



De heer Oudkerk (PvdA)

voortgang maken. De minister zegt daarentegen: ik kan niet al te veel veranderen. Op die manier komen wij niet verder. Ik zie ook een discrepantie tussen het een en het ander.

□

Minister Borst-Eilers: Mijnheer de voorzitter! Om met het laatste punt te beginnen: ik ben blij dat ik in de gelegenheid ben om iets te veranderen aan het imago waaruit zou blijken dat ik ten aanzien van het verbeteren van de doelmatigheid te weinig daadkracht toon. Het is niet zo moeilijk tot meer doelmatigheid te stimuleren of die te bereiken. Echter, als je die wilt afdwingen met maatregelen, krijg je steeds te maken met het feit dat sommige instellingen verschillende dingen al heel goed doen. Andere doen sommigen dingen daarentegen helemaal niet goed. Met generieke maatregelen, bijvoorbeeld een korting opleggen aan alle Nederlandse ziekenhuizen, doe je bepaalde instellingen weer onrecht aan. Daarom meen ik dat wij verbetering meer moeten zoeken in een systeem van andere budgetopbouw. Dat is trouwens een aanbeveling die in het PvdA-rapport wordt gedaan.

Er is inderdaad wet- en regelgeving die doelmatigheid belemmert. Ik heb in de ziekenfondsverzekering al

de mogelijkheid geopend van het verlenen van 3% flexizorg. Verder herinner ik aan mijn opmerkingen in eerste termijn op dit punt. Misschien maakte ik die wat erg snel en heeft de heer Oudkerk die daardoor niet helemaal goed gehoord of begrepen. Ik heb echter de Raad voor de volksgezondheid advies gevraagd en verzocht te inventariseren welke wet- en regelgeving in Nederland belemmerend werkt. Ik ben het met de heer Oudkerk eens dat we van die wet- en regelgeving af moeten.

Voorzitter! In december is de instellingen onder de aandacht gebracht dat er Europese aanbestedingsrichtlijnen zijn. Die zijn ook verplichtend. Er zijn bepaalde grenzen voor bedragen. Boven bepaalde bedragen geldt een richtlijn, maar daaronder weer niet. Daarom wordt in eerste instantie aan de instellingen zelf overgelaten om in dezen een beslissing te nemen. Zij moeten dus bepalen of datgene wat zij willen laten doen, ja dan nee onder de Europese aanbestedingsrichtlijnen valt. Hierover bestaan wel informatiestromen en die maken het ons mogelijk om na te gaan of instellingen zich aan de richtlijnen houden. In de berichtgeving aan de Kamer kan ik hierop misschien meer in detail ingaan.

Vragen van het lid M.B. Vos aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over **de forse toename van de CO₂-uitstoot door de groei van het vliegverkeer op Schiphol.**

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Het jaarverslag Schiphol laat zien dat de luchtverontreiniging in 1996 rondom Schiphol flink is toegenomen en wel met zo'n 10% en dat ook in 1997 de uitstoot van kooldioxide en stikstofoxiden weer net zo hard zal groeien. Het is glashelder dat de forse groei van de luchtvaart tot een grote toename van de luchtverontreiniging leidt en tot een steeds groter aandeel van Schiphol in het broeikas-effect. Dat zal natuurlijk niemand verbazen. Meer vliegtuigen dus meer luchtverontreiniging. Dat is echter niet de afspraak. Wat gaan wij eraan doen? Wij hebben eerder bij de planologische kernbeslissing Schiphol afgesproken dat uiteindelijk de luchtverontreiniging bij Schiphol niet zou mogen groeien; de beroemde dubbeldoelstelling. Ik wil de minister dan ook een aantal vragen voorleggen.

Erkent de minister dat de enorme groei van het luchtverkeer tot een grote groei van de luchtverontreiniging leidt en dat het met het huidige beleid niet lukt om de toename van die luchtverontreiniging te compenseren door onder andere afremming van het autoverkeer? Hoe denkt de minister de afspraak, dat uiteindelijk de luchtverontreiniging niet mag toenemen rond Schiphol, te realiseren en wat zal zij ondernemen om de groei van het vliegverkeer af te remmen en het autoverkeer rond Schiphol te verminderen?

