

Vergaderjaar 1995–1996

24 405

Milieuprogramma 1996–1999

Nr. 3

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 november 1995

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het Milieuprogramma 1996–1999.

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 november 1995.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Versnel-Schmitz

De griffier van de commissie,
Hillen

¹ Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), Verspaget (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Esselink (CDA), ondervoorzitter, M.M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Verbugt (VVD), Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Poppe (SP), Gabor (CDA), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. Vos (GroenLinks), Dijksma (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA) en Jeekel (D66).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blauw (VVD), O.P.G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Houda (PvdA), Bukman (CDA), Van de Camp (CDA), Oudkerk (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Valk (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Hendriks (HDK), vacature (CD), Bijleveld-Schouten (CDA), Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (U55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H.G.J. Kamp (VVD), Boers-Wijnberg (CDA) en Van 't Riet (D66).

1

Waarom is het criterium voor de samenstelling van de doelgroepindicatoren gewijzigd van stofbijdrage naar themabijdrage? (blz. 4).

In het verleden werd als criterium gehanteerd dat een thema in de doelgroepindicator wordt opgenomen als de emissie van de doelgroep voor meer dan 10% bijdraagt aan de totale emissie van een specifieke stof. De indicator geeft daarbij niet het beeld van de totale themabelasting van een doelgroep maar alleen het beeld van de stofemissies waarvoor de 10%-norm is overschreden. De bijdrage van een specifieke stoffenemissie aan de totale themabelasting kan dus relatief gering zijn, terwijl het thema wel is opgenomen in de doelgroepindicator op grond van het feit dat voor een specifieke stof de 10%-norm wordt overschreden.

Daarom is in overleg tussen RIVM en VROM/DGM gekozen voor een nieuw criterium dat niet meer gebaseerd is op de stofbijdrage van een doelgroep maar op de themabijdrage, uitdrukt in thema-equivalenten. Het nieuwe criterium houdt in dat die thema's worden opgenomen waarvoor geldt dat de doelgroep voor meer dan 5% bijdraagt aan de totale themabijdrage, uitgedrukt in thema-equivalenten. Daarnaast wordt nadrukkelijk de mogelijkheid open gehouden om thema's, waarvan de themabijdrage minder dan 5% is, op te nemen in de indicator indien dit duidelijk beleidsrelevant is.

2

Wordt in de toekomst een afstemming voorzien tussen de inhoud van het (vier-jaren) Milieuprogramma, de betreffende Rijksbegroting, de Werkdocumenten NMP en de Milieubalans RIVM teneinde de beoordeling van het beleid te vergemakkelijken? (blz. 4).

Hoewel het Milieuprogramma, het Werkdocument NMP en de Milieubalans van het RIVM alle drie een beeld schetsen van de resultaten van het milieubeleid, is de invalshoek van ieder document anders. De documenten vullen elkaar aan.

De Milieubalans beschrijft de **kwaliteit van het milieu** die het resultaat is van de geïmplementeerde beleidsmaatregelen en autonome ontwikkelingen, die van invloed zijn op de milieukwaliteit.

Het Milieuprogramma geeft op hoofdlijnen een **verantwoording over de voortgang van het milieubeleid** gekoppeld aan het zichtbaar maken van uitvoeringsresultaten en geeft aan welke resultaten worden beoogd op basis van de strategie van de uitvoering en de daarmee samenhangende prioritaire (uitvoerings)produkten. De voortgang wordt zichtbaar gemaakt met behulp van thema- en doelgroepindicatoren, die in de Milieubalans uitgebreider aan de orde komen.

In het Werkdocument wordt op gedetailleerd niveau gerapporteerd over de stand van de uitvoering van alle NMP-acties, waarbij de **beleidsprodukten** voortvloeiend uit de actiepunten centraal staan.

Wederzijdse afstemming tussen de documenten heeft reeds plaats gevonden. De integratie is terug te vinden in het Milieuprogramma. Zo bevat dit document:

- indicatoren uit de Milieubalans;
- een verwijzing naar de belangrijkste acties (Werkdocument);
- een beeld van de programmering van het beleid (deels opgenomen in de Rijksbegroting).

3

Wordt er naar aanleiding van de constatering van de OESO dat de spanning onopgelost is tussen het realiseren van milieudoelen en het streven van Nederland om de toegangspoort naar Europa te zijn, een nader onderzoek gedaan en gezocht naar een standpuntbepaling? (blz. 5).

Samen met het vervoerend en verladend bedrijfsleven zoekt de rijksoverheid naar maatregelen om de milieudoelstellingen voor het wegtransport dichterbij te brengen. De maatregelen zijn zowel gericht op de techniek als op de modal split, het efficiënter vervoer en het rijgedrag.

Daarnaast zal over de functie van het goederenvervoer in Nederland en Europa (economisch, ruimtelijk, milieuhygiënisch en maatschappelijk) én over de daarbijbehorende structuur verdere gedachtenvorming en discussie plaatsvinden. Deze discussie kan mede plaats vinden aan de hand van het onderzoek dat wordt uitgevoerd naar **duurzame economische ontwikkelingsscenario's**. Dit onderzoek moet het inzicht vergroten in de mogelijke synergieën en knelpunten die zich op de lange termijn voor de Nederlandse economie kunnen voordoen ten gevolge van het realiseren van een duurzame ontwikkeling.

Wat duidelijk is is dat toekomstige investeringen in infrastructuur zullen moeten bijdragen aan een versterking van de economische structuur en een verbetering van de leefkwaliteit. In dat kader zullen concrete investeringsprojecten de komende jaren beoordeeld worden.

4

Kan worden onderbouwd dat het milieubeleid in voldoende mate is geïnstitutionaliseerd bij overige departementen, overige overheden en maatschappelijke sectoren, om de externe integratie van het milieubeleid nu al gepaard te doen gaan met een terugtrekkende rijksoverheid? Graag bij de beantwoording tevens de OESO rapportage betrekken. (blz. 6)

Bij de overige overheden (provincies, gemeenten en waterschapsbesturen) is in de afgelopen jaren een nagenoeg adequaat niveau van uitoefening van hun milieutaken gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt bij regionale en lokale milieuproblemen belangrijke voortgang geboekt. Hier is het dus mogelijk een aantal taken aan de overige overheden over te dragen. Dit gebeurt dan vanuit het besef dat verdere voortgang te boeken valt als de overige overheden meer verantwoordelijkheden en binnen de gestelde wettelijke kaders meer beleidsvrijheid hebben om eigen afwegingen te maken ten aanzien van de milieuproblemen die op regionaal en lokaal niveau spelen. Op dat niveau zien we ook dat, door middel van het opstellen van integrale plannen voor de leefomgeving, de integratie van het milieubelang in andere beleidsvelden tot zijn recht komt. Door de ingezette overdracht van een aantal taken kan de rijksoverheid zich meer toeleggen op een faciliterende en toetsende rol.

Bij de overige departementen schrijdt de externe integratie voort getuige de toenemende samenwerking onder andere op het gebied van mestbeleid en de integratie van milieu en economie. Dit laat onverlet dat dit proces ten aanzien van landbouw, verkeer en energie nog niet is afgerond, zoals ook blijkt uit de voortgang op deze terreinen. Dit constateerde ook de OESO in haar beoordeling van het Nederlandse milieubeleid. Op deze terreinen is niet zozeer sprake van een terugtrekkende rijksoverheid als wel van een versterkte inzet op het realiseren van de externe integratie. Genoemde beleidsvelden hebben de komende jaren daarom een hoge prioriteit.

5

Zijn de doelgroepen ook bevoegd zelf de realisering van de taakstelling in de tijd aan te passen c.q. te faseren? (blz. 6)

Nee. Als uitgangspunt voor het doelgroepenbeleid is in NMP 2 opgenomen dat de verwezenlijking van de doel- en taakstellingen centraal blijft staan. Het stimuleren van zelfregulering binnen kaders betekent dat binnen deze tijdstermijn de fasering en planning van maatregelen door de doelgroepen zelf kan plaats vinden. Belangrijk daarbij is dat de fasering zichtbaar wordt gemaakt in plannen en daarmee bespreekbaar is.

Is verdergaande externe integratie van milieubeleid richting overige overheden niet pas aan de orde wanneer deze een adequaat niveau van de uitoefening van hun huidige milieutaak hebben bereikt? (blz. 6)

Vanaf 1990 zijn er door het Ministerie van VROM extra gelden beschikbaar gesteld aan de decentrale overheden voor vergunningverlenende en handhavende taken, alsmede voor de uitvoering van NMP-taken. Tot en met 1995 betreft dat voor provincies ca. 95 miljoen voor vergunningverlenende en handhavende taken op grond van de Bestuursovereenkomst Vergunningverlening en Handhaving en ca. 130 miljoen voor NMP-taken op grond van de regeling Financiering Uitvoering NMP-taken. Voor gemeenten is tot en met 1994 ca. 200 miljoen op grond van de Bijdrageregeling Uitvoering Gemeentelijk Milieubeleid voor vergunningverlenende en handhavende taken en ca. 112 miljoen op grond van de regeling Financiering Uitvoering NMP-taken voor NMP-taken beschikbaar gesteld. In deze periode is eveneens ca. 277 miljoen in het Gemeentefonds gestort. Voor de periode 1995-1997 is de Vervolgbijdrageregeling Uitvoering Gemeentelijk Milieubeleid opgesteld, via welke nog eens ca. 280 miljoen wordt bijgedragen aan gemeentelijke taken op het gebied van vergunningverlening en handhaving en de uitvoering van een aantal, in de VOGM genoemde NMP-taken.

Deze stimuleringsregelingen hebben alle als doelstelling het bereiken van een adequaat niveau bij het uitvoeren van die milieutaken. Dit adequate niveau zal voor wat betreft vergunningverlenende en handhavende taken per 1 januari 1997 moeten zijn behaald. Gemeenten zullen de uitvoering van de door hen in het kader van de VOGM gekozen NMP-taken per 1 januari 1998 op adequaat niveau moeten hebben gebracht, terwijl provincies dit – zo dit niet al is geschied – zo spoedig mogelijk dienen te doen. Op het moment dat dit adequate niveau bereikt is, is verdergaande externe integratie richting andere overheden aan de orde. Bij eventuele verdere decentralisatie van milieutaken wordt uw Kamer vooraf betrokken.

Op welke terreinen van het milieubeleid nemen de andere overheden nu een grotere verantwoordelijkheid op zich? In hoeverre wordt de beleidsruimte vergroot? Zijn ook sectoren aan te wijzen, waar het omgekeerde proces plaats vindt? (blz 6).

Over de onderlinge samenwerking hebben de overheden eind 1994 in de Nunspeet-conferentie afgesproken dat de filosofie in het milieubeleid van een situatie van het «opdragen van uitvoering» zal groeien naar het «overlaten van beleid binnen gestelde kaders» en het faciliteren van dit beleid. Het Rijk zal zich daaraan houden en werkt de kaders hiertoe de komende jaren verder uit.

In de praktijk zijn er reeds verschillende voorbeelden van deze belangrijke omslag in de samenwerking. Voor wat betreft de vergroting van de beleidsruimte is er een weg ingeslagen met een aantal voorbeelden:

- naar aanleiding van de bespreking van de Herziene Nota Stankbeleid in de Kamer wordt meer ruimte gelaten voor afweging op regionaal en lokaal niveau. Over de voortgang hieromtrent wordt de Kamer in april 1996 geïnformeerd;
- in de eerste helft 1996 te publiceren concept-AMvB Kwaliteitseisen externe veiligheid voor inrichtingen wordt voor het groepsrisico volstaan met een richtwaarde. Dit werkt niet alleen door naar de vergunningverlening, maar ook naar de ruimtelijke ordening;
- de gezamenlijke overheden werken momenteel de verdeling van verantwoordelijkheden en rollen voor bodem uit in het project Beleidsvernieuwing Bodemsanering (BEVER);

– in het kader van de Integrale Milieuzonering bestaat bij de uitvoerders een voorkeur voor een handreiking in plaats van een wettelijke regeling. In IPO-verband ontwikkelt een werkgroep momenteel deze handreiking;

– in voorbereiding is het project Stad en milieu, waarin wordt uitgewerkt op welke wijze kan worden omgegaan met de op stedelijk niveau (soms) bestaande spanning tussen milieunormen en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

In het verlengde hiervan is het niet vanzelfsprekend de omgekeerde weg te volgen, tenzij het (in uitzonderingsgevallen) om redenen van bijvoorbeeld efficiency meerwaarde heeft een meer centrale vorm van coördinatie te hebben. In het algemeen kunnen de decentrale overheden hun verantwoordelijkheden waarmaken, en daarin zal het Rijk een stimulerende rol spelen.

8

Is het in dit kader nog niet te vroeg personeel over te hevelen van VROM naar andere ministeries (blz. 5 en 6)

Zoals eerder aangegeven ligt er de komende jaren prioriteit bij het versterken van de externe integratie richting de overige departementen en op het verbeteren van de interne efficiency. Dit proces krijgt de komende jaren vorm en zal, afhankelijk van de voortgang, op een juist moment gepaard gaan met het overlaten van taken aan anderen en met overdracht van taken inclusief overheveling van personeel.

Per onderwerp zal worden bezien of voor overlaten danwel overdragen het juiste moment is aangebroken.

9

Op grond van welke geboekte resultaten in het milieubeleid wordt geconcludeerd dat fase 2, het institutionaliseren van het milieubeleid, kan worden afgesloten? (blz. 6).

Zie antwoord op vraag 4.

10

Hoe wordt momenteel de milieutoets, als instrument voor externe integratie van het milieubeleid op de verschillende departementen invulling gegeven? Op welke wijze worden de beleidsthema's afgebakend waarvoor een milieutoets zal moeten worden opgesteld? (blz. 7)

Klopt het dat de regering verwacht dat de uitstoot van broeikasgassen die invloed hebben op de klimaatverandering in 2000 gelijk zijn aan 1980 (fig. 1). Op grond van welke acties denkt de regering deze doelstelling te behalen? (blz. 8).

Voor alle beleidsvoornemens moet in beginsel worden nagegaan of en in welke mate een bepaald voornemen gevolgen heeft voor het milieu. De beoordeling van de vraag of voor een beleidsvoornemen een milieutoets moet worden uitgevoerd zal plaatsvinden aan de hand van de ingrijpendheid van het beleidsvoornemen voor het milieu en de aard en omvang van de mogelijke milieugevolgen. In het algemeen wordt de milieutoets op een selectieve en pragmatische wijze uitgevoerd. Door de ministerraad is op 20 oktober 1995 het overzicht voorgenomen regelgeving vastgesteld. In dit overzicht, dat is voorbereid door de interdepartementale werkgroep voorgenomen regelgeving, wordt voor 23 beleidsvoornemens aangegeven aan welke milieu-aspecten aandacht moet worden geschonken bij de uitvoering van de milieutoets. Het betreft ontwerp-regelingen van de departementen van Economische Zaken, Financiën, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

De uitstoot van broeikasgassen bedroeg in 1980 ca. 210 Mton CO₂-equivalent. De totale emissie van broeikasgassen volgens de doelstellingen voor de afzonderlijke gassen, bedraagt in 2000 ca. 220 Mton CO₂-equivalent (zie blz. 54 Milieuprogramma). Dit is ca. 5% hoger dan in 1980.

De doelstellingen voor de broeikasgassen zijn geformuleerd in termen van reductiepercentages ten opzichte van het basisjaar 1990.

De acties die ondernomen worden om de doelstellingen te bereiken staan geformuleerd in het NMP2, de Vervolgnota Energiebesparing en in de CO₂-brief die op 15 september aan de Tweede Kamer is toegezonden. In deze brief is ook aangegeven dat inmiddels overgestapt is op een andere berekeningsmethodiek, waardoor de emissieniveaus van met name CO₂ gewijzigd zijn.

11

Is alleen het zgn «naijlingseffect» ervoor verantwoordelijk dat de landbouw nog steeds bijdraagt aan vermesting van het oppervlaktewater, of is er op dit moment vanuit milieu-oogpunt gezien nog sprake van overbemesting? (blz. 8)

De naijling van meststoffen uit bodem en waterbodems is een belangrijke bron voor de vermesting van het oppervlaktewater. Daarnaast is de evenwichtsbemesting nog niet gerealiseerd in de landbouw. Er wordt zodoende momenteel nog een grotere hoeveelheid meststoffen toegediend dan wordt afgevoerd met het gewas plus de voor het milieu-acceptabele verliezen. Dit overschot aan meststoffen komt uiteindelijk ook weer terecht in grond- en oppervlaktewater. Vanuit milieu-optiek is er derhalve nog steeds sprake van overbemesting.

