

Vergaderjaar 1997–1998

25 887

Derde Nationaal Milieubeleidsplan

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 maart 1998

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft de navolgende vragen over het Nationaal Milieubeleidsplan 3 ter beantwoording aan de regering voorgelegd. De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 maart 1998. De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Versnel-Schmitz

De griffier van de commissie,
De Gier

¹ Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), M.M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), A. de Jong (PvdA), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M.B. Vos (GroenLinks), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekeel (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Visser-van Doorn (CDA) en Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), O.P.G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Verspaget (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Dijkema (PvdA), Wagenaar (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Witteveen-Hevinga (PvdA), Leers (CDA), Hendriks (HDRK), vacature CD, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), Wessels (D66), Leerkes (U55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Keur (VVD), H.G.J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66), Van de Camp (CDA), De Haan (CDA) en Blauw (VVD).

Deel I. De strategie

1

De verontreiniging van puntbronnen is succesvol aangepakt. Acht de regering dit ook van toepassing op de riooloverstorten en welke maatregelen worden getroffen om dit probleem aan te pakken? Welke kosten zijn hier ongeveer mee gemoeid? (blz. 31).

De sanering van riooloverstorten is, zoals ook in het regeringsvoornemen vierde Nota Waterhuishouding staat aangegeven, nog niet voltooid. Dat de verontreiniging van puntbronnen succesvol is aangepakt, acht ik dan ook op dit moment nog niet van toepassing op riooloverstorten.

Gemeenten zijn momenteel bezig met de uitvoering van hun op de Wet milieubeheer gebaseerde Gemeentelijke rioleringsplan (GRP) waarvan de noodzakelijke vermindering van de riooloverstortingen onderdeel uitmaakt. Uit de evaluatie van de gemeentelijke rioleringsplannen (Tweede Kamer 1996/1997, 19 826, nr. 20) blijkt dat in 2005 75% van de riolering zal voldoen aan de zo geheten basisinspanning. De investeringskosten die dit met zich meebrengt komen op basis van de evaluatie uit op f 5,7 mld.

Ook na het realiseren van de basisinspanning zal er geen sprake zijn van een volledige sanering. Dit is om economische redenen niet haalbaar. Met name via duurzame oplossingen op het gebied van stedelijk waterbeheer zal op de langere termijn een verdere reductie van de milieubelasting uit riooloverstorten kunnen worden bereikt. In het regeringsvoornemen vierde Nota Waterhuishouding is hiertoe een aanzet gegeven.

Medio februari 1998 heeft de door de Vaste commissies van LNV, V&W en VROM van de Tweede Kamer ingestelde werkgroep Aanpak riooloverstorten zijn rapport gepresenteerd (Tweede Kamer 1997/1998, 25 890, nrs 1-2). De werkgroep heeft zich gericht op het in kaart brengen van de omvang van de problematiek van de riooloverstorten en van de verschillende verantwoordelijkheden daarbij alsook op het doen van aanbevelingen om deze problematiek zoveel mogelijk het hoofd te bieden. De commissies hebben dit rapport aan de ministers van LNV, V&W en mij voorgelegd met het verzoek om reactie. De werkgroep wijst op de noodzaak van een adequate en spoedige invulling van het ingezette beleid en doet een aantal concrete aanbevelingen. Gelet op de aanbevelingen van de werkgroep zal de regering een actiegericht plan van aanpak opstellen, dat voor het zomerreces aan de Tweede Kamer zal worden toegezonden.

2

Gewezen wordt op de Nederlandse afhankelijkheid van internationale afspraken. Op welke afspraken wordt gedoeld? Welke initiatieven zijn genomen om de milieuregelgeving van de EU beter te harmoniseren? (blz. 31).

Hoofdstuk 4 van deel III (Internationaal milieubeleid) geeft een schets van de internationale afhankelijkheid van Nederland op milieugebied (blz. 339-341). Naast de directe beïnvloeding van het Nederlandse milieu vanuit het buitenland is er ook een sterk groeiende beleidsmatige afhankelijkheid doordat (1) in EU-verband gemeenschappelijk milieubeleid, vaak in de vorm van richtlijnen, is en wordt gemaakt en (2) ook buiten het EU-verband vooral de laatste jaren, sinds de wereldmilieconferentie in Rio de Janeiro in 1992, veel milieu-verdragen en politieke afspraken totstandkomen. Daarnaast is er een groeiende internationale economische afhankelijkheid die op haar beurt invloed op het milieubeleid uitoefent.

In hetzelfde hoofdstuk wordt (op blz. 345–347) geschetst welke initiatieven de Europese Commissie respectievelijk Nederland hebben genomen om de samenhang tussen de richtlijnen van de EU op milieugebied te verbeteren. In een informele Nederlandse notitie van 1995, die in 1997 is geactualiseerd, wordt een beeld geschetst van een samenhangend richtlijnenstelsel dat uitgaat van een beperkt aantal kaderrichtlijnen en specifieke richtlijnen die daaraan gekoppeld worden. Sinds enkele jaren wordt er – geleidelijk aan – aan zo'n stelsel gewerkt. De eerste resultaten daarvan zijn de IPPC-richtlijn van 1996 («integrated pollution prevention and control»), betreffende integrale vergunningverlening en regels voor grote bedrijven), de kaderrichtlijn luchtkwaliteit van 1996 (betreffende het stellen van normen en het uitvoeren van meetprogramma's voor de luchtkwaliteit) en het Commissievoorstel voor een kaderrichtlijn water (betreffende integraal waterbeheer door middel van een stroomgebiedbenadering en met zowel emissie- als kwaliteitsbeleid).

3

Waarom gaat het derde Nationaal milieubeleidsplan zo weinig in op de internationale context van het milieubeleid en waarom wordt geen vergelijking gemaakt met andere landen? Is de regering bereid die internationale vergelijking alsnog te verstrekken? (blz. 32).

NMP3 besteedt wel degelijk veel aandacht aan de internationale context van het milieubeleid. Hoofdstuk 4 van deel III (blz. 338–355) gaat uitgebreid in op de samenhang tussen het Nederlandse en het internationale milieubeleid en op de strategie die Nederland in het internationale milieu-overleg volgt. Bovendien wordt in de hoofdstukken over de thema's en doelgroepen, waar toepasselijk, de specifieke internationale context voor het betreffende onderwerp beschreven.

Vergelijkingen met andere landen zijn in het recente verleden meermalen gemaakt. Dit is gebeurd in het Milieuprogramma 1997–2000, dat geheel in het teken stond van de internationale context van het milieubeleid, evenals in de Milieubalans 1996 en de Nationale Milieuverkenning 1997–2000, beide van het RIVM. Op Europees niveau geeft met name het Europees Milieu-agentschap (EMA) op gezette tijden samenvattende en vergelijkende rapporten uit over de toestand van het milieu en het beleid in de landen van de EU, respectievelijk in landen van Midden- en Oost-Europa. In 1995 verscheen «Environment in the European Union 1995» en begin 1999 zal de volgende uitgave verschijnen. Ook de OESO geeft af en toe vergelijkende rapporten uit: in 1991 verscheen «The State of the Environment», waarin het milieubeleid en de toestand van het milieu in de geïndustrialiseerde landen wordt beschreven. Vanuit Nederland gezien is het meest efficiënt om niet zelf alomvattende internationale vergelijkingen te maken, maar om zoveel mogelijk gebruik te maken van datgene wat internationale instanties op dit gebied produceren.

Deel II. De actoren

4

Zowel bij de begrotingsbehandeling VROM voor 1997 als voor 1998 zijn toezeggingen gedaan om de Kamer meer inzicht te geven in de besteding van de internationale milieugelden die op de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken zijn gereserveerd. Waarom zijn deze toezeggingen nog steeds niet nagekomen? Waarom is hierover weinig terug te vinden in het derde Nationaal milieubeleidsplan? (blz. 31–76).

Mede naar aanleiding van de toezeggingen van de Minister van VROM zal de Minister van Buitenlandse Zaken de Nota Internationaal Natuur- en

Milieubeleid één dezer dagen aan de Tweede Kamer aanbieden. Deze geeft het gevraagde inzicht.

5

De regering zet een onderzoek op naar het vaststellen van concrete CO₂-doelstellingen per ministerie. Is dit de enige wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de motie-Crone c.s., ingediend tijdens de begrotingsbehandeling 1998? Zo nee, wat gebeurt er nog meer? Wordt ook onderzocht welke sancties bij overschrijding gelden, net zoals bij financiële uitgavenplafonds? (blz. 45).

De motie Crone cs (TK 96-97, 25 000 XI, nr. 21) wordt naast de aangekondigde studie op meer wijzen uitgevoerd. De pilotstudie naar een methodiek om departementen zelfstandig en concreet verantwoordelijk te maken voor het realiseren van een deel van de CO₂-doelstelling is een nieuwe stap. De in de genoemde motie bepleite externe integratie kan hierdoor, in aanvulling op wat reeds aan externe integratie gebeurt, versterkt worden. In de pilotstudie zal ook gekeken worden naar de toetsbaarheid van de resultaten. Verwacht wordt dat de studie de betreffende departementen beter in staat zal stellen om de eigen verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de relevante onderdelen van het milieubeleid te dragen en inzicht te kunnen verschaffen in die uitvoering. Op het onverhoopt niet halen van de eigen beleidsdoelen kan het betreffende departement, net als thans het geval is, aangesproken worden.

Andere voorbeelden van de uitvoering van de motie zijn de in het NMP 3 aangekondigde invulling van de milieudoelstellingen voor NO_x in taakstellingen voor de verschillende sectoren. Voor verkeer en vervoer zal dit in het SVV3 plaatsvinden. In de nota energiebesparing wordt een dergelijke aanpak gevolgd voor de maatregelen voor reductie van CO₂. Ook zal het kabinet in de Uitvoeringsnota klimaatbeleid (eind '98 / begin '99) aangeven op welke wijze de reductieverplichting die voortkomt uit Kyoto door Nederland wordt ingevuld, en daarbij aangeven welk deel hiervan via de beleidsterreinen van de andere departementen moet worden gerealiseerd.

Tenslotte moet gewezen worden op de reeds bestaande instrumenten voor externe integratie, de milieutoets en de milieu-effectrapportage, die ook inzicht geven in de gevolgen voor het milieubeleid bij de onderwerpen waarop deze instrumenten worden toegepast.

6

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de inzet in Europees verband voor een accijns op kerosine en BTW-heffing op vliegtickets? (blz. 47).

Het kabinet is voorstander van de invoering van een accijns op kerosine gebruikt door vliegtuigen en BTW-heffing op vliegtickets. Invoering op Europese schaal is mogelijk, mits dit niet leidt tot aantasting van de concurrentiepositie van Europese Luchtvaart-maatschappijen. Ook de Raad van Ministers van de EU heeft zich in deze zin uitgesproken. De huidige vrijstelling berust op het Verdrag van Chicago en bilaterale verdragen. Afspraken over het belasten van vliegtuigbrandstof zullen derhalve in mondiaal verband dan wel indien mogelijk in EU-verband moeten gebeuren.

Tijdens het Nederlandse voorzitterschap is door de Europese Raad van Ministers een resolutie aangenomen waarin onder meer de Europese Commissie wordt gevraagd nadere informatie te verstrekken over alle aspecten van de invoering van een belasting op vliegtuigbrandstof op Europees niveau. Dit onderzoek is nog niet afgerond.

7

De regering heeft vele milieudoelstellingen gekwantificeerd. Waarom zijn er op het punt van de milieuhandhaving geen doelstellingen geformuleerd, temeer omdat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) laat zien dat daarmee tien tot twintig procent milieuwinst is te behalen? (blz. 47).

Met betrekking tot de handhaving van milieuregelgeving zijn de laatste jaren steeds doelstellingen geformuleerd. Deze doelstellingen werden echter bepaald door de fase van ontwikkeling die de milieuwethandhaving doormaakte.

In het kader van de bijzondere bijdrageregelingen aan provincies en gemeenten (BUGM, VOGM) zijn kwantitatieve doelen gesteld met betrekking tot te leveren inzet en te verrichten controlewerkzaamheden. Hierbij is een adequaat niveau van handhaving als doel gesteld. Veel handavingsinstanties hebben inmiddels dit adequate niveau in kwantitatieve zin bereikt.

Er wordt nu gestreefd naar een adequaat niveau in kwalitatieve zin. Het op NMP-niveau formuleren van een eenduidige en alomvattende doelstelling voor «het» adequate handavingsniveau is niet mogelijk. Onderzoek heeft geleerd, dat dit niet in zijn algemeenheid is te stellen. Wel kunnen we spreken van een adequate handavingsaanpak, waarbij het stellen van doelen en het meten van de resultaten essentiële elementen zijn. Deze gedachte wordt verder ontwikkeld in LCCM-verband en zal van daaruit verder worden uitgedragen. Ter vergroting van de samenhang en transparantie, alsmede de professionalisering van de milieuwethandhaving, heeft de LCCM een cyclisch coördinatieproces ontwikkeld, waarbij gezamenlijke prioriteiten worden gesteld. Het coördinatieproces kent een vijfstappenplan (1 inventarisatie van mogelijke prioriteiten, 2 overleg binnen LCCM, 3 consultatie van LCCM-achterbannen, 4 afspraken over prioriteiten en 5 evaluatie).

Bij het stellen van doelen moet gedacht worden aan een te bereiken nalevingsniveau binnen een bepaald gebied, een bepaalde doelgroep of een aangewezen stoffenketen.

Afhankelijk van de te verwachten milieueffecten zullen nalevingsdoelen moeten worden gesteld. Dit is met name van belang voor de prioriteitsstelling die vooral zal moeten worden bepaald door te verwachten milieueffecten. Door de Inspectie Milieuhygiëne is aan het RIVM gevraagd hiervoor referentiekaders te ontwikkelen, zodat een duidelijke relatie kan worden gelegd tussen milieueffect en mate van naleving. Op basis van dit verder te ontwikkelen inzicht in die relatie kan dan in de toekomst op de prioritaire doelgroepen gerichte inzet van handavingscapaciteit plaatsvinden.

Overigens is niet alleen het milieurendement maar ook het beginsel van rechtsgelijkheid bepalend bij het na te streven nalevingsniveau.

8

De financiële impuls is nog niet voldoende om alle milieudoelstellingen te kunnen realiseren. De doelstellingen van het derde Nationaal milieubeleidsplan worden met de maatregelen van het derde Nationaal milieubeleidsplan grotendeels gerealiseerd, zij het in enkele gevallen later. Kan schematisch voor de resterende beleidstekorten per thema en/of per doelgroep worden aangegeven met welke aanvullende maatregelen conform de zeven hoofdlijnen, genoemd in hoofdstuk 4.2, de doelen in 2010 alsnog gehaald zouden kunnen worden en welke kosten hiermee samenhangen? Welk effect zou uitvoering van dit aanvullende beleidspakket hebben op de ontwikkeling van het bruto binnenlands product? Hoe zou zich hierbij het aandeel van de milieukosten in het bruto binnenlands product ontwikkelen? (blz. 49).

In bijgaande tabel zijn de beleidstekorten per thema aangegeven en is aangegeven wat er gegeven de huidige inzichten mogelijk is om dit tekort te verminderen, dan wel in welk kader dit uitgewerkt zal worden. Voorzover mogelijk zijn de kosten voor de overheid die hiermee samenhangen in de tabel opgenomen. Uit de tabel blijkt dat met het op dit moment bekende pakket van nu denkbare maatregelen de tekorten niet geheel weg worden genomen.

De omvang van de macro-economische effecten van een volledige uitvoering van de in de tabel opgenomen maatregelen wordt grotendeels bepaald door de NMP3-opties. In het NMP3 is reeds aangegeven wat de verwachte macro-economische effecten hiervan zijn. Implementatie van de NMP3-opties leidt (voor zover data beschikbaar) niet tot een significante wijziging van het aandeel van de kosten van het milieubeleid in het bruto nationaal product, en zal in 2010 circa 2,6% bedragen. Hierbij moet wel bedacht worden dat het merendeel van de extra kosten voor CO₂- en energiebeleid niet in deze berekeningen zijn opgenomen. Voor opties als grootschalige CO₂-opslag en joint implementation is in de periode 1998–2010 een extra overheidsbudget nodig van circa 16 miljard (zie blz. 427).

