

Als minister van Justitie heeft dr. Samkalden zich doen kennen als een vernieuwer. Intens bezig met de herziening van het Burgerlijk Wetboek en met belangrijke onderwerpen als de grondpolitiek, de onteigeningswetgeving en het voorkeursrecht van gemeenten. Voor alles blijft hij in onze herinnering de beschermer van de rechtsstaat en de rechtsorde, ook wanneer hij zich voor uiterst moeilijke beslissingen zag geplaatst, zoals ten tijde van de strafonderbreking van Lages.

In de turbulente jaren 1967-1977 heeft Amsterdam in burgemeester Samkalden een uitstekend bestuurder gehad. In die turbulente periode van tien jaar gaf hij met grote inzet, intelligentie en vasthoudendheid leiding aan het bestuur van de stad, in een tijd waarin de acties van studenten en ook andere acties een grote heftigheid kenden en de politieke verhoudingen in de stad door een toenemende polarisatie ingrijpend veranderden. Het dwingt groot respect af dat burgemeester Samkalden niet versaaude.

Na zijn pensionering bleef hij een aantal belangrijke maatschappelijke werkzaamheden vervullen. In 1985 werd hij door Hare Majesteit de Koningin benoemd tot minister van Staat.

Zo is de levensgeschiedenis van Ivo Samkalden gekenmerkt door veelzijdigheid: Indië, Europa, de rechtsgeleerdheid, de volksvertegenwoordiging, het ministerie van Justitie en Amsterdam. Dat is een uitzonderlijk breed gebied. Dat brengt mij tot de persoon die hij was.

Hij vertrouwde, naar hij zelf zei, veel op het menselijk verstand, op de mogelijkheden om verschillen in afkomst, in achtergrond en in opvatting te overbruggen. Dat is wat hij bij voortduring in praktijk heeft gebracht. Hij was in staat tegenstellingen te verenigen, ook in zichzelf. Hij kon zich goed in anderen inleven, zonder zichzelf te verliezen. Hij ging gedegen te werk, en was tegelijk uitzonderlijk origineel en creatief. Hij was strategisch en intelligent, in dienst van duidelijke idealen. Bij zijn heengaan gaan onze gedachten uit naar zijn echtgenote, zijn kinderen en overige familieleden. Wij wensen hun sterkte en kracht toe. Ivo Samkalden zal in onze herinnering blijven als een begaafd jurist, een bekwaam bestuurder, maar bovenal als een nobel mens.

(De aanwezigen menen staande enkele ogenblikken stilte in acht.)

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

### Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik constateer, dat niemand het woord wenst bij de regeling van werkzaamheden.

---

Aan de orde is de **interpellatie-M.B. Vos**, gericht tot de ministers van Economische Zaken, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat, over **het CO<sub>2</sub>-beleid**.

Tot het houden van deze interpellatie is verlof verleend in de vergadering van 16 mei 1995.

(De vragen zijn opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)<sup>1</sup>

De **voorzitter**: De spreektijden zijn vastgesteld op telkens vijf minuten.

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik begin mijn bijdrage aan dit interpellatiedebat met een citaat van de minister-president. Tijdens de algemene politieke beschouwingen zei hij het volgende: "De heer Rosenmeijer heeft terecht aangegeven dat bij het onverhoopt niet kunnen realiseren van CO<sub>2</sub>-doelstellingen met de thans voorliggende instrumenten er een aanleiding is voor nader beraad en overleg om te bezien wat ons te doen staat". Ik denk niet dat de minister-president toen verwachtte dat wij al ruim een halfjaar later op dit punt zouden zijn aangeland, maar dat is wel het geval. De vorige week bekend geworden berekeningen van het RIVM en het CPB over de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn alarmerend. De CO<sub>2</sub>-doelstelling voor 2000 lijkt in de verste verte niet meer haalbaar. Zowel de minister van Economische Zaken als de minister van VROM heeft de Kamer echter telkenmale voorgehouden dat zij nog steeds op het goede spoor zaten met het CO<sub>2</sub>-beleid. Daar blijkt nu helaas niets van waar. Hoe is het mogelijk dat de effecten van de toch al reeds geruime tijd voorziene en ingezette

economische groei op de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet eerder onderkend zijn? Mijn fractie heeft hier herhaaldelijk op gewezen, maar onze waarschuwendende woorden werden weggevuurd. Hoe dan ook, het is duidelijk dat het CO<sub>2</sub>-beleid ontspoord is. Het blijkt niet opgewassen tegen de forse economische groei en de nog steeds lage energieprijzen. Ook de beperkte energieheffing die per 1996 zal worden ingevoerd en die ons telkenmale werd voorgehouden als de aanvullende maatregel die het resterende gat zou dichten, kan hier niet wezenlijk iets aan veranderen. In die dramatische cijfers van het RIVM en het CPB is niet eens de enorme toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van de uitbreiding van Schiphol meegenomen. Kortom: de berekeningen daarvan geven nog extra argumenten om niet in te stemmen met deze uitbreiding en roepen bij mij de vraag op hoe wij de samenleving duidelijk kunnen maken dat wij alles op alles moeten zetten voor energiebesparing als wij de verdubbeling van Schiphol laten doorgaan.

Het mag duidelijk zijn dat het tijd is voor een snelle en grondige bezinning. Snel, niet alleen omdat elke dag en elke maand uitstel leidt tot vertraging van maatregelen en het moeilijker realiseren van de CO<sub>2</sub>-doelstelling, maar ook omdat het van belang is om juist nu, in de economisch gunstige conjunctuur, die maatregelen te nemen en forse investeringen te doen in verdergaande energiebesparing. Daarom vraagt mijn fractie aan het kabinet om nog voor het zomerreces met een pakket maatregelen te komen waarmee de doelstelling wel kan worden gehaald en om dit pakket met de Kamer te bespreken. De tijd die daarvoor rest is krap, maar het kabinet staat natuurlijk niet met lege handen. Een nota met aanvullende maatregelen is de Kamer, uiterlijk voor het einde van dit jaar en zo mogelijk eerder, al toegezegd. Van de minister van Economische Zaken hebben wij nog een brief tegoed met maatregelen om de negatieve effecten van de bezuinigingen op de energiebesparingssubsidies te repareren. Verder ligt er nog een heel pakket maatregelen uit het NMP 2 op nadere uitwerking te wachten. Kortom: er liggen maatregelen genoeg op de plank waar het kabinet snel uit kan putten en waaruit het snel een pakket voor de Kamer kan

## Vos

samenstellen om de doelstelling alsnog te realiseren.

Ik spreek hier niet alleen de ministers van EZ en VROM aan, met wie wij tot nu toe het CO<sub>2</sub>-debat hoofdzakelijk hebben gevoerd, maar ook nadrukkelijk de minister van Verkeer en Waterstaat, want juist op dit terrein loopt het volledig mis. Het probleem van de automobiliteit groeit en groeit en wij moeten wachten op de aanpak. Een maatregel waarover ± als ik de uitspraken in de media serieus neem ± nauwelijks nog discussie nodig is, is de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur; die moet zo snel mogelijk worden ingevoerd. Dat is natuurlijk lang niet genoeg en ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat dan ook expliciet om andere concrete maatregelen voor te stellen aan de Kamer, zoals een verhoging van de benzineprijs, in ieder geval het doorvoeren van een variabilisatie en een versnelde invoering van het rekeningrijden. Wat mijn fractie betreft komt nog een aantal volgende maatregelen in ieder geval in aanmerking voor dat pakket: een verhoging en verbreding van de energieheffing naar ook de grootverbruikers, aanscherpingen van de meerjarenafspraken, meer investeren in het openbaar vervoer, een verdere uitbreiding van de warmte-krachtkoppeling, voortvarend invoeren van duurzaam bouwen inclusief aanscherping van de energieprestatienorm, invoering van een efficiëntienorm voor apparaten en stimulering van energiebesparing en duurzame energie door investeringssubsidies en goede terugleververgoedingen.

Alleen als de Kamer een pakket van voorstellen nog voor de zomer bespreekt, kunnen de uitkomsten hier meegenomen worden in de begroting voor 1996. Dat is absoluut noodzakelijk. Als in deze begroting nog geen aanscherping van het beleid verwerkt is, zal ook 1996 voor een groot deel een verloren jaar zijn voor het CO<sub>2</sub>-beleid. Dat zal ons op een enorme achterstand zetten en de doelstelling voor het jaar 2000 vrijwel onbereikbaar maken. Immers, ook voor 1996 worden een aanhoudende economische groei en lage energieprijzen voorspeld.

□

Minister **De Boer**: Mijnheer de

voorzitter! Ik wil meteen de vragen van mevrouw Vos beantwoorden.

De nieuwe cijfers die wij onder ogen hebben gekregen, stemmen ons niet echt tot tevredenheid. U kunt zich dat voorstellen. Het RIVM en het CPB hebben aangegeven dat die cijfers gebaseerd zijn op eerste indrukken. Die eerste indrukken zijn vooral gebaseerd op de laatste cijfers van het Centraal economisch plan 1995 en de voorspelling met betrekking tot 1996. Over de periode tot 1996 is daarmee nog niets gezegd. Ik geef echter onmiddellijk toe dat er een grote mate van waarschijnlijkheid bestaat dat de trend die zich nu ontwikkelt zich ook na 1996 zal doorzetten. Het gaat, zoals gezegd, om eerste indrukken. Dat betekent dat wij aan RIVM en CPB hebben gevraagd om een nadere analyse van deze cijfers te maken. Op dit moment is nog niet duidelijk wat wel en wat niet meegenomen is.

Een van de aspecten die een rol spelen bij het berekenen van dit soort cijfers zijn de temperatuurschommelingen. Met name hoge temperaturen in de winter betekenen onmiddellijk minder brandstofverbruik, minder gasverbruik, minder verhitte en dus minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. In 1993 ± ik heb daar in september melding van kunnen maken ± was de CO<sub>2</sub>-uitstoot minder dan voorheen. Dat was het jaar daarvoor niet het geval. Dat had voornamelijk te maken met temperatuurschommelingen. CPB en RIVM gaan ervan uit dat dit in 1995 niet per se het geval hoeft te zijn. Men is dus op basis daarvan door gaan rekenen. Dat is een van de aspecten. Een tweede aspect is dat wij op dit moment niet weten in hoeverre de meerjarenafspraken met de industrie zijn meegenomen. Een derde aspect is dat wij niet helemaal zeker weten of gerekend wordt met extra aardoliegebruik door de chemische industrie, daarbij het gebruik als grondstof voor het proces en voor verwarming. Dat laatste is bij aardolie immers vaak het geval.