12

Welke rol speelt de preventie van afval in het verwijderingsbeleid, met andere woorden: hoe omvangrijk is de daadwerkelijke preventie? (blz. 9)

Bij de programmering in het kader van het ontwerp-Tienjarenprogramma Afval 1995–2005 is uitgegaan van het beleidsscenario 2005. In dit beleidsscenario is voor de 8+2 AOO-afvalstromen uitgegaan van 10% afvalpreventie in 2005 t.o.v. de situatie in 1995. Hiermee correspondeert 3,1 miljoen preventie t.o.v. het in 2005 verwachte aanbod van 30,9 miljoen ton.

Welke omvang preventie in de praktijk precies heeft is zeer moeilijk te meten omdat meer factoren dan alleen preventie het afvalaanbod beïnvloeden. Genoemd kunnen worden de groei van de consumptie en de wijziging van de industriële structuur.

13

Waarom wordt de doelstelling terugdringing van het areaal verdroogde bodem met 25% in 2000 niet gehaald? (blz. 9).

De bestrijding van verdroging vraagt veelal om ingrijpende maatregelen door middel van een gebiedsgerichte aanpak die slechts na een zorgvuldig afwegings- en besluitvormingsproces tot stand kunnen komen. De provincies vervullen hierbij een sturende en coördinerende rol; waterschappen, en in sommige gevallen waterleidingbedrijven, gemeenten en beheerders van natuurterreinen, zijn hier actief bij betrokken, onder meer door het entameren van herstelprojecten. Dit proces vraagt meer tijd dan in het verleden is verondersteld. Bovendien is vertraging ontstaan door de problematiek van de vernattingsschade. Hiervoor is inmiddels een oplossing gevonden (zie TK 95/96, 21 250, nr. 36).

Betekent de conclusie dat bescherming van bossen tegen de meest ernstige effecten van zure depositie wordt bereikt bij een hogere depositie dan tot nu toe werd aangenomen dat de emissiedoelstellingen omlaag kunnen? Welke rol speelt de kwaliteit van paddestoelen en korstmossen daarbij? (blz. 9)

Het huidige beleid hanteert kritische depositiewaarden die betrekking hebben op het voorkomen van de meeste ernstige effecten bij loof- en naaldbossen in het jaar 2010 als de depositie-doelstelling voor dat jaar. De meeste maatregelen die op dit moment zijn geformuleerd hebben echter tot doel om de depositie-tussendoelstelling voor 2000 te bereiken. Deze tussendoelstelling ligt nog ruim boven de aangepaste kritische depositiewaarden. Dit betekent dat er geen enkele reden is om de maatregelen en emissiedoelstellingen voor 2000 te wijzigen.

Afhankelijk van de nationale én internationale resultaten voor het jaar 2000 zal in het aanlooptraject naar een volgend NMP bekeken worden of er ruimte is voor het aanpassen van de doelstellingen voor het jaar 2010.

Opgemerkt dient te worden dat de geformuleerde kritische depositiewaarde voor bos vooral betrekking heeft op de bomen en slechts een gedeeltelijke bescherming biedt aan het gehele bos-ecosysteem met de daarbijbehorende ondergroei en soortendiversiteit. De kritische depositiewaarde zou dan lager liggen. Heidevegetatie, duingebieden of vennen zijn nog gevoeliger. Bij het bereiken van de depositie-doelstelling in 2010 wordt dus pas aan een deel van de Nederlandse ecosystemen bescherming geboden.

Zoals hierboven gesteld zijn de gehanteerde kritische depositieniveaus gerelateerd aan naald- en loofbossen en niet zozeer aan de kwaliteit van korstmossen en paddestoelen. Het is dan ook niet eenvoudig om het effect van een eventuele verhoging van emissiedoelstellingen te kwantificeren. In het algemeen kan gesteld worden dat kritische depositieniveaus voor zowel korstmossen als paddestoelen lager liggen dan voor bos.

Op grond van welke overwegingen en in welke mate worden de aan Schiphol gerelateerde vliegbewegingen toegerekend aan de nationale CO₂- en NO_x-emissies? (blz. 9)

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de emissies van de aan Schiphol gerelateerde vliegbewegingen niet worden toegerekend aan de nationale emissies.

Aan de nationale CO₂- en NO_x-emissies worden de volgende nationale luchtvaartemissies toegerekend:

- de CO₂-emissies door de binnenlandse luchtvaart tussen nationale luchthavens;
- de NO_x-emissies tijdens landing, start en taxiën van de civiele luchtvaart op en rond nationale luchthavens;
- de NO_x-emissies van de militaire luchtvaart.

Kan uiteengezet worden, waarom bij de CO₂-, NO_x- en NH₃-emissies de grenzen van de techniek eerder in zicht lijken te zijn dan bij andere emissies? Geldt dat voor CO₂ en NO_x ook bij de toepassing van fysische energiedragers? (blz. 10).

De grenzen van de techniek voor genoemde emissies worden om een tweetal redenen hier genoemd.

Allereerst is er met name bij het verkeer in NMP 2 uitgegaan van de maximale beschikbare technologische mogelijkheden voor NO_x-reductie ook in de toekomst. Deze technologische mogelijkheden zijn nog

onvoldoende om de doelstellingen voor het jaar 2010 te bereiken. In die zin is de grens van de techniek bereikt doordat voorzover thans valt te bezien er geen nieuwe technologie beschikbaar komt.

In de tweede plaats wordt de grens van de techniek niet bedoeld als louter technische grens aan de te bereiken emissie-reductie. Veeleer is dan van belang dat toepassing van de technologie vraagt om ingrijpende aanpassing van produktie- en consumptieprocessen en/of hoge investeringen en/of lange investeringstermijnen. Als voorbeeld hiervoor kan duurzame energie gelden. Een zeer groot aandeel van duurzame energie in 2020 is in technische zin mogelijk. Dit vraagt echter o.a. om zeer hoge investeringen, aanpassing van woningen, ander brandstofinzet etc. De grenzen van de techniek hebben dan veeleer een maatschappelijk karakter.

17

Op welke manier voorkomt de rijksoverheid de aanleg van nieuwe stortplaatsen, daar «voldoende en goed over Nederland gespreide stortcapaciteit is gerealiseerd»? (blz. 10)

Op basis van de huidige, in de Wet milieubeheer vastgelegde, bevoegdheidsverdeling is de provincie het bevoegd gezag dat beslist over de aanleg van nieuwe stortplaatsen.

Echter met het oog op het realiseren van een doelmatige verwijderingsstructuur, waaronder de aanleg van stortplaatsen, hebben de drie overheden het Afval Overleg Orgaan opgericht. De belangrijkste taak van het AOO is te zorgen voor een gezamenlijke en samenhangende aanpak van de afvalverwijdering. Elke drie jaar stelt het AOO daartoe een Tienjarenprogramma Afval op. In dat programma is ondermeer de ontwikkeling van het aanbod van de te storten hoeveelheden afval opgenomen met daaraan gekoppeld de benodigde stortcapaciteit en de spreiding daarvan over het land. Dit programma dient derhalve te voorkomen dat er meer stortplaatsen worden aangelegd dan uit een oogpunt van doelmatige afvalverwijdering nodig zijn.

18

Wanneer zijn definitieve voorstellen te verwachten met betrekking tot het optrekken van de storttarieven tot de verbrandingstarieven voor afval (blz. 10).

Op 14 maart 1995 is aan de voorzitter van de vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een brief gezonden over de eindverwijderingstarieven. In deze brief is aangegeven op welke wijze de storttarieven opgetrokken zullen worden tot de verbrandingstarieven.

19

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Lansink inzake de aanwijzing van bepaalde afvalcategoriën tot secundaire en tertiaire grondstof? (blz. 10)

Er wordt een inventarisatie uitgevoerd naar stoffen, preparaten of andere produkten die in een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 1.1, elfde lid, Wet milieubeheer zouden kunnen worden opgenomen. Op grond van onder meer van het betrokken bedrijfsleven te verkrijgen informatie, wordt verwacht dat in de eerste helft van 1996 een concept-maatregel met betrokkenen kan worden besproken.

20

Welke verdere instrumenten zullen worden ingezet voor welke

produkten om de producentenverantwoordelijkheid in het afvalbeleid de komende jaren uit te bouwen? (blz. 11)

In het kader van de uitvoering van het afvalstoffenbeleid is in de afgelopen jaren invulling gegeven aan producentenverantwoordelijkheid voor onder meer autowrakken, autobanden, batterijen, verpakkingsafval en verschillende bouwmaterialen zoals kunststofleidingen en kunststofgevelelementen. Voor kunststoffolies uit de landbouw, verfafval, afgewerkte olie, scheepsafvalstoffen, wit- en bruingoed en fotochemicaliën wordt een concrete invulling van producentenverantwoordelijkheid binnen afzienbare tijd voorzien.

Met deze afvalstromen wordt het grootste deel van het afval, waarvoor producentenverantwoordelijkheid relevant is, gedekt. De verwachting is dan ook niet dat producentenverantwoordelijkheid in de toekomst voor nog veel meer afvalstromen, dan die waarover nu reeds gesproken wordt, zal worden uitgebouwd. Voor wat betreft de in te zetten instrumenten gaat de voorkeur uit naar een aanpak op basis van zelfregulering binnen kaders zonodig ondersteund door het algemeen verbindend verklaren van een verwijderingsbijdrage. Indien dit in bepaalde gevallen onvoldoende resultaat oplevert of indien EG-regelgeving hiertoe verplicht, zal tot regelgeving worden overgegaan.

21

Hebben producenten en importeurs van wit- en bruingoed inmiddels in een intentieverklaring een tijdschema voor de verwijderingsstructuur aangegeven? Binnen welke termijn mag thans verwacht worden dat een goede verwijderingsstructuur is geregeld? (blz. 11).

De ministeries van EZ en VROM hebben de vijf branche-organisaties van producenten en importeurs van diverse apparaten aangeschreven met het verzoek om voor 1 juni 1995 met een intentieverklaring te komen waarin de producenten en importeurs aangeven bereid te zijn om het voortouw te nemen bij het vinden van oplossingen voor de verwijderingsproblematiek van afgedankte apparaten. Tevens werd verzocht om in november 1995 met een concreet plan van aanpak te komen waarin de door de producenten en importeurs beoogde verwijderingsstructuur wordt geschetst, welke betrokkenen daarin een rol hebben en welk tijdspad men voor ogen heeft. Alle vijf de branche-organisaties hebben zich bereid verklaard met een plan van aanpak te komen voor 1 december 1995. Dit betekent dat de ministeries van EZ en VROM in december van dit jaar zicht hebben op de door producenten en importeurs beoogde verwijderingsstructuur voor afgedankte apparaten en het tijdspad daarbij.

22

Is de intentieverklaring ten aanzien van het wit- en bruingoed al afgegeven door de producenten en importeurs? (blz. 11).

De vijf aangeschreven branche-organisaties van producenten en importeurs van wit- en bruingoed door de ministeries van EZ en VROM hebben zich rond de zomer bereid verklaard voor 1 december 1995 met een plan van aanpak voor de verwijdering van de door hen op de markt gebrachte produkten te komen.

23

Waarom worden naast de loutere aankondiging van een fiscale stimuleringsregeling, die op zijn vroegst in 1997 van kracht zal worden, geen acties ondernomen om te komen tot schonere en stillere auto's? (blz. 13).

Als het gaat om acties om te komen tot schonere en stillere auto's is de inzet er in de eerste plaats op gericht om in de EU adequate normen vast te stellen.

Op korte termijn zullen ingevolge aangescherpte EU-richtlijnen strengere toelatingsnormen voor de geluidsemissies en uitlaatgas-emissies van nieuwe auto's gaan gelden. Van alle auto's die nu op de markt komen, voldoet reeds een flink percentage aan deze toekomstige eisen. Eventuele fiscale stimuli zouden bijgevolg slechts effect kunnen sorteren indien deze gerelateerd zouden worden aan nog strengere normen dan die welke reeds op korte termijn van kracht worden. Dergelijke fiscale maatregelen zijn op grond van EU-wetgeving evenwel niet toegestaan.

In de (nabije) toekomst kunnen zowel op het terrein van de uitlaatgas-emissies als de geluidsemissies nieuwe voorstellen van de Europese Commissie worden verwacht tot vaststelling van opnieuw scherpere normen. Na aanvaarding zullen die verscherpte normen vervolgens na verloop van een bepaalde termijn van toepassing worden. In de periode gelegen tussen vaststelling en het van toepassing worden bestaat dan, indien zulks op dat moment wenselijk wordt geacht, de mogelijkheid om door middel van fiscale stimuli de producent en consument te «prikken» tot aanbod c.q. aanschaf van auto's die reeds vroegtijdig aan de nieuwe scherpere normen voldoen.

24

Kan worden aangegeven, welke beleidsvoornemens de regering overweegt om de taakstellingen voor het goederenvervoer wel binnen bereik te brengen? (blz. 13).

Naast het staande beleid – zoals zo scherp mogelijke emissienormen, wijziging modal-split ten gunste van water en rail en het bevorderen van zuinig koop- en rijgedrag – wordt nog een aantal additionele activiteiten ondernomen die moeten leiden tot vermindering van emissies.

Het project TRANSACTIE is erop gericht meerjarenafspraken met (groepen van) bedrijven te sluiten. Dit naar analogie met de meerjarenafspraken die de minister van Economische Zaken met verschillende bedrijfstakken heeft gesloten om energiebesparing te realiseren. Gewerkt wordt aan maatregelen aan de bron (voertuigtechniek, rijgedrag) en efficiencymaatregelen (reductie van ritkilometers met gelijkblijvende transportprestatie).

In het project Verkeer/Milieu/Techniek werken de ministeries van Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat en VROM samen met het bedrijfsleven om extra maatregelen te nemen die leiden tot minder emissies van zowel het goederen- als het personenvervoer.

De ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben de vervoersorganisaties Transport en Logistiek Nederland en Koninklijk Nederlands Vervoer in staat gesteld om met het Centrum van Energiebesparing en Schone Technologie onderzoek te doen ten einde met voorstellen voor maatregelen te komen die moeten leiden tot emissie-reducties (het Integratieproject Milieu en Economie voor het Goederenvervoer). Naar verwachting zullen de organisaties in begin 1996 hun voorstellen ontvouwen.

Tenslotte zullen in «het plan van aanpak/flankerend beleid Betuweroute» maatregelen worden geformuleerd die uiteindelijk leiden tot geringere groei van het goederenvervoer over de weg. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij de kamerbehandeling van de Betuweroute toegezegd zich in te spannen dit plan van aanpak voor het zomerreces naar de Tweede Kamer te sturen.

Waarom worden er geen acties ondernomen om te komen tot «schonere» en «stillere» auto's? (blz. 13).

Als het gaat om acties om te komen tot schonere en stillere auto's is de inzet er in de eerste plaats op gericht om in de EU adequate normen vast te stellen.

Op korte termijn zullen ingevolge aangescherpte EU-richtlijnen strengere toelatingsnormen voor de geluidsemissies en uitlaatgas-emissies van nieuwe auto's gaan gelden. Van alle auto's die nu op de markt komen, voldoet reeds een flink percentage aan deze toekomstige eisen. Eventuele fiscale stimuli zouden bijgevolg slechts effect kunnen sorteren indien deze gerelateerd zouden worden aan nog strengere normen dan die welke reeds op korte termijn van kracht worden. Dergelijke fiscale maatregelen zijn op grond van EU-wetgeving evenwel niet toegestaan.

In de (nabije) toekomst kunnen zowel op het terrein van de uitlaatgas-emissies als de geluidsemissies nieuwe voorstellen van de Europese Commissie worden verwacht tot vaststelling van opnieuw scherpere normen. Na aanvaarding zullen die verscherpte normen vervolgens na verloop van een bepaalde termijn van toepassing worden.

In de periode gelegen tussen vaststelling en het van toepassing worden bestaat dan, indien zulks op dat moment wenselijk wordt geacht, de mogelijkheid om door middel van fiscale stimuli de producent en consument te «prikkel» tot aanbod c.q. aanschaf van auto's die reeds vroegtijdig aan de nieuwe scherpere normen voldoen.

Zijn er naast de intentieverklaringen van de partijen die betrokken zijn bij het wegtransport concrete afspraken te verwachten? (blz. 13).

Het antwoord luidt bevestigend. Het project TRANSACTIE is erop gericht om meerjarenafspraken met (groepen van) bedrijven te sluiten. Een intentieverklaring kan worden gezien als een voorloper van een meerjarenafpraak: hiermee is het begin van de weg naar de meerjarenafpraak gemarkeerd.

Na twee jaar (gerekend van mei 1995) vindt er een evaluatie van het project TRANSACTIE plaats. Dan wordt een uitspraak gedaan of de gekozen aanpak een vruchtbare is.