Thema	Doel 2010	Geschat tekort cq afstand tot het doel	Mogelijke maatregelen	Kosten
<i>klimaatverandering</i> broeikasgassen	Moet nog worden vastgesteld.	Het RIVM schat het tekort op 24–31 Mton CO ₂ -equivalenten, uitgaande van een reductiedoelstelling van 5–8% (zie RIVM, 1998. Milieu-effect NMP3)	Zie NMP3, pagina 50, opties voor aanvullend beleid (geschat milieu-effect in 2010: 28–42,5 Mton CO ₂) Naast de in het NMP3 genoemde opties zijn ook «flexibele instrumenten» mogelijk (deze zijn in NMP3-berekening nog niet meegenomen). Uitwerking van maatregelen zal (voor zover nodig mocht blijken) plaatsvinden in Nota energiebesparing en Uitvoeringsnota klimaatverandering Voor de overige broeikasgassen (methaan, lachgas verwacht het RIVM dat de mogelijkheden 2 en 8 Mton zijn. Voor de nieuwe gassen is nog geen schatting beschikbaar. Uitwerking en reducties voor de overige broeikasgassen zal plaatsvinden in een apart reductieplan overige broeikasgassen.	CO ₂ -opties: circa 21.6 miljard gulden in de periode van 1999–2010
<i>verzuring</i> NO _x	120 kton NO _x	138 kton NO _x	Zie NMP3, pagina 52, opties voor aanvullend beleid voor verkeer en vervoer (geschat milieu-effect in 2010: 15 kton NO _x) Uitwerking van overige maatregelen zal (voor zover nodig mocht blijken) o.a. plaatsvinden in SVV3	NO _x -opties: circa 180 miljoen gulden in de periode 1999–2010
ammoniak	50 kton NH ₃	39 kton ammoniak	Zie NMP3, pagina 52, opties voor aanvullend beleid. Dit aanvullend beleid heeft effecten op lokale en regionale schaal, en komt niet tot uitdrukking in de nationale emissiecijfers.	Mest en ammoniak-opties gezamenlijk: circa 900 miljoen gulden in de periode 1999–2010
SO ₂	56 kton SO ₂	23 kton SO ₂	Verschillende maatregelen uit het NMP3-optiepakket dragen bij aan de vermindering van de SO ₂ -emissies. Het gaat dan vooral op de omschakeling van stookolie/kolen naar aardgas bij raffinaderijen en kolencentrales. Na uitvoering van de opties is SO ₂ -emissie lager dan gesteld doel (53 kton restemissie)	

Thema	Doel 2010	Geschat tekort cq afstand tot het doel	Mogelijke maatregelen	Kosten
<i>vermesting fosfaat stikstof</i>	29 kton fosfaat 183 kton stikstof	24 kton fosfaat 93 kton stikstof	Zie NMP3, pagina 52, opties voor aanvullend beleid. Dit aanvullend beleid heeft effecten op lokale en regionale schaal, en komt niet tot uitdrukking in de nationale emissiecijfers.	Mest en ammoniak-opties gezamenlijk: circa 900 miljoen gulden in de periode 1999–2010
<i>verstoring geluidhinder</i>	Was 0% ernstige geluidhinder; doelstelling wordt in planperiode aangepast	40% boven de oorspronkelijke doelstelling (volgens RIVM-berekeningsmethode); 30% volgens departementale inschattingen	Zie NMP3, pagina 52, opties voor aanvullend beleid (geschat milieu-effect in 2010: van 30 naar 20% ernstig gehinderden) Overige maatregelen in te vullen als nieuwe doelstelling bekend is	Geluid-opties: circa 1,17 miljard gulden in de periode 1999–2010
<i>bodemverontreiniging</i>	Beheersing problematiek in circa 25 jaar	Naar verwachting na uitvoering NMP3-beleid geen tekort	nvt	Geen extra kosten voor de overheid, naast de reeds beschikbaar gestelde reserveringen (o.a. 1,5 miljard in kader van NMP3); wel wordt daarbij uitgegaan van bijdrage van 2 miljard gulden vanuit private sector (particuliere investeringen)
<i>verspreiding prioritare stoffen</i>	Doelen worden naar verwachting eind 1998 vastgesteld	Nog niet bekend (er zijn nog geen doelen). Wel is per prioritare stof is door RIVM de gewenste reductie% berekend (uitgangspunt hierbij is: streefwaarde milieukwaliteit mag niet in gevaar komen)	In planperiode wordt met doelgroepen overleg om taakstellingen/mogelijke maatregelen af te spreken.	Nog niet aan te geven.
<i>fijn stof</i>	Doelen moeten nog worden vastgesteld	Uitgaande van de verwachte Europese luchtkwaliteitsnorm is een reductie van 70% nodig (RIVM berekeningsmethode voor prioritare stoffen)	Uitwerking aanvullend beleid in Beleidsstandpunt fijn stof (gepland eind 1998) en voor verkeer en vervoer in SVV3	Schatting pas mogelijk als opties voor aanvullend beleid zijn uitgewerkt
<i>verwijdering verbranden storten</i>	9 Mton 2 Mton	naar verwachting na uitvoering NMP3-beleid geen tekort	nvt	geen extra kosten voor de overheid.
<i>verdroging</i>	Reductie verdroogd areaal met 40% in 2010	Andere overheden hebben een eigen verantwoordelijkheid bij de aanpak van de verdrogingsproblematiek. Op dit moment kan nog niet worden aangegeven of er een beleids tekort optreedt. Dat is afhankelijk van de wijze waarop de andere overheden één en ander oppakken.	Nvt	In een later stadium zal worden bezien of een eventuele extra financiering noodzakelijk is.

9

Bij de behandeling van de begroting van VROM voor 1998 is een motie-Augusteijn c.s. aangenomen die de regering verzoekt om stimulering van het gebruik van zonnecollectoren op overheidsgebouwen. Hoe wordt inhoud gegeven aan de motie, als dit nu slechts leidt tot optionele voorstellen in het derde Nationaal milieubeleidsplan? (blz. 50).

Conform het Actieprogramma Duurzame Energie in Opmars en het NMP3 is het beleid er op gericht om het gebruik van groene stroom door overheidsinstellingen te stimuleren. Zon PV is evenwel op dit moment de duurste duurzame energieoptie waarmee groene stroom gemaakt kan worden. Voor de lange termijn is het noodzakelijk dat zon PV ondersteund wordt. Het kabinet gaat hierbij uit van een gecontroleerde groei, waarbij de nadruk ligt op onderzoek en grote demonstratieprojecten. Het toepassen van PV op overheidsgebouwen of bij Infrastructurele werken past in dit beleid. Zo werkt EZ op dit moment in samenspraak met VROM aan een voorstel waarbij het afsluiten van een groene stroomcontract tussen de energieleveranciers en overheidsinstanties in principe gekoppeld wordt aan het plaatsen van zon PV op of bij de meest geschikte overheidsobjecten. Daarnaast zal worden bezien of binnen de beperkte financiële kaders van het programma Nieuwe en Innovatieve Technieken van de Rijksgebouwendienst zon PV kan worden bevorderd.

10

De doelstellingen voor verzuring, verstoring en klimaatverandering worden met het pakket beleidsmaatregelen soms bij lange na niet gehaald. Verdergaande maatregelen bieden op afzienbare tijd een oplossing, maar zijn «zeer ingrijpend, zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht». Wat betekent in dit verband «zeer ingrijpend» in kwantitatieve termen wat betreft de financiën en in kwalitatieve termen wat betreft maatschappelijk? (blz. 51).

Wat «zeer ingrijpend» inhoudt staat wat betreft de kwantitatieve financiële zijde aangegeven op de pagina's 50 en 52 van het NMP3. Op deze pagina's zijn de opties voor mogelijke aanvullende maatregelen voor CO₂, NO_x, ernstige geluidhinder en de mest- en ammoniak-problematiek gegeven. Daarbij is steeds een inschatting gegeven van de extra kosten voor de overheid die met de invoering van deze maatregelen zouden samenhangen. Voor CO₂ is dit in de periode 1999–2010 circa 21,6 miljard gulden (exclusief de kosten van emissiehandel en emissiereductie in ontwikkelingslanden via het «Clean Development Mechanism»). Voor NO_x, geluidhinder en mest- en ammoniak bedragen deze overheidskosten in dezelfde periode naar schatting respectievelijk 180 miljoen, 1,17 miljard en 900 miljoen gulden.

In maatschappelijk opzicht betekent «zeer ingrijpend» bijvoorbeeld dat een maatregel naar verwachting op maatschappelijke of bestuurlijke weerstand stuit, zoals bijvoorbeeld de voorgestelde maatregelen om de maximum snelheid op autosnelwegen overal in Nederland vast te stellen op 100 km per uur of de accijns op motorbrandstoffen met circa 50 cent te verhogen.

Opgemerkt kan nog worden, dat het optiepakket uit het NMP3 nog onvoldoende is om de doelstellingen volledig te realiseren. Dit betekent dat de hier gepresenteerde uitwerking van wat verstaan moet worden onder «maatschappelijk zeer ingrijpend» een onderschatting betreft.

11

Om de doelstellingen voor verzuring te realiseren, zijn verdere maatregelen noodzakelijk, zoals «een versnelde aanscherping en verlaging van de verliesnormen op de zandgronden». Kan de regering de relatie van de versnelde aanscherping van deze verliesnormen tot de beoogde terug-

dringing van de verzuring nader beargumenteren? (blz. 51).

Geconstateerd moet worden dat hier een omissie in de tekst van het NMP 3 is geslopen. Zoals blijkt uit de teksten op pagina 52 en 53 van het NMP3 gaat het steeds om maatregelen om de mest- en ammoniakproblematiek te verminderen. Derhalve had op pagina 51 (7e regel van bovenaf): «de maatregelen voor verzuring (NO_x), mest- en ammoniak en verstorning (geluidshinder)....». Het later genoemde voorbeeld van (aanscherping/verlaging verliesnormen) heeft primair betrekking op de vermistingsproblematiek.

12

Volgens de regering moeten bedrijven, burgers en overheden het tempo van de veranderingen kunnen bijbenen die nodig zijn om de doelstellingen uit het derde Nationaal milieubeleidsplan te realiseren (blz. 39). Is de regering van mening dat het versneld verlagen en aanscherpen van de verliesnormen op droge zandgronden en met fosfaat verzadigde gronden en het nemen van extra ammoniakmaatregelen hiermee niet strijdig zijn? De MINAS-wetgeving is recent in werking getreden, de herstructurering van de varkenshouderij moet nog plaatsvinden, men is regionaal bezig met het opzetten van ARP's en bovendien is afgesproken dat in het jaar 2000 de MINAS-wetgeving zal worden geëvalueerd, om vervolgens eventueel nadere maatregelen te nemen. Hoe beoordeelt de regering dit tempo van veranderingen in het licht van de eerste volzin? (blz. 51).

De regering beseft dat forse veranderingen worden gevraagd van de agrarische sector. Tegen deze achtergrond is in het NMP 3 bij de opties (pag. 52) ook een kostenpost van f 900 mln voor de overheid opgenomen voor aanvullend stikstof-, fosfaat- en ammoniakbeleid. Deze financiën zijn essentieel om de doelstellingen te kunnen realiseren.

13

Voor de periode van 1999 tot 2010 zal de overheid 900 miljoen gulden bijdragen om de doelstellingen op het gebied van mest en ammoniak te realiseren. In dit kader worden hiertoe vijf opties aangedragen, waaronder de extensivering van veedichte bedrijven en de verplaatsing van bedrijven uit de directe omgeving van natuurgebieden. Hoe moeten deze maatregelen worden gezien in relatie tot de Reconstructiewet voor de varkenshouderij en is het bedrag van 900 miljoen gulden exclusief of inclusief de gelden die voor de herstructurering van de varkenssector worden uitgetrokken? Kan de regering nader specificeren hoe zij deze 900 miljoen gulden wil inzetten? (blz. 52–53).

De aanvullende milieumaatregelen zijn bedoeld voor de bescherming van de kwetsbare functies en de verbetering van de milieukwaliteit, zowel in de concentratiegebieden als daarbuiten. In de concentratiegebieden voor de varkenshouderij zullen deze maatregelen voor ammoniak, fosfaat en nitraat worden meegenomen in de reconstructieplannen. De Reconstructiewet vormt hiervoor het kader. Met name in deze gebieden liggen de bedoelde kwetsbare functies. Met betrekking tot het aanvullend stikstofbeleid voor de droge zandgronden en de sterk fosfaatverzadigde gronden wordt de Tweede Kamer binnenkort apart geïnformeerd over aanpak en maatregelen. Deze maatregelen zullen mede in het teken staan van het kunnen voldoen aan de doelstellingen van de EU-nitraatrichtlijn. Het genoemde bedrag van 900 miljoen gulden staat los van de 475 miljoen gulden die voor de herstructurering van de varkenshouderij beschikbaar is. Een substantieel deel van de 900 miljoen gulden is onderdeel van projecten die een rol spelen bij de ruimtelijke-economische investeringen in Nederland. Het beschikbaar stellen van deze 900 miljoen

zal niet eerder dan bij de kabinetsformatie plaatsvinden (p55). Dan zal ook nader worden bepaald hoe dit bedrag zal worden ingezet.

14

In hoeverre is het nieuwe Varkensbesluit afgestemd op het genoemde aanvullende ammoniakbeleid? Leiden de eisen aan dierenwelzijn niet tot een hogere ammoniakuitstoot per varken dan wel per kip? (blz. 53).

In het nieuwe Varkensbesluit worden nieuwe welzijnseisen voorgescreven die voor alle varkensstallen zullen gaan gelden. Dit ongeacht de ligging van de varkensstallen. Op korte termijn zal de afname van het aantal varkens in combinatie met het vergroten van de beschikbare oppervlakte per dier als gevolg van het instellen van het stelsel van varkensrechten, per saldo de ammoniakuitstoot vanuit de varkenshouderij op hetzelfde niveau houden. Op de langere termijn zal, in combinatie met de verdere afname van het aantal varkens, de ammoniakuitstoot verder dalen door de toepassing van stallen die binnen de welzijnseisen een lagere ammoniakemissie zullen geven.

Wat de pluimveehouderij betreft geldt ten algemene dat de ammoniakuitstoot van welzijnsvriendelijke huisvesting groter is dan van de huidige gangbare huisvestingssystemen en dat er nog mogelijkheden zijn om de ammoniakuitstoot verder terug te dringen door technische stalaanpassingen. Bij de momenteel aan de orde zijnde discussie over de nieuwe welzijnseisen in de pluimveehouderij zal dan ook een nadrukkelijke afweging moeten plaatsvinden met de doelstellingen van het ammoniakbeleid.

15

Naast beleidsmaker is de overheid veelvuldig opdrachtgever van bijvoorbeeld bouwwerken. Welke milieudoelstellingen heeft de overheid zichzelf in dezen gesteld en hoe worden deze gemonitord? Waarom is hierover zo weinig terug te vinden in het derde Nationaal milieubeleidsplan? (blz. 67).

In het tweede Plan van Aanpak duurzaam bouwen (4 november 1997, Kamerstuk 25 720, nr. 1) wordt ingegaan op de rol van de rijksoverheid als opdrachtgever voor bouwwerken. In beleidstermen is de essentie te vinden op de pagina's 46 t/m 48. In concrete actietermen is de voorbeeldrol van de overheidsopdrachtgevers (Rijkshuisvesting, Verkeer en Waterstaat en Defensie) bevestigd in de acties die op de pagina's 59 t/m 61 zijn opgenomen.

Doelstelling hierbij is enerzijds het vervullen van een «laboratorium-functie» voor het ontwikkelen en beschikbaar krijgen van gewenste materialen en technieken. Anderzijds betreft het de stimulering van navolging in de particuliere sector.

Over de prestaties op grond van het eerste Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen (1995/1997) is gerapporteerd in «Monitoring Duurzaam bouwen», dat tegelijk met het genoemde 2^e Plan van Aanpak aan de Tweede Kamer is aangeboden. Ten aanzien van de voortgang op het terrein van de voorbeeldfunctie van de rijksoverheid is op pagina 14 van het Plan van Aanpak de essentie opgenomen.

In vervolg op het monitoringsrapport 1995/1997 vindt ook monitoring plaats van de acties uit het 2^e Plan van Aanpak. Op dit moment is overleg gaande over de vormgeving van deze monitoring. Bovendien wordt in de interdepartementale werkgroep «innovatief aanbesteden» gekeken in hoeverre de overheid in haar rol als opdrachtgever innovaties kan stimuleren.

Gezien de recente aandacht voor deze onderwerpen in genoemd Plan van Aanpak is in het NMP3 gekozen voor het opnemen van de hoofdlijn ten aanzien van de voorbeeldfunctie van de overheid (blz. 75 en 187–193).

16

Enkele provincies hebben het provinciaal milieuplan omgevormd tot een omgevingsplan. Mag worden verwacht dat alle provincies integrale omgevingsplannen zullen opstellen, wordt deze ontwikkeling gestimuleerd, welke relatie wordt nagestreefd tussen de rijksnota Leefomgeving en de provinciale omgevingsplannen, zowel top-down als bottom-up? (blz. 67).

De meeste provincies hebben het voornemen of zijn reeds met de voorbereiding gestart, om het provinciaal milieubeleidsplan, het streekplan en het waterhuishoudingsplan te integreren tot een plan voor de fysieke omgeving. Het ambitieniveau van integratie wisselt per provincie. Sommige provincies gaan (nog) niet verder dan een soort koepelvisie die als uitgangspunt dient voor de drie strategische plannen (voorbeeld: Gelderland), andere kiezen daarentegen voor één plan (voorbeeld: Drenthe). Enkele provincies willen ook verkeer en vervoer en sociale aspecten in een geïntegreerd plan betrekken (voorbeeld: Flevoland). De voornemens op provinciaal niveau evolueren naar een model waarbij wordt gestreefd naar het opstellen van een ontwikkelingsvisie voor de provincie, een toetsingsdeel, waarin het voorgenomen beleid (juridisch) wordt vastgelegd en een programmadeel dat gericht is op uitvoering.

Rijk en provincies hebben het afgelopen jaar gezamenlijk een aantal studies uitgevoerd naar de mogelijkheden en methoden om het milieu, water en ruimtelijk beleid op elkaar af te stemmen en te integreren. Binnenkort zal over dit onderwerp meer overleg plaatsvinden tussen Rijk en provincies. Het kabinet heeft in het NMP3 aangekondigd dat het een Nota Leefomgeving wil uitbrengen. Bij de voorbereiding en de uitvoering hiervan zal, zoals te doen gebruikelijk, wederzijdse afstemming plaatsvinden tussen het provinciale en nationale beleid.

17

In welke mate zijn gemeenten en provincies erin geslaagd inrichtingen te voorzien van een adequate vergunning en welke afspraken zijn gemaakt om te komen tot een dekkende situatie? (blz. 69).

De provincies en de gemeenten hebben de achterstand bij het verlenen van adequate milieuvergunningen weggewerkt in de jaren 1990 tot en 1996. Daarbij is gebruik gemaakt van de inmiddels naar het provinciefonds en het gemeentefonds overgeheveld bijdrageregelingen. Over de voortgang van dit proces is steeds jaarlijks verslag aan mij gedaan. Aan de hand van de jaarverslagen over 1996 heb ik geconcludeerd dat per 1 januari 1997 het adequate niveau was bereikt, met dien verstande dat enkele kleine resterende achterstanden met individuele nazorg moesten worden weggewerkt. Met mijn brief van 30 oktober 1997 heb ik de Vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geïnformeerd over deze resultaten en over de in de toekomst te verwachten ontwikkelingen ten aanzien van het provinciale en het gemeentelijke milieubeleid.

