

Vergaderjaar 1998–1999

26 200 XI

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 1999

Nr. 10

VERSLAG HOUDENDE EEN AANVULLENDE LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 oktober 1998

In het Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden (nr. 5) zijn enkele vragen onbeantwoord gebleven.

De vragen zijn met de bij brief van 8 oktober 1998 gegeven antwoorden hierna opgenomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Reitsma

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
De Gier

Samenstelling van de commissie:

Leden: Reitsma (CDA), voorzitter, Van Middelkoop (GPV), Van Gijzel (PvdA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Duivesteijn (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Th. A. M. Meijer (CDA), Luchtenveld (VVD), Van Wijmen (CDA), Eisses-Timmerman (CDA), De Boer (PvdA), Rietkerk (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Van Gent (GL), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van Dok-van Weele (PvdA), Udo (VVD).

Plv. leden: Leers (CDA), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Van Zijl (PvdA), Valk (PvdA), Essers (VVD), De Wit (SP), Koenders (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Van Beek (VVD), Geluk (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Blok (VVD), Biesheuvel (CDA), Visser-van Doorn (CDA), Bos (PvdA), Van den Akker (CDA), Giskes (D66), M.B. Vos (GL), Halsema (GL), Niederer (VVD), Belinfante (PvdA), Van 't Riet (D66), Duijkers (PvdA), Voorhoeve (VVD).

7

Maakt het onderzoek naar aanleiding van bedrijfsontwikkeling in de Hoekse Waard deel uit van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam? Hoe verhouden de twee studies zich tot elkaar? Hoe verhoudt de studie voor de Hoekse Waard zich tot het aangekondigde tijdschema voor het streekplan? (blz. 5)

Het onderzoek naar aanleiding van de bedrijfsontwikkeling in de Hoekse Waard maakt geen onderdeel uit van de onderzoeksopdracht in de startnotitie voor de PKB Project Mainport Rotterdam (PMR). Eerstgenoemd onderzoek inventariseert de behoefte aan ruimte voor havenafgeleide bedrijvigheid en de beschikbare capaciteit aan de zuidrand van Rotterdam voor een periode vanaf nu tot 2010.

In PMR wordt nagegaan wat de toekomstige behoefte aan ruimte voor havengebonden bedrijvigheid in de Rotterdamse haven is en wat de beschikbare capaciteit (inclusief intensivering/herstructurering van het bestaand havengebied) is tegen de achtergrond van de vraag of een Tweede Maasvlakte nodig is. Daarbij gaat het vooral om de ruimtebehoefte op de (middel)lange termijn (vanaf 2005 tot 2020 met een doorkijk naar 2035) gezien de tijd die nodig is voor uitbreiding of intensivering/herstructurering.

De relatie tussen de studies zit in de behoefte en de mogelijkheden op de langere termijn (periode na 2005): indien in het kader van de Hoekse Waard-studie voor de langere termijn (na 2005) een tekort aan ruimte voor havenafgeleide bedrijvigheid wordt gesignaleerd, dan zal in het kader van PMR moeten worden onderzocht in hoeverre het bestaand (en eventueel uit te breiden) havengebied daarvoor een oplossing kan bieden.

Op dit moment ligt het ontwerp-streekplan Zuid-Holland Zuid ter visie. Van rijkszijde zal daar op korte termijn op worden gereageerd. Indien op dat moment nog geen resultaten uit de Hoekse Waard-studie beschikbaar zijn, zal ten aanzien van noodzaak en omvang van bedrijfsvestiging in de Hoekse Waard een **voorbehoud** worden gemaakt.

13

Er wordt gestreefd naar een uitstekende interne bereikbaarheid van steden, met milieu en ecologiewinst bij investeringen. Betekent dit dat enkel in openbaar vervoer zal worden geïnvesteerd? (blz. 7)

Nee, zeker niet alleen. Goede bereikbaarheid in een complete, vitale stad, mét milieuwinst, is bijvoorbeeld ook gediend met dichter of hoger bouwen bij bestaande stations (sleutelprojecten; stimulering intensief ruimtegebruik), met een veiligere openbare ruimte als route voor lopen en fietsen (herstructurering) of met geluidsisolatieprojecten. En ook maatregelen ten behoeve van het autoverkeer, zoals selectief parkeerbeleid, kunnen dat doel dienen.

