductie van rijke landen die in het Kyoto-Protocol was afgesproken voor 2012.

Een van de uitkomsten van het VN High-level Event over klimaatverandering in New York (22 september jl.) was de belofte van regeringsleiders van: "Ambitious emission reduction targets for industrialized countries, in line with the science".

Volgens het IPCC (2007) is het 2 graden-doel alleen haalbaar (met 50% kans) als ontwikkelde landen in 2020 hun emissies met 25 à 40 procent hebben verminderd ten opzichte van 1990. Wetenschappelijke inzichten sindsdien wijzen steeds meer in de richting van de noodzaak om in 2020 al ten minste 40 procent reductie te hebben bereikt.

Het argument dat de EU door voor 40% te pleiten de VS het alibi geven om achterover te leunen en de EU het werk te laten doen, is in onze ogen niet valide. In de discussie binnen de VS speelt het reductiedoel van de EU geen of nauwelijks een rol. Dat zal hiermee niet anders worden. Een bod van de EU om haar reductiedoel in het geval van een internationaal akkoord te verhogen naar 40% zal door ontwikkelingslanden naar verwachting wél positief ontvangen worden. De EU moet ook duidelijk maken onder welke voorwaarden de EU bereid is op te schalen en hoe de EU de emissiereductie in grote lijnen gaat halen, zodat ontwikkelingslanden hier het vertrouwen aan kunnen ontleen dat het een serieus bod is.

⁵ "The Cost to Developing Countries of Adapting to Climate Change", Wereldbank, 30 september 2009.

⁶ <http://www.iiasa.ac.at/Admin/INF/PR/2009/2009-09-21.html>

Een argument van een andere orde om het EU-bod te verhogen is dat het huidige emissieniveau van de EU nu al 12% onder het niveau van 1990 ligt. Het reductiedoel van min 20% in 2020 is door de EU fluitend te halen, zeker gezien het hoge aandeel dat *offsets* hierin mogen hebben, het overschot aan AAU's in Oost-Europa (*hot air*) en de economische crisis. Uit internationale studie blijkt dat de kosten voor de EU om een reductie van 30% te halen inmiddels lager zijn dan waar de Commissie in haar klimaatpakket vanuit ging voor een reductie van 20%.⁷

3. Lucht- en scheepvaart

Wij vragen u concreet om bij het kabinet te bepleiten dat:

- **De EU zich inzet voor reductiedoelen voor lucht- en scheepvaart van 30% in 2020 ten opzichte van 1990 zodat lucht- en scheepvaart niet worden bevoordeeld ten opzichte van andere sectoren, zoals de industrie;**
- **De EU zich inzet voor een sterke sturing vanuit de UNFCCC en de besluitvorming over het instrumentarium niet bij ICAO en IMO wordt gelegd, zodat in tegenstelling tot wat er gebeurde bij het Kyoto-protocol dit keer wél instrumenten worden ontwikkeld om een grote reductie in de emissies van lucht- en scheepvaart te bereiken;**
- **Het instrumentarium dat wordt ontwikkeld om de reducties bij lucht- en scheepvaart te halen, een belangrijke bron wordt voor financiering van adaptatie- en mitigatiemaatregelen in ontwikkelingslanden;**
- **Voorkomen wordt dat in specifieke gevallen van de allerarmste ontwikkelingslanden en kleine eilandstaten ongewenste effecten optreden zoals te hoge stijging van voedselprijzen; dit kan bijvoorbeeld door het stellen van drempels zodat routes van en naar die landen worden uitgesloten.**

Toelichting:

reductiedoelen te laag

De EU wil tijdens de klimaatonderhandelingen in Bangkok een voorstel voor emissiereductie in de internationale lucht- en scheepvaart op tafel leggen. Op dit moment is nog niet duidelijk wat dit EU-voorstel precies inhoudt, omdat de lidstaten het onderling nog niet eens zijn. Eerdere (media)berichten noemden dat de EU van plan zou zijn reducties van 10% en 20% ten opzichte van 2005 voor respectievelijk lucht- en scheepvaart voor te stellen. Nederland heeft binnen de EU gepleit voor een reductie van 10% voor luchtvaart en 30% van scheepvaart *ten opzichte van 1990*.

Wij steunen de Nederlandse inzet voor 30% emissiereductie in de scheepvaart ten opzichte van 1990. Voor de luchtvaart zou het doel eveneens 30% reductie in 2020 ten opzichte van 1990 moeten zijn. De EU zou zeker als eerste bod met iets ambitieus moeten komen. Met een reductiedoel lager dan 30% worden lucht- en scheepvaart bevoorrecht ten opzichte van andere sectoren en is er onvoldoende impuls om het potentieel aan CO₂-reductie in deze sectoren te benutten. Het feit dat binnen het ETS een veel lager reductiedoel voor de luchtvaart is afgesproken is geen rechtvaardiging voor een laag reductiedoel nu. Het gaat nu om mondiaal akkoord voor een hele sector, zodat 'carbon leakage' niet aan de orde is.