Heeft de Europese Raad van Ministers van Milieu concrete stappen verbonden aan zijn conclusie dat de ontheffing van indirecte belastingmaatregelen voor de commerciële luchtvaart om milieuredenen niet te rechtvaardigen zijn? Leidt de voorwaarde dat er geen schadelijke gevolgen voor de concurrentiepositie aan mogen kleven, er niet toe dat een heffing op kerosine in Europees verband nog lang op zich zal laten wachten? (blz. 13)

De Europese Raad van Ministers van Milieu heeft de Commissie gevraagd voorstellen te presenteren aan de Raad voor het bevorderen en steunen van initiatieven gericht op het terugdringen van de milieubelasting door de civiele luchtvaart in relevante internationale fora, zoals de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Nadat deze voorstellen door de Commissie zijn uitgewerkt, moet hierover aan de Raad worden gerapporteerd.

Op basis van artikel 8, lid 1b, van Richtlijn 92/81/EEG is de luchtvaart vrijgesteld van een accijnsheffing op kerosine. Krachtens lid 7 van hetzelfde artikel onderwerpt de Raad de vrijstellingen voor de luchtvaart en de binnenvaart uiterlijk 31 december 1997 aan een onderzoek. Op basis

van een verslag van de Commissie, dat rekening houdt met de door deze vervoermiddelen teweeggebrachte externe kosten en met de gevolgen voor het milieu, besluit de Raad vervolgens met eenparigheid van stemmen of deze vrijstellingen moet worden afgeschaft of gewijzigd. De Raad van Ministers van Milieu verwijst naar deze richtlijn.

In de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart stelt het Kabinet dat heffingen in Europees verband kunnen worden overwogen wanneer deze geen schadelijke gevolgen hebben voor de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen. Hierbij gaat het om de concurrentiepositie ten opzichte van niet-Europese luchtvaartmaatschappijen. Het is denkbaar dat een Europese heffing wordt geconstrueerd die niet resulteert in een verslechterde concurrentiepositie voor de Europese luchtvaart. Omdat op dit moment in Europa nog veelal de wil ontbreekt om over te gaan tot invoering van een heffing is de toevoeging over de concurrentiepositie absoluut noodzakelijk om dit onderwerp bespreekbaar te maken.

28

Dringt de regering op Europees niveau, naast het onderschrijven van de conclusies van de Europese Raad van ministers op het gebied van luchtvaart, ook aan op een Europese heffing op kerosine? (blz. 13).

Het Kabinet dringt bij voortduring aan op een mondiale kerosine-heffing en wil daarvoor een breed draagvlak creëren in de Europese Unie.

29

Worden de compensatie van de luchtvaartemissies zowel binnen als buiten de luchtvaart gezocht? Welke mogelijkheden worden bekeken? (blz. 13).

De compensatie van de luchtvaartemissies wordt zowel binnen als buiten de luchtvaartsector bekeken. Het compensatie-onderzoek heeft immers als doel na te gaan op welke wijze de groei van de luchtvaartemissies kan worden gecompenseerd binnen het totale emissiebeleid voor het geval de luchtvaart zelf onvoldoende maatregelen kan nemen. Volgens plan wordt eerst een verkennend onderzoek uitgevoerd naar compensatiemogelijkheden bij andere sectoren die in belangrijke mate bijdragen aan CO₂- en NO_x-emissies. Vervolgens worden de meest kansrijke compensatiemogelijkheden geïdentificeerd.

30

Hoeveel geluidbelaste woningen en hoeveel ernstig gehinderden zijn te verwachten met een vijfde baan en het maximaal aantal passagiers (40–44 miljoen)? (blz. 14).

Het aantal geluidbelaste woningen in de 35 Ke zone zal afnemen van 15 100 in 1990 naar maximaal 10 000 in de periode nadat de vijfde baan maximaal in gebruik is. Daarnaast zal het aantal ernstig gehinderden in de 20 Ke contour afnemen van 92 000 (situatie 1990) tot circa 54 000 in de situatie met de vijfde baan en zal het aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt binnen de 20dB(A)-nachtcontour dalen van 134 000 (situatie 1990) naar circa 39 000 in de situatie met de vijfde baan.

31

Op welke manier beïnvloedt het noodzakelijke aanvullende beleid ter stabilisatie van de CO₂-uitstoot de op blz. 10 genoemde consumptie- en productiepatronen? (blz. 14)

De in de CO₂-brief voorgestelde maatregelen zijn gericht op beperking van de CO₂-uitstoot door het aanpassen van productieprocessen (hout in

centrales), door besparingsmaatregelen aan de vraagkant (gemeenten, kantoren/MKB, nieuwbouw) en door gedragsaanpassingen (handhaving snelheidslimieten). Deze maatregelen grijpen slechts in beperkte mate in op de consumptie- en productiepatronen.

Verder zijn er geen aanvullende CO₂-reductiemaatregelen geïdentificeerd die in belangrijke mate ingrijpen in de consumptie- en productiepatronen. De overwegingen zijn nader beschreven in de aanvullende brief aan de Tweede Kamer van 27 oktober jl.

32

Kan de regering ingaan op de conclusies van recent onderzoek aan de Universiteit van Groningen, die er op neerkomen dat het milieurendement van ge- en verbodsbeleid hoger is dan van zelfregulering? (blz. 17)

Dit onderzoek waar naar bedoeld wordt «Naleving van milieurecht, toepassing van beleidsinstrumenten op de Nederlandse verfindustrie», proefschrift van Van de Peppel, heeft in de pers en in vakbladen veel aandacht gekregen. Daarbij werd de indruk gewekt dat dit onderzoek gaat over de effectiviteit van convenanten in vergelijking met regelgeving- en vergunningverlening. Bestudering van het proefschrift maakt echter duidelijk dat dit niet het geval is. Het onderzoek beperkt zich tot een viertal instrumenten die door de overheid zijn ingezet ten behoeve van het terugbrengen van de milieubelasting van de verfindustrie (Cadmium-besluit, Koolwaterstoffen 2000, stimulering bedrijfinterne milieuzorg en de Wet milieubeheervergunning). Het enige «convenant» dat in het proefschrift aan de orde komt is «Koolwaterstoffen 2000». Dit instrument valt echter buiten het begrip «convenant» zoals dit door VROM wordt gehanteerd.

Het onderzoek heeft dan ook een te beperkte reikwijdte om algemene conclusies over het succes van bepaalde instrumenten – bijvoorbeeld convenanten – te kunnen onderbouwen. Van de Peppel erkent dit overigens in zijn proefschrift. Na op pagina 306 van zijn proefschrift te hebben geconcludeerd dat «eenzijdige instrumenten beter worden nageleefd dan meerzijdige instrumenten», stelt hij namelijk het volgende: «Deze conclusies gelden vooralsnog alleen voor de vier hierboven onderzochte beleidsinstrumenten. Nader en grootschaliger onderzoek zal moeten uitwijzen of de hypothese dat eenzijdige beleidsinstrumenten beter worden nageleefd dan meerzijdige beleidsinstrumenten ook in meer algemene zin bevestigend beantwoord kan worden».

Geconcludeerd kan dan ook worden dat de berichtgeving met betrekking tot bedoeld onderzoek in de media de inhoud van het onderzoek niet dekt. Jammer is dit, omdat het instrument convenant daarmee enigszins in diskrediet is gebracht. Er zijn vele voorbeelden te noemen van convenanten waarmee goede resultaten worden geboekt. Genoemd kunnen bijvoorbeeld worden de convenanten in het kader van het doelgroepenbeleid industrie (basismetaal, chemie, zuivel, grafische industrie, enz.). Op basis van de huidige inzichten mag worden verwacht dat voor deze sectoren de doelstellingen voor 2000 in belangrijke mate gerealiseerd zullen worden. De convenanten zijn zo opgezet dat de inspanningen van bedrijven zullen worden geformaliseerd in de vergunningen op grond van de Wet milieubeheer. Een typisch voorbeeld van convenanten die directe regulering (bijv. vergunningverlening) ondersteunen. Ook de ervaringen met het Convenant Verpakkingen zijn positief. Zo is in de jaren 1993 en 1994 reeds een percentage hergebruik gerealiseerd van 47% (terwijl in het Convenant de doelstelling van «ten minste 40%» voor het jaar 1995 wordt genoemd) en lijkt de hoeveelheid nieuw op de markt gebrachte verpakkingen niet meer te groeien.

Voor welke sectoren en voor welke doelgroepen wordt het concept Milieugebruiksruimte onderzocht? Wordt in de verkenning van het concept ook aandacht besteed aan de gedachte om bij verhandeling van gebruiksruimte van overheidswege een percentage af te romen? (blz. 17)

Op dit moment wordt binnen VROM/DGM onderzocht hoe het concept milieugebruiksruimte geoperationaliseerd kan worden. In samenwerking met andere departementen (LNV, EZ en V&W) is hiertoe een aantal case-studies opgezet. Deze studies worden uitgevoerd op verschillende schaalniveaus en voor verschillende sectoren (bijvoorbeeld het bosgebruik op internationale schaal of het grondwatergebruik op regionale schaal). De vaststelling van de grenzen aan het milieugebruik is geen wetenschappelijke exercitie, maar een maatschappelijke afweging van verschillende (ecologische, economische en sociale) belangen. Bij het onderzoek en bij de case-studies wordt, op basis van dit idee van afweging, gedacht aan het vaststellen van de grenzen aan het milieu-gebruik in samenspraak met alle gebruikers. Dit betekent dat steeds alle gebruikers/doelgroepen betrokken zijn.

Binnen deze grenzen is ruimte om van het milieu gebruik te maken; er ontstaat een verdelingsvraagstuk. Deze verdeling kan op verschillende manieren ingevuld worden. Een van de manieren waar aan gedacht wordt is het verhandelbaar maken van de gebruiksruimte. Binnen het vormgeven van deze verdelingsmethode, valt ook de vraag of hierbij van overheidswege een percentage valt af te romen.

Hebben de ervaringen tot dusverre met het zg. MDW-project in voorkomende gevallen geleid tot spanningen tussen enerzijds marktwerking en deregulering en anderzijds de milieutoets? Zo ja, hoe zijn die spanningen gehanteerd? (blz. 17)

Het gevaar van het ontstaan van spanningen tussen enerzijds deregulering en anderzijds het belang van een goede bescherming van het milieu is vooral aanwezig als vanuit één van de genoemde invalshoeken acties worden ondernomen. De ervaringen met het MDW-project tot op heden maken duidelijk dat dit niet de gekozen aanpak is, maar dat steeds gezocht wordt naar een goede balans: het gaat om het bereiken van een zo hoog mogelijk niveau van milieubescherming tegen zo min mogelijk maatschappelijke kosten. Door een te éénzijdige benadering te voorkomen zijn de bedoelde spanningen dan ook niet opgetreden.

Is het juist dat steeds meer bedrijven menen dat zij niet vergunningsplichtig zijn in afwachting van een algemene AMvB-regeling waar zij menen onder te vallen? (blz. 17)

In een werkgroep onder de vlag van het MDW-project, is gezien of er verbeteringen kunnen worden aangebracht in het inrichtingenregime van de Wet milieubeheer. Het kabinet heeft in belangrijke mate de analyse en aanbevelingen van de werkgroep onderschreven. Over de concrete voornemens is u geïnformeerd bij brief van 10 juli jl. (Kamerstukken II 1994/95, 24 036, nr. 6).

Het belangrijkste onderdeel van de voornemens betreft het ingrijpend aanpassen van het systeem van algemene maatregelen van bestuur (amvb's) die de vergunningplicht opheffen. Het kabinet heeft onder meer besloten een groter aantal inrichtingen dan thans het geval is onder het stelsel van algemene regels te brengen. Het percentage inrichtingen waarvoor algemene regels gaan gelden, zou kunnen worden verhoogd van 55% tot ongeveer 75%. Het betreft hier voornamelijk kleinere

bedrijven die doorgaans bij een normale bedrijfsvoering weinig milieubelasting veroorzaken en waarvoor een individuele benadering niet noodzakelijk blijkt. In afwachting van de aanpassingen in de regelgeving kunnen vragen rijzen over de handelwijze ten aanzien van de vergunningplicht voor inrichtingen totdat deze wordt vervangen door algemene regels. Uiteraard is het uitgangspunt dat gemeenten de regelgeving onverkort blijven toepassen, hetgeen onder meer inhoudt dat bedrijven vergunningplichtig zijn zolang algemene regels nog niet van toepassing zijn. Veelal zullen gemeenten en bedrijven in bepaalde mate echter rekening willen houden met de voorgenomen aanpassingen. De gedachten hierover zijn in een brief d.d. 30 augustus jl. aan de gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden kenbaar gemaakt, waarbij de eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de invulling van wettelijke taken en bevoegdheden van gemeenten zijn benadrukt.

36

Hoe wordt voorkomen, dat de in het kader van de zelfregulering aangegeven Milieubeleidsruimte – nieuwe naam voor het destijds stolp-concept? – volledig wordt verbruikt door de opvulling van de norm? Past het concept van de Milieubeleidsruimte wel bij het z.g. ALARA-beginsel? (blz. 17)

Het concept milieugebruiksruimte geeft aan dat er grenzen gesteld moeten worden aan het milieugebruik; binnen deze grenzen is ruimte voor milieugebruik. Bij het vaststellen van deze grenzen zullen altijd de verschillende (ecologische, economische en sociale) belangen tegen elkaar afgewogen moeten worden. Bij het huidige onderzoek naar de operationalisering van dit concept wordt gedacht aan het vaststellen van grenzen in samenspraak met alle gebruikers. Dit moet leiden tot maatschappelijk afgestemde en geaccepteerde grenzen. Binnen deze grenzen wordt het milieugebruik maatschappelijk aanvaardbaar geacht, zodat normopvulling niet aan de orde is. Bij de uitwerking van het concept milieugebruiksruimte staat een belangenafweging centraal, waarbij invulling wordt gegeven aan de eigen verantwoordelijkheid van de relevante actoren. Het concept sluit derhalve direct aan bij het ALARA-beginsel.

37

Zijn de bedrijfseffectentoets, de wetgevingstoets en de milieutoets gelijkwaardige toetsen of kan aan een van de toetsen, al naargelang de omstandigheden, een meerwaarde worden toegekend? (blz. 17)

De bedrijfseffectentoets, de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets (wetgevingstoets) en de milieutoets zijn gelijkwaardige instrumenten om de (neven)effecten van voorgenomen beleid en regelgeving in kaart brengen. In het overzicht voorgenomen regelgeving wordt voor concrete voornemens aangegeven op welke wijze de verschillende toetsen moeten worden uitgevoerd. Afhankelijk van de aard en omvang van een voornemen, verschilt de mate waarin de (neven)effecten, behorend bij de afzonderlijke toetsen, in kaart moeten worden gebracht.

38

Kunnen voorbeelden worden genoemd van situaties, waarin de z.g. handreiking voor het stellen van prioriteiten (in de zin van fasering of anderszins) door bedrijven en vergunning verlenende overheden tot resultaten heeft geleid? (blz. 19).

De zogenaamde **Handreiking voor Prioriteitsstelling milieumaatregelen bedrijven** (Werkdocument: IND-3) is na een zorgvuldig

besluitvormingstraject medio 1995 gepubliceerd. Daarmee is bedrijven en bevoegd gezag een middel in handen gegeven om een volgorde aan te brengen in de milieumaatregelen die op bedrijfsniveau worden getroffen. De bemoeienis van het rijk bij toepassing van de handreiking is verder beperkt. Omdat de handreiking nog maar enkele maanden geleden is gepubliceerd, is het bovendien te vroeg om al van resultaten te kunnen spreken.

39

Welke regulerende instrumenten worden bedoeld in de paragraaf over de verbreding van het instrumentarium? (blz. 19)

Verbreding van het instrumentarium houdt verband met de wenselijkheid het instrumentarium gelijke tred te laten houden met de veranderende visie ten aanzien van het zelfsturend vermogen van de samenleving en de rol van de overheid. Daarbij gaat het onder meer om een zodanige afstemming tussen de inzet van verschillende overheidsinstrumenten dat doelgroepen aan hun eigen verantwoordelijkheid voor een schoon milieu optimaal inhoud kunnen geven.

In dat kader heeft in 1995 onderzoek plaatsgevonden naar een aantal kritische factoren in het proces van beleidsvorming. Uit deze onderzoeksresultaten zullen aanbevelingen volgen die bij het proces van beleidsontwikkeling en de verdere instrumentariumontwikkeling zullen worden betrokken.

Bij verbreding van het instrumentarium gaat het onder meer om de ontwikkeling en inzet van «marktconforme instrumenten». Het betreft hier instrumenten waarbij wordt gewaarborgd dat in de relatie tussen actoren in de maatschappij het milieubelang voldoende aandacht krijgt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de relatie tussen banken en bedrijven, verzekeraars en bedrijven, bedrijven onderling, etc. Ook kan worden gedacht aan de verdere ontwikkeling van het milieu-aansprakelijkheidsrecht en de daarmee verband houdende instrumenten.