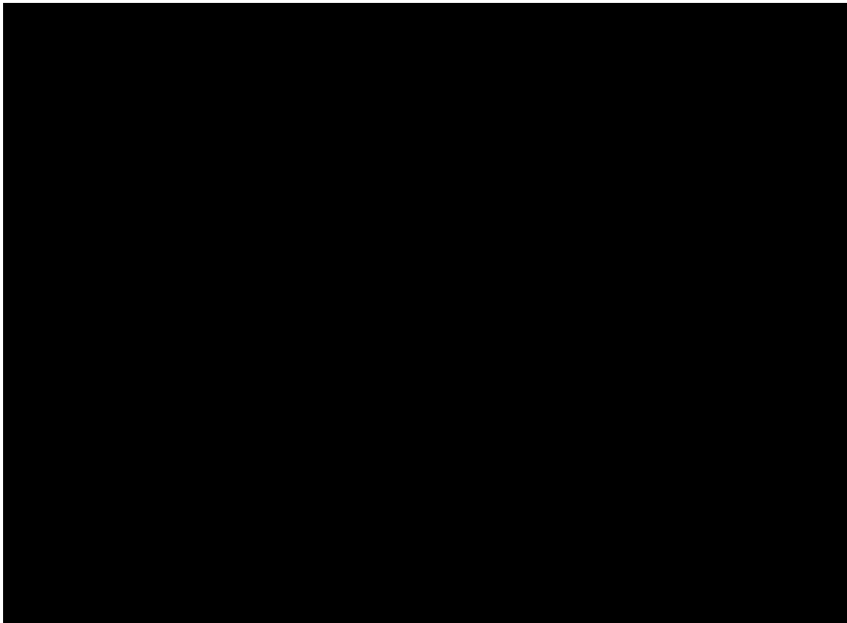
Ik geef dus gewoon een aantal zaken aan die een rol spelen bij onze poging om een veel beter begrip te krijgen van de opbouw van deze cijfers. Op basis van de berekeningen van het RIVM, het NMP-beleid, de energieheffing en de door collega Wijers toegezegde reparatiebrief inzake het wegvallen van de

energiebesparingsubsidies, heb ik de Kamer verteld dat een 3%-reductiedoelstelling bij CO<sub>2</sub> met moeite te halen zal zijn. In de berekeningen die conform het NMP 2 steeds zijn gehanteerd, is uitgegaan van een economische groei van 1,9%. Het Centraal economisch plan hanteert voor 1995 andere cijfers. Dat is enerzijds reden voor blijdschap, zeker waar de cijfers hoger zijn, maar anderzijds is het juist dit dat ons confronteert met de problemen. Op de bladzijden 19 en 20 van het CPB-rapport wordt met name nog eens gerefereerd aan de toename van de economische groei. Konden wij in 1995 uitgaan van een groei van 3 tot 3,5%, men gaat ervan uit dat die groei in 1996 op 2,5 tot 3% zal uitkomen. Kortom, dat is een aanmerkelijk hoger percentage dan 1,9. Dat zou verantwoordelijk kunnen zijn voor datgene, waarmee wij thans worden geconfronteerd.

Ik deel de mening dat de uitkomsten en de eerste indrukken van de RIVM/CPB-berekeningen absoluut zorgwekkend zijn. Ik heb in mijn brief van 12 mei jl. ook toegezegd dat ik de Kamer zo spoedig mogelijk zal informeren over de uitkomsten van een nadere analyse en mede op basis van die analyse zal aangeven welke pakketten maatregelen en consequenties behoren bij een reductiedoelstelling van 3% en 5%, met een doorkijkje na 2000, als jaarlijks 1% wordt gereduceerd. Dat toegezegde pakket heb ik onmiddellijk na het zomerreces klaar. Ik kan het niet versnellen. Ik heb van het RIVM vernomen dat het niet in staat is om een aantal doorberekeningen klaar te hebben voor half juni. Dat geeft problemen inzake het direct ingaan op het volstrekt heldere verzoek.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Voor het wegverkeer als geheel zijn de CO<sub>2</sub>-doelstellingen, zoals verwoord in het tweede structuurschema Verkeer en vervoer en ook identiek in het NMP 2, richtinggevende kaders. De doelstellingen passen ruimschoots in de nationale min 3%-doelstelling. Mijn beleid is er dan ook nog steeds op gericht die doelen ook zoveel mogelijk binnen bereik te brengen. Ik breng daarover elk jaar in het MIT verslag uit. Op dit moment zijn er geen signalen dat het



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat

energieverbruik in het wegverkeer en daarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot zich plotseling geheel anders ontwikkelen dan tot nu toe was voorzien. Een definitief oordeel kan ik echter pas geven als de definitieve RIVM/CPB-berekeningen op tafel liggen. Ook dan zullen eventuele maatregelen bezien moeten worden op hun efficiency, effectiviteit en handhaafbaarheid als onderdeel van een totaalpakket, zoals door mijn collega van VROM is genoemd. Met het huidige beleid lijken voor het personenverkeer de doelen in zicht te komen. Voor het vrachtverkeer zal het aanmerkelijk moeilijker zijn. Dat heb ik overigens in het MIT ook al gemeld. Ik heb nog steeds goede hoop dat wij onder andere door verdere Europese normering, maar ook door binnenlands beleid in de sfeer van het Imago-project ± tegenwoordig heet dat transactie ± een eind in de goede richting raken. Het zal niet eenvoudig zijn.

Voorzitter! Mevrouw Vos heeft in vragende zin een opmerking over de luchtvaartemissies gemaakt. Waar er zoveel misverstanden over dit onderwerp bestaan, ben ik blij dat ik de kans krijg om daarover iets te zeggen. Ik heb het gevoel, dat daarover zo langzamerhand hele vreemde gedachte ontstaan. Het aandeel van de luchtvaart in de mondiale emissies bedraagt 2 à 3%. Indien een extreem ongunstige

toerekeningsmethode voor de Nederlandse luchtvaart toegepast wordt, dan is de Nederlandse bijdrage aan die mondiale luchtvaartemissies ongeveer 1%, dus 0,03% van het totaal. Het aandeel van de mondiale luchtvaartemissies groeit naar 3 tot 4% in 2010. De grootste groei vindt overigens plaats in het Verre Oosten. Hierdoor neemt de relatieve bijdrage van Nederland weer af. In de nota LuLu die de Kamer nog niet heeft, maar waarvan het concept ergens aan het rondzingen is, is ter illustratie een deel van de mondiale luchtvaartemissies aan Nederland toegerekend. Alle betrokkenen hebben erkend, dat iedere toerekeningsmethode arbitrair is. Daarom zijn verschillende methodes gebruikt. De methode die bij de IMER voor Schiphol is toegepast rekent de helft van de emissies toe aan Nederland van de vliegtuigen die van Schiphol vertrekken dan wel op Schiphol aankomen. De helft van de emissie uitgestoten op het traject Schiphol-Singapore wordt door deze methode aan Nederland toegerekend. NLR hanteert een andere methode. Daarbij wordt het Nederlandse aandeel van de emissie die boven Nederland wordt uitgestoten berekend. Dan gaat het ook over vliegtuigen die in het geheel niet in Nederland landen, maar toevallig over Nederland vliegen. Andere

toedelingsmethoden zijn die naar rato van de Nederlandse passagiers en die naar rato van het deel van het vervoersvolume dat door de Nederlandse maatschappijen gerealiseerd wordt.

Bij toepassing van de methode die in 1993 voor de IMER van Schiphol is toegepast, blijken de aan Schiphol gerelateerde emissies 3 à 4% van de nationale emissie te zijn. Past men echter de methode van het NLR toe, dan komt men op maximaal 1% uit. In de nota LuLu zal ik zeg maar steeds: zal, want de nota is er nog niet ± de toerekening conform de IMER ook voor het jaar 2010 uitgevoerd worden. Deze emissies zijn vergeleken met de overige nationale emissies onder de veronderstelling dat het in het NMP geformuleerde beleid voor de overige sectoren succes heeft, terwijl voor de luchtvaart de situatie wordt berekend bij ongewijzigd beleid en bij ongewijzigde stand van de techniek. In dat geval komt men voor 2010 op een percentage van 6,3 uit. Die veronderstellingen lijken blijkens het onderzoek anders te zijn. Als zou blijken dat in de andere sectoren de uitstoot minder daalt, groeit natuurlijk relatief gezien ook het aandeel van de luchtvaart minder.

Voorzitter! De aanpak van de luchtverontreiniging door de luchtvaart en van haar mondiale effecten verkeert op dit moment nog in de probleemverkennde fase van de beleidscyclus. In de nota worden relaties met de milieuproblemen als het broeikas-effect en de afbraak van de ozonlaag geschetst. Erkend wordt in de nota dat er nog heel veel wetenschappelijke onzekerheden bestaan, vooral over de bijdrage van de luchtvaart aan het totaal van de emissies. In de nota wordt alleen ingegaan op de milieu-aspecten van deze problematiek; de economische en veiligheidstechnische gevolgen van de mogelijke maatregelen en hun milieueffect zijn nog niet onderzocht. Hiervoor hebben wij inmiddels een project opgestart.

□

Minister **Wijers**: Mijnheer de voorzitter! Mevrouw Vos stelde mij twee vragen. De eerste had betrekking op de relatie met de eind 1994 geschrapte energiebesparings-subsidies. De vraag was of ik het besparingsbeleid weer ga uitbreiden.

Het probleem is, zoals ook mevrouw De Boer heeft gezegd, dat het hier niet zozeer lijkt te gaan om tegenvallende beleidsuitvoering bij energiebesparing, maar om structureffecten, en daarvoor is nooit een doelstelling geformuleerd. Met de kennis die nu beschikbaar is, verwacht ik dat er zich geen belangrijke tegenvallers bij het energiebesparingsbeleid zullen voordoen. Daarover zal de reparatiebrief gaan die de Kamer medio juni zal bereiken. In de compenserende sfeer is de heffing belangrijk. De meerjarenaafspraken lijken ongeschonden uit het proces te komen en voor de uitvoering van alle MAP-plannen doe ik uiteraard een dringend beroep op de distributiesector. Daarmee lijkt het besparingsbeleid redelijk intact, en niet verantwoordelijk voor de grote tegenvallers die mogelijk anderszins bij de uitstoot van CO<sub>2</sub> zouden kunnen optreden.

Ten tweede heeft mevrouw Vos gevraagd of de regering in de berekeningen aanleiding ziet voor het aanscherpen van de meerjarenaafspraken, met name in de energie-intensieve sectoren. Omdat de MAP-plannen zich volgens afspraak lijken te ontwikkelen, zelfs na de bezuinigingen die een zekere bedreiging vormden voor die afspraken, is er dus geen sprake van dat de partijen waarmee zij zijn gemaakt te kort zouden schieten. Ik ben heel blij dat zij intact blijven. Ik vind daarom dat het geen pas geeft ± zelfs zou de betrouwbaarheid van de overheid aan de orde komen ± om in deze context de lopende meerjarenaafspraken open te breken. Zoals gezegd zijn die gericht op efficiencyverbetering en niet op correctie voor structureffecten.

De beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. Mijns inziens heeft de minister van VROM helder als haar oordeel gegeven dat de voorliggende berekeningen een reden vormen om ongerust te zijn; dus moet er iets gebeuren. Daarnaast geeft zij aan dat er nog zeer veel onzekerheden zijn, zodat het op dit moment te vroeg is om al conclusies te trekken. Ze spreekt over de temperatuurschommelingen, de

vraag of de meerjarenaafspraken wel of niet bij de berekeningen zijn betrokken en de vraag of de extra aardolie-inzet in de chemische industrie al dan niet is meegenomen. Deze onzekerheden zullen wellicht een afwijking van 1% naar de ene of de andere kant tot gevolg hebben waar het gaat om de voorspelling dat wij in 2000 op 10% groei uitkomen. Echter, de grote lijnen blijven intact. Ik doel hierbij op de enorme economische groei die veel forser is dan eerder werd verwacht, op de lage energieprijzen die waarschijnlijk zullen aanhouden en op het feit dat de economische groei zich voor een belangrijk gedeelte laat zien in de energie-intensieve sectoren. Ik denk dat die drie belangrijke lijnen niet veel afwijken meer zullen vertonen, ondanks de genoemde onzekerheden.

Wat mij betreft is het dan ook duidelijk dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot fors stijgt. Of het daarbij nu gaat om 8% of zelfs meer dan 10%, is inderdaad de vraag, maar helder is dat die doelstelling van min 3% tot min 5% niet wordt gehaald. Vandaar het verzoek van mijn fractie om nu zeer snel met een aanvullend pakket te komen om de nog resterende tijd goed te benutten.