Mijn volgende vraag betreft de bijdrage van Schiphol aan het broeikas-effect. Die neemt fors toe en uiteindelijk, stel dat wij zouden doorgroeien naar zo'n 80 miljoen, dan zou dat wel eens ruim 30% kunnen zijn. Toch telt de CO₂-uitstoot door het vliegverkeer in de internationale afspraken niet mee. Dat lijkt mij te gek voor woorden. Zal de minister zich er dit najaar in Kyoto voor gaan inzetten dat dat wel het geval zal zijn?

Ten slotte wil ik de minister voorleggen dat haar dubbel-

Vos

doelstelling, dat wij met meer vliegen niet meer milieuschade mogen krijgen, een illusie lijkt. Welke consequentie trekt de minister hieruit en wat betekent dit voor haar wat betreft de discussies die wij straks gaan voeren over een tweede nationale luchthaven?

Minister **De Boer**: Voorzitter! De NV Luchthaven Schiphol heeft verleden week vrijdag haar milieujaarverslag het licht doen zien. Ik wil Schiphol daarmee complimenteren, want het is geen verplichting. Ze doen dit vrijwillig en zij hebben een behoorlijke opening van zaken gegeven. Daar maakt mevrouw Vos nu terecht gebruik van.

Uit het jaarverslag blijkt inderdaad dat de uitstoot van met name CO₂ en NO_x ten opzichte van 1995 met 11% is gestegen. Dat jaarverslag gaat uit van de situatie op de luchthaven. Dat lijkt een open deur, maar wij hebben het bij de PKB niet alleen over de luchthaven zelf, maar ook over het gebied rondom de luchthaven. Dat is een gebied met een straal van 10 km. Het is noodzakelijk om dat even in gedachten te houden. De stijging die blijkt uit dit jaarverslag is groter dan wat in de PKB Schiphol is aangenomen. Dat heeft puur te maken met het feit dat de toename van de vliegtuigbewegingen veel sneller is gegaan dan wij toen voorspelden. Deze situatie is daar een logisch gevolg van. Meer vliegtuigbewegingen betekent een snellere toename van de emissies.

Wij hebben bij de totstandkoming van de PKB het volgende afgesproken: 44 miljoen passagiers, 10.000 woningen binnen de 35 Ke en een standstillbeginsel in 2015 ten opzichte van 1990. Daarnaast geldt dat voor alle bronnen rond Schiphol gezamenlijk de grenswaarden voor de verschillende stoffen niet mogen worden overschreden. Nu zijn er grenswaarden voor alle luchtverontreinigende stoffen die de kwaliteit van het leven, de gezondheid, kunnen beïnvloeden. Er is geen grenswaarde voor CO₂, omdat dat een ander soort stof is. Op zichzelf is CO₂ niet luchtverontreinigend, hoewel wij natuurlijk wel een probleem hebben met CO₂.

Bij het standstillbeginsel hebben wij aangenomen dat de voorziene groei van de emissies door de luchtvaart zal worden gecompens-

seerd door een vermindering van andere emissies, met name bij het wegverkeer. Dat betekent niet een teruggaan van het wegverkeer als zodanig, maar een schoner worden van het wegverkeer. Daar is van uitgegaan. In de PKB-systematiek is er ook van uitgegaan dat het in de periode tot 2015 of op weg naar die periode tot 2015, vanaf 1990 gerekend, mogelijk kan zijn dat men op een gegeven moment toch in een piek terechtkomt, maar dat men daarna moet dalen naar die situatie van 1990. Als je dat weet en je kijkt naar wat er nu gaande is, dan brengt de situatie rond de luchtverontreinigende stoffen – ik heb het dus niet over de CO₂ – geen extra zorgen met zich mee, aangezien er normaliter al met veel zorg wordt gekeken naar de ontwikkeling van de luchtvaartemissies op het gebied van Schiphol. Die toename van het luchtverkeer was bekend en daarmee de toename van de emissies. Ik heb dan ook opdracht gegeven om nu alvast te beginnen met de evaluatie voor 1999, zodat alle relevante gegevens ruimschoots op tijd beschikbaar zijn en ook bekend is welke methodiek gehanteerd wordt. Op die manier kunnen wij de vinger aan de pols houden.