21

Hoe kan het grote verschil in de totale zuurdepositie tussen eerdere berekeningen en de werkelijk gemeten emissies worden verklaard? Welk aanvullend beleid zal worden ontwikkeld? (blz. 13)

Dit verschil is gelegen in het feit dat uit metingen is gebleken dat de emissie van ammoniak veel minder is afgenomen dan eerder werd berekend. De minister van VROM heeft de Tweede Kamer hierover op 9 maart 1998 geïnformeerd (brief met kenmerk MBL98019961). Omdat emissie van ammoniak een aanzienlijk deel van de zuurdepositie in Nederland veroorzaakt (ca. 45%) moest ook de totale berekende zuurdepositie worden bijgesteld. Een besluit over eventueel aanvullend beleid kan pas worden genomen indien duidelijk is geworden waarom de metingen tot hogere emissies leiden dan de berekeningen. Onderzoek

naar de mogelijke oorzaken is inmiddels in gang gezet. Begin 1999 zullen meer resultaten beschikbaar komen. De Tweede Kamer zal daarover worden geïnformeerd. In de tussentijd zal het reeds geformuleerde beleid ten aanzien van ammoniak onverkort worden voortgezet.

22

Wordt er nog nagedacht over extra maatregelen zodat de CO₂-doelstelling voor het wegverkeer binnen bereik komt? Welke concrete activiteiten op zowel korte als langere termijn stelt de regering zich voor om de buitengewoon hoge CO₂-emissie (35–40% boven de 2000-doelstelling) vanuit het wegvervoer te reduceren? (blz. 13)

Ten aanzien van de CO₂-emissies van het wegverkeer wordt nagedacht over c.q. gewerkt aan diverse maatregelen die ook in het NMP3 al waren geïdentificeerd. Dit betreft o.a.

- een gewijzigd regime van maximum snelheden in de Randstad en de handhaving daarvan
- fiscaal stimuleren van de aanschaf van zuinige auto's
- etikettering van het energieverbruik van nieuwe auto's
- de invoering van rekening rijden in de Randstad.

In het kader van de voorbereiding van het Nationale Verkeers- en Vervoersplan kunnen nadere maatregelen aan de orde komen ter regulering van schaarsteproblemen op het hoofdwegennet en bij het parkeren, die ook een CO₂-reducerend effect kunnen hebben. Ook wordt in dat kader gekeken naar verdere efficiency verhogende maatregelen in het wegtransport. Van de f 1500 miljoen die het kabinet heeft gereserveerd voor intensivering van het klimaatbeleid is f 105 miljoen bestemd voor uiteenlopende projecten op verkeers- en vervoersgebied. Definitieve besluitvorming over de precieze besteding zal het komende jaar plaatsvinden.

23

Is er al afgesproken op welke wijze de extra milieudruk als gevolg van hogere economische groei zal worden gekwantificeerd? (blz. 14)

Aan het RIVM is gevraagd om elk voorjaar ten behoeve van de begrotingsvoorbereiding de extra milieudruk in het volgende jaar te berekenen die het gevolg is van een eventuele hogere economische groei dan behoedzaam. Deze berekeningen worden onder meer gebaseerd op de ramingen van het CPB over de economische groei. In het geval dat er sprake is van extra milieudruk zal bepaald worden of en welke extra maatregelen er nodig zijn om die extra milieudruk zoveel mogelijk te compenseren.

24

Kan al iets gezegd worden over de inhoud van het «concreet programma van wetgeving» inzake het milieu? (blz. 16)

In het rapport «De toekomst van de Wet milieubeheer» (Mei 1998, Drupsteen en Gilhuis c.s.) is een aantal conclusies en aanbevelingen opgenomen ter verdere ontwikkeling van de Wet milieubeheer. Over deze conclusies en aanbevelingen vindt thans nog beraad plaats. Met een aantal van de aanbevelingen kan worden ingestemd. Een en ander zal leiden tot een aantal wetgevingsvoornemens. De Kamer zal kunnen worden geïnformeerd in het begin van 1999. Overigens is de beleidsontwikkeling op een aantal terreinen gelijk opgegaan met het onderzoek. Een aantal activiteiten is dan ook reeds begonnen. Een voorbeeld daarvan zijn de werkzaamheden om te komen tot een integratie van de Wet milieugevaarlijke stoffen in hoofdstuk 9 van de Wet milieubeheer.