De minister heeft gesteld dat zij er tot nu toe van uitging dat de CO<sub>2</sub>-doelstelling zou worden gehaald omdat zij zich baseerde op een economische groei van 1,9%. Ik wijs haar erop dat al in het najaar van 1994, bij de begrotingsbehandeling en bij de algemene beschouwingen, volstrekt helder was dat een grotere economische groei werd verwacht. Er werd toen al gesproken over groeipercentages van rond 3. Ik vind het onbegrijpelijk dat niet al op dat moment en al eerder met dergelijke percentages rekening werd gehouden. Ik verzoek de minister toe te lichten waarom dit niet is gebeurd.

De minister zal een pakket maatregelen aan ons voorleggen, maar kan daarmee niet eerder komen dan na het zomerreces; een en ander is afhankelijk van het RIVM. Voorzitter! Het komt mij voor, dat het mogelijk moet zijn om voor het zomerreces de Kamer een pakket voor te leggen waaruit blijkt welke richting het kabinet wil volgen, ook al zijn de definitieve berekeningen dan nog niet klaar. Het lijkt mij dat wij niet veel twijfels meer behoeven te hebben over de lijn die die forse groei aangeven. Als wij willen

bereiken dat te treffen maatregelen nog in 1996 effect hebben, moet daarmee rekening worden gehouden in de begroting. De besprekingen over de begrotingen worden nu al gevoerd en ze lopen in de zomer door. Daarom pleit ik er sterk voor, al voor de zomer hierover te discussiëren.

Vervolgens wil ik de minister van Verkeer en Waterstaat een aantal vragen voorleggen. Zij stelt dat er geen signalen zijn die aangeven dat het energieverbruik en de ontwikkeling van het wegverkeer fout lopen. Ik stel daar tegenover dat de berekeningen betreffende de geweldige groei van het wegverkeer rond Schiphol een helder signaal zijn. Ook in relatie met de geschiste economische groei moeten wij constateren dat de automobiliteit blijft toenemen. Wij zijn nauwelijks of niet in staat om die ontwikkeling af te remmen. Ik vind het daarom teleurstellend dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich hierover op geen enkele manier uitlaat. De minister van VROM heeft bij eerdere gelegenheden wél gesteld dat het van groot belang is dat ook het wegverkeer eens serieus wordt aangepakt. Ik zou overigens van de minister van Verkeer en Waterstaat nog graag een reactie krijgen op het voorstel om de maatregel van 100 km/uur door te voeren. Dat is eenvoudig, het kan snel en het is in ieder geval een begin.

De minister heeft gezegd, dat in de luchtvaart Nederland maar 1% bijdraagt. De verwachte groei op Schiphol is van 3% naar ruim 6%. Dat is natuurlijk niet mis en het zou zeker voor onze eigen Nederlandse doelstelling een behoorlijke tegenvaller zijn. De rekenmethode waarop het LuLu zich baseert, vind ik zeer reëel. Als je de helft van Amsterdam-Singapore niet aan Nederland toerekent, waar moet je het dan laten? Als een vliegtuig over zee vliegt, moeten we het dan maar aan de zee toerekenen? Deze manier zou door alle landen worden gevolgd en ik vind het een reële rekenmethode. De minister van Verkeer en Waterstaat bagatelliseert het echter.

Mevrouw **Jorritsma-van Oosten** (D66): Het zou op zich helemaal niet zo gek zijn om het aan de zee toe te rekenen, want de zee is een van de grootste buffers voor CO<sub>2</sub>. Dan zijn we het voor een deel meteen kwijt.

## Vos

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Als het door de zee zou gebeuren, zou ik dat perfect vinden. In de klimaatmodellen zijn deze zaken uiteraard meegenomen in de toename van CO<sub>2</sub> in de atmosfeer.

Voorzitter! Omdat er naar mijn mening snel meer helderheid moet komen over de inzet van het kabinet, wil ik de volgende motie indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat RIVM/CPB-berekeningen een forse stijging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2000 voorspellen;

overwegende, dat dit duidelijk maakt dat de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van -3 tot -5% met de huidige maatregelen niet gehaald zal worden;

verzoekt de regering op korte termijn een (voorlopig) pakket aanvullende maatregelen samen te stellen waarmee de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling alsnog gerealiseerd kan worden en dit op een zodanig tijdstip aan de Kamer voor te leggen dat overleg hierover nog voor het zomerreces mogelijk is en de uitkomsten van dit overleg nog betrokken kunnen worden bij de voorbereiding van de begroting voor 1996,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid M.B. Vos. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 1 (24161).

**De heer Hendriks:** Voorzitter! Ik dank u voor de mogelijkheid om kort over het CO<sub>2</sub>-beleid iets te zeggen. Dit heeft ook mijn zorg. Ik wil wijzen op het feit, dat het CO<sub>2</sub>-beleid zeker niet in staat zal zijn om het gat in de ozonlaag te dichten. Wie daarover in het verleden wetenschappelijke dagen heeft meegemaakt, weet dat de wetenschappers daarover absoluut niet met elkaar op één lijn liggen. Er zijn zelfs wetenschappers die het tegendeel bewijzen.

Voorzitter! De CO<sub>2</sub>-uitstoot moet niet alleen worden gereduceerd maar vooral ook worden opgevangen. Hoe

kan dat? Welnu, dat is heel eenvoudig. Wij weten allemaal dat wij bomen in onze samenleving hebben en die nemen enorm veel CO<sub>2</sub> op. Door meer aanplant kan er een beter en gezonder klimaat ontstaan.

Daarnaast wil ik erop wijzen, dat de intelligente informatica ons mede zal doen verlossen van deze hele problematiek. De elektronische snelwegen zullen hierin duidelijk hun inbreng hebben.

Voorzitter! Ik wil het kabinet drie vragen stellen. Zou de regering ervoor willen zorgdragen, dat er in ons land en daarbuiten veel meer bomen in bossen en wouden kunnen worden geplant? Zij zal ongetwijfeld zeggen dat er geen geld voor is.

Hoe denkt de regering over mijn voorstel om bij aankoop van een motorvoertuig de koper te verplichten tot gelijktijdige aankoop en aanplant van een boom? Daardoor kan de hoeveelheid CO<sub>2</sub> gereduceerd worden.

Kan de regering maatregelen voorbereiden tot het verplicht stellen van een katalysator voor alle auto's en gas-, benzine- en dieselmotoren?

**De heer Stellingwerf (RPF):** Voorzitter! Ik wil vanmiddag niet aandringen op allerlei concrete maatregelen. Daarover zal zeker nog nagedacht moeten worden. Ik zet echter wel enige vraagtekens bij de eerste reactie van de regering. Minister De Boer spreekt over eerste indrukken en veel onzekerheden. Zij moet meer inzicht hebben in de cijfers. Ik ga er echter van uit dat het RIVM en het CPB degelijke instellingen zijn die natuurlijk met de zojuist genoemde variabelen hebben gerekend.

De efficiencywinst die zeker geboekt wordt ± daarin geef ik de minister van Economische Zaken gelijk ± kan echter niet op tegen de economische groei. Naar mijn mening is die verhouding in het verleden veel te rooskleurig voorgesteld of misschien is er juist te weinig aan gedacht. Daarin zit het grote probleem. Het besparingsbeleid zal zeker succesvol zijn, er is echter geen rekening gehouden met de voortgaande economische groei. In een tijd van economische recessie ziet het er allemaal redelijk gunstig uit, wij zitten nu echter in een andere tijd. De minister van Economische Zaken vraagt zich af, of er rekening

gehouden moet worden met correctie van structureffecten. Ik denk dat dit zeker zal moeten gebeuren. In het NMP ± de regeringsverklaring gaat daarvan ook uit ± is als doelstelling opgenomen 3 tot 5%. Twee maanden geleden is tijdens het algemeen overleg en in het plenaire debat gezegd, dat daaraan, indien mogelijk, na het jaar 2000 nog eens 1 à 2% per jaar wordt toegevoegd. Het is derhalve merkwaardig dat wij nu over heel andere cijfers spreken. De regering zegt daarnaar te willen kijken, doch denkt dat er nadere maatregelen nodig zijn. Wat is haalbaar?

Naar onze mening schort het aan een integrale benadering. Daarvoor moet meer aandacht komen. De verschillende ministeries moeten tot één beleid komen.

De samenleving zal veel meer moeten kijken naar de levensstijl, naar het consumptiepatroon en de groei in het consumptieniveau. Daar moeten de werkelijke oplossingen worden gezocht.

Minister De Boer stelt, dat de berekeningen niet voor half juni te verwachten zijn. Ik kan mij dat voorstellen, die berekeningen kunnen immers niet zomaar uit de mouw geschud worden. Daarvoor is enige tijd nodig. Ik kan mij wel vinden in een discussie direct na het reces. Wanneer de resultaten echter een negatieve indicatie vertonen ± ik denk dat dit het geval zal zijn ± moet het wel mogelijk zijn dat er in het kader van de begrotingsvoorbereiding maatregelen genomen worden voor extra middelen in dezen, ongeacht het exacte pakket dat er uiteindelijk uit zal rollen.

**De heer Crone (PvdA):** Voorzitter! Wij delen de ongerustheid die mevrouw De Boer namens het kabinet heeft uitgesproken. Ook wij vinden dat het meer dan waarschijnlijk is, dat wij wat het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-emissies betreft de verkeerde kant opgaan. De groei van de uitstoot is niet zozeer het gevolg van de ondervuring, de verwarming van huizen en de mobiliteit, al doen zich hierbij zeker problemen voor. In Milieu en energie wordt erop gewezen dat de groei vooral het gevolg is van de verschuiving in het produktiepakket.

Deze constatering brengt mij op een belangrijke vraag aan de

## Crone

minister van Economische Zaken. Het moge zo zijn dat het kabinet met de meerjarenafspraken op schema ligt. Als dit inderdaad zo is, zouden wij dat ook zeer toejuichen. Tegelijkertijd doet zich op dit punt een probleem voor. De structuureffecten zijn namelijk niet in de berekeningen verwerkt en voor het macro-beeld en de verschuiving in het productiepakket zijn wij ook verantwoordelijk. Deze kwestie moet bespreekbaar kunnen zijn in het contact met de deelnemers in de meerjarenafspraken. Hoe lossen wij dit op? Weliswaar neemt de efficiency toe, maar volgens het totaalbeeld wordt de verbetering teniet gedaan door de volumegroei.

Er zijn een aantal concrete suggesties mogelijk. Allereerst denk ik aan het produktbeleid. Het gaat hierbij om een verantwoordelijkheid voor de ministers van VROM en EZ. De helft van het energiegebruik van gezinnen is niet het gevolg van het gebruik van produkten maar van de productie van produkten. Daarom is het produktbeleid buitengewoon essentieel. Bedrijven dienen ook op hun beleid in dezen te worden aangesproken.

In hetzelfde tijdschrift deed directeur-generaal Dessens een andere suggestie. Hij pleitte ervoor met het bedrijfsleven te overleggen over de vraag of de terugverdientijd van energiebesparingsmaatregelen niet kon worden verlengd. Op zichzelf gaat het hierbij om een kostenneutrale maatregel. Het is een goede suggestie die in de meerjarenafspraken zou kunnen worden ingepast.