40

Tot welke conclusies en aanbevelingen kwam de interdepartementale werkgroep terzake van een verdere verbreding van de belastingen op milieugrondslag? (blz. 19)

De interdepartementale werkgroep heeft basismateriaal verzameld voor een eerste beoordeling van een aantal mogelijkheden voor verdere verbreding van de belastingen op milieugrondslag.

Op grond van dit basismateriaal is het nog niet mogelijk om over te gaan tot het trekken van conclusies en het doen van aanbevelingen.

Zoals vermeld in de brief van 23 oktober 1995, waarbij de eerste rapportage van de subwerkgroep vergroening van het fiscale stelsel aan de Tweede Kamer is aangeboden, is het materiaal ter beschikking gesteld aan deze subwerkgroep.

Naar verwachting zal de subwerkgroep begin 1996 adviseren over de mogelijkheden van verdere ontwikkeling en verbreding van belastingen op milieugrondslag.

41

Tot welke resultaten op korte termijn leidt het Nederlandse pleidooi in de Europese Unie om milieuoverwegingen mee te laten wegen in de BTW-tariefindeling? (blz. 20)

Nederland heeft op verschillende momenten in Ecofin-kader een pleidooi gehouden om milieu-overwegingen mee te nemen in de btw-tariefsevaluatie. Tot op heden heeft dit voorstel weinig steun gekregen van de overige lidstaten. Op korte termijn vallen dan ook geen

directe resultaten te verwachten. Nederland zal echter aandacht voor dit onderwerp blijven vragen.

42

Kan de Eindrapportage van de Werkgroep Vergroening fiscale stelsel eerder worden uitgebracht dan in het Milieuprogramma is voorzien (voorjaar 1996)? (blz. 20).

De eerste rapportage van de subwerkgroep vergroening van het fiscale stelsel is op 23 oktober 1995 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Naar verwachting zal de subwerkgroep begin 1996 in een volgend rapport adviseren over de mogelijkheden van verdere ontwikkeling en verbreding van belastingen op milieugrondslag en fiscale maatregelen in de sfeer van de mobiliteit.

In een daarop volgend rapport komen de resterende onderwerpen aan de orde, waaronder de omzetbelasting. Het eindrapport wordt niet eerder dan voorjaar 1996 verwacht.

43

In hoeverre kan de doorvertaling van de CO₂-doelstelling zijn afgerond terwijl de doelstelling niet gehaald wordt? Moet ten aanzien van deze doelstelling geen heroverweging plaats vinden? (blz. 22).

De CO₂-doelstelling is niet doorvertaald naar subdoelstellingen voor CO₂ (bijv. per sector); wel zijn er energiebesparingsdoelstellingen per sector/doelgroep. Met «afgerond» wordt bedoeld dat de doelgroepen weten aan welke taakstelling ze hebben te voldoen. Ten aanzien van het bereiken van de doelstellingen kan verwezen worden naar de CO₂-brief.

44

Op welke manier kan het reële risico van opvulling van normen voorkomen worden bij de toekomstige systematiek van normstelling? (blz. 23)

In het milieuprogramma is de systematiek van normstelling beschreven. Per milieuprobleem bestaat de keuzemogelijkheid een harde rijksnorm of een flexibele rijksnorm te formuleren dan wel normstelling aan andere overheden over te laten. Welk type norm bij een milieuprobleem hoort, is onderwerp van afweging. De tekst in het milieuprogramma houdt geen nieuwe systematiek van normstelling in. Het geeft wel aan dat per milieuprobleem bewust moet worden gekozen in de mogelijkheden die de bestaande systematiek biedt.

De vraag naar opvulling van normen staat daarmee los van de systematiek. Het risico van opvulling van normen wordt niet groter. Het bestaande beleid om normopvulling te voorkomen, zoals het stand-still beginsel en het ALARA-beginsel, blijft onverminderd van kracht.

45

Waarom wordt in het algemeen overzicht over de doorvertaling van de doelstellingen opgemerkt, dat «voor het resterende deel van de doelstellingen nog geen beleid in voorbereiding is»? (blz. 23).

In kolom 3 van het overzicht doorvertaling van doelstellingen (Milieuprogramma 1996-1999, blz. 22-23) staat vermeld voor welke stoffen en welke doelgroepen de doorvertaling nog onduidelijk is. Daarmee wordt bedoeld dat het bij de voorbereiding van het Milieuprogramma nog onduidelijk was welke beleidsmatige conclusies er verbonden zouden moeten worden aan de uitkomst van onderzoeken of andere activiteiten ter nadere uitwerking van de opgesomde onderwerpen. Intussen heeft de gedachtenvorming daarover niet stilgestaan.

Het onderzoek naar methaan (CH₄) en lachgas (N₂O) is afgerond. Mede op basis hiervan wordt in de vervolgnota Klimaatverandering (1996) het beleid uiteengezet. In die nota zal ook ingegaan worden op het CO₂-beleid na 2000. (Dit overigens los van de beslissing in het NMP-2 dat de emissies van CO₂ in 2000 moeten zijn teruggebracht met – 3% t.o.v. het niveau in 1990 en dus in principe niet mogen toenemen).

Voor HFK's loopt er onderzoek. Mede op basis daarvan wordt in het Protocol 1997, dat onder het Klimaatverdrag valt, beleid geformuleerd.

Het formuleren van beleid voor de uitstoot van ammoniak door huishoudens lijkt vooralsnog, gezien de aard ervan (emissies van antropogene bronnen via afval- en rioolwater), niet gewenst. Daarbij speelt ook een rol dat de relatieve bijdrage gering is (ca. 4% van de totale uitstoot). Hetzelfde geldt voor de emissies van VOS door de landbouw. Het aandeel van deze doelgroep in de totale emissie van VOS is slechts 0,5% (2 miljoen kg op een totaal van 391 miljoen kg in 1994. Bron: Milieubalans 1995).

Voor de reductie van de uitstoot van NO_x door overige mobiele bronnen is een Europese richtlijn in voorbereiding. Voor de implementatie van deze richtlijn zal beleid worden ontwikkeld.

Beleid voor fijn stof is in ontwikkeling. In 1996 verschijnt het beleidsstandpunt prioritaire stoffen. Daarin wordt duidelijk gemaakt hoe doorvertaling zal plaatsvinden.

Op basis van het in 1994 uitgebrachte Beleidsstandpunt Radon wordt onderzocht hoe doorvertaling kan plaatsvinden.

Voor de toelating van biociden is een Europese richtlijn in voorbereiding. Daarnaast is beleid voor biociden in ontwikkeling. Eind 1996 verschijnt het Meerjarenplan «Hygiëne en Materiaalbescherming».

De mogelijkheden voor effectgericht beleid voor wat betreft stank worden onderzocht door middel van bedrijfstakstudies.

De resultaten daarvan zullen in de NeR worden vastgelegd (Milieu-programma 1996–1999, blz. 81).

De mogelijkheden voor herziening van de taakstelling verstoring voor de doelgroep verkeer en vervoer worden onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar de vraag welke reducties bereikt kunnen worden met de inzet van brongericht beleid, mobiliteits- en prijsbeleid. In actie AO-1 vindt monitoring plaats van de totale verstoringdoelstelling. Daarbij worden ook de bijdragen van de andere overheden meegenomen.

46

Nu de regering heeft toegezegd om in het komende jaar een op milieukosten gecorrigeerd BNP te formuleren doet zich de vraag voor welke rol het Ministerie van VROM zal spelen bij de opstelling van een dergelijk «Groen BNP». Kan een overzicht worden gegeven van de wijze waarop men denkt dit gestalte te geven? (blz. 23).

Het Kabinet heeft niet toegezegd het komend jaar al een op milieukosten gecorrigeerd BNP te berekenen. Wel heeft Minister Wijers bij de behandeling van de begroting van Economische Zaken toegezegd dat de Kamer vóór de zomer een plan van aanpak zal ontvangen. Dit plan van aanpak zal in overleg met de betrokken partijen (EZ, Financiën, VROM, CBS, CPB, RIVM) worden opgesteld.

Hierin zal worden aangegeven welke daadwerkelijke mogelijkheden voor een «groene nationale boekhouding» er in de nabije toekomst beschikbaar en operationeel zijn, welke de gebruiksmogelijkheden daarvan zijn en welke activiteiten, inclusief bijbehorende termijnen daarvoor nodig zijn.

47

Hoe is de stand van zaken met betrekking tot overeenstemming, invoering en gebruik van het instrument van de Levens Cyclus Analyse

(LCA)-methode? (blz. 24)

De principes van de LCA-methode worden in het algemeen door alle partijen onderschreven.

Er wordt op dit moment gewerkt aan toepassing van LCA langs verschillende lijnen. Het basisprincipe wordt bruikbaar gemaakt voor verschillende actoren mn. het MKB. Er zijn recent LCA software programma's en eco-indicatoren voor een materiaal of proces ontwikkeld.

Ook enkele technische elementen worden verder onderzocht. Internationaal is er een start gemaakt met een ISO-standaardiseringstraject. Dit traject zal vanuit Nederland intensief ondersteund worden. In OESO verband loopt een project over de toepassingsmogelijkheden van LCA voor overheden.

Met het bedrijfsleven zal op korte termijn afgesproken worden hoe de LCA-methodiek gebruikt zal worden in het onderlinge verkeer tussen partijen, hoe meegewerkt zal worden aan internationale standaardisering en hoe controle van het gebruik van de LCA plaats zal vinden.

48

Waarom wordt voor de handhaving en uitbreiding van de inspanningen op het terrein van de handhaving geen extra inzet van middelen overwogen, niettegenstaande het oordeel van de OESO over het Nederlandse beleid? (blz. 25).

Er wordt geen extra inzet voor handhaving en uitbreiding van handhavingsinspanningen overwogen omdat eerst de resultaten van nauwere afstemming en samenwerking tussen (inter)nationale handhavingspartners in beeld moeten komen en de resultaten van het onderzoek naar het adequate kwalitatieve en kwantitatieve nalevingsniveau en van de methodologische verbetering van de handhavingsuitvoering. Mocht blijken dat uitbreiding op grond van de diverse genoemde resultaten nodig is, dan vraagt dat een bestuurlijke beslissing.

49

Kan nader worden aangegeven, op welke wijze aanpassing en/of uitbreiding van de toedeling van verantwoordelijkheden zal plaatsvinden? (blz. 25).

Neen, omdat aanpassing en/of uitbreiding van de toedeling van verantwoordelijkheden op gebied van het eerste- en tweedelijnstoezicht van de Inspectie Milieuhygiëne niet aan de orde is, anders dan in geval van nieuwe wet- en regelgeving.

Wel wordt overwogen om de adviesfunctie van de Inspectie in de Wet milieubeheer te verankeren. De handhavingsfunctie ligt al vast in de Gezondheidswet en de diverse sectorale milieuwetten.

50

Staat het concentreren op hoofdlijnen in geval van tweedelijnstoezicht niet in contrast met de noodzaak om de handhavingsinspanningen van alle overheidsniveaus te verhogen? (blz. 25).

Over de mogelijkheden die moderne vergunningverlening in combinatie met goed functionerende bedrijfsinterne milieuzorgsystemen biedt, zijn de bevoegde gezagen via circulaire van 17 oktober 1995, kenmerk IBPO5o95004 geïnformeerd.

Deze ontwikkelingen maken het mogelijk dat voor een beperkt aantal bedrijven ook het toezicht meer op hoofdlijnen zich zal toespitsen. Voor het bevoegde gezag betekent dit dat met minder inspanning hetzelfde niveau van handhaving bij deze bedrijven kan worden bereikt. De vrijkomende capaciteit kan worden benut om bestaande achterstand in

handhavingscapaciteit verder in te lopen. Uit de rapportages die de Inspectie Milieuhygiëne jaarlijks uitbrengt over de uitvoering van het provinciaal en gemeentelijk milieubeleid blijkt dat de beschikbare capaciteit daarvoor nog te kort schiet.

De Inspectie zal er vanuit haar tweedelijnstoezichtsrol op toe zien dat met deze nieuwe instrumenten tenminste dezelfde resultaten worden bereikt als met de traditionele vorm van vergunningverlening en handhaving.

51

Wanneer blijkt dat de handhavingsinspanningen niet alleen verhoogd kunnen worden door efficiencyverbeteringen, zijn er dan mogelijkheden om het personeelsbestand uit te breiden? (blz. 25).

Bij de meeste instanties die milieuregels handhaven, zal er de komende jaren geen groei zijn in het personeelsbestand.

52

Waarom zijn de taken die de Inspectie Milieuhygiëne werkelijk uitvoert en de taken die op basis van verschillende wetten zouden moeten worden uitgevoerd uit elkaar gegroeid? Welke taken zijn in het geding? (blz. 26).

De Inspectie Milieuhygiëne heeft zich de laatste jaren bij de uitvoering van haar werk laten leiden door de politiek actualiteit, waarbij de keuzes onder meer bepaald werden door beleidsintensiveringen op basis van de nationale milieubeleidsplannen en minder door haar wettelijke kader. Daarbij is gekozen voor een integrale doelgroepgerichte werkwijze met landelijke rapportages die een oordeel geven over de uitvoering van milieubeleid door de andere overheden en de doelgroepen, i.c. industrie en landbouw.

De adviestaak kwam in het geding. Deze taak is bewust teruggebracht ten gunste van het daadwerkelijke toezicht. De andere overheden naderen het adequate niveau en beschikken inmiddels over financiële middelen en milieudiensten om zelf in de adviesfunctie te voorzien. Advisering door de Inspectie gebeurt alleen nog bij complexe vergunningverleningssituaties.

In het werkplan 1996 besteedt de Inspectie aandacht aan haar wettelijke taken.

53

Op welke wijze en door wie worden convenanten nu gecontroleerd? (blz. 27).

De naleving van de afspraken die in een convenant gemaakt worden is vanzelfsprekend in de eerste plaats een zaak tussen de partijen die het convenant hebben ondertekend. Om de controle op de naleving mogelijk te maken, moet bij de vormgeving van het convenant al goed over een aantal zaken worden nagedacht. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een goede en heldere omschrijving en toedeling van verplichtingen naar de diverse partijen, de juridische status van het convenant, een evaluatiebepaling, een bepaling over hoe wordt omgegaan met onvoorziene omstandigheden, etc.

In de modernere milieuconvenanten kunnen bepalingen over deze aspecten worden aangetroffen, hoewel de wijze waarop zij een uitwerking krijgen in het convenant verschillend is. Eén en ander is afhankelijk van het concrete onderwerp van het convenant en de wensen van de betrokken partijen. Bij de convenanten met de doelgroep industrie hebben bijvoorbeeld de vergunningverlenende overheden een belangrijke functie in de vaststelling van de bijdrage van individuele bedrijven aan de doelstelling van het convenant. Na formalisering van deze bijdrage in het kader van de vergunningverlening, vindt controle op het verrichten van de

nodige inspanningen plaats in het kader van de handhaving van de vergunning.

Bij «controle op de naleving» is ook van belang dat anderen dan partijen inzicht hebben in de doelstellingen en uitvoering van het convenant. Daarom wordt bij de opstelling van milieuconvenanten gestreefd naar een zo groot mogelijke openbaarheid. Hierover kunnen ook in het convenant zelf afspraken worden gemaakt.

Om te waarborgen dat al deze aspecten bij de opstelling van convenanten serieus aandacht krijgen, is in 1992 een gedragscode voor milieuconvenanten opgesteld. Het werken met deze gedragscode wordt binnen het ministerie van VROM ondersteund door een «coördinatiepunt milieuconvenanten». Inmiddels zijn ook voor de gehele rijksoverheid aanwijzingen voor het afsluiten van convenanten in de maak. Naar aanleiding van deze aanwijzingen, nieuwe ervaringen met convenanten en diverse onderzoeken die naar convenanten zijn verricht, zal de gedragscode voor milieuconvenanten op korte termijn worden aangepast.

54

Bij regio-korpsen ontbreekt het aan voldoende onderzoekskwaliteiten- en capaciteit. Welke stappen zijn inmiddels ondernomen om dit probleem te ondervangen? (blz. 28).

Bij regiokorpsen heeft het tot op heden ontbroken aan voldoende onderzoekskwaliteiten en -capaciteit.

Niettemin is een duidelijke verbetering merkbaar geweest in 1995. Mede door de politieke druk is de belangstelling voor de aanpak van milieucriminaliteit bij de politie merkbaar toegenomen.