De uitstoot van CO₂ wordt niet meegerekend bij de internationale berekeningen voor zowel de luchtvaart als de scheepvaart. Daarop gelet, zouden wij ons niets behoeven aan te trekken van de groei van de uitstoot van CO₂. Voorzitter! Dit kan natuurlijk niet het geval zijn. Ik ben van mening dat ik met Schiphol afspraken moet maken over compensatie van de CO₂-uitstoot in het kader van de PKB. Mijn gedachten gaan in dit verband uit naar investeringen in bijvoorbeeld Oost-Europa.

Ik ben met mevrouw Vos van mening dat wij tijdens de gesprekken in Kyoto aan het eind van het jaar de vraag aan de orde moeten stellen op welke wijze de emissies van de scheepvaart en de luchtvaart in de doelstelling van de reductie van de CO₂-uitstoot betrokken kunnen worden. Deze discussie hebben wij ook gevoerd in het kader van de nota inzake luchtverontreiniging. Deze emissies, die een belangrijk onderdeel vormen van de totale luchtvaartproblematiek, moeten wij in de hand zien te krijgen.

Mevrouw Vos heeft ook gevraagd naar de consequenties voor de

luchtvaartinfrastructuur. Zij sprak in dit verband zelfs over een uitbreiding tot 80 miljoen passagiers per jaar. Voorzitter! Wat mij betreft, is dit punt nu nog niet aan de orde.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. Ik moet zeggen dat ik er nogal verbaasd over ben dat de cijfers over de luchtverontreiniging rond Schiphol de minister geen zorgen baren. Hoe is dat mogelijk terwijl het luchtverkeer dit jaar en ook volgend jaar enorm zal groeien? Het is duidelijk dat het absoluut niet lukt om deze problematiek via een schoner verkeer terug te dringen. Hoe kan de minister van milieu zeggen dat zij daar geen zorgen over heeft? Op welke wijze wil de minister de doelstelling alsnog realiseren?

Ik ben ook verbaasd over het antwoord inzake de CO₂-uitstoot. De minister erkent dat dit een probleem is en zij wil dit internationaal aan de orde stellen. Dat is op zichzelf prima. Daarnaast wil zij echter deze kwestie aanpakken door te investeren in Oost-Europa. Waar zijn wij nu mee bezig? Voor de eigen doelstelling van Nederland tot het jaar 2000 tellen de investeringen in Oost-Europa niet mee. Op welke wijze wil de minister deze inspanningen doorberekenen? Laten wij hier het luchtverkeer maar doorgroeien, terwijl wij via investeringen in Oost-Europa de mondiale milieuproblemen de wereld uit willen helpen? Dat zou te gek voor woorden zijn. Ik krijg hierover graag helderheid van de minister.

Voorzitter! Tot slot een opmerking over de dubbele doelstelling. Ik meen dat de minister ons duidelijkheid moet geven over de vraag in welke mate de groei van de milieuproblemen haar visie op de toekomst van de luchtvaart in Nederland bepaalt.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik heb niet gezegd dat ik mij geen zorgen maak over de luchtverontreiniging. Ik heb gezegd dat het altijd een zorg is. De cijfers die de mate van luchtverontreiniging aanduiden, staan echter in relatie tot de groei van de luchtvaart. Wij konden dat dus verwachten. Op bladzijde 16 van de PKB staat dat binnen de parameters geluid, luchtverontreiniging, stank en