18

Hoe verhoudt de verlenging van de Interimwet ammoniak en veehouderij, bedoeld om onder meer de vergunningenachterstand weg te werken, zich tot het voornemen van de regering om in de toekomst bij vergunningverlening steeds meer te gaan werken met algemeen geldende voorschriften in plaats van met vergunningen? (blz. 71).

De voorgenomen verlenging van de Interimwet Ammoniak en Veehouderij (lav) is niet bedoeld om de dan nog eventueel bestaande vergunningenachterstand in de veehouderij weg te werken. Veehouders hebben met de lav vijf jaar de tijd gehad om tot een adequate vergunning te komen. Deze tijd acht het kabinet voldoende en het ziet geen reden om veehouders die van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt hebben, verder respijt te gunnen.

Het doel van de verlenging van de lav is om voldoende tijd beschikbaar te krijgen voor het ontwikkelen van een opvolger in de zin van een definitief instrumentarium ter regulering van de ammoniakemissie en -depositie uit veehouderijen. Dit instrumentarium bestaat nu reeds voor een belangrijk deel uit algemene regels: algemene regels voor emissiearm uitrijden van mest, voor emissiearme opslag van mest en binnenkort ook voor emissiearme huisvesting van vee. Deze belangrijke rol voor algemene regels zal ook in het toekomstig ammoniakinstrumentarium gehandhaafd blijven.

19

Wat bedoelt de regering inhoudelijk met de volgende passage: «bij milieuproblemen op vooral regionale of lokale schaal, bijvoorbeeld verdroging en verstoring, is de rijksoverheid verantwoordelijk voor een zodanig generiek beleid dat eventueel nog aanvullende oplossingen op regionale of lokale schaal mogelijk zijn.»? (blz. 71).

Deze passage is een nadere uitwerking voor de rijksoverheid van de passage op bladzijde 71/73 over de algemene noodzaak van partnership en de sterke onderlinge verwevenheid en afhankelijkheid van de diverse overheden in het milieubeleid. Het beleid van gemeenten, provincies en waterschappen op lokaal of regionaal niveau kan worden versterkt als de rijksoverheid doet wat ze kan om het beleid op dat niveau te ondersteunen, bijvoorbeeld door in internationaal verband emissienormen voor voertuigen te bepleiten. Een voorbeeld staat bovenaan op bladzijde 75 van het NMP3: «... gemeentelijk beleid voor stedelijke luchtkwaliteit en het geluid is mede afhankelijk van de resultaten van het beleid van de rijksoverheid voor schone en stille auto's».

20

Hoe is de regering gekomen tot het bescheiden bedrag van 0,9 miljoen gulden voor lokale en regionale initiatieven tot verdere vormgeving van het milieubeleid? Acht de regering het potentieel aan dergelijke initiatieven zo gering? (blz. 81).

Het budget van 3,6 miljoen voor de planperiode (0,9 per jaar) dat beschikbaar is gesteld voor lokale en regionale initiatieven voor duurzame ontwikkeling, is weliswaar bescheiden van omvang, maar dat wil niet zeggen dat het potentieel aan dergelijke initiatieven eveneens bescheiden is. Het bedrag is echter niet bedoeld om over de gehele linie dergelijke initiatieven te ondersteunen, maar om alleen de beste en meest aansprekende initiatieven te ondersteunen. Op deze wijze kunnen voorlopende overheden (provincies, gemeenten en waterschappen) ondersteund worden bij de zoektocht naar de inhoudelijke en procesmatige verbreding van het beleid. De verbreding is nodig omdat er een overschakeling van saneren naar beheren in het decentrale milieubeleid aan de gang is. De decentrale overheden gaan steeds meer werken met leefbaarheid als integrale doelstelling en dat vergt een andere manier van werken (coproductie, dialoog).

21

Kan de regering verder ingaan op de taakafbakening tussen provincies en waterschappen op het punt van verdroging? (blz. 83).

Verdroging is een thema dat vooral in samenwerking tussen vele betrokkenen tot een oplossing moet worden gebracht. Het is de taak van de provincie de aanpak te coördineren en een kader te bieden voor uitvoering door waterschappen. Dit kader wordt vastgelegd door functietoekenning in het plan voor de waterhuishouding en het streekplan. Het is ook de taak van de provincie op basis van de toegekende functies en natuurdoelen de gewenste grondwatersituatie aan te geven als referentie voor het waterbeheer en het bestrijden van de verdroging. Voorts formuleren provincies in reglementen de taken van de waterschappen.

De waterhuishoudkundige verzorging van een gebied met het oog op de toegekende functies is de specifieke taak van waterschappen. In hun waterbeheersplannen geven zij maatregelen aan om verdroging te bestrijden. Waterschappen hebben een belangrijke verantwoordelijkheid voor het initiëren, voorbereiden en uitvoeren van maatregelen. Ook geven zij in overleg met ruimtelijke planners de randvoorwaarden aan voor een effectieve verdrogingsbestrijding of preventie.

Het strategische grondwaterbeheer met het oog op onttrekkingen van grondwater is een taak van de provincies. Afhankelijk van de regionale situatie en het overleg tussen provincie en waterschap kan op basis van de provinciewet een deel van het operationele beheer aan waterschappen worden opgedragen. Het gaat hier om de vergunningverlening voor beregening uit freatisch grondwater en de uitvoering en handhaving van algemene regels voor beregening.

22

Op welke wijze kan het contact met de voorlopers onder de burgers worden gekoesterd en uitgebouwd? Worden hierbij ook financiële middelen betrokken? (blz. 91).

Het belang van de voorlopers onder de burgers voor het milieubeleid is en blijft groot. De regering wil deze groep ook in de komende planperiode bij het beleid blijven betrekken, naast en in combinatie met de aanpak voor de middengroep van burgers. In die aanpak kunnen voorlopers een stimulerende functie vervullen. Vanuit hun interesse in de problematiek zijn voorlopers relatief makkelijk te bereiken. De regering zet voorlichting in om ook voor nieuw beleid hun draagvlak te behouden en zo nodig te versterken. Voorlopers worden ook betrokken via intermediaire en maatschappelijke organisaties. De regering onderhoudt reguliere contacten met deze organisaties en verleent ook financiële ondersteuning aan projecten waarbij vaak voorlopers zijn betrokken op grond van het besluit bijdragen maatschappelijke organisaties en milieu.

23

Welke middelvoorschriften in de landbouw kunnen (nog) worden omgezet in doelvoorschriften, teneinde een optimale beleidsmix te bereiken? (blz. 99).

De voorkeur in het landbouw-milieubeleid gaat uit naar doelvoorschriften, de mogelijkheden voor het omzetten van middelvoorschriften in doelvoorschriften is sterk afhankelijk van de specifieke situatie. Er dient dan ook steeds per geval een afweging gemaakt te worden en daarom is het niet mogelijk in algemene zin aan te geven welke middelvoorschriften omgezet kunnen worden.

24

Welke maatregelen zijn of worden voorzien om de biologische landbouw en de afzet van biologische producten en van streekeigen producten te stimuleren? Welke inspanning is al verricht om biologische producten meer onder de aandacht van de consument te brengen? Hoe groot is

thans het aandeel biologische producten in het totaal van het voedselpakket? (blz. 99–113).

In 1997 is het Plan van Aanpak biologische landbouw door de Tweede Kamer geaccordeerd. In het Plan van Aanpak is het beleid specifiek gericht op de versterking van de biologische landbouw opgenomen. Zonder hier volledig te zijn noem ik enkele maatregelen gericht op de stimulering van de biologische landbouw en de afzet van biologische producten:

- Steun aan projecten voor promotie van biologische producten met als doel verdere marktontwikkeling binnen vooral de niet specifiek biologische afzetkanalen voor levensmiddelen (supermarkten, cateringbedrijven etc) alsmede via biologische boerenmarkten en de verkoop van biologische producten op basis van abonnementen. In dit kader is onder andere subsidie toegekend aan de Stichting BioProm voor een project dat gericht is op promotie van het biologische product in de supermarkt. Ook is subsidie verleend voor een project gericht op uitbreiding en professionalisering van de boerenmarkten.
- Vergroting van de algemene kennis over en bewustwording van biologische landbouw, biologische producten en de herkenbaarheid door algemene voorlichting. In dit kader is onder andere de Postbus 51campagne uitgevoerd.
- Steun voor projecten voor bevordering van de kwaliteitszorg in de schakels van de keten. In dit verband worden op dit moment workshops per productgroep gehouden. Op basis hiervan zullen knelpunten en prioriteiten voor te ondersteunen projecten geïnventariseerd worden.
- Ter bevordering van de omschakeling van bedrijven om de biologische productiemethode toe te passen, zal de Regeling Stimulering biologische productiemethode aangepast worden.

Hoe groot thans het aandeel biologische producten in het totaal van het voedselpakket is, kan het kabinet op dit moment niet exact zeggen. Van de productie maken de biologische producten minder dan 1% uit, al is dit aandeel groeiende. Wel wil het opmerken dat de afzet van biologisch zuivel en het aantal groenteabonnementen in het afgelopen jaar sterk is gestegen. Het aantal supermarkten dat een breder assortiment biologische producten op de markt brengt neemt sterk toe.

Ook voor de stimulering van streekeigen producten is de mogelijkheid geschapen om projecten in te dienen in het kader van de regelingen van het stimuleringskader. Dit heeft tot nu toe onvoldoende opgeleverd en daarom wordt op dit moment, onder begeleiding van een brede commissie (LNV, LTO, Pro Regio e.d.) onderzoek (LEI-DLO en LUW (marktkunde/rurale sociologie)) voorbereid naar de mogelijkheden en wenselijkheden van meer gerichte stimuleringsmaatregelen voor streekproducten.

25

Hoe verhouden ruimtelijke ordening, gebiedsgericht milieubeleid en de Herstructureringswet zich tot elkaar, zowel met betrekking tot de formele bevoegdheden, het niveau van besluitvorming, het instrumentarium als de in te zetten middelen? (blz. 101).

Het ruimtelijke ordeningsbeleid van het rijk krijgt inhoud via de PKB's VINEX en de Structuurschema Groene Ruimte. De in beide PKB's verwoorde beleidslijnen dienen door provincies te worden vertaald in streekplannen. De door gemeenten op te stellen bestemmingsplannen worden getoetst aan het streekplan.

Een partiële herziening voor beide PKB's wordt voorbereid. Daarin wordt de ruimtelijke vertaling van de doelstellingen voor de herstructurering van

de varkenshouderijsector in Nederland weergegeven. Deze zullen doorwerken in streek- en bestemmingsplannen. Daarnaast worden op provinciaal niveau, het waterhuishoudingsplan en het milieubeleidsplan vastgesteld. Deze planvormen vormen het provinciaal toetsingskader voor het door gemeenten en waterschappen te voeren beleid. Het gebiedsgerichte milieubeleid bevat een uitvoerings- en stimuleringskader voor het in overleg met de regio's ontwikkelde beleid voor het bereiken van de voor dat gebied vastgestelde milieudoelstellingen.

In de brief van het kabinet aan Uw Kamer van 10 juli 1997 inzake de herstructurering van de varkenshouderij heeft het kabinet een uitvoerige beschrijving gegeven van een integraal pakket van maatregelen dat het voor ogen heeft in verband met de noodzakelijke herstructurering van de varkenshouderij in Nederland. In genoemde brief is uiteengezet dat de problemen waarmee de varkenshouderij kampt niet alleen te maken hebben met de wijze van bedrijfsvoering, maar ook met de ruimtelijke structuur van de sector. Deze is vooral geconcentreerd in bepaalde delen van ons land, en heeft aldaar onacceptabele gevolgen voor diergezondheid, milieu, alsmede voor de woonomgeving, natuur en landschap. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van de sector worden in de brief drie sporen voorgesteld. In de herstructureringswet worden twee van de drie sporen uitgewerkt, nl. ten eerste territoriale beperkingen aan de verhandelbaarheid van varkensrechten en ten tweede een wettelijke grondslag voor een structuurschema dat inzicht geeft in de ruimtelijke aspecten van de varkenshouderij in Nederland. Dit structuurschema zal d.m.v. een partiële herziening worden geïncorporeerd in de bestaande planologische kernbeslissingen voor het ruimtelijk beleid, Vinex en SGR. Gebruik makend van de dynamiek, die in de varkenssector zal ontstaan tengevolge van de herstructurering, is de regering voornemens de problematiek in de concentratiegebieden op alle bovengenoemde punten vanuit een integrale benadering aan te pakken, waarbij bestaande gebiedsgerichte initiatieven kunnen worden ondersteund en versterkt. Daartoe zijn de Ministers van LNV en VROM voornemens een reconstructiewet op te stellen. Deze wet moet het kader vormen voor integrale regionale plannen, die zullen worden getoetst aan door het rijk op te stellen uitgangspunten. In de brief van de Minister van LNV van 12 december 1997 aan Uw Kamer is U gemeld welke doelen de reconstructie moet dienen: beperking van de veterinaire risico's, versterking van de ruimtelijke en economische structuur en verbetering van de milieukwaliteit, natuur en landschap.

Gelet op de samenhang van de voorgenomen reconstructie met het ruimtelijk beleid en het gebiedsgericht milieubeleid, zoals dat in bovengenoemde provinciale omgevingsplannen tot uitdrukking komt, krijgen de provincies – uiteraard in samenspraak met andere overheidslichamen en maatschappelijke sectoren – bij het opstellen van reconstructieplannen een centrale rol. Voorzien is in een doorwerking van de reconstructieplannen in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Een reconstructieplan zal het integrerend kader vormen voor het ruimtelijk-, milieu-, natuur- en landschapsbeleid, dat de herstructurering in de concentratiegebieden zal flankeren. Ter verzekering van het bereiken van een aantal door het rijk in de eergenoemde rijksuitgangspunten te formuleren doelstellingen, zullen de door het rijk beschikbaar te stellen middelen eerst beschikbaar worden gesteld voor de uitvoering van het reconstructieplan, na toetsing van het plan aan deze uitgangspunten.

26

Er is aanvullend beleid nodig om de kwaliteit van het oppervlaktewater te verbeteren. In het derde Nationaal milieubeleidsplan wordt aangekondigd dat pas na 2008/2010 hiervoor beleid ontwikkeld zal worden. De taakstelling is aangepast. Waarom wordt niet gekozen voor een beleid

waarmee de taakstelling wel wordt gehaald? Ziet de regering een mogelijkheid om in de periode tot het jaar 2010 binnen het normentraject de kloof tussen de gewenste en de bestaande kwaliteit van het oppervlaktewater te verkleinen? (blz. 101).

De verliesnormen voor 2008/2010 zijn volgens de huidige inzichten niet overal voldoende om de gewenste kwaliteit van het oppervlaktewater te realiseren. Hierbij spelen regionale factoren op het gebied van bodemkunde en waterhuishouding een grote rol. Probleem hierbij is dat de onderliggende processen die het verlies naar het oppervlaktewater bepalen nog niet goed te kwantificeren zijn. Het afleiden van een bijbehorende verliesnorm is daarom thans nog niet mogelijk. Naar verwachting zal als gevolg van het in fasen aan te scherpen mineralenbeleid de kloof tussen de gewenste en de bestaande kwaliteit van het oppervlaktewater kleiner worden. Daarnaast biedt de ontwerp-AmvB Open Teelten WVO de mogelijkheid tot het verplichten van specifieke maatregelen. Thans wordt bezien welke maatregelen in dit kader in aanmerking komen.

27

Het landelijk beleid schiet te kort waar het de met fosfaat verzadigde gronden en zandgronden betreft. Ligt het in de bedoeling van de regering het landelijk beleid op dit gebied aan te vullen en op welke termijn? (blz. 101).

De mogelijkheden om de problematiek van de fosfaatverzadigde gronden en de voor stikstofuitspoeling gevoelige zandgronden door middel van aanvullend beleid op te lossen worden momenteel door twee interdepartementale projectgroepen, waaraan ook de provincies deelnemen, onderzocht.

Nog dit voorjaar zal de minister van VROM de Kamer, mede namens de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, op basis van de resultaten informeren over de wijze waarop dit aanvullend beleid vorm krijgt, inclusief de termijn. Tijdens het Algemeen Overleg over de voortgang van de Integrale Notitie mest- en ammoniakbeleid op 1 april zal hier nader op worden ingegaan.

28

De doelstelling voor de reductie van de ammoniakemissie is gehaald. In 1994 was de ammoniakemissie met 30% verminderd ten opzichte van het jaar 1980. De doelstelling van een reductie van 70% in 2000–2005 zal naar verwachting niet worden gehaald. Met welk percentage is de ammoniakemissie anno 1998 gedaald ten opzichte van 1980? (blz. 101).

Dit kan nu nog niet worden aangegeven.

Door het RIVM wordt jaarlijks de trend vastgesteld van de ammoniakemissie op grond van de metingen die in het voorafgaande jaar zijn uitgevoerd met behulp van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. De laatste trendcijfers die nu bekend zijn, zijn de in 1997 gepubliceerde cijfers die betrekking hebben op de metingen over het jaar 1996. Hierover bent U per brief van 9 maart 1998 geïnformeerd. In deze brief is ingegaan op verandering in de resultaten mede als gevolg van een andere meetmethodiek. In de loop van dit jaar zullen de trendcijfers, gebaseerd op metingen 1997 bekend worden. Wanneer dit bekend is zult u hierover geïnformeerd worden.

29

Uit trendmetingen van het RIVM blijkt dat de ammoniakconcentratie in de lucht de afgelopen jaren niet is afgenomen. De oorzaak van het verschil tussen de berekeningen en de metingen is nog niet duidelijk. Pas over een

jaar zal er inzicht zijn in de oorzaken van de discrepantie. Het huidige beleid wordt voortgezet. In het derde Nationaal milieubeleidsplan wordt echter geconstateerd dat wat betreft het ammoniakbeleid er aanvullend beleid nodig is en dat de doelstelling tot het jaar 2005 niet gehaald wordt. Welk beleid wil de regering voortzetten? Ziet de regering mogelijkheden om voor die tijd de Kamer te informeren over aanvullende beleidsmaatregelen om de ammoniakconcentratie te verlagen (blz. 101).