Ik voeg hier nog aan toe, dat als de energieprijzen inderdaad daalt, er ruimte is om uit de MAP of met een aanvullende heffing een zodanige constructie te financieren, dat bedrijven een fiscale tegemoetkoming krijgen wanneer zij versneld een extra investering doen in besparingen. Hiermee moet men natuurlijk zorgvuldig te werk gaan en, zoals de minister zei, letten op betrouwbaarheid, maar deze mogelijkheden moeten wel bespreekbaar zijn.

Het productiepakket energiezuiniger maken is natuurlijk ook een kwestie van de keuzen van consumenten en van het consumentenbeleid. Terecht heeft mevrouw Jorritsma een aantal informatiepunten met betrekking tot het vliegverkeer gegeven. Ik wijs er

echter op, dat vliegen een consumptie-activiteit blijft die per kilometer bijzonder vervuילend is. Daarom vraag ik ook deze minister niet alleen op de techniek te letten, maar ook aan dit aspect aandacht te besteden. Vooral zal in de maatschappij een discussie moeten worden gevoerd over het veel meer zorgvuldig plannen van het reisgedrag en de consumptie in het algemeen.

Het beste zijn natuurlijk de ecotaxen, en wel op allerlei mogelijke wijzen, zowel wat het produktbeleid als het consumptiebeleid betreft. Beide zullen er echter pas komen wanneer een kabinet durft te zeggen dat de genoemde problemen bestaan en wanneer het ook in interviews zegt: kan het niet wat minder met het vliegverkeer in vakanties? Gelukkig las ik zoiets vorige week al in een interview in Trouw.

Het maatschappelijke debat hierover is noodzakelijk. Met nadruk zeg ik dat wij een dergelijk debat niet even snel, tussen allerlei zaken door, in juni kunnen voeren. Mijn partij, en ook mijn achterban, vindt het nodig die discussie zorgvuldig voor te bereiden, want het gaat hierbij niet om gemakkelijke maatregelen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Crone spreekt over de maatschappelijke discussie over het vliegverkeer, over de vraag waarom wij zoveel vliegen en of dat niet wat minder kan. Het lijkt mij van groot belang dat die discussie wordt gehouden. Mijn vraag aan de heer Crone is nu hoe hij deze uitspraken kan rijmen met de instemming van zijn fractie met de uitbreidingsplannen voor Schiphol. Die plannen zullen sowieso leiden tot een forse capaciteitsuitbreiding van het vliegen. Ik heb zelfs gehoord dat de fractie van de heer Crone vindt dat in de toekomst ook nog in de richting Lelystad uitgebreid mag worden. Ik vraag mij af of als wij de discussie met de samenleving op een goede manier willen voeren, wij nu al niet moeten zeggen: er moet een grens worden gesteld aan de groei van het vliegverkeer.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Mijn partij, en ook ik, doet volop mee aan de discussie over de vraag of de groei van het luchtverkeer wel nodig is. Tegelijkertijd moeten wij echter vaststellen, dat wij nu niet de situatie

kennen waarin men in de Kamer kan stellen: wij stellen een grens aan de groei van Schiphol. Nu denk ik nog niet eens aan de juridische beperkingen die in dit opzicht internationaal kunnen gelden. Bovendien moet een dergelijke maatschappelijke discussie breed in de samenleving worden gevoerd alvorens men het benodigde draagvlak heeft. Die draagvlakdiscussie wil ik in de tijd naar voren halen. Dat is ook de reden waarom ik niet al in juni even snel enkele ferme besluiten wil nemen. Los van de vraag of wij het over deze kwestie eens zouden worden met de technici of de milieudeskundigen, gaat het mij vooral om de stap die wij moeten zetten. Ik ga liever goed en degelijk te werk. Eerst moet een aantal fundamentele keuzen ten aanzien van onze productie- en consumptiestructuur zijn gemaakt. Ik ben dan ook blij, dat het kabinet toezeft dat voor het begin van het volgende seizoen, dus voor 1 september, hier een nota zal liggen waarin ook de andere aspecten geïntegreerd aan de orde zullen komen. Daarbij denk ik aan de reparatienota van Economische Zaken en aan de nota Duurzaam bouwen. Dat is een essentieel onderdeel. Ook denk ik aan de toezeggingen op het punt van de mobiliteit. Op basis van het totale pakket durf ik met de burgers in overleg te treden en de vraag aan de orde te stellen of wij niet een aantal extra stappen kunnen doen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U zegt dat het maatschappelijk draagvlak voor het vliegverkeer er moet komen. Mijn vraag is dan wat de rol van de politiek daarin is. Vindt u het niet van wezenlijk belang dat ook de politiek aangeeft dat het tijd is om een grens te stellen, dus een bovengrens, aan de groei van het vliegverkeer? Vindt u dit niet een essentieel element dat nu in de discussie moet worden ingebracht?

De heer **Crone** (PvdA): Wij doen flink ons best om grenzen aan de groei van Schiphol te stellen. Er zijn nu nog geen grenzen. Er zijn nu nog geen nachtnormen van toepassing, geen handhavingssysteem van nachtbeleid en noem maar op. Juist die grenzen zijn nu in discussie; die willen wij ook vastgelegd hebben, zo snel als op een verantwoorde manier mogelijk is. De PvdA staat voor het vastleggen van grenzen, juist voor de

## Crone

groei van Schiphol. Wij kunnen nu echter niet achteloos even besluiten dat er helemaal niks meer kan of mag gebeuren. Dat is precies het proces van draagvlakvergroting waarvoor ik sta en waarop u mij mag blijven aanspreken.

Voorzitter! Ik sluit af, omdat ik de hoofdpunten heb gehad. Ik wil er nog een belangrijk punt aan toevoegen voor de minister van Verkeer en Waterstaat, namelijk dat het pakket van maatregelen vermoedelijk nog niet genoeg zal zijn om de doelstellingen te halen. Dat blijkt duidelijk uit de discussie rond Schiphol. Het probleem van de mobiliteit rond Schiphol ontstaat niet zozeer door de passagiers, maar doordat de SVV-doelstellingen in die regio waarschijnlijk nog niet worden gehaald. Het is te meer noodzakelijk  $\pm$  ik vraag er dan ook naar  $\pm$  om in de komende tijd een hernieuwing van de discussie over investeringen in het openbaar vervoer op de agenda te zetten. Met name in het tussen-niveau van het grootschalige NS-vervoer en het vervoer tussen de woonhuizen en de bedrijfspoorst zijn extra investeringen nodig, want het knelpunt zit in het stads-, streek- en tramvervoer. Ik hoop dat dit punt in de komende maanden in belangrijke mate tot extra beleid zal leiden in het kabinet.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Een van de redenen dat wij nu hier discussiëren, lijkt te zijn dat er sprake is van een grotere economische groei dan wij aanvankelijk hadden gedacht. De VVD-fractie is daar heel blij mee, want dat biedt een kans op meer banen. Dat was een van de belangrijkste uitgangspunten van dit kabinet: werk, werk en nog eens werk.

Wij zijn er niet blij mee dat daardoor kennelijk ook, althans volgens getallen uit kranten, een toename van de CO<sub>2</sub>-emissie plaatsvindt. Daar moeten wij dus iets aan doen. Wij hebben niet door dit krantebericht, maar al iets eerder naar aanleiding van de klimaatconferentie de al genoemde motie-Augusteijn-Esser c.s. ingediend. Daarbij hebben wij de regering gevraagd om ons een inventarisatie te geven van die maatregelen die nodig, mogelijk en denkbaar zijn om alsnog aan de doelstellingen van het NMP 2 te

voldoen. Die motie heeft niets verloren aan actualiteit. Hooguit verzoeken wij of de invulling van de gevraagde inventarisatie iets eerder kan plaatsvinden.

Ik meen dat wij er toch erg verstandig aan doen om naar de minister van VROM te luisteren. Zij wil eerst zien waartoe de getallen van het CPB en het RIVM precies leiden, tot welke exacte toename, omdat wij dat nu nog niet weten. Het lijkt mij ook een beetje prematuur om op grond van een krantebericht nu al allerlei dingen te doen. Daarvoor lijkt het mij verstandig om de zaken eerst eens goed op een rij te zetten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Te Veldhuis suggereert eigenlijk dat het NMP 2 is aangescherpt door middel van de motie-Augusteijn-Esser c.s., die is aangenomen. In het NMP 2 staat op het punt van de CO<sub>2</sub>-emissie dat er in 1995 een besluit zal worden genomen. De motie zal er waarschijnlijk alleen maar toe leiden dat er geen besluit zal worden genomen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): In de motie wordt gevraagd om een inventarisatie, een opsomming van alle denkbare en mogelijke middelen en maatregelen die ertoe zouden kunnen leiden dat de doelstelling toch wordt gehaald, omdat er naar aanleiding van de klimaatconferentie twijfel was ontstaan. Wij zullen op basis van die inventarisaties, gelet op alle kosten en effecten die daarmee gepaard gaan en het rendement van de verschillende maatregelen, vervolgens met elkaar in een open discussie moeten bekijken welke maatregelen wij nemen en welke bijvoorbeeld niet kosteneffectief of nauwelijks milieurendabel zijn. Daarover moeten wij een heel open discussie hebben. Maar wij willen eerst weten welke maatregelen, althans in theorie, kunnen leiden tot het halen van de doelstelling uit het NMP 2, want daarover zijn wij een commitment aangegaan in het regeerakkoord. Zo simpel is het.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Bent u van mening dat de uiteindelijke uitkomsten van die berekeningen wezenlijk zullen afwijken van de prognoses?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb absoluut geen idee.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U geeft zelf aan dat de economische groei...

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat kan best. Wie weet, misschien komt er wel meer uit. Misschien komt er minder uit. Hoe weet ik dat nou? Mevrouw De Boer, de minister die zoveel contact heeft met het RIVM, weet het ook niet. En dan vraagt u aan mij om aan te geven of het meer of minder zal worden. Ik vind dat, eerlijk gezegd, een beetje een onzinnige vraag.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het gaat mij niet om meer of minder, maar om de richting. Minister De Boer heeft aangegeven dat zij de richting waarin de prognoses gaan, zorgwekkend vindt. Of het nu 7%, 8% of 12% groei wordt, het blijft in ieder geval een forse groei. Bent u van mening dat het er dik in zit, dat dit zal plaatsvinden?

Mijn tweede vraag is of u het ook van wezenlijk belang vindt dat de maatregelen op een zodanig tijdstip worden afgesproken, dat zij nog hun weerslag vinden in de begroting voor 1996?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Op de eerste vraag moet ik u antwoorden dat ik wel eens vaker uitgelekte berichten zie. Vorige week hebben wij er nog eentje meegemaakt. Over dat uitgelekte bericht ben ik buitengewoon boos geworden, omdat het zeer selectief en suggestief was in een bepaalde richting, terwijl ik beter wist, namelijk dat het anders was. Ik weiger om nu uitvoerig in te gaan op uitgelekte berichten.

De minister heeft zojuist gezegd dat het kabinet in ieder geval voor de zomer met een pakket van inventariserende mogelijkheden bij de Kamer komt. Dan moeten wij er toch naar streven om de discussie daarover al direct na het zomerreces te hebben en niet wachten op de presentatie van de begroting voor 1996.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U vindt dus dat de maatregelen wel degelijk hun weerslag moeten hebben in de begroting voor 1996. Verder wil ik een correctie aanbrengen...

De **voorzitter**: U heeft geen termijn

## Te Veldhuis

meer. U kunt wel interrumpen, maar uzelf niet corrigeren.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik corrigeer mijzelf niet. Ik merk alleen aan het adres van de heer Te Veldhuis op, dat ik een artikel van twee medewerkers van het CPB geen uitgelekt bericht vind.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik zal niet in herhaling vervallen. Ik wacht af waar het kabinet mee komt, gezien hetgeen de minister van VROM zojuist heeft gezegd.