De Boer

externe veiligheid geldt dat de milieusituatie in bepaalde deelgebieden kan verslechteren, terwijl in andere deelgebieden verbetering optreedt. Er staat ook: een significante verbetering van het leefmilieu ten aanzien van een parameter kan echter opwegen tegen een geringe verslechtering van een andere parameter. Die teksten zijn door de Kamer vastgesteld. Wij hebben met elkaar afgesproken dat het gebied in zijn totaliteit bekeken moet worden en dat het standstillbeginsel van 1990 in 2015 moet worden bereikt of zo gauw er sprake is van 44 miljoen passagiersbewegingen. Het ziet ernaar uit dat dit veel eerder zal gebeuren dan in 2015. Dat betekent dat het moment waarop het standstillbeginsel in werking treedt, ook eerder moet komen, misschien in 2010 of nog eerder. Op dit ogenblik kunnen wij aan de hand van deze cijfers niet zeggen dat er een situatie ontstaat die niet teruggedraaid kan worden of waarmee wij geweldig in de problemen komen. Ik heb daarom ook tegen mijn medewerkers gezegd dat gestart moet worden met de voorbereiding van de evaluatie, die anders in 1999 zou worden gedaan, om de vinger aan de pols te houden. Wij houden ons dus met die zaak bezig en ik maak mij er in die zin zorgen om, dat ik mij altijd zorgen maak om luchtverontreiniging. Maar ik maak mij er geen extra zorgen over dat er een situatie zou zijn ontstaan die wij niet meer in de hand hebben of die anders uitpakt dan wij hadden gedacht.

Dan de CO₂-problematiek. Dat is een mondiaal probleem. Het is dan ook buitengewoon noodzakelijk om dat geweldige probleem mondiaal te bestrijden. Gebleken is dat de CO₂-uitstoot door de toename van de luchtvaart meer groeit dan wij dachten. Ik ben dan op zichzelf op basis van internationale verdragen of van afspraken met de Kamer niet verplicht om daar iets aan te doen. Maar dat vind ik geen acceptabel standpunt. Ik vind het noodzakelijk dat die toename zo snel mogelijk wordt gecompenseerd. En omdat het een mondiaal probleem is, mevrouw Vos, is het volstrekt verantwoord om dat bijvoorbeeld in Oost-Europa aan te pakken. Nogmaals, het is geen lokaal probleem; het is een mondiaal probleem.

□

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Voorzitter! Ik wil de minister over dat laatste punt wat aanvullende vragen stellen. Vandaag heeft de zogenoemde CO₂-brief de Kamer bereikt, waarin invulling wordt gegeven aan de 750 mln. die extra voor CO₂-beleid wordt ingezet. In dat kader zijn naar mijn mening geen extra gelden uitgetrokken voor hetgeen de minister zojuist aangaf. Toch zegt zij dat de situatie bij Schiphol en ook bij de scheepvaart voor haar aanleiding is om te bekijken of compensatie elders en dan met name in Oost-Europa mogelijk is. Zou de minister dat nader kunnen toelichten? Kan zij aangeven of zij van mening is dat daar extra geld voor beschikbaar moet komen? Zo ja, waar moet dat geld vandaan komen? Moet dat wellicht komen uit de 750 mln. die ik zojuist noemde?

□

Minister **De Boer**: Het geld dat eventueel beschikbaar moet komen voor Oost-Europa, zal niet komen uit de 750 mln. extra voor CO₂-beleid. Daar zijn andere middelen voor beschikbaar. Overigens ben ik van mening dat hierover een gesprek moet plaatsvinden met de veroorzakers, namelijk met de luchthaven Schiphol.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Naar het oordeel van onze fractie – en wij zullen daar absoluut niet alleen in staan – zullen de westerse landen en Nederland dus ook een forse bijdrage moeten leveren aan de investeringen in bijvoorbeeld het oosten van Europa om de milieuproblemen daar gezamenlijk op te lossen. Begeeft de minister zich niet op een geweldig hellend vlak als zij nu de stelling betreft dat de doelstellingen voortvloeiende uit de explosieve groei van de luchtvaart en de daarmee gepaard gaande uitstoot van CO₂, waarover zowel internationaal als nationaal afspraken zijn gemaakt, gecompenseerd moeten worden door investeringen in Oost-Europa? Als dat de trend wordt voor nu en de komende periode, meen ik dat wij een vrijbrief hebben om de uitstoot van CO₂ hier te laten groeien en daarvoor compensatie te

zoeken in Oost-Europa, waar sowieso veel milieuwinst geboekt zal moeten worden.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik wil op dit ogenblik met de heer Rosenmöller of de Kamer helemaal geen discussie voeren over de vraag wat wij nog gaan doen inzake de verplichting die wij hebben uit hoofde van de klimaatverdragen, de stabilisatie en de nationale verplichting tot 3% reductie. Daar heb ik nog met de Kamer een gesprek over. Dat zal rond september plaatsvinden, als wij met elkaar de hele zaak gaan opmaken.