Wat moet worden verstaan onder «trendbreuken» in productie- en consumptiepatronen (met concrete voorbeelden)? (blz. 17)

Zoals in de Memorie van Toelichting staat, vraagt het realiseren van een duurzame economische ontwikkeling om trendbreuken in productie- en consumptiepatronen. Als de huidige trends slechts worden bijgesteld in de richting van zuiniger omgaan met grondstoffen en energie, kan een duurzame economische ontwikkeling niet worden bereikt. In een grafiek waarin economische groei op de X-as en verontreiniging op de Y-as is aangegeven, zou de lijn die de trend aangeeft in dit geval minder sterk stijgen.

Om een duurzame economische ontwikkeling wel te bereiken zijn geheel andere trends nodig: trends die op een veel lager niveau van milieubelasting beginnen en waarbij de emissies achterblijven bij de economische groei, trends in de richting van minder vervuiling en trends waarbij het beslag op grondstoffen en energie gelijk blijft of minder wordt bij stijgende productie. Als deze trends in een grafiek worden afgezet tegen de huidige trends, zal er een breuk in de lijn zichtbaar worden.

Zo'n trendbreuk vereist ingrijpende vernieuwingen in technologie, organisatiepatronen, instituties en economische structuren.

Voorbeelden van trendbreuken zijn digitale fotografie, die veel minder belastend is dan de traditionele en energievoorziening d.m.v. foto-voltaïsche cellen i.p.v. fossiele brandstoffen. Ook kan gedacht worden aan elektronische voertuiggeleiding, waardoor ruimte beter kan worden benut en stilstaan in de file wordt voorkomen. In de Nota Milieu en Economie staan dergelijke perspectieven op weg naar een duurzame economie beschreven. In de technologieverkenning «81 Mogelijkheden – Technologie voor duurzame ontwikkeling» wordt dieper ingegaan op de kansen die technologie in dit verband schept.

Het Nationaal Initiatief voor Duurzame Ontwikkeling (NIDO) zal ten doel hebben trendbreuken in productie- en consumptiepatronen te stimuleren om een duurzame economie te realiseren.

Terwijl het NIDO zich met de samenleving van de volgende generatie bezighoudt, neemt de overheid ook initiatieven die onze samenleving in de nabijere toekomst een duurzamer karakter zullen geven. Enkele voorbeelden: er wordt onderzoek uitgezet naar kans- en faalfactoren van milieugerichte dienstontwikkeling (MDO), dat begin 1999 moet leiden tot een plan van aanpak. Verder wordt de milieudruk in kaart gebracht in de belangrijkste domeinen van consumerend handelen (met name wonen, voeding, kleding, persoonlijke verzorging) en worden binnen deze domeinen voor consumenten de mogelijkheden aangegeven tot verschuiving. Voor de inbedding van duurzaamheid in productieprocessen wijs ik u tenslotte op de Stimuleringsregeling Productgerichte Milieuzorg. De uitvoering van deze stimuleringsregeling bevindt zich thans in een pilotfase; de ervaringen zullen in nauw overleg met het VNO/NCW worden geëvalueerd.

Kunnen voorbeelden gegeven worden van bundeling en/of vermindering van het aantal gebiedscategorieën? (blz. 20)

Bundeling van het aantal gebiedscategorieën heeft als doel een einde te maken aan de lappendeken aan subsidieregelingen voor verschillende soorten beleid voor verschillende gebieden. In 1996 heeft de Bijdrage-regeling Gebiedsgericht milieubeleid gezorgd voor stroomlijning van de financiering en de bundeling van een aantal gebiedscategorieën zoals stilte-, bodembeschermings- en grondwaterbeschermingsgebieden vanuit VROM. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe regeling voor het gebiedsgericht beleid welke met ingang van 1 januari 2000 in werking zal

treden. Hierin staan gebiedscontracten centraal. Het streven van VROM en LNV is om in gebiedscontracten afspraken te maken over de inzet van rijksmiddelen uit verschillende financieringsstromen (brief aan TK over Ontstapelen en Ontschotten 1997/1998). In een gebiedscontract wordt op basis van een gemeenschappelijke visie op de ontwikkeling van een gebied (op het terrein van o.a. milieu, natuur, water, ruimtelijke ordening) meerjarenafspraken gemaakt over doelstellingen, maatregelen en de financiële bijdragen van alle betrokken partijen. In de loop van de tijd kan bij evaluatie of herziening van bestaande gebiedscategorieën worden bezien of het aantal categorieën kan worden verminderd.