De VVD-fractie vindt het dan ook prematuur om vandaag al te zeggen dat wij de oplossingen in deze of gene richting moeten zoeken. Wij moeten in ieder geval proberen om een aantal structurele oplossingen te bereiken. Daarover wil ik wel een paar gedachten meegeven aan het kabinet. Wij denken bij voorkeur aan structurele en fundamentele oplossingen, zoals je die kunt vinden in vergaande energiebesparing. Denk aan duurzaam bouwen. Ik noem ook de ontwikkeling van schone apparatuur. Waarom doen wij in Europa niet mee met wat Californië doet ten aanzien van schone auto's in het jaar 2006, die geen fossiele brandstoffen meer verstoken? Je kunt misschien ook denken aan de inzet van het BTW-instrumentarium: schone producten in een laag BTW-tarief, vuile producten in een hoog BTW-tarief. Ik noem verder de toepassing van duurzame en dus hernieuwbare vormen van energie, zoals zonne-, wind- en getijdenenergie. Wij moeten daarvan geen wereldwonderen verwachten, maar alle beetjes helpen. Ook noem ik de warmte-krachtkoppeling, aardwarmte en biomassa. Voor ons blijft ook kernenergie of kernfusie als alternatief bespreekbaar, omdat daarbij geen uitstoot van CO<sub>2</sub> vrijkomt. Je kunt ook denken aan de inzet van je CO<sub>2</sub>-gulden op verschillende manieren. Ik heb al eens vaker het voorbeeld genoemd van de aardgasleidingen in Rusland: dicht maar eens de lekken in die leidingen en je hebt twintig keer meer rendement van de ingezette milieugulden dan wanneer je in Nederland achter de komma maatregelen probeert te nemen. Dat laat onverlet ± ik zie de heer Crone al komen ± dat wij moeten proberen het in het NMP 2 aangegane commitment te halen.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik ben al heel blij met het antwoord dat ik zonder interruptie kreeg. Maar moeten wij dan niet gezamenlijk in het kader van het herijtingsdebat wat extra middelen uittrekken voor "joint implementation". De ontwikkelingslanden hebben in Berlijn immers al het volgende duidelijk gemaakt: wij willen niet dat deze maatregelen plaatsvinden omdat u ze zelf crediteert, maar wij willen ook niet dat zij uit eigen zak, dus uit de gebruikelijke middelen voor ontwikkelings samenwerking, worden betaald. Ik ben blij met het gezamenlijk optrekken in dit opzicht.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Dat betekent ook dat wij op een aantal punten misschien toch eens andere keuzes moeten maken dan we nu doen. Ik zal een bekend voorbeeld geven van Shell. We hebben oliemaatschappijen in Nederland verplicht om zwavelarme brandstoffen te gaan maken, dieselolie. Om 1 ton minder zwavel uit de uitlaatgassen van auto's te laten komen, moet er wel 10 ton extra CO<sub>2</sub> geproduceerd worden. Voor dat dilemma blijven wij natuurlijk iedere keer staan. Wij moeten natuurlijk proberen hiervoor oplossingen te vinden, maar we moeten dan ook keuzes maken. Ik vraag mevrouw Vos dan natuurlijk ook om op dit punt echte keuzes te maken.

Hoe dan ook, voorzitter, wij gaan er eigenlijk op voorhand al van uit dat dit kabinet, als het met maatregelen komt en hieraan ook kosten/baten-analyses parallel laat gaan, wel degelijk rekening houdt met de structuur van de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Wij hebben nu eenmaal heel veel grootgebruikers van energie in Nederland. De minister gaat dadelijk bij de VNCI een inleiding houden. Deze gebruikt zelfs de helft van de energie om hier producten van te maken, niet om hier CO<sub>2</sub> mee uit te stoten. Maar ook in de transport- en distributiesector zijn veel grootgebruikers en hetzelfde geldt voor de glastuinbouw. Als je hier eenzijdig in Nederland fundamentele maatregelen zou gaan treffen, dan heb je een goede kans dat je hiermee een slechte dienst betoont aan de Nederlandse economie. En dat zou de VVD niet graag willen.

Dat betekent dat we dus geweldig moeten oppassen met eenzijdige

Nederlandse maatregelen. Deze ogen op zichzelf misschien heel aardig, maar zij kunnen soms tot gevolg hebben dat het bedrijfsleven niet meer in Nederland zal investeren omdat dit uit concurrentie-oogpunt niet meer aantrekkelijk is. Dit kan tot gevolg hebben dat men de grens overgaat, zodat je in Nederland zowel de werkgelegenheid als de investeringen gaat missen, maar ook de kans loopt dat je meer verontreiniging krijgt omdat het buitenland vaak lagere milieu-eisen heeft dan Nederland.

Kortom, laten we de discussie heel open en eerlijk aangaan, met alle pro's en contra's. Ik moet dan zeggen, voorzitter, dat ik een voorstel als heffing op kerosine alleen in Nederland een vreemd voorstel vind. Ik vind het opnieuw duurder maken van alleen de auto als oplossing voor het CO<sub>2</sub>-probleem toch te beperkt. We kunnen veel beter zorgen voor beter openbaar vervoer en voor schone auto's. Dat is veel fundamenteeler.

Voorzitter! Concluderend, zou ik graag een reactie ontvangen op de invalshoek die ik zojuist heb gegeven namens de VVD-fractie. Mijn vraag aan het kabinet is of men hier ook rekening mee wil houden bij de inventarisatie. Ik stel voor met andere collega's om de rapportage van het RIVM en vooral ook de reactie van het kabinet hierop af te wachten en om uiterlijk deze zomer een inventariserend overzicht te krijgen, zodat we direct na de zomer hierover een debat kunnen hebben. Of dat uiteindelijk nog doorwerkt in de begroting voor volgend jaar, zullen we dan moeten bekijken. Ik sluit het niet uit, maar ik zeg ook niet op voorhand "ja".

□

Mevrouw **Jorritsma-van Oosten** (D66): Voorzitter! Laat ik beginnen te zeggen dat D66 de CO<sub>2</sub>-problematiek buitengewoon ernstig neemt. Zo ernstig, dat wij liever een debat hierover willen naar aanleiding van goed onderbouwde voorstellen van de regering dan een interpellatie op dit moment op grond van een tijdschriftartikel, hoewel dit niet geschreven is door de eerste de beste.

Het grote belang dat wij hechten aan het halen van de min 3% tot min 5%-doelstelling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot uit het NMP 2 blijkt ook al uit de



## Jorritsma-van Oosten

motie die mevrouw Augusteijn samen met de PvdA en de VVD heeft ingediend in maart jongstleden. Hieraan is ook al gerefereerd door de heer Te Veldhuis. Deze motie is toen aangenomen met zeer brede steun.

In deze motie wordt gevraagd om een pakket maatregelen dat nodig zou zijn om de in het NMP 2 aangekondigde emissiereducties te bereiken.

Voorzitter! Mijn fractie realiseert zich dat de maatregelen die internationaal maar ook nationaal genomen moeten worden heel ingrijpend zouden kunnen zijn. Daarom hechten wij eraan dat pakket in zijn totaliteit en in samenhang met een kosten/baten-analyse van de nodige investeringen met de regering te bespreken. Dat zal dan moeten gebeuren naar aanleiding van een goed onderbouwd voorstel van de regering. Wij willen dan ook niet op dit moment een of een aantal specifieke maatregelen losweken uit het totale pakket en daar nu over gaan praten. Ik was overigens zeer verheugd om te horen van de minister van VROM dat in dat pakket dat we tegemoet kunnen zien, ook de situatie uitgewerkt wordt voor 3% en 5% reductie met een "doorkijkje naar 2000". Dat lijkt mij een buitengewoon duidelijke en heldere benadering, zodat wij daar echt heel goed over kunnen praten.

Uit het antwoord van de minister van VROM blijkt tevens dat er echt gewacht moet worden op het uitkomen van het RIVM-rapport. Ik ga er dan ook van uit dat dat rapport uitdrukkelijk gebruikt zal worden in de komende discussie. Aangezien het rapport pas begin juni verschijnt, kunnen ook wij nu nog niet beschikken over deze studie met een horizon tot 2000. Dat is een reden te meer om op dit moment geen inhoudelijke discussie te voeren, maar die pas te houden wanneer de voorstellen en de achtergronden bij de Kamer bekend zijn.

Voorzitter! De cijfers die steeds meer bekendheid krijgen, verontrusten natuurlijk ook D66. Die verontrusting bestond al eerder, getuige ook de eerder genoemde motie van mevrouw Augusteijn-Esser c.s. van twee maanden geleden. Dat brengt mij op het ondersteunen van het verzoek om hierover na het zomerreces te gaan praten. In de motie werd nog gesproken over een datum voor 1 januari. Diverse collega's hebben dat verzoek gedaan

en de minister heeft dat in het begin van deze interpellatie ook al toegezegd. Wij zijn zeer verheugd dat dit mogelijk is.

Ik wil de minister van Economische Zaken nog een vraag stellen over de meerjarenafspraken die steeds meer gemaakt worden. Het is natuurlijk een heel goede zaak dat die hele reeks van afspraken gemaakt wordt. Die afspraken moeten ook zeker niet afgebroken worden. Het is verheugend dat zij, ondanks alles wat er tegenin werkt, intact blijven. Maar het is natuurlijk wel moeilijker om rendabele efficiëncymaatregelen te nemen als de energieprijzen blijvend laag zijn. Liggen de meerjarenafspraken ondanks dit alles toch op schema?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Het RIVM en het CPB schetsen een richting, waarbij een forse groei van CO<sub>2</sub>-uitstoot te verwachten is. Vindt mevrouw Jorritsma het met mij van groot belang dat maatregelen die het kabinet zal nemen, zullen doorwerken in de begroting voor 1996?

Mevrouw **Jorritsma-van Oosten** (D66): Ik heb al gezegd dat wij verontrust zijn over de ontwikkelingen rond de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Juist omdat het zo'n belangrijk en zo'n complex probleem is, lijkt het mij buitengewoon onverstandig om over richtingen te praten. Wij moeten praten over substantiële maatregelen, en niet over richtingen. Die substantiële maatregelen moeten goed onderbouwd en in een totaal pakket aan de orde komen. Gezien de gegevens die nog ter beschikking moeten komen en gezien de snelheid die geboden is, lijkt september mij een heel goed moment. Ik denk overigens dat de klimaatveranderingen in een dusdanig tempo gaan, dat die niet meetbaar versneld zullen worden als wij hier een of twee maanden eerder of later over praten.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het gaat om de effecten van het CO<sub>2</sub>-beleid in Nederland. De begroting voor 1996 is cruciaal. Is mevrouw Jorritsma van mening dat het gewoon in die begroting zou moeten doorwerken? Die zorg heeft mijn fractie bij dit geheel.