Nu heb ik het over iets waartoe Nederland niet verplicht is, namelijk over de compensatie van de CO₂-uitstoot door de luchtvaart. Ook al zijn wij daartoe niet verplicht, ik meen toch dat wij ons daar iets van aan moeten trekken. Het is een mondiaal probleem en daarom is het volstrekt terecht als je kijkt naar een compensatie daarvoor in een wat bredere context dan alleen de Nederlandse context. Daarbij vind ik het meer dan verdedigbaar om bijvoorbeeld naar Oost-Europa te kijken. Dat heeft er niets mee te maken dat de situatie in Nederland niet aangepakt zou worden, want de heer Rosenmöller weet net als ik – de Kamer heeft de brief net ontvangen – dat wij in Nederland op dit ogenblik investeren om ook de eigen uitstoot te verminderen.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Mevrouw Augusteijn vroeg waar de minister dit van betaalt en of het uit de 750 mln. komt. Het antwoord van de minister was dat dit samen met Schiphol gebeurt. Betekent dit dat Schiphol bereid is hieraan mee te betalen?

Een volgende vraag betreft de 11% groei van Schiphol en de niet verwachte groei van de uitstoot. De minister zegt zelf dat zij het standstillbeginsel in 2015 wil halen. Dan is het uiterst zorgelijk dat al zo snel zo'n overschrijding plaatsvindt. Wij hebben zelf gezegd dat hier ook andere modaliteiten bij betrokken moeten worden, met name het wegverkeer. Welke instrumenten heeft de minister om de daling die zij zelf voorspelt, vorm te geven?

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ten eerste heb ik zo-even gezegd dat de eventuele compensatie niet wordt betaald uit de 750 mln. Ten tweede heb ik gezegd dat daarvoor ook andere middelen beschikbaar zijn. Wij hebben immers gelden voor joint implementation met Oost-Europa. Ten derde heb ik gezegd dat ik ook wil praten met Schiphol. Ik heb dus niet gezegd dat dit gebeurt met Schiphol, ik heb gezegd dat ik ook wil praten met Schiphol. Daarover gaan wij dus nog met elkaar van gedachten wisselen.

Dan kom ik op de overschrijding. Zo-even heb ik al gezegd dat wij bij de totstandkoming van de PKB hebben geconstateerd dat wij moeten uitgaan van een standstillbeginsel, het niveau van 1990, dat wij moeten bereiken in 2015. Dat betekent dat het mogelijk is dat hoewel de emissies op dit ogenblik stijgen – en die lopen scherper op omdat het vliegverkeer eerder en meer stijgt dan wij hebben verwacht – de emissies toch worden teruggedrongen om in 2015 of eerder het niveau van 1990 te bereiken. En zo gebeurt dat ook. Dat zal gebeuren door het schoner laten worden van het verkeer. Dat gebeurt onder andere door de katalysator. Op dit ogenblik is het nog niet zo dat 100% van het wagenpark een katalysator heeft en 100% van de auto's de schoonste brandstoffen gebruikt. Als wij dat soort zaken realiseren, ontstaat een behoorlijke vermindering van de emissies. Tegelijkertijd is het mogelijk dat wanneer wij inderdaad in dat gebied in de problemen komen, wij voor een straal van 10 km rondom Schiphol bijvoorbeeld moeten overgaan tot het verlagen van de snelheid. Dat scheelt buitengewoon veel emissies.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik constateer een tamelijk fundamentele gedachteverandering bij de minister van VROM. Ik ben daar op zichzelf heel tevreden mee. De fractie van de VVD heeft altijd de mening gehad dat de CO₂-uitstoot en het broeikas-effect onderdelen van mondiaal beleid zijn en vooral ook grensoverschrijdend moeten worden aangepakt. Ik hoor vandaag voor het eerst uit de mond van de minister dat als je in Nederland de CO₂-

problemen niet kunt oplossen, je dit mag compenseren door investeringen in Oost-Europa. Dat is een fundamenteel nieuw geluid uit de mond van deze minister. De vorige ministers van VROM hebben het evenmin gezegd.