Het beleid, zoals aangekondigd in de Integrale Notitie mesten ammoniakbeleid (IN) zal worden voortgezet. Voor het onderdeel ammoniak valt dit beleid uiteen in de volgende hoofdlijnen. De eisen voor het emissiearm uitrijden van mest zullen worden aangescherpt. Met de amvb emissiearme huisvesting veehouderij zullen voor nieuwbouw, verbouw en uitbreiding van veehouderijen emissiearme stallen verplicht worden. Het stimuleren van de bouw van Groen Label stallen zal worden voortgezet. Het Rijk zal kaders scheppen voor het regionaal aanvullend beleid. Het IN-beleid zal in 2000 worden geëvalueerd en indien nodig worden bijgesteld. Naast de periodieke informatie die het kabinet u doet toekomen over de voortgang van het IN-beleid zal het u dan over deze evaluatie informeren. Daarnaast zal aan het einde van de huidige planperiode worden gezien in hoeverre de huidige doelstelling waar het ammoniakbeleid op gericht is, realistisch is.

30

Kan de regering cijfers aanreiken waaruit blijkt wat de bijdrage is van niet-landbouw-bronnen aan de ammoniakemissie? Is het beleid van de ministeries van VROM en van LNV voldoende op elkaar afgestemd om de ammoniaktaakstellingen te halen? Waaruit blijkt dat? (blz. 101).

Uit de emissieregistratie van de Inspectie Milieuhygiëne blijkt dat de ammoniakemissie afkomstig van niet-landbouwbronnen in Nederland in 1995 als volgt verdeeld is:

Raffinaderijen:	0,5 x 10 ⁶	zuurequivalenten per jaar
Industrie:	249 x 10 ⁶	zuurequivalenten per jaar
Consumenten:	388 x 10 ⁶	zuurequivalenten per jaar
Afvalverwerking:	2,3 x 10 ⁶	zuurequivalenten per jaar
Overige bronnen:	40,2 x 10 ⁶	zuurequivalenten per jaar

De totale bijdrage afkomstig van niet-landbouwbronnen bedroeg derhalve 680 x 10⁶ zuurequivalenten per jaar. De totale ammoniakemissie in 1995 bedroeg 8960 x 10⁶ zuurequivalenten per jaar. In de brief aan de Kamer van 9 maart 1998 over de tegenvallende reductie van de ammoniakdepositie is onder meer aangegeven dat de bijdrage van niet-landbouwbronnen groter zou kunnen zijn dan thans wordt aangenomen. Het zal echter duidelijk zijn dat, gezien de relatief beperkte bijdrage die de niet-landbouwbronnen aan de totale ammoniakemissie hebben, een wat hogere werkelijke bijdrage naar alle waarschijnlijkheid maar een zeer beperkt deel van de tegenvallende reductie zal kunnen verklaren.

Het ammoniakbeleid is en wordt door de ministeries van VROM en LNV in nauwe samenwerking voorbereid en uitgevoerd. Dit blijkt onder meer uit het feit dat de Integrale Notitie mest en ammoniakbeleid (IN) door beide ministers is uitgegeven en dat de ministers gezamenlijk jaarlijks een voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer doen toekomen over de voortgang van het IN-beleid. Deze optimale afstemming wil niet zeggen dat het halen van de ammoniakdoelstellingen daarmee verzekerd is. Door de ministers van LNV en VROM is in een gezamenlijke brief over de voortgang van het mest- en ammoniakbeleid van 19 januari 1998 aangegeven dat uit het Additioneel Programma Verzuring (APV-3) is

gebleken dat de ammoniakdepositie in Nederland minder is gedaald dan op grond van inschattingen van de emissiereductie werd verwacht. Een belangrijke oorzaak hiervan is een lagere effectiviteit van het emissiearm uitrijden van mest dan waarvan tot nu toe was uitgegaan.

Om die reden is voor de komende periode een aanscherping van de eisen ten aanzien van emissiearm uitrijden aangekondigd. Daarnaast wordt het generieke ammoniakbeleid zoals aangegeven in de Integrale Notitie mest- en ammoniak gecontinueerd. Dit beleid wordt in 2000 geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

31

De reductie van onkruidbestrijdingsmiddelen en schimmelbestrijdingsmiddelen blijft achter bij de taakstelling. De reductie van chemische bestrijdingsmiddelen lijkt te stagneren. Wat is hiervan de reden? Welke maatregelen zal de regering nemen om een verdere reductie te realiseren? Is het bestuursakkoord in feite een obstakel voor het ministerie van VROM om verdergaand beleid tot reductie te implementeren en de trendbreuk te realiseren? (blz. 103).

De doelen voor landbouwbestrijdingsmiddelen voor 2000 staan in het Meerjarenplan Gewasbescherming [MJPG]. In de brief aan de Kamer van 21 oktober 1997 over «het Plan van Aanpak 2e fase MJPG» is door het Kabinet geconstateerd dat de volume doelstellingen van het MJPG voor de 1e fase over het geheel al zijn gerealiseerd. Voor twee middelen-groepen, te weten fungiciden en herbiciden, blijft de realisatie van de volumereductie achter bij de taakstelling. Vooral voor fungiciden blijkt het in de praktijk zeer moeilijk te zijn het verbruik terug te dringen. Het verbruik van fungiciden is namelijk sterk afhankelijk van weersomstandigheden. Met name in natte jaren neemt de ziektedruk toe. Dit heeft bijvoorbeeld in 1997 geleid tot een hoger verbruik van fungiciden, onder meer voor het bestrijden van *Phytophthora* in aardappelen. In het Plan van Aanpak wordt door overheid en bedrijfsleven gezamenlijk extra inzet gepleegd teneinde ook op bovengenoemde onderdelen de MJPG-doelstellingen binnen bereik te brengen.

De Bestuursovereenkomst MJPG is een overeenkomst tussen overheid [LNV, VROM, SoZaWe, VWS en V&W], landbouwbedrijfsleven en de chemische industrie. De genoemde partijen hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het halen van de MJPG-beleidsdoelen. Door deze gezamenlijke verantwoordelijkheid is de bestuursovereenkomst geen obstakel voor het ministerie van VROM maar juist een middel om stappen verder te maken.

32

Bestaan er momenteel maatregelen om de drift tegen te gaan? Kan de regering cijfers overleggen waaruit blijkt wat de bijdrage is van drift aan de vervuiling van het oppervlaktewater? Waarom is de ministeriële regeling om in de Wet criteria en normen op te nemen voor drift nog niet van kracht? (blz. 103).

In de AMvB open teelten die in voorbereiding is, worden regels opgesteld om het oppervlaktewater te beschermen tegen verontreiniging door activiteiten in de land- en tuinbouw, waaronder het toepassen van bestrijdingsmiddelen. In deze AMvB worden maatregelen samengesteld gericht op de reductie van de drift van bestrijdingsmiddelen naar het oppervlaktewater met 90%. Als onderdeel van de totale emissie naar water is de bijdrage van drift circa 8%. Drift lijkt derhalve in kilo's niet de belangrijkste emissieroute, maar kan wel tot hoge concentraties in het water leiden na bespuitingen. De emissieroute drift heeft daarom een belangrijke plaats in de AMvB.

De Ministeriële Regeling is in het najaar '97 genotificeerd bij de Europese Commissie en heeft geen aanleiding gegeven tot vragen. Publicatie van deze Ministeriële Regeling wordt derhalve momenteel voorbereid.

33

Zal bij verdere ontwikkeling en stimulering van warmte-krachtkoppelings-installaties bij de tuinbouw ook CO₂-afvang als voorwaarde worden betrokken? (blz. 109).

De door de WKK geproduceerde CO₂ kan in de tuinbouw worden gebruikt als CO₂-meststof, mits deze door middel van een rookgasreiniger wordt gezuiverd, hetgeen een aanzienlijke investering vergt. Momenteel wordt de toepassing van de rookgasreiniger gestimuleerd via de VAMIL, EIA en de subsidieregeling voor WK-voorzieningen in de glastuinbouw (SWG). De financiering van de SWG vindt plaats door de glastuinbouwsector zelf. Daarnaast levert CO₂-afvang punten op voor de groenlabelkas. Of de aanschaf van een rookgasreiniger een rendabele investering is, is afhankelijk van de specifieke bedrijfssituatie, bijvoorbeeld de teruglevermogelijkheid van elektriciteit alsmede de terugleververgoeding. Gelet op de initiële besparingsbijdrage van een WKK-installatie is het in algemene zin opnemen van CO₂-afvang als voorwaarde niet wenselijk.

34

Op welke wijze wordt het Bestuurlijk experiment milieucoöperaties geëvalueerd? Wat is de rol van het ministerie van VROM hierbij? Wanneer kan de Kamer de evaluatie tegemoet zien? (blz. 111).

Het Bestuurlijk Experiment milieucoöperaties is onlangs geëvalueerd, op basis van een beoordelingsrapport van het IKC-landbouw. Het ministerie van VROM is betrokken bij het Bestuurlijk Experiment en heeft ook meegewerkt aan de evaluatie. De minister van LNV zal u op korte termijn informeren over de resultaten van het Bestuurlijk Experiment en over de voornemens van de minister van VROM met betrekking tot de voortzetting daarvan.

35

De overheid probeert via een campagne de biologische landbouw en het EKO-keurmerk te stimuleren. Welke maatregelen heeft de overheid genomen om het Agro-milieukeurmerk onder de aandacht van de consument te brengen? Is de regering van mening dat gestreefd moet worden naar meer uniformiteit in de milieukeurmerken? Is de regering bereid zich in te zetten voor de acceptatie van het Agro-milieukeurmerk als het meest vooraanstaande milieukeurmerk voor de land- en tuinbouw? (blz. 112–113).

Het stimuleren van de vraag naar EKO en AMK maakt deel uit van het beleid dat is gericht op het duurzaam maken van de agrarische productie. Voor de biologische landbouw is een Plan van Aanpak opgesteld en door de Tweede Kamer aanvaard. Voor het AMK hebben LNV en VROM middelen ter beschikking gesteld ten behoeve van voorlichtingsactiviteiten. De stichting Milieukeur coördineert deze activiteiten. Het neerzetten van het AMK als hét keurmerk (voor de gangbare landbouw) is uitgangspunt geweest bij het ontwikkelen ervan. Het AMK sluit echter andere, al dan niet vergelijkbare, keuren niet uit en met name de laatste tijd neemt het aantal keuren en claims op dit terrein toe. Voor de consument levert dit een onduidelijke situatie op. Tijdens de behandeling van de LNV-begroting heeft de minister van LNV toegezegd dat hij met de betrokken partijen in overleg zal treden om de duidelijkheid op dit terrein te bevorderen. Hij zal de Tweede Kamer zo spoedig mogelijk over de resultaten informeren.

36

Voor de electriciteitsproductie-bedrijven vormt de taakstelling voor NO_x in 2010 het knelpunt. Volgens de bedrijven kan die taakstelling niet kosten-effectief behaald worden. Uit de paragraaf Industrie blijkt dat de NO_x-taakstelling voor het jaar 2000 voor industrie, raffinaderijen en de energiebedrijven gezamenlijk verschoven wordt naar 2005. De taakstelling voor 2010 blijft echter gehandhaafd. Wil de sector dat de taakstelling voor 2010 verlicht wordt? (blz. 123 en 137).

Ten aanzien van het thema verzuring zal het kabinet de NO_x-taakstelling voor de industrie, raffinaderijen en energiebedrijven voor 2010 vooralsnog handhaven, omdat (eventuele) nieuwe ontwikkelingen voor wat betreft de bestrijding van NO_x nu nog geen betekenis kunnen hebben voor het beleid. Uiterlijk aan het einde van de planperiode zal het kabinet bezien of de huidige NO_x-taakstelling voor 2010 gehandhaafd kan blijven. Voor de elektriciteitssector is van doorslaggevend belang, dat deze op dezelfde voet behandeld wordt als andere bedrijven (gelijke mededingingsverhoudingen).

De elektriciteitssector heeft aangegeven dat zij de realisatie van de NO_x-doelstelling in het licht van deze gelijke concurrentieverhoudingen zal beoordelen.

Overigens richt het kabinetsbeleid zich thans in eerste instantie op realisatie van de NO_x-doelstelling in het jaar 2005.

37

Wat wordt er bedoeld met de opmerking dat voor de dure stappen na het jaar 2005 in de richting van de uiteindelijke taakstelling voor NO_x binnen een systeem van kostenverevening ook de uitruil tussen SO₂ en Nox zou kunnen worden betrokken? Komt de SO₂-doelstelling dan niet in de knel? (blz. 123).

De taakstellingen voor SO₂ en NO_x zijn onderdeel van het anti-verzuringsbeleid. Het verzuringsbeleid omvat de effecten op;

- natuur en materialen door de zure werking van luchtverontreiniging door NO_x, NH₃ en SO₂,
- de verstoring van de voedingsstoffenbalans door overbemesting door depositie van NO_x en NH₃,
- bladschade bij planten door ozon op leefniveau. Ozon wordt in de lucht gevormd bij reacties van vluchtige koolwaterstoffen met NO_x.

In de depositiedoelstelling van het verzuringsbeleid wordt met deze verschillende effecten rekening gehouden door een bovengrens aan te geven voor de stikstof depositie.

De depositiedoelstelling voor verzuring in 2010 is een gemiddelde depositie op bos van ten hoogste 1400 zuurequivalenten per hectare, per jaar waarvan ten hoogste 1000 equivalenten stikstof.. De effecten door de zure werkingen van SO₂ en NO_x zijn uitwisselbaar.

Zoals in het bovenstaande wordt gesteld zorgt NO_x eveneens voor eutrofiëring en ozon op leefniveau. SO₂ speelt hierbij geen rol. Zowel nationaal als internationaal (EU en UN/ECE) worden de doelstellingen voor de drie genoemde effecten tegen elkaar afgewogen waarbij de kosteneffectiviteit van maatregelen wordt meegewogen. Binnen de randvoorwaarden van het voorkómen van effecten en de kosten van bestrijding van emissies die daarvoor nodig zijn, zit impliciet een afweging tussen NO_x en SO₂. Op het moment dat de zure werking van luchtverontreiniging het overheersende effect is geworden kan vanwege de kosten een verschuiving wenselijk worden tussen maatregelen voor NO_x en SO₂ bestrijding.

38

In de planperiode van het tweede Nationaal milieubeleidsplan hebben electriciteitsproductiebedrijven en de rijksoverheid gewerkt aan een convenant voor de reductie van CO₂-emissies. In 1994 zijn de besprekingen hierover opgeschort wegens de verwachte liberalisering en de vele organisatorische veranderingen als gevolg daarvan. Worden deze besprekingen in de planperiode van het derde Nationaal milieubeleidsplan alsnog voortgezet? (blz. 135).

Betrokken partijen (Sep, rijksoverheid) zijn bereid tot het voeren van overleg om eventueel een CO₂-convenant voor de komende periode af te sluiten. Het is thans uiteraard nog niet mogelijk inschattingen te doen over de vraag of partijen uiteindelijk bereid zijn een dergelijk convenant te sluiten en in bevestigend geval, wat de convenantsduur en de inhoud van het convenant zullen zijn.

39

In tegenstelling tot het tweede Nationaal milieubeleidsplan, heeft de regering besloten voor de volgende planperiode af te zien van taakstellingen met betrekking tot emissiereducties voor de detailhandel. Wat waren de resultaten van deze taakstellingen, zoals neergelegd in het tweede Nationaal milieubeleidsplan? Is de conclusie juist dat de inspanningen die van deze sector worden verwacht met betrekking tot emissiereductie, worden neergelegd in een Algemene Maatregel van Bestuur voor de Detailhandel en Ambachten die nu wordt voorbereid? Worden er nog andere, stimulerende maatregelen verwacht, om deze sector tot een inspanningsverplichting te brengen? (blz. 145 en 147).

In het NMP2 was een voornemen aangekondigd om de milieubelasting van de detailhandel te inventariseren en vervolgens te komen tot taakstellingen voor 2000 en 2010. Na overleg met de doelgroep is besloten hiervan af te zien vanwege de heterogeniteit in de detailhandel en het grote aantal bedrijven met een geringe milieubelasting. Er zijn dus geen taakstellingen voor de detailhandel geformuleerd, zodat er ook geen resultaten te melden zijn.

In de AMvB detailhandel en ambachten zijn geen taakstellingen opgenomen met betrekking tot emissiereducties. Wel wordt bedrijven een verplichting opgelegd te komen tot een goed milieubeheer binnen de grenzen van de bedrijfslocatie. In de AMvB zijn concrete grenswaarden opgenomen ten aanzien van bepaalde emissies, bijvoorbeeld geluid en lozing van afvalwater. Ook worden inspanningen verlangd op het gebied van preventie zoals energiebesparing en het voorkomen van afvalstoffen. Tenslotte zijn bepalingen opgenomen die invloed hebben op de bedrijfsvoering zoals het omgaan met gevaarlijke stoffen, het scheiden van afvalstoffen en het plegen van onderhoud aan installaties.

Om de uitvoering van de AMvB op een adequaat niveau te krijgen zullen ondersteunende documenten worden uitgegeven gericht op de doelgroep en het controlerende bevoegd gezag.

Met genoemde bepalingen uit de AMvB wordt de inspanningsverplichting op het niveau van de individuele bedrijven wettelijk vastgelegd.

Op basis van de evaluatie van het «Implementatieplan milieubeleid detailhandel» begin 1999 zal worden gezien wat voor maatregelen gewenst zijn ter verdere stimulering van de sector. Daarnaast is het zo dat de detailhandel gebruik kan maken van bestaande stimuleringsprogramma's zoals bijvoorbeeld «Schoner produceren» en «Productgerichte milieuzorg».

40

De rijksoverheid verwacht dat de detaillist zich actief opstelt bij het bevorderen van een milieuvriendelijk productassortiment. Wat zijn daarbij

de grootste belemmeringen en op welke wijze kan de overheid deze verminderen? Welke stimulerende maatregelen kunnen overheden nemen? (blz. 147).