33

Waar zijn de «regionaal gedifferentieerde corridors» voorzien? (blz. 27)

Op dit moment wordt in het kader van de «Houtskoolschets» gewerkt aan het ontwikkelen van criteria voor de selectie van corridors. Daarbij wordt (primair) gedacht aan multimodaal ontsloten onderdelen van het Europese infrastructuur netwerk. In het kader van de 5^e Nota zal, na overleg met de regio's, een keus moeten worden gemaakt voor een beperkt aantal gebieden dat voor, beheerste, corridor-ontwikkeling in aanmerking komt.

34

Welke periode zal de Vijfde nota Ruimtelijke ordening bestrijken, mede in relatie tot de VINAC? (blz. 27)

De Vijfde Nota zal gebaseerd worden op een ruimtelijke visie voor de periode tot 2030. Beleidsvoornemens in de Planologische Kernbeslissing zullen de periode tot 2020 betreffen, uiteraard met afhankelijk van het onderwerp, wisselende tijdshorizonten. De regeringsbeslissing terzake de Actualisering Vinex, met concreet beleid voor verstedelijking tot 2010, zal daarbij in acht worden genomen.

35

Welke adviezen van de Raad voor het landelijke gebied zullen in concreto worden betrokken bij het opstellen van de vijfde nota? (blz. 29)

In ieder geval de adviezen: «Tien voor de toekomst»; «Stad en land in groen verband» en «Overvloed en schaarste: water als geld».

39

Wordt in de «houtskoolschets» rekening gehouden met een eventuele vermindering van de economische groei, waardoor de behoefte aan gevarieerde bedrijfslocaties kan afnemen? (blz. 30)

In de houtskoolschets wordt niet expliciet een eventuele vermindering van de economische groei verdisconteerd.

Wel is voorzien in de mogelijkheid van een flexibel aanbod aan gevarieerde bedrijfslocaties, afgestemd op de feitelijke dynamiek in de vraag.

43

Wanneer kan de regering meer duidelijkheid verschaffen over de termijn waarop de groene verbindingen zullen worden gerealiseerd en de overige afspraken in het kader van de ABC-locatiebeleid? Wat is de reden voor deze onzekerheid? (Blz. 31)

Over de groene verbindingen en het ABC-locatiebeleid zijn afspraken gemaakt in de Vinexconvenanten met de kaderwetgebieden. Over de voortgang in deze afspraken wordt jaarlijks gerapporteerd via de

Rapportage monitoring uitvoering verstedelijking Vinex. Binnenkort ontvangt u de rapportage van 1998. Op het gebied van groene verbindingen en ABC-locatiebeleid zijn voor het aankomend jaar vervolgcacties geformuleerd.

Voor zowel groene verbindingen als ABC-locatiebeleid gaat namelijk op dat daarvoor tot op heden een landelijk monitoringsysteem voor de voortgang ontbreekt. Dat gaat echter veranderen. Door het ministerie van LNV en het IPO is monitoring van de voortgang van het Structuurschema Groene Ruimte gestart. Hierin wordt onder andere de voortgang van de groene verbindingen gemonitord. Voor het ABC-locatiebeleid geldt dat de in het najaar van 1998 een eerste versie van de landelijke bedrijfslocatiemonitor, waaraan door de ministeries van VROM, EZ en het IPO wordt gewerkt, beschikbaar komt. In de Rapportage monitoring uitvoering verstedelijking Vinex van 1999 zal over de voortgang van de groene verbindingen en het ABC-locatie beleid meer duidelijkheid worden geboden.

45

De veranderende relatie tussen land en stad vereist een nieuwe visie op het thema «land en stad». In hoeverre wordt het ruimtelijke en landschappelijk perspectief geïnspireerd door een economisch perspectief voor het landelijk gebied? (blz. 36)

Het ruimtelijke en landschappelijke perspectief wordt mede geïnspireerd door een economisch perspectief voor het landelijk gebied. Er is daarbij sprake van een tweezijdige relatie.

Enerzijds komt het economisch perspectief tot uitdrukking in de ruimtelijke en landschappelijke kenmerken van het landelijk gebied.

Anderzijds is ontwikkeling, behoud en versterking van de eigen (groene) kwaliteiten én identiteit van het landelijk gebied noodzakelijk om de economische potenties van het landelijk gebied – zoals landbouw, recreatie en toerisme, productie schoon drinkwater, agrarisch natuurbeheer, energieproductie – optimaal te accommoderen.