Een grote toegevoegde waarde kan worden verwacht van het Landelijk Kernteam Zware Milieucriminaliteit, functionerend onder beheer van de politieregio Rotterdam/Rijnmond. Het Kernteam (een vervolg van het ad hoc opsporingsteam in de strafzaak TCR) is voorlopig voor drie jaar samengesteld en het daarop betrekking hebbende convenant zal vóór het einde van 1995 worden getekend. Aan het Kernteam wordt deelgenomen door rechercheurs uit de politieregio Rotterdam/Rijnmond, de politieregio Zuid-Holland-Zuid en politieregio Amsterdam/Amstelland, alsmede door medewerkers van het Milieubijstandsteam van de Inspectie Milieuhygiëne en de Divisie Centrale Recherche Informatiedienst in het Korps Landelijke Politiediensten.

Het Kernteam, bestaande uit zeer ervaren opsporingsambtenaren, beoogt geen taken over te nemen van de politieregio's, doch het beoogt om diverse vormen van milieufraude zodanig zichtbaar te maken, dat de betrokken politieregio's beter in staat zijn om daarop door te onderzoeken.

Ten slotte valt te melden het voornemen te komen tot interregionale samenwerkingsverbanden per ressort waarin gespecialiseerde rechercheurs deelnemen. Doel van deze samenwerking tussen politieregio's is het faciliteren van de opsporing in concrete zaken en het behoud van expertise.

55

Welke factoren spelen mee bij de bepaling van het bestuurlijk niveau waar milieuproblemen moeten worden opgelost? (blz. 28).

De belangrijkste factor is het niveau waarop het milieuprobleem speelt: het schaalniveau waarop bron en effect zijn gekoppeld. Voor milieuthema's waar de bron-effectrelatie het regionale niveau te boven gaat (bijvoorbeeld koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x)) blijft het Rijk dus primair verantwoordelijk. Aan de andere kant zullen aspecten met een lokale bron-effectrelatie steeds meer tot de competentie van de decentrale overheden gaan horen (denk bijvoorbeeld aan het stankbeleid).

Met betrekking tot de instrumentariuminzet is de rolverdeling genuanceerd. Als een probleem met een lokaal karakter zich landelijk voordoet kan het ook in de toekomst zinvol zijn hiervoor regulering op nationaal niveau in te zetten door middel van bijvoorbeeld AMvB's of heffingen. Daarnaast kunnen de decentrale overheden een substantiële bijdrage leveren aan de reductie van thema's als klimaatverandering en verzuring doordat zij direct contact hebben met relevante doelgroepen zoals huishoudens, verkeer, detailhandel en dergelijke.

Een goede aansluiting van de gezamenlijke instrumentarium-inzet leidt in dergelijke gevallen tot synergie.

56

Aan wat voor soort planvorming wordt gedacht bij de eerste stap van het project «Stad en Milieu»? Is de «Stad en Milieu» werkwijze alleen toepasbaar in situaties waar sprake is van dergelijke planvorming? Betekent stap 2 van dit project dat er een extra vrije bandbreedte wordt gecreëerd? Hoe wordt deze bandbreedte bepaald? Wanneer wordt de verdere uitwerking van dit project verwacht?

Wordt met de nadere uitwerking en vertaling van de resultaten van de «Stad en Milieu-benadering» tot beleidswijziging hetzelfde bedoeld als het ministeriële Standpunt over compensatie, dat bij de discussie over het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (Kamerstukken 24 216, nr. 1) is toegezegd? Wanneer is de uitwerking c.q. het standpunt te verwachten? (blz. 30)

Aan de Tweede Kamer zal op korte termijn een brief worden gezonden waarin wordt ingegaan op alle aspecten die zijn verbonden aan de problematiek van «Stad en Milieu».

57

Wat is de stand van zaken rond de concrete actie uit «Werken aan Kwaliteit» van de Unie van Waterschappen betreffende verdrogingsbestrijding, met name de problematiek rond de vernattingsschade bij peilverhoging? (blz. 31)

Het dagelijks bestuur van de Unie van Waterschappen heeft mede op basis van een onderzoek uitgevoerd in het kader van het Nationaal Onderzoekprogramma Verdroging haar visie op de problematiek van de vernattingsschade vastgelegd in een brief van 16 juni jl. aan de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Deze brief alsmede het antwoord van genoemde minister is gevoegd bij de brief over bestrijding verdroging/schadeproblematiek, die de minister van Verkeer en Waterstaat op 29 september 1995 heeft gezonden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (TK 95/96, 21 250, nr. 36). Korte tijdshalve wordt naar deze brieven verwezen.

58

Beoogt het Kaderplan Gemeentelijk Milieubeleid van de VNG eveneens een harmonisatie van milieu-legestarieven op termijn, zoals het IPO nastreeft in «Samenwerking op maat»? Hoe kunnen de bestaande grote verschillen in leges voor de verschillende milieuvergunningen per gemeente worden verklaard en hoe zullen gemeenten aan hun inkomsten komen als er in het kader van MDW minder vergunningen vereist zijn? (blz. 32)

Uit het Kaderplan Gemeentelijk Milieubeleid van de VNG blijkt dat de hoogte van de leges voor gelijksoortige bedrijven in de gemeenten inderdaad nogal verschilt. De oorzaak hiervan is dat er veel verschillende heffingsgrondslagen worden gebruikt, maar ook dat er veel gemeenten zijn die minder dan kostendekkende legestarieven hanteren. De VNG

overweegt te onderzoeken wat de reden is dat veel gemeenten een andere grondslag gebruiken dan de door de VNG in de huidige model-legesverordening geadviseerde potentiële milieubelasting van de bedrijven. Wanneer met aanpassingen van de systematiek kan worden bereikt dat deze voor meer gemeenten bruikbaar wordt, dan kan dit leiden tot aanpassing van de modelverordening.

Er wordt naar gestreefd op korte termijn het overleg te openen over de consequenties van de vermindering van het aantal vergunningplichtige bedrijven waarvoor gemeenten het bevoegd gezag zijn.

59

Welke passages in de nota herijking buitenlands beleid hebben betrekking op het te voeren milieubeleid? (blz. 36).

Het te voeren milieubeleid wordt mede bepaald door het veranderende wereldbeeld, waar de nota Herijking op is gebaseerd. Milieudegradatie is een van de redenen voor een herijking van het buitenlands beleid, zoals vermeld is in par. I 3.1 en 3.3 («ecologische uitputting»). Het milieubeleid is echter ook een van de elementen waardoor onze economische positie bepaald wordt, zoals weergegeven wordt in par. I 4.2 en 4.3.

Milieubeleid speelt eveneens een rol als het gaat om vrede en veiligheid en conflictbeheersing (par. I 6.4 en 6.5, denk aan beschikbaarheid van drinkwater).

Tenslotte wordt ons milieubeleid mede bepaald door integratie met andere beleidsvelden als werkgelegenheid, transport, landbouw, etc, door de Interne Markt en dus de vormgeving van de Europese Unie alsmede door de spelregels met betrekking tot de economische belangen-behartiging (Milieu en Handel).

In de nota Herijking is dan ook een aparte paragraaf over milieu opgenomen, par. I 6.7, waarin aangegeven wordt dat internationaal milieubeleid een volwaardig onderdeel van het buitenlands beleid is. Dit is de basis voor de betrokkenheid van VROM bij de uitwerking en de uitvoering van de nota Herijking.

De financiële uitwerking van de nota Herijking wordt wat het internationale milieubeleid betreft neergelegd in hoofdstuk III 4 («Nieuwe accenten van beleid»). De uitgaven zullen oplopen tot 0,1% BNP in 1999.

60

In de herijkingsnota stelt het kabinet 0.7, 0.1 en 0.3% van het BNP beschikbaar voor respectievelijk ontwikkelingshulp, Rio-gelden en overige internationale financiering. Kan aangegeven worden hoe de milieu-component in deze 3 geldstromen zal worden ingevuld, bv. middels een actieprogramma internationale milieusamenwerking? (blz. 36)

De invulling van de milieucomponent is onderwerp van nader overleg tussen de betrokken bewindslieden en heeft betrekking op de begroting 1997.

De milieucomponent in deze programma's zal worden ingevuld door afstemming tussen de betrokken ministers, bijv. in de vorm van een actieprogramma (zoals het Programma Internationaal Natuurbeheer). Besluitvorming over de milieucomponent zal echter plaatsvinden in de REIA (Raad voor Europese en Internationale Aangelegenheden), voorportaal van de Ministerraad.

61

Welke milieu-aspecten wenst de Nederlandse regering op de IGC aan de orde te stellen, zodat duurzame ontwikkeling wordt verankerd in het herziene Verdrag van Maastricht?

De Europese Raad van Cannes (juni 1995) heeft geconcludeerd dat de milieuproblematiek bij de herziening van het Verdrag van Maastricht aan de orde zal komen. De Reflectiegroep, waarin voor Nederland de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken zitting heeft, zal dit punt in zijn rapport ter voorbereiding van de IGC uitwerken. De regering bereidt thans de Nederlandse inbreng op dit terrein voor en zal de Kamer hierover in de loop van het voorbereidingsproces informeren.

62

De begroting voor Buitenlandse Zaken noemt beheersing van ongevallen en risico's een «superthema» voor de EU. Hoe komt dit in het Milieuprogramma naar voren? (blz. 37)

In het Vijfde Milieu Actieprogramma van de E.U. is een achttal thema's voor het Europees beleid bepaald. Een van deze thema's luidt «de beheersing van risico's en ongevallen». De term «superthema» in de begroting van Buitenlandse Zaken is ontleend aan NMP 2 (p. 60). Deze term is gebruikt omdat het een verzameling beleidsterreinen betreft die in de Nederlandse systematiek bij verschillende milieuthema's zijn onder te brengen: externe veiligheid, biotechnologie, gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen, nucleaire veiligheid en rampenbestrijding. In het Milieuprogramma zijn deze terug te vinden bij de thema's versterking, verspreiding en verwijdering.

63

Wat is door Nederland naar voren gebracht bij de workshops over duurzame consumptie en duurzaam landgebruik voor de Commissie Duurzame Ontwikkeling van de VN? Is documentatie hierover beschikbaar? (blz. 38)

Ten aanzien van duurzame consumptie was de Nederlandse inbreng in hoofdlijnen gericht op het onder de aandacht brengen van het belang van een ecologisering van het belastingstelsel ten behoeve van de consument (aanbieden van een goede «milieuinfrastructuur» (produkten, diensten en voorzieningen)). Bij dit laatste ligt er een belangrijke verantwoordelijkheid voor andere doelgroepen, zoals bedrijfsleven en overheden. Deze moeten er immers voor zorgen dat er voldoende, aantrekkelijke en toegankelijke voorzieningen, produkten en diensten worden aangeboden. Alleen dan kan de consument een meer duurzaam leefpatroon doorvoeren zonder daarvoor evenredig in te leveren op de kwaliteit van het bestaan.

Van de workshop «Facilities for sustainable household» bestaat een verslag.

Van 20 tot en met 22 februari 1995 hebben de ministeries van VROM, LNV en OS tezamen met de FAO een internationale workshop over geïntegreerd duurzaam landbeheer georganiseerd. De inbreng van Nederland, gebaseerd op het beleid gericht op plattelandsvernieuwing en de ROM-gebieden bestond uit:

- het belang van integratie van milieu-, economische en sociale doelstellingen in het nationale beleid gericht op duurzaam planning en beheer van land.
- het belang om voor het proces van planning en beheer van land oplossingen te zoeken op het meso-niveau, tezamen met alle (groepen van) betrokkenen. De centrale overheid dient daarbij voorwaarden-scheppend en stimulerend in plaats van voorwaardenstellend op te treden.
- het belang van het stimuleren van de ontwikkeling van nieuwe duurzame economische dragers voor landelijke gebieden, als alternatieven naast de agrarische dragers.

De conclusies en aanbevelingen van de workshop zijn overgenomen door de derde zitting van de VN Commissie voor Duurzame Ontwikkeling. De FAO zal de follow-up samen met Nederland ter hand nemen.

Het verslag van de internationale workshop is inmiddels beschikbaar en kan worden verkregen bij het ministerie van LNV.

64

Kan worden uiteengezet hoe de bij DGM ontwikkelde systematiek t.a.v. kosteneffectiviteitsmeting van milieumaatregelen zal worden toegepast? (blz. 38).

In het overleg tussen vergunningverlener en bedrijfsleven over de te treffen maatregelen speelt de vraag of de aan de maatregel verbonden kosten «gangbaar» zijn een grote rol. Deze vraag kan ondermeer beantwoord worden aan de hand van gegevens over de kosteneffectiviteit van de te nemen maatregel.

De bij DGM ontwikkelde systematiek, welke als praktische uitwerking gebaseerd is op de Methodiek Milieukosten, geeft een methode ter vaststelling van de kosteneffectiviteit van maatregelen. Kenmerkend van de ontwikkelde systematiek is dat toepassing plaatsvindt binnen een aantal randvoorwaarden, te weten één doelgroep, één stof en gericht op maatregelen waarvoor de kosten en de milieugevolgen eenduidig zijn te bepalen.

Daarnaast beoogt de systematiek ook zogeheten referentiewaarden aan te reiken. Deze referentiewaarden zijn in het algemeen de hoogste waarden die uit de verzameling onderzochte en reeds in praktijk toegepaste technieken voortvloeien. Doel van deze referentiewaarden is vergunningverlener en bedrijfsleven houvast te bieden bij de beoordeling van de «gangbaarheid» van de voorgenomen maatregelen. De systematiek vervult een faciliterende rol en is niet bedoeld als opgelegde richtlijn of voorschrift.

De komende periode zal gebruikt worden om landelijke bekendheid aan het instrument te geven. De systematiek zal inclusief een aantal voorbeelden worden opgenomen in de NeR. Voorlopig richt de toepassing zich op luchtverontreiniging door industriële proces-installaties. Na opgedane ervaring kan de toepassing mogelijk verbreed worden.

Benadrukt zal worden dat het aspect kosteneffectiviteit (oftewel milieu-rendement) maar één van de aspecten is die bij de uiteindelijke keuze en uitvoering van milieumaatregelen een rol speelt. Andere aspecten zoals handhaafbaarheid, draagkracht, concurrentiepositie, specifieke immissie- en emissiesituatie zijn medebepalend bij de uiteindelijke keuze van maatregelen.

Naast bovenstaande specifieke toepassing van kosteneffectiviteit wordt ook op andere terreinen gewerkt aan een meer expliciete toepassing van kosteneffectiviteit. Voorbeelden zijn de VN-ECE verzuringsprotocollen, de rol van de RIVM-notitie «Milieurendement van het NMP2» bij de besluitvorming over het NMP2 maatregelenpakket en het SEP-convenant.

In 1996 zal in een notitie, welke tijdens de vorige begrotingsbehandeling is toegezegd, nader worden ingegaan op de verschillende toepassingsmogelijkheden van kosteneffectiviteit/milieurendement in het milieu-beleid. In de notitie zal ook aandacht worden besteed aan de vraag welke (on)mogelijkheden er bestaan om tot een meer integrale toepassing van kosteneffectiviteit te komen. Hierbij blijkt een aantal aandachtspunten relevant te zijn, zoals de weging van de verschillende milieu-aspecten, de beschikbaarheid van informatie en de relatie met het vervuiler betaalt-principe.

65

Vanaf '96 streeft men naar het hebben van een keurmerk voor duurzaam geproduceerd hout. Kan nader uiteengezet worden wat hieronder wordt

verstaan, hoe het tot stand komt en welke voorwaarden worden gehanteerd? (blz. 39).

Eind dit jaar zal een op vrijwilligheid gebaseerd systeem gereed zijn dat in 1996 kan gaan voorzien in de tracering van als zodanig erkend duurzaam geproduceerd hout op de Nederlandse markt. Dit gebeurt via een systeem van accountants- en administratieve controle bij houtimporteurs, -verwerkers en -leveranciers, onder beheer van een nader te bepalen nationale instelling. Een en ander zal worden opgezet in nauwe samenwerking met de deelnemers aan het Convenant Tropisch Hout.

Het systeem regelt niet het deel van het traject dat zich in het producentenland of in de transportfase afspeelt. Beoordeling van de duurzaamheid van het bosbeheer in het houtproducerend land dient te leiden tot een zogenaamd «certificaat van duurzame productie» op basis van in eerste instantie bilateraal, doch bij voorkeur internationaal, overeen te komen criteria en indicatoren.

66

Welke definitie wordt voor duurzaam hout gehanteerd? Wordt de positie van de plaatselijke leefgemeenschappen ook meegenomen? (blz. 39).

Op dit moment bestaat er geen eenduidige definitie voor het begrip «duurzaam bosbeheer» noch voor het daaruit voortkomende begrip «duurzaam geproduceerd hout». Vooralsnog maakt Nederland gebruik van de internationaal aanvaarde sets van criteria voor duurzaam bosbeheer zoals die zijn vastgesteld in het kader van de Internationale Tropisch Hout Organisatie (ITHO) en de tweede Ministeriële Pan-Europese Bosbeschermingsconferentie (Helsinki-proces). Overigens is Nederland groot voorstander van een uniforme, nationaal en internationaal breed gedragen interpretatie van deze begrippen en levert Nederland een actieve bijdrage hieraan. Daarnaast werkt de Deskundigenwerkgroep Duurzaam Bosbeheer o.l.v. Prof. Stortenbeker aan een verdere uitwerking van deze begrippen.