De belangrijkste belemmering is het ontbreken van betrouwbare kennis over de van belang zijnde milieuaspecten van een product c.q. de communicatie daarover aan de klant. Van belang is hierbij op te merken dat het gaat om milieuaspecten gedurende de gehele levensketen van het product. Deze kennis is nodig om de klant te kunnen voorlichten. Complicerend hierbij is dat de producenten zelf ook vaak niet over deze kennis beschikken. Een ander punt van belang is dat de detaillist geen duidelijke vraag ervaart van de consument waarop hij zou kunnen inspelen.

De overheid kan hierop inspelen door een beleid zowel richting producent, richting detailhandel als richting consument. Richting producent door productverbetering en informatieverschaffing aan de detailhandel te stimuleren. Richting detailhandel door het ontwikkelen van handleidingen ter ondersteuning van inkopers (vervolg op het PRIMA-project) en richting consument via publiekscampagnes, milieukeur en «Milieu Centraal». Het initiëren van campagnes geldt met name ook op gemeentelijk niveau. Als voorbeeld van dit laatste kan de campagne «Koop groen» worden genoemd die al in een aantal gemeenten is gehouden.

41

Hoe komt het dat het brandstofverbruik per autokilometer minder afnam dan volgens het tweede Nationaal milieubeleidsplan werd verwacht? (blz. 153).

Dat het brandstofverbruik per autokilometer veel minder afneemt dan in het NMP destijds verondersteld is een gevolg van een combinatie van factoren. Volgens de vierde Milieuverkenning is de hoofdoorzaak gelegen in het ontbreken van op verbruik gerichte regelgeving c.q. normstelling in Europees kader. Een tweede reden is dat het gewicht van auto's nog steeds duidelijk blijft toenemen in verband met veiligheidseisen en het belang dat de consument hecht aan een hoger comfortniveau. Een derde reden wordt gevonden in de situatie op de automarkt, waar producenten technologische verbeteringen niet alleen inzetten om een lager brandstofgebruik te realiseren maar met name ook om tot betere prestaties van motoren te komen, omdat de markt daar om vraagt. Een voorstel tot nationale stimulering van de aanschaf van zuiniger voertuigen is bij de behandeling van het wetsvoorstel fiscale milieu-versterking door de Tweede Kamer bij amendement verworpen.

42

Klopt de conclusie dat voor de doelgroep verkeer het beleid voor reductie van CO₂, NO_x en geluidshinder gefaald heeft waardoor de taakstellingen niet gehaald worden en dat daarom de taakstellingen versoepeld worden? Zal er geen rigoreuzer beleid gevoerd moeten worden, waardoor de taakstellingen voor 2010 wel gehaald zouden kunnen worden? (blz. 157).

Het antwoord op de vraag of het beleid gefaald heeft is ja en nee.

Voor CO₂ moeten we vaststellen dat het veel meer inspanningen dan eerder voorzien werd zal kosten om op Europees niveau te komen tot afspraken en regelgeving die het brandstofverbruik van personenauto's substantieel moeten gaan verlagen.

Bij wegvrachtverkeer hebben we te maken met sinds het verschijnen van het NMP en SVVII achterhaalde prognoses waardoor we nu rekening moeten houden met een zodanige volumegroei van het wegvrachtvervoer dat de CO₂-emissie veel groter zal zijn dan destijds voorzien. De volume-

groei is er ook oorzaak van dat, ook bij de meest scherp veronderstelde emissienormstelling (EURO IV in 2005), de NO_x-taakstelling voor 2010 niet gehaald wordt.

Met betrekking tot geluidhinder geldt dat in de vierde Milieuverkenning geconstateerd is dat zelfs met bovenproportionele maatregelen de ernstige geluidhinderdoelstelling uit het NMP 1 (namelijk «geen» in 2010) niet gehaald zal worden. Deels moet de oorzaak gezocht worden in het feit dat door een aanzienlijke toename van de mobiliteit, de bereikte geluidreducties op het terrein van het bronbeleid, grotendeels weer verloren zijn gegaan. Een andere oorzaak is ook dat de doelstelling naar de huidige inzichten destijds te ambitieus is gesteld.

In het NMP3 is ervoor gekozen een aantal beleidsopties op te nemen met verdergaande maatregelen waarover het kabinet in de planperiode een besluit zal nemen. Het kabinet beseft dat de CO₂-taakstelling voor 2010 niet realiseerbaar is met wat thans als realistisch beleid wordt beschouwd. Ook de NO_x-taakstelling voor het wegverkeer voor 2010 zal met de huidige inzichten en beschikbare technieken uitermate moeilijk te realiseren zijn. De geluidhindertaakstelling voor het wegverkeer voor 2010 is niet realiseerbaar.

Gezien bovenstaande redenen zal het kabinet in de planperiode bezien hoe met de CO₂-taakstelling om te gaan in relatie tot de doorwerking van de in Kyoto vastgestelde doelen en zal het voor NO_x een nieuwe taakstelling voor de hele doelgroep verkeer en vervoer vaststellen. Voor geluidhinder met een herzien, realistisch en daarmee ook meer sturende doelstelling komen.

43

Vastgesteld wordt dat de milieudruk door het goederenvervoer over de weg in de toekomst zal toenemen. In hoeverre is hierbij rekening gehouden met het feit dat in de toekomst de vrachtwagens een NO_x-katalysator en schonere motoren zullen hebben? (blz. 157).

Zonder verdere maatregelen aan de motoren van vrachtwagens en bestelauto's zal volgens de analyse uit de vierde Milieuverkenning de milieudruk door het goederenwegvervoer in 2010 ca 100 kton NO_x bedragen. De regering gaat er van uit en zet zich er ook sterk voor in dat de Europese regelgeving op het gebied van de emissienormstelling voortgang zal vinden.

Wanneer in of rond 2005 voor vrachtwagens de zogenaamde EURO 4 emissienorm van kracht kan worden zal de NO_x-emissie van het wegvrachtverkeer tot 2010 met ruim 20 kton afnemen, ondanks de voortgaande volumegroei.

44

De NO_x-taakstelling voor het jaar 2010 geldt alleen voor het wegverkeer. Daarom zal de regering een taakstelling voor de hele doelgroep verkeer en vervoer voor het jaar 2010 vaststellen. Wat is de meerwaarde hiervan? Vervalt daarmee de specifieke taakstelling voor het wegverkeer? Moeten de andere vervoerssectoren nu de problemen van het wegverkeer opvangen? (blz. 157).

Bij de opstelling van het eerste en tweede NMP en het SVV2 waren de milieuproblemen van het wegverkeer zeer dominant. Over de milieubelasting van andere vervoerssectoren bestond ten dele bovendien destijds soms weinig nauwkeurige kennis.

Nu bij het wegverkeer de milieubelasting begint af te nemen en over de andere sectoren de kennis beter is ontwikkeld, is duidelijk geworden dat deze sectoren niet verwaarloosd mogen worden omdat hun milieubelasting, zeker op termijn, substantieel zal worden. De 4e Milieuverkenning toont dat ook aan.

Bij het komen tot een doelstelling c.q. taakstelling voor de hele doelgroep verkeer en vervoer speelt met name het streven in NMP3-kader om met de geformuleerde doel- en taakstellingen zo veel mogelijk dekkend te worden voor alle doelgroepen. Dat is ook de meerwaarde van een over-all doel- en taakstelling. Het kabinet zal daarbij bezien of het functioneel is voor delen van de doelgroep aparte taakstellingen te formuleren. Het formuleren van een doel voor de hele sector maakt het in beginsel mogelijk te komen tot integrale afwegingen bij de invulling van de verdeling van de taakstelling over de diverse subsectoren.

45

De bestaande snelheidslimieten zullen effectiever worden gehandhaafd. Op welke wijze zal en kan hierin worden voorzien? Welke technische mogelijkheden zijn aanwezig? Welke rol kan de wegbeheerder spelen? Is voorzien in een systeem van bestuurlijke boetes? (blz. 159).

De effectievere handhaving van de snelheidslimieten zal bereikt moeten worden door een intensievere en doelmatiger toepassing van moderne controle- en registratietechnieken, zoals het trajectcontrolesysteem, automatische videoregistratie en gegevensverwerking, en door beproefde methoden als roulerende radar. Verder zal de effectiviteit worden vergroot door verhoging van het aantal (gebiedsgerichte) handhavingsprojecten en van het aantal (autosnel)wegen waar genoemde middelen en acties worden ingezet. Dit moet tezamen leiden tot een veel hogere subjectieve pakkans, waardoor het aantal overtredingen, de gemiddelde snelheden en de daarmee samenhangende emissies aanzienlijk zullen kunnen dalen. Deze vormen van handhaving blijven primair een zaak van politie en justitie, maar het is niet uitgesloten dat in de toekomst bij snelheids-handhaving een vorm van bestuurlijke handhaving zal worden toegepast indien daartoe in een volgend kabinet ten principale besloten wordt. In dat geval zal ook de rol van de wegbeheerders, die nu nog uitsluitend ondersteunend is, veranderen en tot directe verantwoordelijkheden voor bepaalde handhavingsinspanningen leiden.

46

Ondanks het uitgebreide karakter van het derde Nationaal milieubeleidsplan wordt nauwelijks een analyse gemaakt van de kosteneffectiviteit van de bestaande en de voorgenomen beleidsmaatregelen. Zo heeft het Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie onlangs een rapport gepresenteerd met de titel «Optimale brandstofmix voor het wegverkeer», dat ingaat op de integrale milieukosten versus de economische kosten. Hoe denkt de regering over deze systematiek en is zij voornemens milieumaatregelen meer op hun kosteneffectiviteit te toetsen? (blz. 159).

De regering is bekend met de systematiek welke is toegepast in het rapport «Optimale brandstofmix voor het verkeer». Middels onderzoeksopdrachten heeft de regering mede bijgedragen aan de ontwikkeling ervan tot nu toe. De methode vertegenwoordigt een vorm van integrale kostencalculatie waarbij ook de emissies, gewaardeerd tegen hun schaduwpreizen, als kosten worden behandeld.

In het geval van het brandstofmix-onderzoek bleek dit een bruikbare methode. Bij de totstandkoming van het voorlopige standpunt daaromtrent hebben overigens ook andere factoren dan alleen de milieukosten een rol gespeeld.

Het standpunt van de regering over de toetsing van milieumaatregelen op hun kosteneffectiviteit wordt gekenmerkt door twee elementen: ten eerste ruimte voor verschillende methodieken, afgestemd op specifieke beslissituaties, en ten tweede besluitvorming op basis van meerdere criteria dan de kosten alleen. Dit standpunt is neergelegd in de brief met

ambtelijk studierapport van de minister van VROM aan de voorzitters van de Vaste Commissies voor VROM en EZ van 10 oktober 1996. In de voorbereiding van het NMP3 is de kosteneffectiviteit van de voorgenomen beleidsmaatregelen een belangrijk afwegingscriterium geweest naast andere overwegingen. De presentatie en analyse van de betreffende gegevens heeft vooral plaatsgevonden in de RIVM-publikatie «Milieurendement van het NMP3». Ook voor het bestaande beleid zijn door het RIVM kosteneffectiviteitsanalyses uitgevoerd en gepresenteerd in ondermeer de Milieubalans van 1996.

47

Welke maatregelen neemt de regering om continuïteit en stabiliteit te brengen in het fiscale beleid ten opzichte van LPG-gebruik in personenauto's, bussen en vrachtwagens. Er rijden momenteel immers veel minder auto's op LPG dan mogelijk lijkt. (blz. 159).

Het onderzoek naar de mogelijkheden om in de grondslag van de MRB en/of de BPM mede milieukeurmerken te betrekken, gericht op het stimuleren van schone en zuinige auto's en een optimale brandstofmix (zie blz. 171) richt zich op alle motorrijtuigen voor zover zij aan die belastingen zijn onderworpen en alle motorbrandstoffen. In dat kader wordt ook de positie van LPG-gebruikende motorrijtuigen bezien. Bezien wordt welke maatregelen zouden kunnen bijdragen tot het (verder) stimuleren van het gebruik van LPG door bepaalde categorieën motorrijtuigen. Voor personenauto's die zijn uitgerust met een zogenoemde installatie van de derde generatie geldt thans een MRB-tarief dat f 250 lager is dan dat voor andere LPG-auto's. Voor autobussen in het openbaar vervoer geldt thans reeds een nihil tarief voor de motorrijtuigenbelasting en is een derogatie voor een verlaagd accijnstarief in Brussel aangevraagd.

48

Welke invloed heeft de eventuele invoering van de brandstofcel in de auto op de uitstoot? Hoe realistisch acht de regering de invoering van de brandstofcel en aan welke termijn denkt zij dan? (blz. 160).

De eventuele invoering van de brandstofcel zal aanzienlijke emissie-reducties tot gevolg kunnen hebben. De omvang daarvan is afhankelijk van de brandstof die gebruikt wordt. Bij inzet van duurzaam geproduceerde waterstof zou er geen CO₂ emissie zijn, bij de inzet van aardgas is de CO₂ emissie ongeveer een kwart van de emissie van de huidige gewone auto. Deze systemen zijn voorlopig niet operationeel, zeker niet in het segment personenauto's. Voor de emissies van de doelgroep in 2010 zullen deze ontwikkelingen geen substantiële betekenis kunnen hebben. Twee automobielfabrikanten, Ford en Daimler Benz, hebben zich in 1997 ingekocht in de Canadese firma Ballard die op het gebied van de brandstofcelontwikkeling een vooraanstaande positie inneemt. Van autobussen met brandstofcelaandrijving rijden inmiddels de eerste exemplaren rond. Dit rechtvaardigt de verwachting dat de brandstofcel binnen enkele jaren technisch ook geschikt zal zijn voor de personenauto. Of en wanneer deze technologie in serieproductie wordt genomen hangt behalve van de beschikbaarheid van de techniek ook van de kostenontwikkeling af. Het feit dat twee grote fabrikanten van personen- en bedrijfsvoertuigen honderden miljoenen dollars hebben geïnvesteerd wijst er echter op dat de industrie in de toekomst van het concept gelooft. Serieproductie zou volgens gezaghebbende Amerikaanse bronnen ergens in de periode 2005–2010 kunnen beginnen.

Welke bijdrage levert de filevorming in het verkeer aan extra uitstoot van SO₂, NO_x en CO₂? Hoe verhoudt zich dat tot de totale uitstoot van deze stoffen door het verkeer? (blz. 160).

De bijdrage van de files aan de totale emissie van CO₂, SO₂ en NO_x is niet meer dan 1%, aangezien het aantal filekilometers een zeer klein deel is van het totaal aantal verreden kilometers. Per kilometer zijn de emissies van CO₂ en SO₂ bij files zo'n 20% hoger dan zonder files. Voor andere stoffen zijn de emissies per kilometer lager. Om benuttingsredenen is een snelheid van zo'n 80 km/u gunstig, voor het energiegebruik per verreden kilometer is deze snelheid niet nadelig.

Uit modelberekeningen blijkt dat het oplossen van files door uitbreiding van het infrastructuur aanbod alléén, als gevolg van reisverkorting, verkeer genereert, hetgeen leidt tot een netto-toename van emissies tot maximaal 4% in het theoretische geval dat alle files zouden worden opgelost. De conclusie dat het verminderen van de filevorming gunstig of ongunstig is voor de emissies kan hieruit niet worden getrokken. Dit is mede afhankelijk van het ingezette instrumentarium, waarbij conform de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid, de inzet van een samenhangend pakket aan instrumenten relevant is. In dit pakket zitten zowel vraag-beïnvloedende instrumenten zoals rekeningrijden en vervoer-management, als selectieve uitbreiding van infrastructuur.

De opties in de sector verkeer en vervoer kosten veel geld en stuiten op maatschappelijke weerstand. Welke kosten hangen samen met de afzonderlijke opties? Welke weerstanden treden op, bij wie en op welke wijze kunnen deze weerstanden worden vermindert? (blz. 163).

Voor de doelgroep verkeer en vervoer is in onderstaande tabel per relevante optie een globale indicatie van de kosten van deze optie voor de overheid aangegeven. Ook is aangegeven of er sprake is van (vermoedelijke) maatschappelijke weerstand tegen de betreffende optie. Dit laatste is niet bij alle opties het geval (het betreft dan primair een financieringsprobleem).

Optie	Globale indicatie van de kosten voor de overheid in de periode 1999-2010	Maatschappelijke weerstanden
snellheidsverlaging (max. 100 km per uur)	geen	veel weerstand (automobilisten)
intensivering handhaving snelheden (geautomatiseerde trajectcontrole)	circa 5-20 miljoen gulden (alleen aanvangsinvestering)	-
bevorderen energie-efficiënt verkeer	kan kostenneutraal	-
fiscaal stimuleren aanschaf zuinige auto's	kan kostenneutraal	weerstand bij de branche
verhoging accijns op motorbrandstoffen	geen kosten	veel weerstand (automobilisten, pomphouders in grensstreek)
versnelde invoering EURO4 wegvervoer	100 miljoen gulden	-
schone motoren binnenvaart (stimuleringsregeling)	80 miljoen gulden	weerstand tegen eventuele kosten
stil asfalt	880 miljoen gulden	-
retrofit treinen	75 miljoen gulden	-
stiller maken railinfrastructuur	100 miljoen gulden	-

Optie	Globale indicatie van de kosten voor de overheid in de periode 1999–2010	Maatschappelijke weerstanden
stimuleren en verscherpen stedelijk verkeersbeleid	100 miljoen gulden	enigszins sprake van weerstand waar (auto) bereikbaarheid van binnensteden wordt bedreigd of waar parkeerregulering (op voorhand) wordt gevreesd.
Aanscherpen geluidseisen kleine vliegtuigen	15 miljoen gulden	–

In hoeverre de maatregelen op maatschappelijke weerstand zullen stuiten hangt vooral af van de wijze waarop de maatregel voorbereid, uitgewerkt en ingevoerd zal worden. Verwacht kan worden dat een verhoging van accijns op motorbrandstoffen en het zonder meer invoeren van een snelheidsverlaging op autosnelwegen veel weerstand zal oproepen. Een verhoging van de accijns op motorbrandstoffen is vooral afhankelijk van ontwikkelingen in buurlanden. Mogelijkheden om de weerstand tegen de snelheidsverlaging te verminderen zijn minder groot. Een systematische handhaving is een voorwaarde voor geloofwaardigheid en dus draagvlak en steeds moeten de voordelen in termen van verbeterde doorstroming en ook verkeersveiligheid benadrukt worden. Ook in de sfeer van positieve prikkels, bijvoorbeeld via de premies voor autoverzekeringen (bonussen voor «geen snelheidsovertredingen») kan weerstand verminderd worden.