122

Vanuit de CO₂-reductiegelden wordt 100 miljoen beschikbaar gesteld voor de reductie van overige broeikasgassen. Om welke reductievoornemens zal het hier gaan? Als een en ander nog in een erg pril stadium verkeert, is het dan niet beter om de 100 miljoen nu voor CO₂ in te zetten en later aanvullende financiering te zoeken voor de overige broeikasgassen? (blz. 160)

Het budget van 100 miljoen gulden zal worden ingezet voor het realiseren van een mogelijk aanzienlijke emissie reductie van overige, zogeheten «niet CO₂ broeikasgassen» in de eerste budgetperiode van het Kyoto protocol (2008–2012). De reductie-opties die hiervoor zijn geïnventariseerd kunnen nu verder uitgewerkt worden.

De volgende emissie reductie-opties zijn aan de orde:

- reductie van N₂O: in de verkeerssector (autokatalysatoren), in de
- salpeterzuur-industrie (katalysator) en in de landbouw (landgebruik, mestaanwending);
- reductie van CH₄ in de landbouw (mestvergisting), afvalstortplaatsen;
- reductie van HFK's, PFK's en SF₆ in diverse toepassingen (koelsector, schuimsector).

Voor het realiseren van de reductie-opties zijn en worden diverse deelprojecten opgezet. De voorbereiding van deze projecten is al gestart, zoals een inventarisatie naar reductie opties in de salpeter-industrie (betreft met name het ontwikkelen van een katalysator). Deze projecten

zijn aantrekkelijk gezien hun relatief gunstige kosteneffectiviteit. Voor de katalysator in de salpeterzuur industrie bedragen de kosten bijvoorbeeld f 6,- per ton. Met deze optie kan circa 8.5 Mton CO₂ eq worden gerealiseerd.

Voor de meeste van deze projecten moet nog een ontwikkelingstraject doorlopen worden; bijvoorbeeld omdat de technologie nog in het stadium van ontwikkeling is. Implementatie van de opties zal daarom in veel gevallen nog een aantal jaren in beslag nemen. Om de substantiële emissie reductie-effecten in de budgetperiode zeker te stellen moet nu reeds geïnvesteerd worden. Daartoe zal het beschikbare budget van 100 miljoen worden ingezet. Bij de fasering van de beschikbare middelen (1999 t/m 2008) is er rekening mee gehouden dat aan de implementatieperiode die in 2004 begint, een periode van nadere verkenning van reductie-opties voorafgaat.

126

Welke specifieke activiteiten zullen worden uitgevoerd in het kader van versterking van de handhaving? (blz. 186).

Er zijn drie verbetertrajecten in werking op grond van rapporten als «Handhaven met effect».

Ten eerste verbetering van het instrumentarium met als belangrijkste punten de bestuurlijke transactie en het wetsvoorstel verbetering handhavingsbevoegdheden.

Ten tweede een gezamenlijke strategie vanuit de Landelijke Coördinatiecommissie Milieuwethandhaving (LCCM) met als belangrijkste punten een transparante werkwijze en prioriteitstelling, afrekenbaarheid op basis van kerngegevens en effecten, en een verbeterde informatieuitwisseling.

Ten derde versterking van de samenwerking met als belangrijkste punt de aanstaande bestuursovereenkomsten voor milieuwethandhaving per provincie.

In een halfjaarlijkse rapportage zal ik de Kamer informeren over de voortgang. De eerste rapportage zal in januari 1999 naar de Kamer worden gezonden. In de tweede zal ik ook nader ingaan op de vanuit de Kamer gedane voorstellen tot het instellen van een speciale opsporingsdienst.

127

Wat is de oorzaak van de vertraging in de indiening van garantiëaanvragen inzake Borgstelling Midden- en Kleinbedrijf en de overeenkomst kredietverlening vrijwillige bodemsanering 1993? (blz. 188)

Geconstateerd is in een gehouden evaluatie van beide garantieregelingen dat deze enige bureaucratistische elementen bevatten die leiden tot inefficiency in de toekenningsprocedure. Deze zullen voorzover mogelijk in overleg met de departementen van Financiën en Economische Zaken en de Nationale Investeringsbank worden weggenomen. Daarnaast zal getracht worden de bekendheid van de garantieregelingen bij financiële adviseurs en intermediairs van het bedrijfsleven te vergroten. Een verklaring voor het lage beroep op de garantieregelingen is het feit dat bedrijven nog voldoende andere financiële faciliteiten tot hun beschikking hebben. Veel saneringen vinden immers plaats als onderdeel van bedrijfsinvesteringen. Dit is overigens conform het beoogde aanvullende karakter van de garantieregelingen. De financiering van de bodemsanering wordt dan betrokken in het geheel waarbij afgezien wordt van een beroep op de garantieregelingen.