In de bovenbedoelde sets van criteria wordt ook met de belangen van de plaatselijke bevolking rekening gehouden.

67

Is de ontkoppeling tussen economische groei en het beslag op het milieu ook in een grafiek met geïndiceerde cijfers aanschouwelijk te maken? (blz. 40)

De ontkoppeling is op genoemde wijze zichtbaar te maken. Dit gebeurt in het Milieuprogramma reeds bij de doelgroepindicatoren.

68

Hoe verhoudt zich de hier gepresenteerde «ontkoppeling» met de conclusie in de Milieubalans 1995 dat de milieukwaliteit voor lucht, water en bodem nog steeds te wensen over laat? Voor welke compartimenten en ecosystemen worden milieukwaliteitsnormen overschreden en is derhalve nog steeds sprake van verslechtering van de milieukwaliteit? (blz. 40)

De emissies van veruit de meeste stoffen neemt minder toe dan de groei van het Bruto Nationaal Produkt. Veelal is zelfs sprake van een absolute afname van de emissies. Belangrijke uitzondering vormt echter de CO₂-emissie. Door de veelal absolute afname van de emissies neemt de druk op het milieu af. De wijze waarop dit doorwerkt in de milieukwaliteit hangt af van de dynamiek van de milieukundige processen in de milieucompartimenten. Soms zijn verbeteringen direct zichtbaar (lokale luchtkwaliteit) maar veelal treedt er, onder andere als gevolg van

accumulatie van stoffen, een vertraging op (o.a. kwaliteit grond- en oppervlaktewater). De conclusie over de gerealiseerde ontkoppeling en de milieukwaliteit die nog te wensen over laat, zijn dus niet strijdig.

69

Kan voor de hier gegeven voorbeelden van mogelijke technologische doorbraken worden aangegeven in hoeverre de kansen op werkelijke invoering samenhangen met technologische factoren resp. markt-economische factoren? (blz. 45)

Auto's met een extreem laag energieverbruik

Alhoewel de technologie al grotendeels beschikbaar is voor het bouwen van auto's met laag energieverbruik, vormt de dominantie van het bestaande basisontwerp van de auto een belemmering. Ofwel: het daadwerkelijk bouwen van zeer zuinige auto's vereist een forse omwenteling van het nu gangbare ontwerp- en productieproces. Met name het gebruik van lichtere materialen en «engine downsizing» spelen hierbij een belangrijke rol. Het zijn in feite noch technologische noch markt-economische factoren die een doorbraak in de weg staan, maar culturele en structurele factoren.

Waterstof als energiedrager voor aandrijving

Waterstof als energiedrager voor aandrijving voor personenauto's is nog niet toe aan een werkelijke doorbraak, met name vanwege technische problemen met de opslag van waterstof en vanwege de prijs van waterstof. Voor grotere voertuigen lijkt het opslagprobleem inmiddels opgelost: in Italië heeft de firma Ansaldo onlangs een boot uitgerust met waterstof-aandrijving. Hiervoor is een brandstofcel gebouwd die ook in een autobus zal worden ingebouwd. Ook Renault is in dit project betrokken vanuit hun belangstelling voor de bouw van een personenwagenvariant. In Nederland is momenteel een studie gaande naar de toepassing van een mobiele brandstofcel. Dit onderzoek wordt gedaan in het kader van het interdepartementaal programma Duurzame Technologische Ontwikkeling (DTO).

Nieuwe accutechnologie/elektrische auto's

De doorbraak van de elektrische auto hangt nauw samen met het ontwerp van auto's, die weinig motorvermogen vergen (lichte auto's) en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de accu-technologie. Een illustratief voorbeeld is de pulslaadtechnologie, waarmee zeer korte oplaadtijden kunnen worden gehaald (vanaf 15 minuten) en hoge overdrachtsrendementen (95%). Inmiddels zijn in Europa talrijke initiatieven ontwikkeld, waardoor momenteel naar schatting duizend elektrische auto's op de weg zijn. Deze worden vooral gebruikt door professionele fleet-owners. Met name de Zwitserse overheid steunt de ontwikkeling van elektrische auto's met subsidies in het kader van een brede invoeringsstrategie. Het doel van de Zwitserse overheid is om in het jaar 2010 200 000 lichte elektrische voertuigen op de weg te hebben.

Zonneceltechnologie

Dat deze technologie nog niet op grote schaal wordt toegepast kan voornamelijk worden toegeschreven aan markteconomische factoren: het opwekken van stroom door middel van zonnecellen is nog te duur. Niettemin hangt dit ook samen met technologische ontwikkelingen: als het rendement van de huidige silicium cellen kan worden verhoogd, danwel goedkopere materialen kunnen worden gebruikt, wordt per saldo

de opgewekte stroom goedkoper. In «The European Renewable Energy Study» (TERES) wordt de verwachting uitgesproken dat rond 2010 electriciteit uit zonnecellen even duur is als electriciteit uit olie of gas.

Methanol brandstofcellen voor vrachtauto's

Hiervoor geldt dat deze methode van aandrijving duurder is dan conventionele dieselaandrijving. Technologisch zijn er nog wel problemen, maar deze lijken oplosbaar als er voldoende economisch perspectief is.

Verbeterde elektronische communicatiesystemen

Er lijken geen technologische of markteconomische belemmeringen te zijn die de doorbraak van elektronische communicatiesystemen in de weg staan. Het zijn veeleer infrastructurele en culturele belemmeringen die hier een rol spelen. Overigens is niet zonder meer duidelijk dat het vervangen van fysieke vervoersstromen door elektronische informatie-overdracht tot vermindering van milieubelasting leidt. De mate waarin dit effect zal optreden hangt onder andere samen met de milieubelasting van de elektronische apparatuur, die voortkomt uit de productie en afdanking van de benodigde apparatuur en het energiegebruik tijdens de gebruiksfase. Ook is niet duidelijk welke andere sociaal-economische effecten het gebruik van telematica zal hebben.

Nieuwe spoorwegtechnologie

Op 20 juni 1995 kwamen de Europese transportministers in Luxemburg overeen dat de spoorlijnen, die worden aangelegd ten behoeve van de hoge-snelheidstrein (HST), berekend moeten zijn op tenminste 250 km per uur. Verwacht wordt dat met deze harmonisatie de trein op trajecten tussen 200 en 800 kilometer concurrerend zal kunnen zijn met het vliegvervoer.

Nieuwe boorttechnologie en nieuwe ondergrondse buistechnologie tbv ondergronds transport

Het boren van tunnels in slappe bodems (bijv. met de Soft-soil Tunnel Bouw Machine) lijkt uit technologisch oogpunt geen groot probleem meer te zijn. Echter, zoals bleek uit de studies mbt de Betuwelijn is de aanleg van ondergrondse infrastructuur duurder dan bovengronds. Er is dus sprake van een markteconomisch probleem. Hierbij kan worden aange-tekend dat, indien het milieuvoordeel van ondergronds bouwen ook wordt gekapitaliseerd, de balans in de toekomst kan doorslaan naar ondergrondse aanleg.

70

Welke rol denkt het ministerie van VROM te spelen bij de stimulering van de milieutechnologie en hoe denkt zij de toepassing van nieuwe bodemsaneringstechnieken te stimuleren? (blz. 45)

VROM voert een milieutechnologiebeleid dat gericht is op de ontwikkeling en toepassing van t.b.v. het milieu gewenste technologie. Het beleid wordt zoveel mogelijk gericht op het verminderen van de milieutekortingen die in het NMP-2 zijn gesignaleerd, en wordt voor een aanzienlijk deel uitgevoerd in samenwerking met andere departementen (EZ, LNV, VW, OCW). Het beleid ziet er in hoofdlijnen als volgt uit:

- Korte termijn strategie, gericht op de toepassing van reeds voorhanden zijnde technologie: demonstratie van toepassingsmogelijkheden van milieutechnologie en toepassingsgerichte ontwikkeling van

technologie door bedrijven (bijv. d.m.v. het Programma Milieutechnologie), informatievoorziening gericht op de vergunningverleners (Infomil), fiscale stimulering van investering in milieutechnologie (regeling Vrije Afschrijving Milieutechnologie).

- Middellange termijn strategie, gericht op de ontwikkeling van nieuwe technologie (procesgeïntegreerde technologie en milieuvriendelijk ontwerpen, uitgaande van integraal ketenbeheer): stimulering van de ontwikkeling van nieuwe technologie door universiteiten en technologische instituten (via het Innovatiegerichte Onderzoek Programma Milieutechnologie), bevorderen van het meer integraal op duurzaamheid richten van het technisch Hoger Onderwijs, stimulering van milieuvriendelijk ontwerpen (bijv. via bijzondere leerstoel aan de TU-Delft), strategische conferenties gericht op het bereiken van consensus over de gewenste richting van technologie-ontwikkeling, technologie-verkenningen.

- Lange termijn strategie, gericht op het formuleren van geheel nieuwe, duurzame technologische concepten: interdepartementaal onderzoek-programma Duurzame Technologische Ontwikkeling, dat beoogt «trekkers» van technologie-ontwikkeling handvatten te geven bij de ontwikkeling en implementatie van duurzame technologie.

De toepassing van nieuwe bodemsaneringstechnieken wordt door het ministerie van VROM langs drie sporen gestimuleerd:

1. Het NOBIS-programma

Het Nederlands Onderzoekprogramma Biotechnologische In-situ Saneringen (NOBIS) is recent van start gegaan. Doel van NOBIS is het door middel van een vorm van publiek-private samenwerking (overheid f 25 miljoen (ICES), derden f 12,5 miljoen) in de periode 1994–1998 ontwikkelen van een duurzame kennisinfrastructuur op het gebied van biotechnologische in-situ saneringstechnieken en de stimulering van de toepassing daarvan, opdat bodemsanering in de toekomst mogelijk goedkoper kan worden. De in de periode gestimuleerde ontwikkeling en toepassing moet een dusdanige spin-off hebben dat de kennisinfrastructuur en de toepassing van dergelijke technieken zich zonder een stimuleringsbijdrage in stand kunnen houden en verder ontwikkelen.

2. Het Speerpuntprogramma Bodemonderzoek

Door het kabinet is in de periode 1986–1993 het Speerpuntprogramma Bodemonderzoek gefinancierd. Dit onderzoeksprogramma had zowel een fundamenteel wetenschappelijk als toepassingsgericht spoor. Uit de evaluatie van het Speerpuntprogramma komt naar voren dat met name het toepassingsgerichte spoor een nieuwe impuls verdient, evenwel onder de voorwaarde dat doelgroepen sterker dan voorheen bij de programmering (en financiering) worden betrokken en de kennisinfrastructuur blijvend wordt versterkt. In het licht van deze aanbeveling onderzoekt thans in opdracht van het kabinet een commissie onder voorzitterschap van de voormalige milieugegedeputeerde Van der Vlist de mogelijkheden van een toepassingsgericht bodemonderzoekprogramma dat als naam heeft: Programma Geïntegreerd Bodemonderzoek. De commissie zal hieromtrent naar verwachting in de eerste helft van 1996 rapporteren.

3. Het Handboek Bodemsaneringstechnieken

Thans wordt door VROM gewerkt aan de herziening van het Handboek Bodemsaneringstechnieken. Het doel van deze herziening is de structurering, evaluatie en validatie van saneringstechnieken. Hierdoor wordt aan het bevoegde gezag en private partijen een instrument ter beschikking gesteld dat een overzicht geeft van bestaande technieken en de omstandigheden waaronder deze technieken met succes kunnen worden toegepast. Daarbij ontstaat tevens inzicht in eventuele lacunes, zowel op het gebied van toepassingsomstandigheden als ontbrekende technieken. Met het zichtbaar worden van deze lacunes wordt de techniekontwikkeling verder gestimuleerd.

Waarom verdient een aanpak waarbij kan worden afgezien van de dreiging met wetgeving de voorkeur in het geval van de verbetering van de produktinformatie van de producent aan de consument? (blz. 46).

In de Nota Produkt en Milieu wordt de hoofddoelstelling van het produktgerichte milieubeleid als volgt geformuleerd:

Doel is «te komen tot een situatie waarin marktpartijen – producenten, handel en consumenten – voortdurend streven naar een vermindering van de milieubelasting van produkten».

Daarbij was aan milieu-produktinformatie een belangrijke rol toege-dacht.

De oorspronkelijke opzet was om via die milieuinformatie op produkten zowel de consument een handvat bij zijn aankoopkeuze te geven, als langs die weg de producenten aan te zetten tot produktverbetering.

Zoveel mogelijk gebruik maken van de markt als sturend mechanisme was daarbij de leidraad.

Uit de gelegde contacten met de diverse branches bleek dat deze veelal reeds milieuverbetering van produkten op de agenda hadden staan danwel daarmee aan de slag waren zonder dat men de behoefte had daar richting consument expliciet over te communiceren. Het opleggen van wettelijk informatieverplichtingen wordt daarbij als contra-produktief ervaren.

Inmiddels is besloten op grond van deze en andere overwegingen om de centrale rol die oorspronkelijk voor milieuproduktinformatie toege-dacht is, los te laten, en te kiezen voor een lijn die directer bij de producent aangrijpt.

Hoe verhoudt zich de uitspraak «de overheid kan duurzaam consumeren niet dwingend voorschrijven of afdwingen» tot de op blz. 45 bepleite «internalisering van de milieukosten»?

Het begrip «internalisering van milieukosten» staat voor het brede streven in het milieubeleid om de schade (financieel of anderszins) voor mens en milieu ten gevolge van nog niet-gereguleerde, resp. nog niet-bestreden vervuilende emissies en andere effecten naar het milieu, meer en meer tot uitdrukking te brengen in de prijzen van goederen en diensten.

Een dergelijke internalisering van «milieukosten» (bedoeld is de thans nog niet aan de veroorzakers in rekening gebrachte «milieuschade») komt via verschillende beleidsinstrumenten tot stand. In de aangehaalde passage op blz. 45 van het Milieuprogramma is dit aangegeven voor financiële en fiscale instrumenten. Voorbeelden hiervan zijn niet alleen de genoemde belastingen op milieugrondslag (op brandstoffen, te storten afval en grondwater), maar bijv. ook de regulerende energiehelling, verwijderingsbijdragen en statiegeldregelingen. Kenmerkend effect van financiële en fiscale instrumenten is dat de produktie en/of de consumptie van de door het instrumentarium getroffen goederen en diensten duurder wordt. Hogere prijzen laten als zodanig de keuzevrijheid van producent en consument volledig in stand, maar hebben via de werking van het prijsmechanisme wel effect op hetzij de voortgebrachte en/of aangekochte hoeveelheden, hetzij de wijze waarop wordt geproduceerd (inputs, technologie e.d.) en geconsumeerd (zuiniger, substituten, alternatief gedrag e.d.). Door deze effecten gaat de factor milieu op langere termijn een meer evenwichtige rol spelen in het economisch proces.

Door de goede aansluiting van deze instrumenten bij de werking van de markt is er geen sprake van «dwingend voorschrijven of afdwingen».

Kan, gegeven de veelheid aan mogelijke leefaanpassingen, aangegeven worden welke elementen van een zg. energie-extensieve leefstijl substantieel bijdragen aan vermindering van het energiegebruik? (blz. 47)

Reductie van het E-verbruik door Nederlandse huishoudens kan langs drie hoofdlijnen worden bereikt:

- * reductie van het directe energieverbruik in de woning;
- * reductie van het energieverbruik door verplaatsingen;
- * reductie van het indirecte verbruik, door verlaging van de energie-intensiteit per gulden uitgegeven aan produkten en diensten.

Het directe energieverbruik in de woning (ca. 40% van het huidige verbruik van het gemiddelde huishouden) kan worden teruggebracht door het zuiniger maken van de woning, door installatie van zuiniger apparatuur en selectiviteit bij de aanschaf daarvan en door zuiniger gebruik van de woning en de aanwezige apparatuur. Op deze terreinen zijn substantiële besparingen te bereiken waarbij de «niet-leefstijl» mogelijkheden (zuiniger maken van de woning en installatie van zuiniger apparatuur) het grootste potentieel vormen.

Het energieverbruik door verplaatsingen (ca. 10% van het huidige verbruik van het gemiddelde huishouden) kan worden teruggebracht door aanschaf van een zuiniger auto (geen leefaanpassing) en door geen autobezit en zuinig en selectief gebruik van vervoersmogelijkheden (leefaanpassing).