Belangrijk is verder dat het referentiejaar 1990 is. Tussen 1990 en nu is de uitstoot sterk toegenomen. Een verschuiving van het referentiejaar betekent daardoor dat de CO₂-reductie veel minder is dan het lijkt, of dat er zelfs een toename ten opzichte van 1990 is toegestaan. 1990 is ook praktisch goed uitvoerbaar; ICAO en IMO hebben genoeg kennis over de emissies in dat jaar. De uitstoot van broeikasgassen door lucht- en scheepvaart blijft sterk groeien: meer

⁷ Rapport "ETS S.O.S.", Sandbag, juli 2009 schat in dat de kosten om 30% reductie te halen 100 mld euro lager zijn dan waar de Commissie bij het 20%-doel oorspronkelijk vanuit ging.

dan 4% per jaar. Lucht- en scheepvaart zullen binnenkort verantwoordelijk zijn voor 10% van alle broeikasgasemissies. Bij doorgaande groei zullen lucht- en scheepvaart in 2050 meer dan 40% van de hoeveelheid broeikasgassen uitstoten die passen bij een 2 graden doel. Een studie van IMO uit 2009 toont aan dat in de scheepvaart 20% emissiereductie mogelijk is zonder meerkosten voor de sector; het totale reductiepotentieel bedraagt zelfs 70%.

Om eventueel optredende ongewenste effecten, zoals sterke stijging in voedselprijzen, voor de meest kwetsbare ontwikkelingslanden te voorkomen, kunnen er maatregelen worden genomen (zoals het instellen van drempels) om routes van en naar de minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten uit te sluiten. De landen zelf moeten uiteraard niet uitgesloten worden. Omdat schepen makkelijk van vlag kunnen veranderen, zou het uitsluiten van een land tot het ongewenste effect leiden dat veel scheepvaartmaatschappijen onder de vlag van dat land gaan varen om te profiteren van de uitzonderingssituatie. Bij vliegverkeer zou het leiden tot ernstige concurrentievervalsing.

De huidige voorzieningen voor het opnemen van vliegverkeer in de EU-ETS kent al verschillende soorten drempels. Vliegtuigen die kleiner zijn of vliegtuigmaatschappijen die niet meer dan eens per week naar Europa vliegen hoeven niet mee te doen. Samen leiden deze drempels tot uitsluiting van 80% van de vliegtuigmaatschappijen in ontwikkelingslanden die op Europa vliegen.

Rol ICAO en IMO

De EU stelt voor het halen van emissiereductie in de lucht- en scheepvaartsector toe te vertrouwen aan de internationale lucht- en scheepvaartorganisaties ICAO en IMO. Wij zien het als een grote fout van de EU om de besluitvorming over het instrumentarium voor emissiereductie in lucht- en scheepvaart neer te leggen bij ICAO en IMO. ICAO en IMO zijn hopeloos verdeelde organisaties. Bij het Kyoto-protocol is al de fout gemaakt dat ICAO en IMO instrumenten voor emissiereductie moesten gaan ontwikkelen (zij het dat toen geen reductiedoel werd afgesproken). ICAO en IMO hebben op dit gebied in 12 jaar tijd geen enkel resultaat bereikt.

Lucht- en scheepvaart als bron van financiering voor ontwikkelingslanden

Wij delen het standpunt van de Europese Commissie (in haar blauwdruk) dat de internationale lucht- en scheepvaart een belangrijke bron van financiering van adaptatie en mitigatie in ontwikkelingslanden moet worden.

4. Wettelijke status Kopenhagen akkoord

Tijdens de onderhandelingen in Bangkok vindt er veel discussie plaats over welke wettelijk bindende vorm een nieuw Kopenhagen-akkoord moet hebben. Er zijn veel verschillende opties; een nieuw protocol naast het Kyoto-protocol, een enkel nieuw protocol dat het Kyoto-protocol vervangt c.q. in zich opneemt, internationale wettelijk niet-bindende afspraken of allerlei combinaties hiervan.

Wij vragen u concreet om bij het kabinet te bepleiten dat:

- **een nieuw klimaatverdrag verder bouwt op de bouwstenen van het Kyoto-protocol, zoals de wettelijk bindende reductiedoelstellingen, de manier van rapporteren van broeikasgasemissies, de handhaving en sancties, en deze onderdelen verder versterkt.**

Toelichting:

Het afzwakken van de bouwstenen uit het Kyoto-protocol zet ons qua proces 12 jaar terug in de tijd en ondermijnt een effectieve uitvoering van een klimaatakkoord waarin gedane beloften ook daadwerkelijk worden nageleefd. De EU heeft tijdens de onderhandelingen in Bangkok aangegeven een voorkeur te hebben voor een enkel nieuw protocol waarin de bouwstenen van Kyoto worden opgenomen en worden versterkt. Ontwikkelingslanden en NGO's maken zich zorgen dat de EU hier niet aan vast zal kunnen houden om tegemoet te komen aan de wensen van de VS. De VS zal een bindend protocol zoals Kyoto niet willen ondertekenen. Een uitzonderingspositie van de VS brengt als risico met zich mee dat het de deur openzet voor andere geïndustrialiseerde landen die dan ook hun wettelijk bindende verplichtingen kunnen afzwakken, met een tandeloos Kopenhagen-akkoord tot gevolg.