Daarnaast kunnen bij een verscherpt stedelijk verkeersbeleid mogelijk weerstanden ontstaan. Deze zouden verminderd kunnen worden door te investeren in de alternatieve bereikbaarheid per fiets en OV en in de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte.

51

In hoeverre kan door stimulering de introductie van schonere brandstoffen en schonere motoren (EURO III) worden versneld? (blz. 165).

Eisen met betrekking tot de kwaliteit van motorbrandstoffen en de emissies van motorvoertuigen worden op Europees niveau in richtlijnen vastgesteld. Het is tegenwoordig usance dat de betreffende richtlijnen een bepaling kennen waarin lidstaten worden uitgenodigd om door middel van fiscale stimuleringsmaatregelen te bevorderen dat de introductie van de schonere brandstof c.q. de schonere motor wordt versneld ten opzichte van de in de richtlijn voorziene datum waarop de specificaties t.a.v. de brandstof of emissies verplicht worden.

52

De regering onderzoekt de mogelijkheden van verdergaande variabilisatie van de kosten van automobiliteit en de mogelijkheden om in de grondslag van de motorrijtuigenbelasting en/of BPM milieukeurmerken te betrekken. In de motorrijtuigenbelasting en het BPM zitten nu ook al milieukeurmerken (de hoogte van de motorrijtuigenbelasting is afhankelijk van gewicht en brandstofsoort, de BPM geldt niet voor elektrische auto's). Wat moet er nog precies onderzocht worden en wanneer kunnen hierover werkelijk besluiten worden verwacht? (blz. 167 en 171).

Zoals op blz. 171 is aangegeven, onderzoekt het kabinet de mogelijkheden om in de grondslag van de MRB en/of de BPM mede milieukeurmerken te betrekken. Mede naar aanleiding van vragen die in de Kamer zijn gesteld bij de behandeling van het belastingplan 1998, wordt onder meer bezien of kenmerken als cilinderinhoud, motorvermogen en afmetingen bruikbaar zijn, dan wel een rechtstreekse aansluiting op emissienormen

en brandstofverbruik de voorkeur verdient. De achtergrond van het onderzoek is tweeledig. In de eerste plaats gaat het om de mogelijkheden voor het gebruik van het fiscaal instrumentarium gericht op een snellere introductie van schonere en zuinige auto's; in de tweede plaats wordt bezien of fiscale maatregelen kunnen bijdragen aan het realiseren van een optimale brandstofmix, waarover in juli 1997 een rapport aan de Kamer is aangeboden (verwezen zij naar blz. 379). Beide soorten maatregelen zullen met elkaar moeten sporen. Het onderzoek richt zich op alle motorrijtuigen voor zover zij aan die belastingen zijn onderworpen en op alle motorbrandstoffen en betreft de structuren van de heffingen als zodanig. De fiscale maatregelen die thans zijn opgenomen in de MRB- en BPM-wetgeving richten zich op deelterreinen, zoals de elektrische auto's en het gebruik van LPG of aardgas door autobussen in het openbaar vervoer.

Voorwaarde voor het aansluiten bij milieukeurmerken in de belastingheffing is dat die kenmerken eenduidig en gestandaardiseerd zijn. Europese richtlijnen en regels inzake type-goedkeuringen zijn hier een goed aangrijpingspunt. Voorts dienen de mogelijke maatregelen bezien te worden op de effectiviteit voor het milieu en de brandstofmix en de lasten voor het bedrijfsleven en de belastingdienst. Het onderzoek wordt in interdepartementaal verband (VROM, Financiën, EZ en V&W) uitgevoerd en zal eind 1998 worden afgerond.

53

De doelstellingen voor geluid en andere emissies in het stedelijk gebied kunnen alleen worden bereikt met elektrische (hybride) bestelwagens. Welke initiatieven acht de regering daarbij mogelijk? (blz. 169).

Het bereiken van de doelstellingen voor geluid en emissies is niet alleen afhankelijk van de inzet van elektrische (hybride) bestelwagens. Alle voertuigcategorieën zullen daartoe schoner, stiller en zuiniger moeten worden.

Elektrische en hybride aandrijving is een manier om hieraan bij te dragen, maar er zijn ook nog andere technische manieren om motorvoertuigen milieuvriendelijker te maken. Een bruikbaar overzicht is gepresenteerd in de beleidsnota Voertuigtechniek en brandstoffen (Tweede Kamer, vergaderjaar 1995–1996, 24 884, nrs. 1 en 2). Het beleid inzake milieuvriendelijker wegvoertuigen wordt jaarlijks beschreven in het actieplan schonere, stillere en zuiniger wegvoertuigen dat als bijlage bij de begroting van VROM wordt gepubliceerd. Het kabinet neemt onder andere de volgende initiatieven om voertuigemissies in het stedelijk gebied te reduceren: emissienormstelling en subsidieprogramma's, zoals de programma's SSZ van V&W, REV van EZ en DEMO van VROM. Onderzoek, ontwikkeling, demonstratie en marktintroductie van elektrisch (hybride) bestelwagens kunnen via een van deze programma's worden gestimuleerd. Overigens is voor elektrische auto's reeds voorzien in een tijdelijke vrijstelling van de BPM en de MRB. Hetzelfde geldt voor hybride auto's met dien verstande dat in de MRB een verminderde grondslag is opgenomen.

54

Hoe beoordeelt de regering de stelling van de EVO dat als gevolg van vele overheidsmaatregelen, zoals de eisen aan geluid en hygiëne en beperkingen aan de nachtdistributie, het bedrijfsleven gedwongen is tot het inzetten van meer voertuigen en het uitvoeren van meer ritten dan eigenlijk nodig is? (blz. 173).

Tot op zekere hoogte heeft de EVO gelijk, omdat eisen aan hygiëne of geluid kunnen noodzaken tot het gebruik van verschillende voertuigen. Met de komst van het nieuwe Rijtijdenbesluit zijn volgens het kabinet

nauwelijks meer beperkingen voor nachtdistributie, met uitzondering van eisen aan het geluid.

Het spreekt vanzelf, dat het kabinet steeds een goede afweging wil maken tussen eventueel tegenstrijdige doelen als efficiëntie in het wegvervoer tegenover het tegengaan van nachtelijke geluidhinder en het bevorderen van hygiëne. Echter, bij verladers en vervoerders is nog veel efficiency-winst te behalen in het vervoer. Een betere onderlinge samenwerking, een kritische blik op de eigen logistieke processen en overleg met de klant over de eisen aan de gevraagde service zou niet alleen tot minder uitstoot kunnen leiden, maar ook tot meer winst bij betrokkenen.

55

Hoe beoordeelt de regering het inzetten van zwaardere en langere voertuigen op bepaalde trajecten in het binnenlands vervoer? Hoe beoordeelt de regering de milieuwinst die hiermee te behalen is? (blz. 173).

Zoals bij het antwoord op vraag 57 is aangegeven, gaan binnenkort proeven van start met langere en/of zwaardere voertuigen bij het aan- en uitrijden van intermodaal vervoer op bepaalde binnenlandse trajecten. Reden voor de proeven is de milieuwinst die daarmee is te bereiken en tevens draagt het bij aan de stimulering van intermodaal vervoer. Tijdens de proeven zullen metingen worden gedaan, die onder meer moeten bepalen welke milieuwinst hiermee wordt behaald. Op grond van de uitkomsten van deze metingen en van de verdere ervaringen zal na circa twee jaar worden bepaald of en op welke wijze in de toekomst in Nederland met grotere en zwaardere vrachtauto's gereden kan worden.

56

In hoeverre kan door het inzetten van zwaardere en langere voertuigen op bepaalde trajecten in het binnenlands vervoer het aantal vervoerbewegingen worden teruggebracht? Vormt de voorwaarde die gesteld wordt ten aanzien van de koppeling aan het intermodale transport een belemmering voor het realiseren van verdergaande milieuwinst? Overweegt de regering de belemmering voor het meer inzetten van dergelijke voertuigen op te heffen? Wat zijn hiervoor haar overwegingen? (blz. 173).

Inderdaad zullen de proeven met langere en zwaardere voertuigen onder strikte voorwaarden plaats hebben. Verdergaande milieuwinst zou wellicht te behalen zijn bij het opheffen van deze voorwaarden. Echter, er zijn andere belangen waarmee eveneens rekening gehouden moet worden, zoals veiligheid op de weg en de ontwikkeling van andere, relatief «schone» soorten vervoer, zoals spoor en binnenvaart. De komende proefperiode zal worden benut om aan de hand van de praktijk te onderzoeken wat de kosten en baten zijn van de inzet van zulke vrachtauto's, opdat aan het einde van die periode een goed onderbouwd besluit kan worden genomen.

57

Wat betekent het voor het aantal vrachtwagens en wat betekent het voor de uitstoot van vervuilende stoffen als een verhoging wordt toegestaan van de laadlengte van vrachtwagens in het internationale vervoer met 0,35 meter? En wat betekent het voor het aantal vrachtwagens en de uitstoot als het toegestane gewicht wordt verhoogd tot 44 ton? (blz. 173).

Een (beperkte) verhoging van de laadlengte en van het toegestane gewicht in het internationale vervoer zal ongetwijfeld leiden tot minder uitstoot van vervuilende stoffen. In het internationale overleg over de maximaal toegestane maten en gewichten heeft de regering daar ook

altijd voor gepleit. Helaas is de internationale besluitvorming anders geweest. De inschatting is, dat het gezien de lange en moeizame geschiedenis van het Brusselse dossier «maten en gewichten», voorlopig niet zinvol is om deze zaak opnieuw aan te kaarten. Wel gaan binnenkort nationaal enkele proeven van start voor langere en zwaardere vrachtauto's bij het aan- en uitrijden naar overslagpunten voor spoor of binnenvaart. De regering hoopt dat de resultaten van deze proeven een positieve uitwerking zullen hebben op de internationale discussie over maten en gewichten.

58

Welke vorderingen zijn gemaakt met betrekking tot het Kenniscentrum Verkeer en Vervoer, wat zijn de volgende stappen? (blz. 175).

Over de aanpak om te komen tot een Kenniscentrum Verkeer en Vervoer (KCVV) heeft het kabinet de kamer bij brief van 20 januari geïnformeerd. Er blijkt voor de gedachte opzet van het KCVV voldoende draagvlak te bestaan. De vorming van een publiek-private initiatiefgroep is vrijwel afgerond. Van deze initiatiefgroep gaan ongeveer 15 overheden en bedrijven deel uitmaken. De initiatiefgroep zal zich verantwoordelijk moeten opstellen voor de verdere totstandkoming van het KCVV. De eerste stap van de initiatiefgroep is het opstellen van een businessplan. Dit plan moet nog voor de zomer gereed moet zijn, aangezien de ICES daarom heeft verzocht (het kenniscentrum is één van de kennisprojecten van de ICES). Het ligt in de bedoeling om ook zo snel mogelijk een aanvang te maken met daadwerkelijke onderzoeksprojecten, waarvoor het advies van de stuurgroep VVI-onderzoek een basis kan zijn. (Dit advies is onder de verantwoordelijkheid van vijf departementen opgesteld.)

59

Uit de resultaten van de Beleidsverklaring Milieutaakstellingen Bouw 1995 blijkt dat onder andere bij de toepassing van oplosmiddelarme verven, onvoldoende voortgang is geboekt. Wat zijn de oorzaken van deze onvoldoende voortgang en worden er voor de toekomst specifieke maatregelen getroffen om de toepassing van oplosmiddelarme verven te vergroten? (blz. 189).

De oorzaak van de onvoldoende toepassing van oplosmiddelarme verven in de bouw is gelegen in het feit dat de toepassers de kwaliteit als onvoldoende ervaren, of dat nu terecht is of niet.

Feit is wel dat nog niet voor alle toepassingen oplosmiddelarme verven beschikbaar zijn van een identieke kwaliteit; het is echter een kwestie van smaak en niet van echt onvoldoende kwaliteit als zodanig. De verwerking van met name watergedragen verf is anders en daarin schuilt het grootste bezwaar van de schilders.

De volgende maatregelen zijn inmiddels doorgevoerd respectievelijk in voorbereiding:

- Door de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid wordt een maatregel voorbereid die op zeer korte termijn in de Ministerraad zal worden besproken. In die maatregel wordt werkgevers de verplichting opgelegd onder vrijwel alle omstandigheden in binnenruimte-toepassing uitsluitend die verfproducten toe te passen waarvan het gehalte aan vluchtige organische stoffen niet hoger is dan toegestaan is krachtens een ministeriële regeling, die thans eveneens door de Staatssecretaris wordt voorbereid.
- Voorts is te verwachten dat nog dit jaar een eerste ontwerp voor een zogenaamde Verfrichtlijn zal worden gepubliceerd. De Europese Commissie zal in ieder geval hierin het gehalte aan vluchtige organische stoffen in bouw- en doe-het-zelfverven en in producten die

- worden gebruikt in de autoschadeherstelbedrijven aan een maximum binden. Verdere verlaging van deze grenzen is waarschijnlijk.
- Door de Vereniging van Verf- en Drukinktfabrikanten wordt een plan uitgewerkt om vooruitlopend op de Europese regelgeving het gedeelte van de mogelijk toekomstige Verfrichtlijn voor bouw- en doe-het-zelfverven op korte termijn in Nederland toe te gaan passen.

Aan de vraagzijde van de bouwmarkt zijn in het kader van het duurzaam bouwen beleid door de bouwsector de Nationale Pakketten Woningbouw en Beheer ontwikkeld. In deze vrijwillig in de markt toe te passen pakketten zijn onder meer maatregelen opgenomen voor toepassing van watergedragen of oplosmiddelarme verfsystemen. Tot nu toe zijn dit zogenaamde variabele maatregelen: maatregelen die afhankelijk van een lokale afweging al dan niet in de dubo-ambitie van het project worden opgenomen. Er wordt naar gestreefd nog dit jaar het toepassen van oplosmiddelarme verf als een vaste maatregel in het pakket op te nemen. Vaste maatregelen behoren naar de mening van de opstellers van de pakketten standaard te worden toegepast in de Nederlandse woningbouw.

Deel III De onderbouwing en uitwerking

60

De overheidsuitgaven voor milieu zullen sterk stijgen wil Nederland aan de voorgenomen vermindering van de uitstoot van broeikasgassen toekomen. In hoeverre is bij die berekeningen rekening gehouden met het feit dat ook andere landen aan deze doelstellingen moeten voldoen en een Europese strategie noodzakelijk is? Hoeveel lager vallen de geraamde kosten uit voor de Nederlandse overheid als uitgegaan wordt van een gemeenschappelijke doelstelling? (blz. 215).

Via de zogenaamde «burden sharing» in de EU committeert Nederland zich straks aan een te realiseren reductiepercentage. Het feit dat meerdere Europese landen een reductiedoelstelling moeten halen kan een stimulans zijn om gemeenschappelijk EU-beleid te gaan voeren. Het EU-beleid dat dan in beeld komt kan de kosteneffectiviteit van de Nederlandse beleidsinspanning vergroten, maar de mate waarin is afhankelijk van de specifieke invulling van het toekomstig EU-beleid. Omdat het kabinet veel verwacht van gezamenlijke maatregelen – zowel uit oogpunt van kosteneffectiviteit en reductie-effecten – is Nederland voorstander van het nemen van communautaire maatregelen.

61

Hoe zit het met de interactie tussen SO₂-vermindering en de toeneming van broeikasgassen? Welke zijn de gevolgen voor het broeikas effect van een verminderde SO₂-uitstoot? In hoeverre neemt de CO₂-uitstoot toe als gevolg van de scherpte van de SO₂-doelstelling? (blz. 217).

CO₂ en andere broeikasgassen beïnvloeden de stralingsbalans van de aarde op een zodanige manier dat meer warmte wordt vastgehouden. Hierdoor warmt het klimaat op. Door emissie van SO₂ (en de daaruitvolgende aerosolen) koelt het klimaat af door condensvorming en de daaruitvolgende hogere stralingsweerkaatsing. SO₂ (en aerosolen) hebben hierdoor een maskerend effect op klimaatverandering. SO₂ (en aerosolen) verblijven echter slechts enkele weken in de atmosfeer omdat ze snel neerslaan. Hierdoor treedt slechts regionaal een «verkoeling» op. Het verminderen van concentraties SO₂ (en aerosolen) zal dus slechts een lokaal en regionaal effect hebben op klimaat, en dus niet mondiaal. Vermindering van SO₂ zal klimaatverandering sneller zichtbaar maken.

De CO₂-uitstoot neemt niet toe, maar juist af als gevolg van de scherpte van de SO₂-doelstelling. De emissiereductie van CO₂ lift in sommige gevallen mee met de maatregelen ter reductie van SO₂. Een voorbeeld hiervan is het vervangen van stookolie door aardgas bij raffinaderijen: dit heeft een forse SO₂-reductie tot gevolg, terwijl tegelijk ook de CO₂-emissie daalt.

62

Welke maatregelen neemt de regering om de stijging van emissies van fluorverbindingen af te remmen? (blz. 217).