Het indirecte energieverbruik (ca. 50% van het huidige verbruik van het gemiddelde huishouden) betreft de energie die nodig is om de niet eerder genoemde – materiële produkten te maken en te transporteren en om – niet eerder genoemde – diensten en voorzieningen te leveren. Het veranderen van consumptiepatronen van deze produkten en diensten kan de grootste bijdrage leveren aan vermindering van het energiegebruik door leefaanpassingen en verandering van leefstijl.

In z'n algemeenheid geldt dat diensten energie-extensiever zijn dan materiële produkten. Ten aanzien van materiële produkten is uit onderzoek gebleken dat het verschil in energiebeslag per bestede gulden binnen produktgroepen groot is en zich voordoet op alle categorieën van het consumptiepatroon zoals voeding, produkten in/om huis, kleding en schoeisel, hygiëne en medische zorg en ontwikkeling en ontspanning.

We kunnen op dit moment stellen dat er theoretisch goede mogelijkheden zijn om energie-zuinig te leven door anders te consumeren. Binnenkort zal een tiental huishoudens in het kader van het project «energie-extensieve leefstijlen» in de praktijk onderzoeken of deze mogelijkheden een interessant en aantrekkelijk perspectief bieden.

Kan een overzicht worden geboden van die maatregelen waarvan de implementatiesnelheid is vertraagd met daarbij per maatregel de reden van de vertraging? (blz. 48)

De in het Milieuprogramma weergegeven milieukosten per thema en per bedrijfstak worden berekend door het RIVM. Zij zijn het resultaat van een rekenmodel waarin ongeveer duizend milieumaatregelen zijn opgenomen. Bij elke maatregel moeten aannamen worden gemaakt over de kosten van de maatregel en het tijdpad waarin deze geïmplementeerd zal worden. Jaarlijks worden deze aannamen geactualiseerd op basis van nieuwe inzichten.

Indien de berekende kosten voor een overeenkomstig jaar thans lager blijken dan in de berekening voor het Milieuprogramma van vorig jaar, dan kan dit door meerdere factoren veroorzaakt zijn: de maatregel kan goedkoper geworden zijn, op een minder hoog niveau worden uitgevoerd,

ofwel op een later tijdstip worden ingevoerd, dus met vertraging. Vertraging kan een aantal oorzaken hebben, zoals relatief hoge uitvoeringskosten van de maatregel, een slecht economisch klimaat of een afwachtende houding.

Bij de toelichting op de tabellen 8.1 en 8.2 worden de belangrijkste verschillen ten opzichte van het vorige Milieuprogramma verklaard aan de hand van die maatregelen, die een substantieel lagere uitkomst in milieukosten laten zien. Doordat alleen substantieel gewijzigde maatregelen geanalyseerd zijn, is het zonder nader onderzoek niet mogelijk een overzicht te geven van alle maatregelen waarvan de implementatiesnelheid gewijzigd is.

Voor de drie op blz. 48 genoemde (groepen van) maatregelen zijn de belangrijkste redenen voor de vertraging:

– *de invoering van emissie-arme stallen*

Deze verloopt minder snel dan verwacht. De reden hiervoor is dat emissie-arme stallen relatief duur zijn. De invoering vindt plaats op vrijwillige basis. Momenteel is een Amvb in voorbereiding waarmee in 1998 een verplichting kan worden opgelegd tot invoering van emissie-arme stallen.

– *geuremissie-maatregelen in de metaalindustrie*

Deze zijn in voorgaande jaren te hoog ingeschat. Er is tot nu toe van uitgegaan dat elk jaar een evenredig deel van de maatregelen zou worden ingevoerd. Uit CBS-waarnemingen bij de metaalindustrie is naar voren gekomen dat deze maatregelen in de beginperiode veel minder zijn toegepast. In het rekenmodel is daarom het invoeringspad aangepast. Aangenomen is nu dat het merendeel van de maatregelen pas in de eindfase van het tijdpad wordt getroffen.

– *SO₂ maatregelen in de chemie, de bouwmaterialen-industrie en de basismetale*

Ook deze zijn in het verleden te hoog ingeschat. Uit bestudering van de bedrijfsmilieuplannen van genoemde industrieën blijkt dat de invoering van een aantal maatregelen is achtergebleven. Bovendien is invoering van enkele maatregelen niet noodzakelijk gebleken wegens sluiting van een aantal SO₂-emitterende installaties. Een en ander heeft overigens geen negatief effect op de realisatie door de chemische industrie van de doelstelling voor 2000.

75

Waarom loopt de vervanging van oude vliegtuigen door stillere vliegtuigen vertraging op? (blz. 50).

De vervanging loopt vertraging op omdat internationale luchtvaartmaatschappijen minder snel dan verwacht overgaan tot de uitfasering van oude vliegtuigen. Hieraan ligt ondermeer de slechte economische situatie in het begin van de jaren negentig ten grondslag.

76

Kan de regering aangeven welke proefprojecten inzake Joint Implementation in het kader van het Klimaatverdrag worden opgezet en op welke wijze de Tweede Kamer hierbij zal worden betrokken? (blz. 57)

Naar verwachting kunnen in de loop van 1996 de eerste proefprojecten worden gestart. Nederland heeft – met instemming van betrokken overheden – inmiddels over enkele eerder gestarte projecten gerapporteerd.

teerd aan het VN Klimaatsecretariaat. Het betreft bosbouwprojecten in Ecuador en Tsjechië (Stichting FACE) en twee – via het EZ programma Samenwerking Oost-Europa (PSO) gestarte – projecten in Hongarije (schone busmotoren en energiebesparing bij huishoudingen).

In het regeringsstandpunt Joint Implementation is verder aangegeven (punt 3) dat jaarlijks aan de Kamer gerapporteerd zal worden over de uitvoering van het proefprojectenprogramma.

77

Hoewel de grafiek van de emissie-indicator verzuring in 1994 een daling laat zien, blijft in vergelijking met de grafiek in het vorige Milieu-programma het percentage afname op 37 staan. Hoe kan dit? (blz. 59)

Dit is te wijten aan het feit dat er in 1995 een herberekening van alle Nederlandse verzurende emissies sinds 1980 heeft plaatsgevonden. Voor NO_x en voor NH_3 is daarbij ook de emissie in het basisjaar 1980 aangepast.

In 1993 was er sprake van een emissie-afname van 42,5 (1980) naar $26,6 * 10^9$ zuurequivalenten (1993) = 37,4%. Met de nieuwe cijfers is dat nu geworden een afname van 41,7 (1980) naar $28,4 * 10^9$ zuurequivalenten (1993) = 31,9%.

Voor 1994 is dit met de nieuwe cijfers een afname van 41,7 (1980) naar $26,1 * 10^9$ zuurequivalenten (1994) = 37,4%. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het cijfer voor 1994 nog een voorlopig cijfer is.

78

Waarom begint de grafiek van de indicator vermisting lager dan de grafiek in het vorige Milieuprogramma? Heeft dit gevolgen voor het reductie-percentage? (blz. 62)

In de indicator is het beginpunt voor 1980 gewijzigd, het was 300 en is nu 290 Meq. Oorzaak hiervan is correctie van de cijfers:

a. bij stikstof is de vervluchtiging naar de lucht uit de indicator gehaald. In de indicator zitten nu alleen de emissies naar bodem en water.

b. bij fosfor is gebruik gemaakt van betere, consistentere cijferreeksen afkomstig van de werkgroep uniformering mestcijfers. Voorheen werden gegevens van het CBS gebruikt.

Het reductiepercentage 17% is berekend ten opzichte van het beginpunt 290 Meq in 1980.

79

Hoewel de grafiek van de emissie-indicator verspreiding in 1994 een daling laat zien in vergelijking met de grafiek van vorig jaar, blijft het reductie-percentage gelijk. Hoe kan dit? (blz. 65)

Hoewel de grafiek van de emissie-indicator voor verspreiding in 1994 een daling laat zien in vergelijking met vorig jaar, is het reductie-percentage gelijk, omdat er vergeleken met vorig jaar diverse correcties zijn uitgevoerd op de berekening van de bijdragen van de prioritaire stoffen en de landbouwbestrijdingsmiddelen.

In het Milieuprogramma 1995–1998 was het totaal aantal verspreidings-equivalenten (Seq) in 1993 192 Seq, ten opzichte van 377 Seq in 1985. Herberekening voor het Milieuprogramma 1996–1999 leverde 377 Seq op in 1985, 207 Seq in 1993 en 191 Seq in 1994.

Voor de prioritaire stoffen zijn alle cijfers (ook de historische) herberekend. Wat de landbouwbestrijdingsmiddelen betreft is een correctie uitgevoerd op de bijdrage in 1992 en 1993. Vorig jaar waren nog niet alle nieuw toegelaten middelen in de indicator opgenomen. Dit jaar is de indicator «up to date».

Welke rol kan, naast de innameplicht, de zg. verwijderingsbijdrage spelen in het beleid ter stimulering van hergebruik van produkten? Welke ervaringen zijn er, naast de bijdrage voor personenwagens, inmiddels opgedaan met dit instrument? (blz. 74)

De mogelijkheid om een overeenkomst over een verwijderingsbijdrage algemeen verbindend te verklaren, zoals deze in de artikelen 15.35–15.41 van de Wet milieubeheer is neergelegd, speelt een belangrijke rol bij de totstandkoming van verwijderingsstructuren voor diverse afvalstromen. Via een dergelijke verwijderingsbijdrage wordt zeker gesteld dat een ieder meedoet aan de financiering van een verwijderingsstructuur (geen «free riders»). De overeenkomst over de verwijderingsbijdrage voor auto's is eind december 1994 algemeen verbindend verklaard. De verwijderingsstructuur voor autowrakken is sinds 1 januari 1995 geheel operationeel.

Op dit moment zijn twee verzoeken tot het algemeen verbindend verklaren van een overeenkomst over een verwijderingsbijdrage in behandeling. Het betreft landbouwfolies en ververpakkingen in het professionele circuit. Deze verzoeken zijn op 22 augustus 1995 respectievelijk 1 september 1995 in de Staatscourant gepubliceerd. Een verzoek over kunststofgevelelementen is thans in voorbereiding.

Welke rol speelt de (Rijks-)overheid bij de kwaliteitsborging en certificering van de betrouwbaarheid van de secundaire materialen? Kunnen bij de nadere afbakening van het begrip afvalstof en secundaire grondstof ook andere aanduidingen betrokken worden (reststof, hulpstof, restprodukt, e.d.)? Sluiten de Nederlandse definities aan bij het internationale (vooral binnen EU-verband gebruikelijke) afvaljargon? (blz. 76)

Kwaliteitsborging en certificatie van secundaire materialen is in de eerste plaats een activiteit waarvoor het betrokken bedrijfsleven zelf verantwoordelijk is. De (Rijks-)overheid faciliteert echter het bedrijfsleven waar mogelijk daarbij.

Deze faciliterende rol komt onder meer tot uiting in het flankerende beleid dat wordt gevoerd bij de totstandkoming van het Bouwstoffenbesluit. Concreet is ten behoeve van het bedrijfsleven een handreiking kwaliteitsverklaringen Bouwstoffenbesluit opgesteld en wordt het bedrijfsleven door middel van het uitvoeren van pilots en onderzoek ondersteund bij het opstellen dan wel het aanpassen van door de Raad van de Certificatie te erkennen Beoordelingsrichtlijnen, op basis waarvan kwaliteitsverklaringen kunnen worden afgegeven. Het Bouwstoffenbesluit voorziet in de mogelijkheid om deze kwaliteitsverklaring door de Minister te laten erkennen.

Voorts is in opdracht van VROM een concept-beoordelingsrichtlijn sorteer-inrichtingen bouw- en sloopafval opgesteld waarmee de branche verder kan werken aan kwaliteitsborging. Tenslotte wordt vanuit het programma Afzet van Afvalstoffen als Secundaire grondstof (AAS) het bedrijfsleven in specifieke gevallen financieel ondersteund bij de kwaliteitsmonitoring van secundaire materialen.

De Wet milieubeheer kent het begrip «afvalstof» als onderscheidend ten aanzien van andere stoffen preparaten en produkten. Door het gaan hanteren van andere begrippen, waarvan niet duidelijk is welk wettelijk regime van toepassing is, wordt de onduidelijkheid over welk regime in welke situatie van toepassing is, alleen maar groter.

De Nederlandse definitie van het begrip afvalstof is overigens ontleend aan de EG-regelgeving.

82

Hebben de producenten en importeurs van wit- en bruingoed in de nacht tussen 31 mei 1995 en 1 juni 1995 de intentieverklaring voor het opzetten van een verwijderingsstructuur getekend? (zie ook blz. 11) (blz. 76)

De vijf aangeschreven branche-organisaties van producenten en importeurs van wit- en bruingoed door de ministeries van EZ en VROM, hebben zich rond de zomer bereid verklaard voor 1 december 1995 met een plan van aanpak voor de verwijdering van de door hen op de markt gebrachte produkten te komen.

83

Welk vervolg is gegeven aan de zg. Voorbeeldplannen in het kader van de VINEX? (blz. 89)

In de notitie over «ruimtelijk kwaliteitsbeleid» die de Tweede Kamer onlangs heeft ontvangen wordt als één van de nieuwe voornemens geformuleerd: het opzetten van een meerjarig, interdepartementaal stimuleringsprogramma rond het thema «intensief en meervoudig ruimtegebruik». Hierbij wordt gedacht aan ontwerpstudies en innovatieve onderzoeken voor zowel woningbouw, bedrijven en infrastructuur maar ook aan de kwaliteit van de groene ruimte in de stad. Het betreft dus niet alleen onderwerpen die spelen op VINEX-locaties maar het programma heeft een bredere werkingssfeer naar stedelijk en landelijk gebied.

Voor de kwaliteitsbevordering op de VINEX-locaties draait inmiddels het project Kwaliteit op Locatie (VROM samen met het NIROV, de SEV en Novem); dit loopt door tot half 1997.

84

Is in 1994 de emissie van CO₂ met 18% toegenomen (het vorige Milieuprogramma meldt een daling tussen 1980 en 1993 met 9% – het huidige programma een toename met 9%)?

Wat is de verklaring voor het feit dat in de huidige grafiek de lijn voor klimaatverandering zich vanaf 1985 boven de 100 bevindt, terwijl in het vorige Milieuprogramma de lijn voortdurend onder de 100 schommelt?

Wat verklaart het verschil tussen de dalende lijn voor eindverwerking in de huidige grafiek en de stijgende lijn voor verwijdering (w) in de grafiek van vorig jaar?

Hoe ziet de grafiek voor de indicator Industrie en overige bedrijfstakken eruit indien dezelfde legenda als in het vorige Milieuprogramma gebruikt wordt? (blz. 95)

1. Op basis van CO₂-emissiecijfers over de periode 1980–1993, die consistent zijn met de Milieubalans 1995, kan over deze periode een toename van de broeikasgasemissie door de doelgroep Industrie en overige bedrijven van ruim 9% worden geconstateerd. De CO₂-emissie door de doelgroep Industrie en overige bedrijven in 1994 is nagenoeg constant gebleven ten opzichte van 1993. Het verschil met de indicator in het Milieuprogramma 1995 wordt verklaard doordat dit jaar voor de doelgroepindicatoren voor het eerst gebruik is gemaakt van cijfers die volgens de bruto-NMP-methode zijn vastgesteld. De doelgroepindicatoren sluiten hierdoor beter aan bij de thema-indicator Verandering van klimaat. De bruto-NMP-methode neemt ook de potentiële CO₂-emissie uit feedstocks mee. Vorig jaar was de indicator gebaseerd op gegevens van het CBS, waarin de potentiële emissie van CO₂ uit feedstocks niet was opgenomen. Worden de potentiële CO₂-emissies uit feedstocks weggelaten uit de cijfers die dit jaar zijn gebruikt, dan resteert een beeld dat vergelijkbaar is met de indicator vorig jaar. Overigens wordt de indicator volgend jaar gebaseerd op cijfers die zijn vastgesteld volgens de

IPCC-methode, zoals vastgelegd in de brief aan de Tweede Kamer (22 232, nr. 7, 15 september 1995).

2. Ten opzichte van vorig jaar zijn in de emissiecijfers van CO₂ dit jaar ook potentiële emissies uit feedstocks meegenomen (zie toelichting onder 1). Deze potentiële emissies zijn in de periode 1980–1993 sterk toegenomen. Hierdoor is er in de huidige indicator sprake van een toename van de lijn Verandering van klimaat in plaats van een geringe afname.

De indicator is dit jaar ook gebaseerd op de emissie van N₂O en CH₄. De toename van de emissie van N₂O versterkt de toename van de indicator Verandering van klimaat.

3. De indicator is dit jaar gebaseerd op de hoeveelheid gestort, verbrand en geloosd afval. Vorig jaar was de indicator gebaseerd op alleen de hoeveelheid gestort vast afval. De sterke afname van de hoeveelheid geloosd afval (fosforzuurgips en thiofine) in de periode 1985–1992 (van 2,1 Mton naar 1,3 Mton) is een belangrijke verklaring voor de omkering van de trend.