Mevrouw **Jorritsma-van Oosten** (D66): Wij gaan in september over

die maatregelen praten. Die zullen dan geïmplementeerd moeten worden en daarbij zullen waarschijnlijk ook financiële consequenties aan de orde zijn. Die zullen hoe dan ook aan de orde komen, dus wij hoeven ons niet vast te pinnen op een bepaald moment. Die hele zaak moet in z'n totaliteit bekeken worden, met alle financiële gevolgen die daarbij horen. In de motie-Augusteijn-Esser c.s. is dat ook gevraagd. Ik ga ervan uit dat dat in september gebeurt.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Binnenkort komt er een debat over het pakket van maatregelen dat het kabinet ons zal aanbieden. Desondanks lever ik een kleine bijdrage aan dit interpellatiedebat. De recente gegevens over de uitstoot van CO<sub>2</sub> maken duidelijk dat het Nationaal milieubeleidsplan op dit punt dreigt te mislukken. Door de economische groei stijgt het energieverbruik meer dan verwacht en dat betekent onder de huidige omstandigheden meer CO<sub>2</sub>-uitstoot. De SP-fractie is het met mevrouw Vos eens dat deze ontwikkeling tegengesteld is aan het beleidsdoel. Ik wijs er echter op dat het wetenschappelijk geenszins vaststaat of en, zo ja, in hoeverre CO<sub>2</sub> bijdraagt aan het broeikas-effect. CO<sub>2</sub> is op zichzelf geen schadelijk gas; integendeel, het is onder meer een onmisbare bouwstof voor plantengroei. In sommige glastuinbouwbedrijven wordt CO<sub>2</sub> zelfs toegevoegd tot drie maal de normale norm voor de buitenlucht. Wat de SP-fractie betreft, gaat het dus niet aan om CO<sub>2</sub> als een zwaard van Damocles te gebruiken om mensen een soort schuld bewustzijn aan te praten en rijp te maken voor allerlei milieuheffingen. CO<sub>2</sub> is voor de SP-fractie echter wel een goede parameter om energieverbruik te registreren en het is mogelijk dat CO<sub>2</sub> in de hogere luchtlagen ± dus bij uitstoot door vliegtuigen ± een schadelijk effect heeft. Dat is een van de argumenten om nee te zeggen tegen de uitbreiding van Schiphol.

Deze opmerkingen mogen geen vrijbrief zijn voor energievervalsing. De beschikbaarheid van fossiele brandstoffen is eindig en op dit moment worden zij op grote schaal opgebruikt. De groei van het energieverbruik heeft vooral plaatsgevonden bij de energie-intensieve industrie, de groot-

## Poppe

verbruikers. Dat is precies de sector met verreweg de laagste energietarieven. De 25 grootste industriele energieverbruikers zijn elk goed voor een jaarlijks gebruik van meer dan 20 kilowattuur. Deze energieverslinders krijgen elektriciteit geleverd tegen gemiddeld een derde van de prijs voor huishoudens. Het gasgebruik levert Shell en Esso ook nog 40 mln. tot 50 mln. per jaar op, wat ook al geen stimulans is om zuinig aan te doen. Het bestaande beleid is te veel gericht op kleinverbruikersheffing. Het energieverbruik zal daarmee nauwelijks afnemen, omdat dit slechts een besparing oplevert van ongeveer 0,5%. Nog energiezuiniger maken van huishoudelijke apparatuur, waarbij de betaalbaarheid voorop moet blijven staan, zal meer soelaas bieden.

Ik heb daarom enkele aanvullende vragen. Minister Wijers heeft gezegd dat de meerjarenafspraken met de industrie en voor het besparingsbeleid redelijk intact zijn. Dat lijkt mij niet het geval, of het is zo dat de meerjarenafspraken niet deugen in relatie tot het beleidsdoel ten aanzien van de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Met betrekking tot het komende pakket van maatregelen is mijn vraag aan de ministers hoe zij de grootverbruikers denken te dwingen om het energieverbruik terug te dringen. Dat kan bijvoorbeeld door aanpassing van de meerjarenafspraken in verband met de huidige groeicijfers. En hoe denken de ministers de producenten te dwingen om nog meer te investeren in de ontwikkeling van huishoudelijke apparatuur die zowel in de productie als in het gebruik energiezuiniger is? Al sinds 1991 is er de Wet energiebesparing toestellen, op grond waarvan dat mogelijk is. Wanneer gaan de ministers deze wet eens krachtig in praktijk brengen?

□

De heer **Esselink** (CDA): Voorzitter! Ik heb gisteren bij mijn steun aan de interpellatie al aangegeven dat de CDA-fractie bij de begrotingsbehandelingen van VROM en EZ van vorig jaar twijfel heeft geuit over het realiseren van de doelstellingen van het NMP 2 op het punt van kooldioxide. Door het nieuwe kabinet was namelijk een aantal maatregelen genomen waarbij in ieder geval gas werd teruggenomen op het punt van de energiebesparingsdoelstellingen

en het energiebesparingsbeleid. De regering heeft toen van ons het voordeel van de twijfel gekregen, omdat werd aangekondigd dat daar reparatie voor zou komen. De minister van Economische Zaken geeft aan dat die reparatiebrief ons waarachtig nog voor het zomerreces zal bereiken en dus ook op beleid zal uitlopen. Wat mij in zijn korte interventie net wat gestoord heeft, is de redeneertrant dat het niet aan zijn sector ligt. Ik hoop dat ik dit verkeerd begrepen heb. De meerjarenafspraken liggen op koers volgens de minister. Dat is op zich verheugend. De MAP via de energiesector werkt goed volgens de minister. Ook dat is op zich verheugend. De minister geeft ook aan dat de reparatiebrief er aan komt. Het ligt dus niet aan hem. Een van onze redenen voor twijfel lag in de economische ontwikkeling. In deze Kamer is redelijk kamerbreed uitgesproken dat wanneer de economische ontwikkeling, die om wille van de werkgelegenheid bepaald gewenst is, om extra reparatie vraagt teneinde de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen voor het jaar 2000 van het NMP te realiseren, dit een opdracht is voor het hele kabinet en dus ook voor de primair verantwoordelijke minister van het energiebeleid: de minister van Economische Zaken. Hem past dus niet de redeneertrant dat zijn sector voldoet aan wat ooit afgesproken is bij een vooronderstelde lagere economische ontwikkeling. Ik hoop dat ik hem verkeerd begrepen heb. Ik hoor dat ook graag expliciet van hem.

De maatregelen van het NMP 2 waren gebaseerd op daar is net aan gerefereerd op een economische groei van 1,9%. Toen wij daar in de Kamer over spraken, is door een aantal fracties, ook die van het CDA, aangegeven dat wanneer die vooronderstelling uit zou komen op een betere economische ontwikkeling, het meerdere mede in dienst gesteld moest worden van een duurzame ontwikkeling. Dat woord begint redelijk versleten te raken, maar toch. Dat meerdere moest ook bijdragen tot het realiseren van energiebesparingsdoeleinden, met name gericht op het verbranden van fossiele brandstoffen. Collega Te Veldhuis heeft net al in de marge een opmerking over kernenergie gemaakt. Ik verwijs daarnaar. U weet hoe wij daarover denken.

In de reactie op de vragen valt mij ook nu weer tegen, wellicht met uitzondering van mevrouw De Boer, dat men niet direct, ziende een betere economische ontwikkeling, daaraan consequenties heeft verbonden in het realiseren en formuleren van aanvullend beleid teneinde de minimale CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van 3% te realiseren. Ik mag toch hopen dat de notitie ± waarvan mevrouw De Boer terecht zegt dat zij hem naar voren trekt zodat die rond 1 september, direct na het zomerreces, in de Kamer ligt ± geen overzicht bevat van maatregelen die wij zouden kunnen nemen, maar juist een reeks van maatregelen die wij zullen nemen, omdat de min 3%-doelstelling of, kan het zijn, de min 5%-doelstelling weer binnen bereik moet worden gebracht.

Wat dan ook nodig is, is de omvattende notitie over het goederenvervoer. Daarover hebben wij nog een afspraak met de minister van Verkeer en Waterstaat. Wij hebben de minimumnotitie van het vorige kabinet nog liggen. Daarvan heeft de Kamer in verschillende toonaarden gezegd ± ik zelf bijvoorbeeld bij het NMP 2 ± dat het te weinig substantieel is. Wij willen, kan het zijn samen met de vervoerssector, komen tot een omvattende notitie over de vraag hoe wij met het goederenvervoer richting de volgende eeuw moeten gaan. Ik mag toch hopen dat wij ook die omvattende notitie hier beschikbaar krijgen? Die notitie is heel belangrijk als het gaat om het nemen van maatregelen. Ik mag ook hopen dat de notitie over het beleid aangaande duurzaam bouwen er dan is. Als ergens energiebesparing mogelijk is en dus kooldioxide terug te winnen valt, is het daar wel. Er is dus gewoon haast bij. Mijn oud-collega Tommel, nu het maatje van mevrouw De Boer, praat wel over duurzaam bouwen, maar hij heeft tot nu toe geen beleid ontwikkeld. Dat beleid had er al wel moeten zijn op grond van de afspraken die wij bij de begrotingsbehandeling daarover gemaakt hebben.

Ten slotte een korte vraag. Die vraag gaat over een berichtje dat ik vanmorgen in de krant las, in de trein op weg hier naartoe. Dat berichtje gaat over uitspraken van het gedeputeerd college van Friesland.

## Esselink

De **voorzitter**: U moet gaan afronden.

De heer **Esselink** (CDA): Het heeft een taakstelling om met windmolens 200 megawatt te realiseren. Het zegt nu dat dit niet kan en dat de taakstelling naar beneden moet worden bijgesteld tot 50 megawatt. Tel uit de negatieve winst. Het verwijst dan naar de terugleververgoeding, waarover helaas nog nooit een goede afspraak is gemaakt.

□

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter! Ik wil herhalen waarmee ik in eerste termijn ben begonnen. Er zit weliswaar nog een groot aantal onzekerheden in de voorlopige cijfers, maar daardoor ben ik niet gerustgesteld. Het tegendeel is het geval. Met elkaar moeten wij serieus kijken naar de huidige situatie. De cijfers hebben niet te maken met de meting, maar met een doorrekening. Het is een trendberekening. Daarom is het belangrijk te weten wat al dan niet is meegenomen. Begin april kwamen de cijfers van het CPB over de economische groei. Kort daarna heb ik aan het RIVM gevraagd een toelichting te geven op de effecten van die economische groei in relatie tot de mogelijke CO<sub>2</sub>-consequenties. Op dat ogenblik was daarover al iets te zeggen, maar wij wilden daarover meer duidelijkheid hebben. Ik heb al gezegd, dat het RIVM niet in staat is om dat op zeer korte termijn te doen. Het is een van de topprioriteiten bij RIVM, waaraan thans wordt gewerkt.

In november tijdens de behandeling van de begroting speelden de reductiedoelstellingen een grote rol. Ter voorbereiding van dit debat heb ik nog eens nagelezen wat van de kant van de Kamer is gezegd. In die vergadering heb ik duidelijk gezegd, dat de 3% een grote opgave is. Ik zou mijn best doen om dat waar te maken. Ik heb ook gezegd, dat ik niet wilde praten over die 5%, maar wel over 3%. De heer Esselink en anderen plaatsten vraagtekens bij de haalbaarheid. Ik vroeg toen of zij daarmee wilden zeggen dat ik de doelstelling moest verlagen. Gezegd werd: nee, de doelstelling moet niet worden verlaagd, wij willen die overeind houden. Het is van tweeën één: of een verlaging van de doelstellingen of wij gaan verder met onze inspanning om de 3% te halen. Woorden van gelijke strekking heb ik

gebruikt bij de behandeling van de begroting. Ik houd die overeind.