Kan de minister aangeven wat de reden is voor deze tamelijk fundamentele bijstelling? De VVD-fractie werd om deze stellingname tot een halfjaar geleden nog gekapitteld, niet alleen door de regering, maar ook door andere fracties in deze Kamer. Nu de minister op onze lijn zit, vraag ik mij af wat de reden is dat zij opeens zo anders gaat denken.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik zal de Handelingen er nog eens op nalezen, want in mijn stellige overtuiging heb ik in deze Kamer of elders absoluut nooit gezegd dat joint implementation niet mag of kan. Ik heb wel altijd gezegd dat wij in ieder geval een verplichting hebben in eigen land. Je kunt een deel van de verplichtingen onder andere invullen via joint implementation, hetzij in Oost-Europa, hetzij in ontwikkelingslanden. Vandaag heb ik het over een pakket maatregelen buiten het normale pakket aan CO₂-verplichtingen om, dat gecompenseerd moet worden. Omdat dit geen krediteringsbeperkingen kent, moet het geregeld worden via joint implementation in het buitenland.

□

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik ben min of meer perplex door de reactie van de heer Te Veldhuis. Misschien moet ik dat niet zijn, want deze reactie past weer in de lijn om internationale afspraken niet na te komen. Onze internationale afspraken zijn een reductie van 0 en van 3%. Er is geen sprake van daaraan iets af te doen door het in Oost-Europa goedkoop te doen. De ondertoon in de vraag van de heer Te Veldhuis is dat hij dat juist aantrekkelijk vindt. Gelukkig heeft de minister dat ontkend. Wij houden ons aan het eigen nationale beleid. Dat is onze bijdrage aan het internationale beleid. Mag ik de heer Te Veldhuis vragen of hij van mening is dat wij het nationale beleid, dat internationaal overeengekomen is, onderuit moeten halen?

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Wij hebben in Rio internationaal de afspraak gemaakt op de nullijn te blijven zitten. Wij hebben ons daaraan gecommitteerd en zullen dat ook blijven doen. Wij hebben die inspanningsverplichting op ons genomen. De heer Crone kent de reserves van de VVD-fractie ten opzichte van de reductie met 3%. Wij zullen in het jaar 2000 zien of wij die doelstelling al dan niet halen. Ik denk dat wij haar niet zullen halen. Wij zullen gelijk krijgen. Ik constateer dat overigens niet met plezier.

Ik heb vandaag gewezen op de vrij krachtige uitlating van de minister van VROM op vragen van de fractie van GroenLinks, namelijk dat opeens van alles gecompenseerd mag worden in Oost-Europa. Zij spreekt over investeringen in Oost-Europa als wij de doelstelling in Nederland niet kunnen halen. Ik heb dat geconstateerd omdat dit naar mijn mening groen-realistisch is. Het is wel iets anders dan ik tot voor kort heb gehoord.

□

De **voorzitter**: Wij zijn thans gekomen aan het einde van het vragenuur. Voor de laatste serie vragen resteren nog drie minuten en dat vind ik niet verantwoord. Daarom verschuift de laatste serie vragen naar volgende week, tenzij de vragensteller er de voorkeur aan geeft zijn vragen schriftelijk te stellen.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toestemming te verlenen tot het houden van wetgevings- c.q. notaoverleg met stenografisch verslag op:

maandag 12 mei 1997:
- van 11.15 uur tot 23.00 uur van de vaste commissie voor Justitie over het afstammingsrecht (24649 en 25189).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Op verzoek van de PvdA-fractie benoem ik in:
- de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid het lid Van Nieuwenhoven tot lid in de bestaande vacature;