Het kabinet zal op korte termijn een reductieplan overige broeikasgassen opstellen. De emissiereductie van de fluorverbindingen (HFK's, PFK's en SF₆) maakt hier onderdeel van uit. Zoals in het NMP-3 aangegeven, gaat het daarbij om aspecten als enerzijds de vermindering van het gebruik van deze fluorverbindingen en anderzijds het beperken van de emissies die vrijkomen bij productie, gebruik en in de afvalfase.

Het kabinet onderzoekt de mogelijkheden om zowel in nationaal als in Europees verband afspraken te maken met de betreffende sectoren en doelgroepen. Zo is in Nederland het overleg gaande over het beperken van HFK-gebruik met de Branchevereniging voor brandblusinstallaties en de Nederlandse Vereniging voor Polyurethaanschuimen.

Het kabinet is voornemens om in samenwerking met de industrie te investeren in technologische ontwikkeling gericht op veilige en klimaatvriendelijke alternatieven voor deze stoffen, zoals het gebruiken van die stoffen die een geringe bijdrage leveren aan de klimaatproblematiek en het zorgen voor retoursystemen in de afvalfase. Daartoe zal een deel van het resterende budget van de 2^e 750 Mfl worden ingezet.

Nederland heeft vorig jaar tijdens zijn Voorzitterschapsperiode de aanpak van HFK's op de lijst van Policies and Measures van de EU gezet en is daarmee overleg gestart met de Europese producenten van HFK's. Doel van het overleg is de stijging van de emissies van de fluorverbindingen af te remmen.

63

De regering heeft het voornemen de energiebelastingen met 3,4 miljard gulden te verhogen. Waarop is dat bedrag gebaseerd? Waarom vermeldt de regering een totale opbrengst en niet de verhoging per gebruikte energie-eenheid? Hoeveel moet de energiebelasting verhoogd worden om die 3,4 miljard gulden te halen? Wanneer worden de energiebelastingen verhoogd? (blz. 219).

Het bedrag van 3,4 miljard is gebaseerd op onderzoek van het CPB in opdracht van de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel. Een verhoging met dit bedrag is volgens het CPB, onder bepaalde voorwaarden, mogelijk zonder economische effecten van betekenis. Het kabinet heeft nog geen keuze gemaakt voor een bepaalde variant om de twee bestaande energiebelastingen tezamen of uitsluitend de regulerende energiebelasting te verhogen. Door het CPB worden twee varianten gepresenteerd: een verdubbeling van zowel de brandstoffenbelasting als de regulerende energiebelasting is één mogelijkheid, een verdrievoudiging van de regulerende energiebelasting tot verbruiksgrenzen die duidelijk lager liggen dan de huidige grenzen is een andere. Tussen beide varianten zijn vele mengvormen mogelijk en ook de onderlinge verhouding van bijvoorbeeld de verhoging voor aardgas en elektriciteit is onderwerp van verder onderzoek. Verdere uitwerking zal moeten uitwijzen welke variant de voorkeur verdient uit onder meer milieukundig en economisch oogpunt. Ook aspecten met betrekking tot de inkomensverdeling kunnen daarbij aan de orde komen. Tot deze keuze is bepaald kan niet worden aangegeven met welk bedrag de belasting per energiedrager

omhoog zou gaan. De door het CPB uitgewerkte varianten laten bijvoorbeeld een spreiding zien van ongeveer 3,5 cent per kWh elektriciteit tot 50 000 kWh tot ongeveer 6 cent per kWh elektriciteit tot 10 000 kWh. De keuze van een bepaalde variant en de tijdsplanning van invoering is een zaak van het volgende kabinet, in de samenhang van de bredere belastingherziening voorzien in Belastingen in de 21e eeuw.: een verkenning.

64

Wat is concreet het nieuwe beleid van het derde Nationaal milieubeleidsplan gericht op de vermindering van de CO₂-emissies? Wat zijn de acties en maatregelen die nog niet in de vierde Milieuverkenningen zijn meegenomen en die ook geen deel uitmaken van de opties van het derde Nationaal milieubeleidsplan? (blz. 222).

Voor de beantwoording van deze vraag delen we de vraag op in twee sub-vragen.

1. Wat is concreet het nieuwe NMP3-beleid gericht op de vermindering van de CO₂-emissies?
2. Welke maatregelen uit het NMP3-beleidspakket (dus: exclusief de opties) zijn meegenomen bij de doorrekening van het RIVM gericht op de bepaling van het milieu-effect van het NMP3-beleidspakket?

Ad. 1

Het concrete NMP3-beleid voor de vermindering van de CO₂-emissies voor de planperiode van het NMP3 is weergegeven in de paragraaf «het beleid voor de planperiode», vanaf pagina 219. Doelgroep-specifieke uitwerkingen van deze maatregelen zijn vooral te vinden bij de doelgroepen industrie, raffinaderijen, energiebedrijven, verkeer en vervoer en consumenten.

Niet alle maatregelen zijn door het RIVM betrokken bij de doorrekening van het NMP3-beleid omdat sommige maatregelen (op dit moment) onvoldoende gekwantificeerd zijn dan wel gekwantificeerd kunnen worden om in de modellen van RIVM ingevoerd te kunnen worden.

Ad 2.

Bij zijn doorrekening van het NMP3-beleidspakket (dus: exclusief de opties) ten aanzien van de vermindering van de CO₂-emissies heeft het RIVM de volgende beleidsmaatregelen betrokken, welke nog niet in de MV4 waren meegenomen.

- Tweede 750 miljoen gulden CO₂-reductieplan
- Verhoging energiebelastingen met 3,4 miljard gulden, inclusief het terugsluizen van 500 miljoen van de opbrengst voor positieve prikkels
- Vrijstelling regulerende energiebelasting (REB) voor groene stroom
- Afdrachtskorting REB voor rendementsverhoging AVI's
- Verhoging budget energieinvesteringsaftrek (EIA) met 50 miljoen gulden
- Demonstratieproject alternatieve brandstoffen
- Stimuleren aardgas of LPG in stads- en streekvervoer

65

Kan worden toegelicht waaruit het onderzoek bestaat naar de mogelijkheden van een markt voor CO₂-reductierechten? Op welke termijn zal dit onderzoek gereed zijn? (blz. 223).

Doel van het onderzoek is de mogelijkheid te verkennen voor een systeem van verhandelbaarheid van CO₂-reductierechten tussen en binnen sectoren. Het systeem moet nog nader worden gespecificeerd. Belangrijke elementen uit het onderzoek zijn de mogelijkheden en de wijze van certificering van reductiemaatregelen, de organisatie van de handel in

verkregen certificaten en aard en omvang van economische effecten van het systeem. Naar verwachting zal het onderzoek begin volgend jaar worden afgerond.

66

Om de CO₂-uitstoot terug te dringen, zijn meerjarenafspraken gemaakt met de energiegebruikssectoren. Welke beleidsbeslissingen zijn op rijksniveau in de afgelopen regeerperiode genomen die hebben geleid tot een hogere uitstoot van CO₂? Kan de regering, waar mogelijk, een kwantificering geven van de hoeveelheden CO₂ als gevolg van deze beleidsbeslissingen? (blz. 229).

Er is thans geen overzicht voorhanden waarmee beleidsbeslissingen gerelateerd kunnen worden aan de toename van CO₂-emissies. In het algemeen kan worden gesteld dat in een context van economische groei de CO₂-emissie zal stijgen. De nota Milieu en Economie geeft dat ook aan. Het kabinet is er zich dan ook van bewust, dat zijn keuze om een economische groei van 3% per jaar na te streven, noopt tot het nemen van extra maatregelen m.b.t. beperking van CO₂-emissies. Om die reden heeft de regering onder meer 1 miljard gulden uitgetrokken voor een CO₂-reductieplan en wordt aanvullend 500 miljoen ingezet om de emissies van CO₂ en andere broeikasgassen te beperken. De CO₂-emissie is een van de elementen die een rol spelen bij afzonderlijke regeringsbeslissingen. Voorbeelden waarbij de CO₂-effecten expliciet aan de orde zijn geweest zijn de Winkelsluitingswet en de discussie inzake rijden met licht aan. Hierbij is de Tweede Kamer ervan op de hoogte gesteld dat de uitstoot van CO₂ zal toenemen. Dit aspect wordt afgewogen tegen bijvoorbeeld werkgelegenheid en verkeersveiligheid.

67

Onduidelijkheid ontstaat doordat de begrippen «emissie» en «depositie» door elkaar gebruikt worden. Neemt de regering «emissie» of «depositie» als uitgangspunt voor het ingezette beleid? (blz. 235–249).

In het Nederlandse milieubeleid wordt een twee sporenaanpak gehanteerd, bron-emissiegericht enerzijds en effect-/kwaliteitsgericht anderzijds. Voor verzuring is dit eveneens het geval. Grondslag voor het verzuringsbeleid is in de eerste plaats de doelstelling voor de zure depositie en in de tweede plaats de norm voor de ozonconcentratie. Uit de kritische (kritisch staat voor het niveau waarop naar de huidige wetenschappelijke inzichten geen effecten optreden) depositiedoelstelling voor verzurende stoffen en de kritische waarde voor de ozonconcentratie zijn de emissiedoelstellingen afgeleid voor SO₂, NO_x, NH₃ en VOS. Op basis van deze nationale doelstellingen zijn in het NMP-2 taakstellingen vastgelegd voor de doelgroepen.

68

Hoe ver is de voortgang van de EU-regelgeving op het punt van de stikstofoxiden gevorderd? (blz. 241).

Zoals bekend bereidt de Europese Commissie een EU-strategie voor op het gebied van verzuring (inclusief eutrofiëring) en op het gebied van troposferische ozonvorming. Emissies van stikstofoxiden spelen hierin een rol. Voor de EU-strategie zijn de conclusies aangenomen door de EU Milieuraad van december 1997. Het lange termijn doel dat is aangenomen, is dat nergens in de EU meer overschrijding van kritische depositieniveaus optreedt. Dit is op middellange termijn (2010) niet haalbaar. Geconcludeerd is dat als tussendoel het aantal overschrijdingen van het kritische depositieniveau in 2010 t.o.v. 1990 gehalveerd zou moeten zijn. Voorlopige berekeningen laten zien dat dit tot een ambitieus

emissieniveau voor de lidstaten leidt. Definitieve berekeningen worden verricht in het najaar wanneer ook duidelijkheid bestaat over de EU-ozonstrategie. Conclusies dienen hiervoor nog te worden voorbereid. Voorlopige berekeningen op dit vlak, in opdracht van de Europese Commissie, richten zich op het terugbrengen van de overschrijding van kritische waarden van ozon voor bossen en landbouwgebieden enerzijds en gezondheid anderzijds. Na de vaststelling van de conclusies in de Milieuraad voor de ozonstrategie zullen geïntegreerde berekeningen worden gedaan om emissieplafonds voor SO₂, NO_x, NH₃ en VOS voor lidstaten te berekenen. De uitkomst wordt gebruikt voor een EU richtlijn emissieplafonds voor deze stoffen, die voorzien is in het voorjaar van 1999.

69

Wat is het nieuwe beleid van het derde Nationaal milieubeleidsplan, gericht op de verzuringsproblematiek? Wat zijn de acties en maatregelen die nog niet in de vierde Milieuverkenningen zijn meegenomen en die ook geen deel uitmaken van de opties van het derde Nationaal milieubeleidsplan? (blz. 246).

Voor de beantwoording van deze vraag delen we de vraag op in twee sub-vragen.

1. Wat is concreet het nieuwe NMP3-beleid gericht op de vermindering van de verzuringsproblematiek?
2. Welke maatregelen uit het NMP3-beleidspakket (dus: exclusief de opties) zijn meegenomen bij de doorrekening van het RIVM gericht op de bepaling van het milieu-effect van het NMP3-beleidspakket?

Ad. 1

Het concrete NMP3-beleid voor de vermindering van de verzuringsproblematiek voor de planperiode van het NMP3 is weergegeven in de paragraaf «het beleid voor de planperiode», vanaf pagina 245. Doelgroep-specifieke uitwerkingen van deze maatregelen zijn vooral te vinden bij de doelgroepen landbouw, industrie, raffinaderijen, energiebedrijven, verkeer en vervoer en consumenten.

Ad 2.

Niet alle maatregelen zijn door het RIVM betrokken bij de doorrekening van het NMP3-beleid omdat sommige maatregelen (op dit moment) onvoldoende gekwantificeerd zijn dan wel gekwantificeerd kunnen worden om in de modellen van RIVM ingevoerd te kunnen worden. Bij zijn doorrekening van het NMP3-beleidspakket ten aanzien van de verzuringsproblematiek heeft het RIVM de volgende beleidsmaatregelen betrokken, welke nog niet in de MV4 waren meegenomen, en ook geen deel uitmaken van de NMP3-opties.

NO_x

- Toepassen van een systeem van kostenverevening bij de doelgroepen industrie, raffinaderijen en elektriciteitscentrales. Concrete maatregelen die hiermee gepaard gaan zijn toepassing van low-NO_x energieopwekking, 3-wegkatalysatoren en selectieve katalytische reductie.
- Aanscherpen van emissie-eisen voor energie-opwekkingsinstallaties die niet onder het systeem van kostenverevening vallen. Dit zijn installaties bij andere doelgroepen en CV-installaties. Hierdoor worden ook bovenstaande maatregelen genomen.
- Euro4-aanscherping emissienormen voor vrachtauto's, bussen en trekkers. Concrete maatregelen: toepassing van andere motoren in nieuwe voertuigen.

- Aanscherping emissienormen voor binnenschepen. Concrete maatregel: toepassing van andere motoren in nieuwe schepen. Naast bovenstaande direct op NO_x gerichte maatregelen hebben ook enkele andere beleidsmaatregelen een indirect effect op de uitstoot van NO_x. Het gaat dan om de CO₂-maatregelen.

SO₂

- Verlaging zwavelgehalte van stookolie voor zeeschepen.
- Hogere kwaliteit van brandstoffen voor wegverkeer.

Ammoniak

- Voortzetting huidige regels m.b.t. emissiearm uitrijden van mest en afdekken mestopslagen.
- AMvB Huisvesting (verplichting emissiearme stallen)
- Aanscherpen emissiearme technieken mestuitrijden in zandgebieden. Naast bovenstaande direct op ammoniak gerichte maatregelen hebben ook enkele andere beleidsmaatregelen een indirect effect op de uitstoot van ammoniak. Het gaat dan om de uitvoering van de Integrale Notitie Mest- en ammoniakbeleid, om de Herstructureringswet (productieplafond voor de varkenshouderij) en de stapsgewijze invoering van MINAS.

70

Wat is het nieuwe beleid van het derde Nationaal milieubeleidsplan gericht op de vermindering van ammoniak-uitstoot van de landbouw? Wat zijn de acties en maatregelen die nog niet in de vierde Milieuverkenning zijn meegenomen en die ook geen deel uitmaken van de opties van het derde Nationaal milieubeleidsplan? (blz. 247).

Voor de beantwoording van deze vraag delen we de vraag op in twee sub-vragen.

1. Wat is concreet het nieuwe NMP3-beleid gericht op de vermindering van de ammoniakuitstoot?
2. Welke maatregelen uit het NMP3-beleidspakket (dus: exclusief de opties) zijn meegenomen bij de doorrekening van het RIVM gericht op de bepaling van het milieu-effect van het NMP3-beleidspakket?

Ad. 1

Het concrete NMP3-beleid voor de vermindering van de vermindering van de ammoniakuitstoot voor de planperiode van het NMP3 is weergegeven in de paragraaf «het beleid voor de planperiode» van de doelgroep landbouw, vanaf pagina 105.

Ad 2.

Niet alle maatregelen zijn door het RIVM betrokken bij de doorrekening van het NMP3-beleid omdat sommige maatregelen (op dit moment) onvoldoende gekwantificeerd zijn dan wel gekwantificeerd kunnen worden om in de modellen van RIVM ingevoerd te kunnen worden. Bij zijn doorrekening van het NMP3-beleidspakket ten aanzien van de vermindering van de ammoniakuitstoot heeft het RIVM de volgende beleidsmaatregelen betrokken, welke nog niet in de MV4 waren meegenomen, en ook geen deel uitmaken van de NMP3-opties.

- Voortzetting huidige regels m.b.t. emissiearm uitrijden van mest en afdekken mestopslagen.
- AMvB Huisvesting (verplichting emissiearme stallen)
- Aanscherpen emissiearme technieken mestuitrijden in zandgebieden. Naast bovenstaande direct op ammoniak gerichte maatregelen hebben ook enkele andere beleidsmaatregelen een indirect effect op de uitstoot van ammoniak. Het gaat dan om de uitvoering van de Integrale Notitie Mest- en ammoniakbeleid, om de Herstructureringswet (productieplafond voor de varkenshouderij) en de stapsgewijze invoering van MINAS.

71

Voor het preventieve beleid houdt de regering vast aan de doelstelling van multifunctionaliteit. Voorziet de regering hiermee een eventuele vertragende werking, als zich wederom een grootschalig probleem voordoet, zoals dat ook met de bodemverontreiniging van voor het jaar 1987 is gebeurd? (blz. 273).

De ervaringen met sanering van de bodemverontreiniging die in het (verre) verleden is ontstaan hebben geleid tot een breed gedragen besef dat «voorkomen beter is dan genezen» en «dat wat schoon is schoon moet blijven». Het preventieve bodembeleid richt zich op het voorkómen van nieuwe bodemverontreiniging. Daartoe wordt de bodemkwaliteit gemonitord en worden (wettelijke) regels opgesteld. Zo is met ingang van 1987 in de Wet bodembescherming een zorgplicht opgenomen (artikel 13). Vanaf die datum is eenieder wettelijk verplicht, indien nodig, maatregelen te nemen teneinde verontreiniging of aantasting van de bodem te voorkomen, dan wel indien die verontreiniging of aantasting zich voordoet, de bodem te saneren of de aantasting en de directe gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken. Het beleid is er op gericht zicht te houden op bodembedreigende activiteiten, nieuwe bodemverontreiniging te voorkomen en desondanks veroorzaakte incidentele verontreinigingen zo spoedig mogelijk op te ruimen. Er zijn dan ook geen redenen aan te nemen dat zich grootschalige verontreinigingsproblemen zullen voordoen.