Wij krijgen met elkaar een fundamentele discussie wanneer het pakket hier wordt gepresenteerd. Ik heb al gezegd, dat ik niet in staat ben om dat pakket op zeer korte termijn uit te brengen. In september zal ik dat op tafel leggen. In antwoord op een vraag van de heer Stellingwerf merk ik op dat wij de Kamer een pakket maatregelen zullen doen toekomen. Ik moet wel eerst de onderzoeksresultaten van het RIVM hebben. Die zullen in voorstellen worden omgezet. Wat kan er gedaan worden om die omhooggaande trend om te buigen in een neerwaartse richting? De voorstellen moeten natuurlijk eerst in het kabinet worden besproken. Ik kan de Kamer alleen maar een stuk doen toekomen, waaraan een besluitvormingsproces in het kabinet vooraf gegaan is. Anders heeft de Kamer er niets aan. Als ik de gegevens van het RIVM heb, kan ik niet meteen naar de Kamer gaan. Ik wil niet naar de Kamer met de opmerking, dat het zus of zo kan. Ik wil met duidelijke voorstellen naar de Kamer komen, zodat wij elkaar recht in de ogen kunnen kijken als het gaat om de vraag wat kan en wat niet kan. Nogmaals, ik zal het zo snel mogelijk doen. Het staat ook in de brief die ik de Kamer heb gestuurd naar aanleiding van de conferentie in Berlijn. Ik ga ervan uit dat het in september kan. De begrotingsbehandeling komt weliswaar vrij snel daarna, maar zolang de begroting niet is vastgesteld, bestaat natuurlijk de mogelijkheid om daarin nog veranderingen in aan te brengen. Die mogelijkheid heeft de Kamer en ook de regering. Als het nodig is, zal de regering niet aarzelen om van die mogelijkheid gebruik te maken.

De heer Te Veldhuis zegt dat hij buitengewoon blij is met de economische groei. Nou, dat is de regering ook. Het is tobben met de CO<sub>2</sub>-cijfers, maar er is natuurlijk ook best reden voor tevredenheid, omdat er sprake is van een behoorlijke economische groei die gepaard gaat met een behoorlijk groeiende werkgelegenheid. Alleen hebben wij te maken met de discussie over economische groei en de ecologische effecten daarvan. Wij proberen die zaken met elkaar in evenwicht te brengen en dat is een moeizaam proces. De resultaten daarvan zullen in september beschikbaar komen.

Bij de begrotingsbehandeling en bij de discussies over de voorbereiding van de Milieuraad en die van de conferentie in Berlijn heb ik steeds gezegd dat duurzaam bouwen een van de belangrijke instrumenten is om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen. Het gaat trouwens niet alleen om CO<sub>2</sub> maar om veel meer. De staatssecretaris van volkshuisvesting, de heer Tommel, is druk bezig het plan van aanpak af te ronden en op niet al te lange termijn kan de Kamer daarover dus een discussie voeren. Wanneer de Kamer het plan van aanpak aanneemt, zal niet drie maanden later de uitstoot van CO<sub>2</sub> zijn verminderd; het is goed als de Kamer zich dat realiseert. Het gaat om diepte-investeringen die tijd nodig hebben om resultaat op te leveren. Verder ben ik van mening dat technologische oplossingen een grote rol kunnen spelen, maar dat is meer een onderwerp voor minister Wijers.

Buitengewoon belangrijk vind ik internationale activiteiten, en daarbij denk ik met name aan de relatie met Oost-Europa. Vorige week bracht ik een bezoek aan mijn collega van Hongarije, toch niet het meest achterliggende land. Daar is het nog steeds zo dat per 1 september de kachel in de huizen op de hoogste stand wordt gezet en op 1 mei wordt uitgezet, waarbij de temperatuur geregeld wordt door het raam open of dicht te doen. Daar is dus nog iets te winnen, maar daarin moeten wij investeren. Wij doen dat via Europa, maar ook in de discussie over de herijking moet daaraan zeker aandacht worden besteed, want de effecten bereiken via een omweg ook ons.

Over de windmolens mag ik in mijn nieuwe rol niet zo verschrikkelijk veel meer zeggen. In het verleden ben ik daarbij zeer betrokken geweest. Een van de allergrootste problemen met de windmolens betreft de planologische kant van de zaak. Collega Wijers zal de andere aspecten wel benadrukken. Ik denk dat de geweldige planologische problemen die grote windmolenparken met zich brengen, worden onderschat.

Aan de heer Poppe zeg ik dat de kleinverbruikersheffing zal leiden tot 1,5% reductie. Gezien de inspanningen die daarvoor nodig zijn, zou je willen dat de resultaten groter waren.

## De Boer

De heer Hendriks had het over CO<sub>2</sub> en de ozonlaag. Het gat in de ozonlaag wordt veeleer veroorzaakt door de CFK's en die hebben wij redelijk in de hand. In Nederland worden nu aanmerkelijk minder CFK's gebruikt dan een aantal jaren geleden. CO<sub>2</sub> heeft vooral te maken met klimaatverandering of, zoals de heer Poppe zegt, met energievermindering. Ik laat in het midden of het nu allemaal rechtstreeks leidt tot klimaatverandering. In elk geval vind ik de discussie over het feit dat wij ons niet kunnen permitteren veel energie te gebruiken als het niet nodig is, heel belangrijk.

Mijnheer Hendriks! Er is een tijd geweest dat in Amsterdam de heer Van Duijn van de Groenen in Amsterdam rondreed in een autootje met daar bovenop een soort volkstuintje; dat was bedoeld als compensatie voor de uitlaatgassen. Later is hij daarvan afgestapt, want die relatie is niet 1 op 1. Een auto stoot aanmerkelijk meer uit dan een boom kan compenseren. Wel is het belangrijk dat er meer bos komt.

Ik meen dat ik hiermee op alle vragen antwoord heb gegeven.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik nog een aanvullende vraag stellen?

De **voorzitter**: Dat had u in eerste termijn moeten doen, want er is maar één termijn. Het antwoord is dus nee.

De heer **Hendriks**: Wat u heeft gezegd over het gat in de ozonlaag is mij bekend, maar indirect is ook het broeikaseffect daarbij betrokken. Ik merk dat u hiermee kunt instemmen, zodat ik mag concluderen dat wij op één lijn zitten.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Mevrouw Vos wil ik erop wijzen dat wel de suggestie wordt gewekt alsof door de uitbreiding van Schiphol de luchtvaart groeit. Helaas is het andersom. De luchtvaart groeit en daardoor is uitbreiding nodig. Ook als wij Schiphol niet uitbreiden, zal de uitbreiding van de luchtvaart doorgaan. In die situatie zou er in Europa wat minder naar en van Schiphol worden gevlogen, maar per saldo zou men daarmee de emissie nauwelijks kunnen bestrijden. Met

mevrouw Vos en anderen die dat hebben gezegd, zijn wij het volstrekt eens dat wij moeten proberen om het gedrag van mensen te beïnvloeden. Voor een gedeelte kan men dat doen door infrastructuur aan te leggen. Niet voor niets is bij de PKB ook de HSL-aanleg betrokken. Men gaat ervan uit dat een gedeelte van het luchtverkeer binnen Europa kan worden vervangen door reizigerskilometers in de trein. Ik ben daar een groot voorstander van. Voor het overige zal steeds moeten worden onderstreept dat het verstandig is om niet voor alles het vliegtuig te nemen. Dat geldt trouwens voor alle mobiliteit. Ik denk dat wij überhaupt de mensen zullen moeten voorhouden dat zij moeten proberen zich zo min mogelijk te verplaatsen, of dat nu met de auto, met het openbaar vervoer of met vliegtuig gebeurt.

Op de genoemde berekeningswijze komen wij ongetwijfeld terug zodra de nota LuLu wél officieel is verschenen en aan de Kamer is verzonden; ik vind dit overigens een boeiende naam. De wijze waarop zaken worden berekend, is vaak arbitrair. Bovendien is het allemaal nog niet eenduidig. Daarom verschijnen er in de kranten ook van die vreemde berichten, die suggesties wekken die niet waar zijn. Daarom heb ik daarover zojuist het een en ander opgemerkt. De klimaatconferentie heeft voor dit probleem helaas nog geen oplossingen geboden. Wij zoeken naar eenduidige toerekeningsmethoden. Men kan toerekenen aan vertrek of aan aankomst, aan het land van de eigenaar van het vliegtuig, aan het land van de passagiers of de vracht enz. Als er maatregelen worden getroffen, wie betaalt daar dan voor en waar komen de baten dan terecht? De discussie over deze zaken moet worden afgerond voordat men beleidsconclusies kan trekken.

Voorzitter! Wat de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de hogere luchtlagen betreft, moet ik een correctie aanbrenge. Het is wetenschappelijk onjuist, te stellen dat die uitstoot in de hogere luchtlagen een groter effect zou hebben dan in de lagere luchtlagen. Vooral nog geeft het enige bestaande wetenschappelijke bewijs aan dat dit niet waar is en dat blijft zo zolang het tegendeel niet is bewezen. Dat is lastig, althans voor de heer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Ik constateer dat er geen wetenschappelijke overeenstemming is over hogere en lagere luchtlagen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, tot nu toe geldt het wetenschappelijke bewijs dat die uitstoot in hogere luchtlagen niet tot andere effecten leidt.

De heer **Poppe** (SP): En andersom ook niet. Laten wij het daar maar op houden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen. Wetenschappelijk is bewezen dat het onjuist is, te stellen dat in hogere luchtlagen uitgestoten CO<sub>2</sub> een ander effect zou hebben dan in lagere luchtlagen. Daarom moet ik u corrigeren.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Is de minister het eens met prof. Van Egmond van het RIVM die stelt dat het niet veel uitmaakt waar die CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten, of dat nu op Schiphol gebeurt of bij Brussel, Londen of Frankfurt? Als er niet van en naar Schiphol wordt gevlogen, gebeurt het in de buurlanden. Voor het milieu blijft het per saldo gelijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat heb ik in het begin van mijn beantwoording ook aan mevrouw Vos gezegd. Het lastige in dezen is, dat een beperking van de luchtvaart op Schiphol niet automatisch betekent dat er minder passagiers vliegen van Europa naar bijvoorbeeld Singapore. Dan gaat men via andere luchtvelden. Een flink deel van de passagiers op Schiphol zijn transitopassagiers. Als zij niet daar terecht kunnen, zullen zij via Parijs, Frankfurt of Düsseldorf gaan. Met andere woorden: luchtvaart is een mondiaal probleem en minstens een Europees probleem. Mevrouw De Boer heeft de Europese Commissie een brief gestuurd, waar ik van harte achter sta. Zij probeert de discussie over BTW op kerosine op gang te krijgen. Het is niet de oplossing van het probleem, maar misschien levert het een bijdrage daaraan, en zoiets moet je op zijn minst met Europese inzet in het mondiale verhaal aan de orde stellen. Het heeft absoluut geen nut om dat alleen in Nederland te doen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De minister kan gelijk hebben wat

## Jorritsma-Lebbink

betreft de mondiale uitstoot, met of zonder uitbreiding van Schiphol, maar bij Schiphol is er wel een lokale milieudoelstelling. Die wordt op deze manier dus niet gehaald!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Die wordt zeker wel gehaald! Daar moet u gewoon de PKB bij halen. De suggestie is de afgelopen weken in de krant gewekt, dat het LuLu-rapport iets anders zou uitwijzen. Dat is absoluut onwaar. De lokale hoeveelheid CO<sub>2</sub>-uitstoot is dus iets anders dan hetgeen via ingewikkelde berekeningen aan Schiphol is toegerekend. Deze berekeningen staan overigens in de bijlage bij de PKB. Het is in het IMER onderzocht. Bij die toerekeningen is bijvoorbeeld ook de helft van de vluchten naar Singapore meegerekend. Dat mag bij de lokale uitstoot natuurlijk niet worden meegerekend.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik neem dit niet aan van de minister, maar daar gaan we over in debat bij Schiphol.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Prima! En dan zou ik toch de bijlage bij de PKB ook even heel goed lezen!