Ten behoeve van de afstemming met de Milieubalans 1995 is dit jaar gebruik gemaakt van cijfers van het RIVM in plaats van het CBS. Het RIVM hanteert iets andere definities met betrekking tot de afvalstromen die gestort worden. Deze definities sluiten beter aan bij de cijfers die voor de thema-indicator Verwijdering worden gebruikt. Zo neemt het RIVM «storten ten nutte» in tegenstelling tot het CBS niet mee. Wel meegenomen is het storten van oxykalkslib op eigen terrein. Omdat deze stort met ingang van 1987 is gestopt draagt ook deze post bij aan een omkering van de trend.

4. In de doelgroepindicator Industrie in het Milieuprogramma 1995–1998 waren de volgende lijnen opgenomen: verandering van klimaat (alleen CO₂), aantasting van de ozonlaag, verzuring (alleen NO_x en SO₂), verwijdering (alleen gestort vast afval), verspreiding (prioritaire stoffen) en de produktiewaarde. Daarnaast waren taakstellingen voor verzuring, verwijdering, aantasting van ozonlaag en CO₂ opgenomen.

- Verandering van klimaat: De indicator is dit jaar gebaseerd op de emissie van CO₂, N₂O en CH₄. Wanneer de indicator dit jaar alleen op CO₂ zou zijn gebaseerd, zou de lijn hetzelfde verloop hebben gehad als in het Milieuprogramma 1996, maar met iets minder sterke helling (het gevolg van de sterke stijging van de emissie van N₂O door de industrie).

- Aantasting van ozonlaag: Exact hetzelfde verloop als in de huidige indicator.

- Verzuring: De indicator dit jaar is gebaseerd op NO_x, SO₂ en NH₃. Omdat de emissie van NH₃ door de industrie zeer beperkt is, zou bij het weglaten van NH₃ de lijn nagenoeg onveranderd blijven ten opzichte van de indicator in het laatste MP.

- Verwijdering: De indicator zou een vergelijkbaar verloop hebben als vorig jaar, met uitzondering van de kanttekeningen die zijn gemaakt met betrekking tot de cijfers over gestort afval onder punt 3. Er zijn geen CBS-cijfers beschikbaar over de jaren 1993 en 1994.

- Verspreiding – prioritaire stoffen: Exact hetzelfde verloop als in de huidige indicator.

- Produktiewaarde: Exact hetzelfde verloop als in de huidige indicator.

- Taakstellingen: In de indicator volgens de legenda van vorig jaar zouden dezelfde taakstellingen als vorig jaar zijn opgenomen, met uitzondering van de taakstelling voor CO₂. De taakstellingen voor CO₂ zijn dit jaar niet opgenomen, omdat er geen taakstellingen voor de industrie zijn met betrekking tot broeikasgassen.

85

De lijn voor klimaatverandering in de grafiek Indicator raffinaderijen komt niet overeen met de lijn in het vorige programma. Welke verklaring is daarvoor te geven? (blz. 100)

Op dit moment wordt een nadere analyse uitgevoerd van de onderliggende cijfers. Die analyse moet de verklaring geven voor het verschil tussen beide grafieken. Als voorlopig antwoord kan opgemerkt worden dat dit jaar voor het eerst gebruik is gemaakt van cijfers die volgens de bruto-NMP-methode zijn vastgesteld. Op basis van deze methode is de CO₂-emissie door de doelgroep raffinaderijen in de periode 1980–1993 opnieuw berekend. Weliswaar is de trend hetzelfde gebleven, maar gebruik van deze andere methode heeft wel geleid tot kleine aanpassingen t.o.v. de eerder vastgestelde CO₂ emissiecijfers gebaseerd op CBS-gegevens, waardoor de grafiek een iets ander verloop heeft gekregen.

86

Is in 1994 de emissie van CO₂ met 12% gestegen (het vorige programma meldt een stijging van 25% ten opzichte van 1980; het huidige programma 37%)?

Waarom beweegt de lijn voor klimaatverandering zich op een hoger niveau dan in het vorige Milieuprogramma? (blz. 108)

1. De CO₂-emissie door de doelgroep Verkeer en vervoer is in 1994 met 3% gestegen ten opzichte van 1993 (Milieubalans 1995).

De indicator Verkeer en vervoer heeft dit jaar betrekking op de gehele doelgroep. Ten opzichte van vorig jaar zijn nu ook de emissies van CO₂ door de luchtvaart en de binnenvaart meegenomen. Dit leidt tot een structureel hoger niveau van de emissies. Omdat in de indicator de emissies geïndexeerd (1980 = 100) worden weergegeven, verklaart dit niet het stijler lopen van de indicator ten opzichte van vorig jaar. De verklaring hiervoor is dat de correctie van de emissies door de uitbreiding van de doelgroep niet is uitgevoerd op de cijfers voor 1980–1983. De cijfers voor deze jaren liggen hierdoor structureel te laag en zijn niet vergelijkbaar met de cijfers vanaf 1984. De indicator geeft daardoor een enigszins vertekend beeld. Er wordt aan gewerkt om in de toekomst een volledige consistente reeks te presenteren op basis van de voorgeschreven IPCC-methode.

2. Dit heeft te maken met een onderschatting van de CO₂-emissie in 1980 doordat de emissies door de luchtvaart en de binnenvaart in dat jaar niet zijn meegenomen (zie toelichting bij 1).

Dit jaar zijn voor het eerst in de themalijn Klimaatverandering N₂O en CH₄ meegenomen. Met name de emissie van N₂O heeft significante invloed op het niveau van de indicator. Was de N₂O-emissie door de doelgroep Verkeer en vervoer in 1980 nog slechts 3 kton, in 1994 was dit gestegen tot 7,1 kton (voorlopig cijfer).

87

Hoe ziet de grafiek voor de doelgroepindicator Consumenten eruit indien dezelfde legenda als in het vorige Milieuprogramma toegepast wordt? (blz. 113)

1. Verzuring (inclusief de taakstelling) is bij deze indicator vervallen, omdat de bijdrage van de doelgroep aan het thema kleiner dan 5% is. Dit is conform het nieuwe criterium voor opname van een themalijn in een doelgroepindicator.

2. De deelindicator verandering van klimaat is uitgebreid met CH₄ en N₂O). Bij hantering van de legenda van vorig jaar (alleen CO₂) zou de klimaatlijn voor 1994 een fractie gestegen zijn, vergelijkbaar met de trend die in de huidige indicator zichtbaar is. De taakstelling voor CO₂-reductie is ongewijzigd, maar de huidige indicator bevat tevens de twee andere voor het klimaat belangrijke stoffen.

3. Bij de curve voor eindverwijdering (vorig jaar «afval») is rekening gehouden met scheiding van afval vóór en, dit jaar nieuw, ook ná de inzameling. Voor het MP 96–99 zijn de cijfers voor 1992 en 1993 (vorig jaar

constant) beschikbaar gekomen. Volgens de legenda MP 95–98 vertoont de curve een vergelijkbare trend, namelijk een stijgende lijn tot 1990 en vanaf 1990 een dalende lijn. De totale hoeveelheid huishoudelijk afval is vanaf 1980 met circa 40% gestegen, de eindverwijdering met circa 10%. Het verschil is te verklaren door de gescheiden inzameling en hergebruik.

88

Is resultaat te melden van het onderzoek naar de mogelijkheden om productie en gebruik van wegwerpartikelen op een andere wijze te beïnvloeden dan via een regulerende heffing op deze artikelen? (Zie vorige Milieuprogramma, blz. 48) (blz. 114)

In het onderzoek «Beleidsinstrumenten voor wegwerpproducten» concludeert onderzoeksbureau CEA dat «het» instrument voor wegwerpartikelen niet bestaat: door de diversiteit binnen deze productgroep op het gebied van gebruik, markt maar ook milieubelasting wordt een generieke aanpak uitgesloten. Bovendien is de milieurelevantie van de meeste wegwerpproducten niet groot. Hierdoor is de inzet van beleidsinstrumenten alleen effectief voor wegwerpartikelen met een grote markt en/of een groot milieuwinstpotentieel.

89

Wat is de verklaring voor het verschil in de grafiek voor de doelgroep-indicator Bouw tussen de lijn eindverwijdering, die in 1980 begint, in het huidige en de lijn verwijdering, die in 1991 begint, in het vorige Milieuprogramma? (blz. 117)

In het huidige Milieuprogramma is in de grafiek aangegeven de hoeveelheid bouw- en sloofafval die voor eindverwerking (met name storten en verbranden) aangeboden wordt. De vrijkomende hoeveelheid bouw- en sloofafval is derhalve verminderd met de hoeveelheid die hergebruikt en nuttig toegepast wordt. Thans wordt dus de netto hoeveelheid weergegeven i.p.v. de bruto hoeveelheid in het vorige programma.

90

Wat is de actuele stand van zaken rond het «financieel waterspoor»? Hoe verloopt het interdepartementale overleg en het overleg met andere betrokken overheden waaronder provincies en waterschappen? (blz. 124)

Geconstateerd wordt dat initiatieven om te komen tot regionale invoering van het financieel waterspoor nog niet echt van de grond komen. Er is slechts 1 formeel verzoek (van de provincie Groningen) om de Wet verontreiniging oppervlaktewateren aan te passen, teneinde met een proef met het waterspoor te kunnen starten. Dit verzoek is echter afgewezen omdat het voorstel van de provincie Groningen niet geheel strookt met de door VROM en V&W gestelde criteria waaraan een dergelijke proef zou moeten voldoen. Naast het Gronings initiatief zijn er onder meer in de provincies Gelderland en Utrecht discussies gaande over het invoeren van (een proef met) het waterspoor, echter tot nu toe niet leidend tot concrete plannen in die richting. Discussies in de regio worden vanuit het rijk ondersteund. Uit de discussies binnen de regio's blijkt dat er door de betrokken partijen (provincies, gemeenten, waterschappen, waterleidingbedrijven e.d.) sterk verschillend wordt gedacht omtrent onder meer effectiviteit en realiseerbaarheid van het financieel waterspoor. De stellingnames door verschillende partijen maken invoering van een proef met het waterspoor op korte termijn vooralsnog twijfelachtig.

Op het punt van invoering van het smalle waterspoor (waarbij alleen de koppeling rioleringsheffing-drinkwaterverbruik wordt gemaakt) is er wel

enige voortgang en wordt het perspectief op succes gunstiger ingeschat. Enkele tientallen gemeenten kennen nu een dergelijk systeem en het aantal is langzaam groeiende. Ter verdere stimulering van het smalle waterspoor zal door VROM het initiatief worden genomen om te komen tot een leidraad smal waterspoor, waarmee met behulp van geïnventariseerde praktijkervaringen ondersteuning gegeven kan worden aan gemeenten en waterleidingbedrijven die tot invoering van dit spoor zouden willen overgaan. Met stimulering van het smalle waterspoor wordt enerzijds beoogd te voorkomen dat het smalle waterspoor geremd zou worden door het wachten op het brede waterspoor; anderzijds kunnen positieve ervaringen met het smalle waterspoor mogelijk bijdragen tot een positiever opstelling jegens het brede waterspoor.

91

Welke verdere stijging kan worden verwacht van de zuiveringsheffing, afvalstoffenheffing en rioolheffing? Kan per heffing worden aangegeven welke ontwikkelingen ten grondslag liggen aan de te verwachten verdere stijging van de lasten: zuiveringsfunctie, algemene beheers- en inspectiekosten, natuuronderhoud, enz.; en welke daarvan door de heffingsplichtige wordt veroorzaakt en welke door andere vervuilers? (blz. 124)

De verwachte stijging van de zuiveringsheffing, de afvalstoffenheffing en de rioolheffing over de jaren 1996 tot en met 1999 is aangegeven in tabel 8.4 Bestemmingsheffingen overheden op blz. 51 van het Milieuprogramma.

De stijging in de heffingen is afgeleid uit schattingen door het RIVM van de kosten van maatregelen die behoren bij het uitvoeren van waterzuivering, afvalinzameling/preventie en afvalbehandeling en riolering. Om van kosten naar heffingen te kunnen komen, moet een veronderstelling gemaakt worden over het dekkingspercentage. Van de stijging wordt steeds aangenomen dat zij voor 100% uit heffingen worden gefinancierd.

Aan de stijging in tabel 8.4 liggen de volgende, belangrijkste ontwikkelingen ten grondslag:

- Reinigingsrechten stijgende hoeveelheden klein chemisch afval waardoor de verwijderingskosten toenemen; extra investeringen in verbrandingscapaciteit; extra investeringen voor gescheiden inzameling papier en glas;
- Rioolrechten verbeteren van de inzamel- en transportfunctie (inclusief vervanging), verbeteren van de milieufunctie van de riolering en de realisatie van aansluitingen in het buitengebied.
- WVO-heffing extra investeringen door verdergaande zuivering (fosfaat- en stikstofverwijdering), de sanering van waterbodems, stijgende kosten voor verbranding van slib uit afvalwaterzuiveringsinrichtingen en door toename van hoeveelheden slib.

Op basis van de thans ter beschikking staande gegevens is het niet mogelijk om de kostenstijgingen te differentiëren naar de in de vraag genoemde categorieën. Wel kan op basis van historisch materiaal worden aangegeven dat de kosten van afvalwaterzuivering voor ruwweg 80% bestaan uit zuiveringskosten, incl. transportsystemen, voor 15% uit bestuur en beheer en voor 5% uit controle en onderzoek. Bij de kosten van afvalinzameling en -behandeling is de verdeling 80% inzamelingskosten en 20% behandelingskosten (bron: CBS).

92

Is uit onderzoek bekend in hoeverre het waterverbruik van huishoudens en bedrijven beïnvloedbaar is met prijsprikkels? (blz. 124)

Bij brief van 23 oktober 1995 is door de Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de Tweede Kamer aangeboden de eerste rapportage van de

(sub)werkgroep vergroening van het fiscale stelsel. De subwerkgroep gaat in de rapportage o.a. in op de milieukundige rechtvaardiging van de grondwaterbelasting die per 1-1-'95 is ingevoerd. Daarbij komt ook aan de orde in hoeverre het waterverbruik van huishoudens en bedrijven beïnvloedbaar is met prijsprikkels. Daarbij wordt melding gemaakt van verschillende onderzoeken op dit punt. Deze onderzoeken laten prijselasticiiteiten zien die variëren van – 0,05 tot – 0,30.

93

Wat is de stand van zaken rond de Commissie Ringeling? Zal deze Commissie zich ook een oordeel vormen over de relatie tussen de Wet Milieubeheer en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater? (blz. 124)

De Commissie Ringeling studeert momenteel op een aantal afstemmingsconstructies in de Wet milieubeheer, waaronder de afstemming met de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Naar verwachting zal de Commissie medio 1996 mij hierover een advies doen toekomen.

94

Leidt de zorgplicht rioleringsbeleid voor gemeenten tot problemen in verband met kostbare rioolvoorzieningen in het buitengebied? Bestaan hiervoor alternatieve in situ zuiveringstechnieken met een nagenoeg gelijk rendement? Zo ja, krijgen gemeenten qua regelgeving de ruimte om deze alternatieven in hun rioleringsplannen op te nemen? (blz. 127)

Het startpunt voor de invulling van de gemeentelijke zorgplicht ligt bij het opstellen van het gemeentelijke rioleringsplan. In dit plan geeft de gemeente onder meer aan hoe zal worden omgegaan met het afvalwater in het buitengebied en welke keuzes worden gemaakt. Deze keuzes betreffen de afweging van kosten versus milieuhygiënisch nut. Dit kan betekenen dat bepaalde gebieden niet worden gerioleerd. De provincie is de instantie die bevoegd is ontheffing te verlenen voor die gebieden waar de gemeente afziet van rioleringsaanleg. Mede afhankelijk van lokale en regionale omstandigheden kennen de criteria voor ontheffing die de provincies hanteren enige bandbreedte. Er kan soms een zekere spanning bestaan tussen het besluit tot rioleringsaanleg in het buitengebied en de financiële mogelijkheden. Naar verwachting zullen de afzonderlijke gemeentelijke rioleringsplannen hierover meer inzicht gaan geven.

Indien geen riolering wordt aangelegd, moet de lozer bij lozingen in de bodem voldoen aan het Lozingenbesluit bodembescherming en bij lozingen op oppervlaktewater beschikken over een Wvo-vergunning van de waterkwaliteitsbeheerder. Er zal dan sprake zijn van een individuele behandeling van afvalwater(iba)-systeem. Afhankelijk van het type iba-systeem kunnen met een goed beheer van het systeem zuiveringsresultaten worden bereikt die vergelijkbaar zijn met afvalwaterzuiveringsinrichtingen. Dit met uitzondering van de fosfaat- en stikstof-verwijdering.