72

De preventie van afval afkomstig van bedrijven heeft de regering vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie preventie 1996–2000. Wat zijn de concrete beleidsmaatregelen die de regering zich heeft voorgenomen voor deze periode om het aanbod afkomstig van de consument terug te dringen? Wordt hierbij gedacht aan een verdere scheiding aan de bron van bijvoorbeeld meer deelstromen (kunststof, blik)? (blz. 281).

Scheiding aan de bron van bijvoorbeeld meer deelstromen, kan niet als preventie worden opgevat. Immers het afval is dan reeds ontstaan. Scheidingsmaatregelen zijn er met name op gericht om tot meer hergebruik te komen. Ten aanzien van kunststof en blik uit huishoudens wordt overigens geen verdere scheiding aan de bron overwogen. Voor metalen is nascheiding bij afvalverbrandingsinstallaties de beste optie. Voor kunststoffen wegen de kosten niet op tegen de baten en zijn technieken voor nascheiding nog in ontwikkeling. Het aangrijpingspunt voor preventie van consumentenafval ligt primair bij de producent van consumentengoederen. Zo verplicht het Convenant Verpakkingen II de producenten/importeurs van verpakkingen het nodige aan preventie en hergebruik te doen om te bereiken dat de hoeveelheid te storten en te verbranden verpakkingsafval in het jaar 2001 met ruim 30% is afgenomen.

73

De geluidhinder in Nederland neemt af, behalve de hinder van enkele specifieke bronnen zoals reclame-vliegen. Wordt er beleid ontwikkeld om de geluidhinder van die paar specifieke bronnen aan te pakken? (blz. 287).

Het Kabinet zal voor de als hinderlijk ervaren reclamesleepvluchten nagaan of een mogelijke uitbreiding van de bestaande algemene beperkingen tot een afname van de hinder kan leiden. De maatregelen die worden getroffen in het kader van de -3 BKL-operatie (geluidshalvering rond regionale en kleine velden) zullen ook effect hebben op de reclamesleepvluchten. Ten aanzien van het reclamesleepvliegen boven de Waddenzee hebben de ministers van Verkeer en

Waterstaat, VROM en de Staatssecretaris van Defensie het voornemen per 1 januari 1999 het verbod tot reclamevluchten, als opgenomen in de Planologisch Kernbeslissing Waddenzee, vast te leggen in het in voorbereiding zijnde Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee. Tegelijkertijd zal een ontheffingsmogelijkheid worden opgenomen om bedrijven op het luchtvaartterrein Texel de mogelijkheid te geven reclamesleepvluchten uit te voeren naar het vaste land. Overigens heeft op 6 april 1998 met de Vaste Kamercommissies van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu overleg plaats over de beleidsvisie kleine luchtvaartinfrastructuur waarin het nadere onderzoek naar reclamesleepvluchten is aangekondigd.

74

Wat is concreet het nieuwe beleid van het derde Nationaal milieubeleidsplan gericht op de vermindering van geluidhinder? Wat zijn de acties en maatregelen die nog niet in de vierde Milieuverkenning zijn meegenomen en die ook geen deel uitmaken van de opties van het derde Nationaal milieubeleidsplan? (blz. 287).

Voor de beantwoording van deze vraag delen we de vraag op in twee sub-vragen.

1. Wat is concreet het nieuwe NMP3-beleid gericht op de vermindering van de geluidhinder?
2. Welke maatregelen uit het NMP3-beleidspakket (dus: exclusief de opties) zijn meegenomen bij de doorrekening van het RIVM gericht op de bepaling van het milieu-effect van het NMP3-beleidspakket?

Ad. 1

Het concrete NMP3-beleid voor de vermindering van geluidhinder voor de planperiode van het NMP3 is weergegeven in de paragraaf «het beleid voor de planperiode», vanaf pagina 291. Doelgroep-specifieke uitwerkingen van deze maatregelen zijn vooral te vinden bij de doelgroepen verkeer en vervoer en industrie.

Ad 2.

Niet alle maatregelen zijn door het RIVM betrokken bij de doorrekening van het NMP3-beleid omdat sommige maatregelen (op dit moment) onvoldoende gekwantificeerd zijn dan wel gekwantificeerd kunnen worden om in de modellen van RIVM ingevoerd te kunnen worden. Bij zijn doorrekening van het NMP3-beleidspakket ten aanzien van geluidhinder heeft het RIVM de beleidsmaatregelen betrokken om 14 000 woningen rondom Schiphol te isoleren. Deze maatregel was nog niet in de MV4 meegenomen en maakt ook geen deel uit van de NMP3-opties.

75

De kadernota voor de beoordeling van de externe veiligheid van luchthavens (ABEL) was al in 1995 aangekondigd. Wat zijn de problemen, waardoor deze nota op zich laat wachten? (blz. 299).

De ontwikkeling van de berekeningsmethodiek en het ontwikkelen van een passend instrumentarium voor Groepsrisico voor regionale luchthavens hebben meer tijd gekost dan verwacht. Daarnaast heeft de beleidsvoorbereiding ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van Schiphol grote capaciteitsinzet gevergd van meerdere betrokken partijen. Overigens wordt, zoals toegezegd in het NMP3, vastgehouden aan het verschijnen van de kadernota nog deze kabinetsperiode.

76

Wat wordt inhoudelijk en beleidsmatig bedoeld met de passage: «De conclusie is dat het belang van de internationale component in het

milieubeleid blijft groeien en dat Nederland een bewuste strategie moet voeren wil het geen speelbal van autonome internationale ontwikkelingen worden»? (blz. 341).

De uitwerking van deze conclusie wordt gegeven in twee passages die volgen op de geciteerde uitspraak (§ 4.4.1, «Algemene internationale strategie» en § 4.4.2, «Algemene strategie voor Europa»). In essentie gaat het erom dat Nederland, hoewel het relatief klein is en dus geen dominante positie in het internationale gebeuren heeft, zijn strategische allianties binnen Europa en daarbuiten (onder meer via Memoranda of Understanding met bijna 20 landen) en de relatief goede naam van het Nederlandse milieubeleid in de wereld zal benutten om «mee te sturen». Wanneer dit op de juiste momenten en met goed doordachte initiatieven gebeurt, kan ons land toch voldoende invloed uitoefenen om zijn doelen tot op acceptabele hoogte te verwezenlijken. Die doelen zijn, zoals het NMP zegt, zowel gericht op het eigen nationale belang als op het tonen van de medeverantwoordelijkheid die Nederland voor het mondiale milieu heeft. Een aantal concrete doelen zijn beschreven onder de acht internationale milieuprioriteiten die worden genoemd in § 4.4.3.

77

Hoe is het mogelijk dat het RIVM/CPB een CO₂-reductie berekent van 7 tot 10 miljoen ton als effect van de regulerende energiebelasting, terwijl de staatssecretaris van Financiën en de minister van Economische Zaken namens de regering hebben laten weten nog geen inzicht te kunnen bieden in de effectiviteit van deze energiebelasting (zie de brief en de rapportage van de staatssecretaris van Financiën van 26 juni 1997, alsmede de brief van de minister van Economische Zaken van 3 februari 1998)? Zijn de regering inmiddels andere gegevens bekend die wel inzicht bieden in de milieu-effectiviteit van de regulerende energiebelasting? (blz. 367).

Door het RIVM/CPB worden macromodellen gehanteerd, waarbij de berekeningen een ex-ante karakter hebben. Op basis van deze modellen kan een indicatie worden gegeven van het CO₂-effect van verhoging van de energiebelastingen. Uit de CPB-berekeningen, waarbij een verhoging van de energiebelastingen met fl. 3,4 miljard in twee varianten en bij bepaalde veronderstellingen zijn doorgerekend, komt naar voren dat in beide heffingsvarianten sprake is van een verlaging van het Nederlandse energieverbruik en de daaraan sterk gerelateerde CO₂-emissie op langere termijn (in 2020) met ongeveer 2%. De CO₂-vermindering komt overeen met een reductie van 4 tot 5 Mton per jaar. Als van deze fl. 3,4 mrd. fl. 500 mln. wordt gebruikt voor de stimulering van investeringen in energiebesparing en duurzame energie door middel van positieve fiscale prikkels, kan de CO₂-reductie oplopen naar 7 tot 10 Mton per jaar. De onderbouwing van de ingeschatte reductie is te vinden in het CPB-werkdocument 96: Vergroening en energie, effecten van verhoogde energieheffingen en gerichte vrijstellingen.

In de jaarrapportage met betrekking tot de regulerende energiebelasting (REB) over 1996 is aangegeven dat het nog te vroeg is om uitspraken te doen over het al dan niet effectief zijn van deze wettelijke maatregel. Reden daarvoor is het vertraagd beschikbaar komen van verbruiksstatistieken en het feit dat de REB op brandstoffen in drie tranches wordt ingevoerd waardoor het volledige effect zich pas vanaf 1998 zal voordoen. Daarnaast is het van belang dat veranderingen in gebruiks- en aankoopgedrag in reactie op prijsverhogingen altijd met een zekere vertraging plaatsvinden, zeker wanneer het de vervanging van duurzame gebruiksgoederen of bedrijfsmiddelen betreft. Ook als de statistische gegevens wel voorhanden zijn is het waarschijnlijk niet mogelijk een eenduidig antwoord te geven op de vraag wat de bijdrage van de REB is geweest

aan de over een bepaalde periode gerealiseerde energiebesparing. Het zal lastig zijn veranderingen in het energieverbruik zoals die uit statistische gegevens naar voren komen, toe te schrijven aan één enkele beleidsmaatregel. Het energieverbruik wordt immers bepaald door een veelheid van invloeden, waaronder de mate van economische groei en een breed scala van beleidsinstrumenten die tegelijk worden ingezet. In de jaarrapportages inzake de REB wordt niettemin getracht zo goed als mogelijk is de informatie te verschaffen met betrekking tot de effectiviteit van dit beleidsinstrument.

78

De regering spreekt haar voornemen uit om de energiebelastingen met 3,4 miljard gulden te verhogen. Hoe is dit voornemen te rijmen met de uitspraken van de minister van Economische Zaken, gedaan in de Eerste Kamer op 5 december 1996, die als volgt luiden: «Ik wil in dit verband nog een opmerking maken. Wat mij betreft is deze regulerende energiebelasting nationaal gezien de grens. Mevrouw De Boer zei het ook al: volgende stappen kunnen alleen maar worden genomen in het verband van de Europese Unie.»? Komt de regering terug op dit standpunt van minister Weijers namens de regering? (blz. 381).

Het kabinet komt niet terug op haar eerdere stellingname. Het gaat hier niet om een op zich losstaande verhoging van de energiebelastingen maar om een verhoging als onderdeel van een bredere belastingherziening waarin een verschuiving van directe naar indirecte belastingen onderwerp van discussie vormt. Met deze verschuiving heeft het Centraal Planbureau op verzoek van de werkgroep vergroening onderzocht welke verdere verhoging van de energiebelastingen economisch verantwoord nationaal zou kunnen worden doorgevoerd als onderdeel van een bredere belastingherziening waarin een verschuiving van directe naar indirecte belastingen onderwerp van discussie vormt. Uit deze berekeningen van het CPB komt naar voren dat de effecten van een nationale verhoging van de energiebelastingen met 3,4 miljard gulden op de Nederlandse economie zeer gering zijn. Gelet op de gunstige milieueffecten en de positieve bijdrage van een dergelijke verhoging aan een verschuiving van de belastingdruk van de inkomstenbelasting naar de indirecte belastingen voor de robuustheid van het fiscale stelsel heeft het kabinet in de bevindingen van het CPB voldoende basis gezien voor een aanvullende stap met de energiebelastingen.

Deze bevindingen van het CPB zijn overigens alleen geldig indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, zoals het ontzien van het grootverbruik en de maatschappelijke acceptatie van de combinatie van een verhoging van de energiebelastingen met een verlaging van de inkomstenbelasting. Het gevraagde advies van de SER over Belastingen in de 21e eeuw: een verkenning is daarbij ook van belang. Een en ander laat onverlet dat het kabinet zich onverminderd inzet voor het totstandkomen van een Europese richtlijn belasting op energieproducten.

79

Waarom wordt de effectiviteit van BTW-maatregelen vrij gering geacht? En in welke zin zijn de uitvoeringsproblemen mogelijkwijs groot? Moet uit deze bezwaren worden opgemaakt dat de regering twijfels heeft over het nut van BTW-differentiatie? (blz. 381).

Door de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel wordt in haar derde rapportage ingegaan op de effectiviteit van overbrenging van een aantal milieuvriendelijke producten en diensten van het algemene naar het verlaagde tarief. Deze rapportage is op 12 december 1997 door de Staatssecretaris van Financiën aan de Tweede Kamer aangeboden. De werkgroep komt in haar rapportage tot de conclusie dat in een aantal

gevallen de te verwachten milieuwinst beperkt is omdat het prijseffect van de btw-verlaging (ongeveer 10%) te gering is om het milieuvriendelijke alternatief wezenlijk aantrekkelijker te maken. In een aantal andere gevallen is de milieuwinst groter, maar staat deze in een ongunstige verhouding tot de forse belastingderving die gemoeid is met de toepassing van het verlaagde tarief. Uitvoeringsproblemen kunnen onder meer optreden indien het milieuvriendelijke alternatief zich voor fiscale doeleinden onvoldoende specifiek laat omschrijven op een wijze die met het EU-recht verenigbaar is.

In gevallen waarin een btw-verlaging wel effectief kan zijn – de werkgroep wijst op enkele belangrijke en relatief kostbare energiebesparende apparaten – kunnen grenseffecten optreden indien lidstaten een verschillend btw tarief mogen hanteren. Dit maakt het moeilijk in EU-verband overeenstemming te bereiken over een vrijheid voor de afzonderlijke lidstaten om een verlaagd tarief te mogen hanteren in juist deze gevallen.

De werkgroep wijst er op dat in veel gevallen andere fiscale instrumenten kunnen worden ingezet om een milieueffect te bereiken dat met btw verlaging zou kunnen worden nagestreefd, bijvoorbeeld positieve prikkels in de milieubelastingen of een duurzame-ondernemersaftrek voor biologische landbouwers. Deze mogelijkheden maken deel uit van de verdere vergroening van het fiscale stelsel zoals deze zijn opgenomen in *Belastingen in de 21e eeuw*: een verkenning, en het NMP-3.

Van het overbrengen van water, bestrijdingsmiddelen en kunstmest van het verlaagde BTW-tarief naar het algemene BTW-tarief verwacht de werkgroep wel positieve milieueffecten. Dit zal nader worden uitgewerkt, ter voorbereiding van besluitvorming. Op grond van het voorgaande is het kabinet van mening dat de mogelijkheden voor BTW-differentiatie beperkt zijn.

80

Hoe beoordeelt de regering de reactie van werkgeversorganisatie VNO-NCW, die het voornemen om de energiebelastingen te verhogen, ervaart als een vertrouwensbreuk en die verwacht dat bedrijven in dat geval niet langer bereid zullen zijn vrijwillig te investeren in verbetering van de energie-efficiëntie? Hoe denkt de regering te voorkomen dat hier werkelijk sprake zal zijn van een vertrouwensbreuk met het bedrijfsleven? (blz. 381).

Overleg met het VNO-NCW hierover is gaande. Het kabinet vertrouwt erop dat het traject van energiebesparing via vrijwillige afspraken zoals Benchmarking en MJA's met kracht kan worden voortgezet. De verhoging van de energiebelastingen zal moeten worden beoordeeld als onderdeel van een bredere herziening van het Nederlandse fiscale stelsel zoals aangegeven in *Belastingen in de 21e eeuw*; een verkenning, waaraan voor het bedrijfsleven ook duidelijke voordelen zijn verbonden. Bij de nadere discussies zal ook aan de orde komen de invulling van de compensatie van het bedrijfsleven voor zijn aandeel in de verhoging van de energiebelastingen en de vormgeving van positieve fiscale prikkels om investeringen in energiebesparing en duurzame energie te belonen. Het kabinet vertrouwt er op dat op deze wijze in de samenhang van een bredere belastingherziening een ook voor het bedrijfsleven aanvaardbare uitwerking van de voornemens gestalte kan krijgen.

81

Vele milieudoelstellingen zullen niet worden gehaald (blz. 29). «Een belangrijke verklaring wordt gevormd door de hoge maatschappelijke kosten die verbonden zijn aan belangrijke technisch opties: weliswaar komen nieuwe technologische mogelijkheden beschikbaar, maar de kosteneffectiviteit neemt steeds verder af.» Gaat het model van het RIVM

hier niet sterk uit van extrapolatie van bestaande technologieën en wordt daarmee niet voorbijgegaan aan de effecten van doorbraaktechnologieën? Hoe worden technologische doorbraken in het model van het RIVM meegewogen (bijvoorbeeld de PV-technologie en de brandstofcel)? (blz. 409).

In de RIVM referentie-berekeningen wordt slechts uitgegaan van een toenemende toepassing van nu bekende technologieën, dus inclusief doorbraaktechnologieën, indien er een motief (regelgeving, kostenbesparing) bestaat om die te (gaan) gebruiken. De snelheid waarmee het gebruik toeneemt is onder meer afhankelijk van de groei van het aantal installaties en de levensduur van bestaande installaties. Voorbeelden van doorbraaktechnologieën waarvan een stijgende toepassing is verondersteld, zijn:

- verbeterde veevoederproductie, voederconversie en management op veehouderijbedrijven, leidende tot een dalend gehalte fosfaat en stikstof in dierlijke mest.
- emission optimized sintering (EOS) en cyclone convertor furnace (CCF) bij de productie van ruw ijzer.

Met betrekking tot PV-technologie en brandstofcel is verondersteld dat er in het MV4-referentiescenario in de zichtperiode geen doorbraken plaatsvinden. Ofschoon deze technologieën milieuvoordeel op kunnen leveren, zijn ze (nog) te duur om zonder gericht beleid plaats te vinden (zie hoofdstuk 6, MV4).