Voorzitter! De heer Crone heeft een opmerking gemaakt over de integrale benadering. Mijn handelen gaat echter nog steeds uit van het tweede structuurschema Verkeer en Vervoer en het NMP, te zamen toch een behoorlijk integrale benadering. Aanscherpingen zijn nodig als uit die integrale nota's en beleidslijnen de dingen niet goed blijken te gaan, maar die vragen natuurlijk net zo goed weer een integrale aanpak. Ik ben dat met hem eens.

Ik ben het ook met hem eens als het gaat over de investeringen in het openbaar vervoer, vooral in het stadsgewestelijk gebied. Op zeer korte termijn kan de Kamer het rapport van de commissie-De Boer, het regeringsstandpunt daarover en de financiële middelen ter zake tegemoetzien. Dat doet ons beiden maar uiteindelijk ook het gehele kabinet buitengewoon veel deugd. Ik ben het er ook mee eens, dat ik moet proberen om verschuivingen aan te brengen van sommige openbaarvervoersinvesteringen naar heel specifieke, gericht op de dikke stromen in het randstedelijk gebied en dan met name voor het stadsgewestelijk vervoer. Ik doe daar driftig pogingen toe, maar het is

bekend dat de investeringsruimte niet heel erg groot is. Allereerst is daarvoor vereist een goed beeld van de ontwikkelingen van de Randstad. Ik maak dus een soort plaatje van de gewenste situatie aan het begin van de volgende eeuw. Hoe komen we daar en hoe integreren wij de systemen in de Randstad? Er zijn er vele, maar zij lopen in vele gevallen naast elkaar.

De heer Esselink heeft een vraag gesteld over de notitie Goederenvervoer. Zoals ik bij de begrotingsbehandeling al heb gemeld, wordt die opgenomen in het MIT. We hebben het namelijk over integraal beleid, en ik wil graag dat het goederenvervoer een onderdeel is van het totaal van het beleid. In het komende MIT wordt uitgebreider dan normaal aandacht besteed aan de toekomst van het goederenvervoer, zoals was afgesproken.

Voorzitter! Over veertien dagen is er een conferentie van de CEMT, waar de Europese ministers bij elkaar komen. Mijn inzet is daar om juist in het beperken van de emissies wat meer concrete uitspraken uit te lokken van mijn collega's, opdat wij met betere en kwantitatieve doelstellingen kunnen werken. Dat zal enige moeite kosten, want tot nu toe is het allemaal tamelijk neutraal. Het heeft natuurlijk iets te maken met de landen waar de auto's geproduceerd worden. Ik zal mijn uiterste best doen om het toch iets meer gekwantificeerd te krijgen, want voor de auto's is de meeste winst te halen in het verminderen van het verbruik van energie door de motoren.

□

**Minister Wijers:** Mijnheer de voorzitter! Ik wil even een aantal opmerkingen van de heren Crone, Te Veldhuis en Esselink met elkaar in verband brengen, die te maken hebben met een misvatting. De heer Esselink merkte op dat de minister iets uitstraalt in de zin van "it's not my problem", het ligt ergens anders. Dat was bepaald niet de bedoeling. Als lid van dit kabinet deel ik sowieso de zorgen die door mevrouw De Boer zijn uitgesproken. Het ging echter om het feit dat een aantal afgevaardigden de suggestie wekten dat het samenhang met het niet realiseren van de energiebesparingsdoelstellingen uit onder meer de meerjarenafspraken.

Ik heb proberen duidelijk te maken dat die redelijk op koers liggen. Daar ligt het probleem niet.

Het zou echter te maken kunnen hebben met de ontwikkeling van onze economische structuur, zoals ook de heer Crone opmerkte. De economische structuur is niet geregeld in de meerjarenafspraken. Men zou kunnen zeggen, dat de economische structuur een uitgangspunt is. Met de partijen die de economische structuur vertegenwoordigen, worden de afspraken gemaakt. Op korte termijn kan de economische structuur niet veranderd worden, ook al zouden wij dat willen. De economische structuur verandert in de loop van de tijd. Dat is afhankelijk van investeringsbeslissingen. Sommige zijn strategisch, sommige voegen iets toe aan of halen iets af van de bestaande economische structuur. Zoals de heer Te Veldhuis opmerkte, zitten daaraan twee kanten, namelijk de werkgelegenheid en de eigenschappen die de nieuwe investeringen met zich brengen. Die kunnen efficiënter zijn, en kunnen tegelijkertijd leiden tot meer energiegebruik. Zij leiden niet noodzakelijkerwijs tot uitstoot van CO<sub>2</sub>.

Dan kom ik bij de vraag of wij meekunnen op het gebied van produktbeleid. Wij kunnen absoluut mee op dit gebied. Daaraan wordt hard gewerkt. Er worden leuke resultaten geboekt bij de ontwikkeling van dit beleid. Daarbij is sprake van win-winsituaties. Er worden goedkopere producten gemaakt die beter zijn en die potentieel afzetgebieden hebben. Ik ga ervan uit dat deze thema's aan de orde komen in het stuk van september.

Ik wil niet vooruitlopen op concrete suggesties zoals die over de terugverdientijd van bepaalde investeringen. Een en ander moet goed bekeken worden. Dat nemen wij graag mee.

Mevrouw Jorritsma vroeg zich af of de meerjarenafspraken goed op koers liggen. Ik heb alle aanwijzingen dat dit het geval is. Dat betekent echter niet dat wij achterover kunnen leunen. Wij moeten constant met elkaar in gesprek blijven en de druk op de ketel houden, omdat de lage energieprijzen op zichzelf geen echte stimulans zijn voor bepaalde typen investeringen.

De heer Poppe sprak onder andere over de Wet energiebesparing toestellen. Wij streven naar zo'n wet

De vergadering wordt van 14.54 uur tot 15.00 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Bepalingen met betrekking tot de educatie en het beroepsonderwijs (Wet educatie en beroepsonderwijs) (23778).**

(Zie vergadering van 11 mei 1995.)

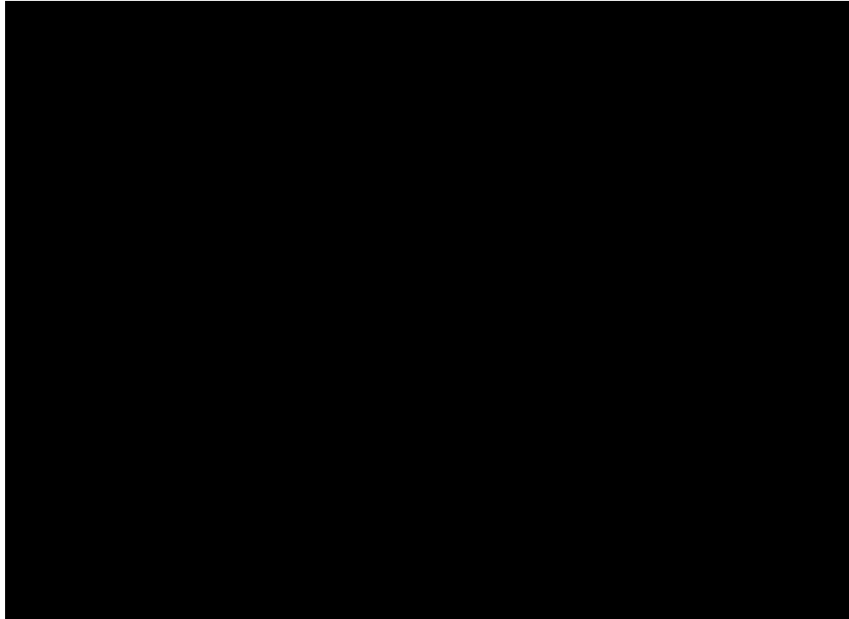
De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wij hebben een uitvoerige eerste termijn gehad. De Kamer is vele uren bezig geweest, heel wat meer uren dan menigeen gezien de inschrijffijst vooraf had kunnen inschatten. Wij hebben op zichzelf een zeer boeiend gesprek in de Kamer gehad. De politieke lijnen van de onderscheiden politieke partijen in de Tweede Kamer zijn in het debat redelijk helder geworden, met name door de vele interrupties. Dat is alleen maar goed. Dat verscherpt een debat, maar het maakt een debat ook levendig. Het tekent ook waar je staat, dus dat vind ik heel positief van het debat in eerste termijn. Ik heb ook kunnen constateren dat de standpunten in de tweede termijn aardig helder liggen. Het is nu de kunst om te kijken waar nog bruggen te slaan zijn op bepaalde onderdelen en waar de lijnen ons blijven scheiden. Dat beoordeel ik als zeer positief.

Ook de minister heeft uitvoerig gereageerd op de vele vragen die van de zijde van het parlement naar voren zijn gebracht. Hij had ongeveer vijf uur nodig om in eerste termijn te beantwoorden. Dat is heel wat, maar er zijn wel zwaardere debatten geweest.

Dit huis is de plek voor de fracties om onderling en met de minister te discussiëren. Dan gaat het om argumenten, om oordelen en ook om kwalificaties van beleidslijnen die verdedigd worden. In die zin stelt mijn fractie die dialoog, dat dualisme sterk op prijs. Het debat in eerste termijn was scherp en er zijn conclusies getrokken. Het moet mij helaas van het hart dat, toen ik vrijdag de kranten las, bij mij een vorm van verbazing en bedroefdheid



De heer Stellingwerf (RPF)

die energie-efficiency in koel- en vriesapparatuur regelt. Het probleem is echter dat daaraan ook wordt gewerkt in het kader van de Europese Unie. Wij moeten nu afwachten of de Europese Unie gelijksoortige voorstellen zal doen. Zolang dat onduidelijk is, kunnen wij het niet doen. Als de Europese Unie er niet uitkomt, doen wij het zelf.

De heer **Poppe** (SP): Ik doelde op de wet die reeds in 1981 tot stand gekomen is: regels ten aanzien van toestellen en installaties in het belang van energiebesparing (Wet energiebesparing toestellen). De wet bestaat dus al veertien jaar. Ik vroeg de minister deze wet wat krachtiger te willen hanteren.

De heer **Crone** (PvdA): Mag ik de heer Poppe erop wijzen dat wij in de procedurevergadering van de commissie voor Economische Zaken hebben besloten dat er schriftelijke vragen gesteld kunnen worden over het debat over dit onderwerp dat in het najaar in de EG zal plaatsvinden.

Minister **Wijers**: Voorzitter! De heer Esselink heeft nog gesproken over windenergie en terugleververgoedingen. Het desbetreffende bericht in de kranten heb ik vanochtend niet kunnen lezen. Zoals mevrouw De Boer zei, heeft deze mogelijkheid veel te maken met

planologische beslissingen. Daarbij speelt ook de terugleververgoeding een rol. In de reparatienota zal ik op dit vraagstuk terugkomen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Mogen wij verwachten dat de minister in het pakket dat hij begin september zal aanbieden, corrigerende maatregelen voorstelt in verband met de te verwachten economische groei?

Minister **Wijers**: Voorzitter! Evenals de andere bewindslieden, neem ook ik geen voorschot op de maatregelen die wij gaan nemen. Zoals al is gezegd, heeft de economische groei een positief en mogelijk ook een negatief effect. Wij gaan alles goed bekijken. Vervolgens zal het kabinet met een nota komen waarin wordt geïndiceerd wat de cijfers echt zijn, wat de krachten zijn die deze veroorzaken en wat volgens het kabinet de maatregelen zouden moeten zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik dank de bewindslieden voor de verschaft informatie.