Welke aanpassingen van het huidige monitoringsysteem van het klimaatbeleid zijn te verwachten? Welke omissies zitten in het huidige monitoringsysteem en wat betekent dat in de praktijk? (blz. 199)

Het huidige inventarisatiesysteem voor de emissies van broeikasgassen in Nederland voldoet aan de eisen zoals die door de Conferentie der Partijen bij het Klimaatverdrag via richtlijnen voor emissie-inventarisaties zijn gesteld (IPCC richtlijnen van 1996). Door het Kyoto-protocol en de EU-lastenverdeling is een aantal wijzigingen en uitbreidingen opgetreden ten aanzien van de internationale monitoringsverplichtingen. De belangrijkste wijzigingen zijn hieronder weergegeven.

Op de eerste plaats zijn drie broeikasgassen te weten HFK's, PFK's en SF₆ toegevoegd. Deze worden reeds door Nederland gerapporteerd maar met relatief grote onzekerheden.

Op de tweede plaats is de methodiek voor berekening van de emissies en «sinks» ten gevolge van landgebruiksverandering gewijzigd. Over de exacte consequenties van het meetellen van deze categorieën in de reductieverplichting wordt door het IPCC een speciaal rapport opgesteld. Op de derde plaats verplicht het Kyoto-protocol (artikel 5.1) landen om een monitoringsysteem te ontwikkelen, waarmee de voortgang van het nationale beleid in het licht van het Kyoto-protocol kan worden gemonitord. Richtlijnen hiervoor zullen uitgewerkt worden in het kader van het Klimaatverdrag. Op het moment dat deze bekend zijn kan worden nagegaan in hoeverre het huidige emissie inventarisatie systeem voldoet aan deze richtlijnen.

Op de vierde plaats dienen Partijen (Kyoto Protocol, artikel 7.1 en 7.2) in hun jaarlijkse emissie rapportage en Nationale Communicaties informatie op te nemen waarmee aangetoond kan worden of wordt voldaan aan de aangegane verplichtingen. De modaliteiten hiervoor worden nader uitgewerkt en vastgesteld in het kader van het Klimaatverdrag.

Tenslotte is voor het gebruik van de flexibele mechanismen (Joint Implementation, Clean Development Mechanism en Emissie Handel) additionele informatie noodzakelijk. De richtlijnen hiervoor moeten nog nader worden uitgewerkt in het kader van het Klimaatverdrag.

Afhankelijk van bovengenoemde nadere uitwerkingen zal worden bezien of aanpassingen van het Nederlandse monitoringsysteem noodzakelijk is.

Is mede gezien de knelpunten bij de emissiebestrijding en de verscherpende internationale regelgeving de verwachting reëel dat de doelstelling voor NO_x in 2005 gehaald zal worden? (blz. 200)

Het zal van de verschillende sectoren en doelgroepen een forse inspanning vragen om de NO_x emissiedoelstelling voor 2000 in 2005 te realiseren. Vooral vanwege de knelpunten bij de emissiebestrijding bij enerzijds de industrie, raffinaderijen en de electriciteitsproductiesector en anderzijds bij het verkeer is de NO_x emissiedoelstelling 5 jaar naar achteren geschoven. Dit is gedaan in de verwachting dat deze doelstelling dan wel gehaald kan worden.

Met de doelgroepen industrie, raffinaderijen en de electriciteitsproductiesector vindt op dit moment intensief overleg plaats om duidelijkheid te krijgen over de technisch maximaal haalbare reducties en het meest kosteneffectieve pakket en de wijze waarop de gehele industrie via een systeem van kostenverevening de gezamenlijke emissietaakstelling van 67 kton zou kunnen realiseren tegen jaarlijkse kosten van 200 à 400 mln/jaar. Vanuit de industrie wordt op constructieve wijze medewerking verleend om die gewenste duidelijkheid te verkrijgen. Zodra dat het geval is zullen de vervolgstappen worden gezet. Tegen die achtergrond heb ik goede

hoop op afspraken met de diverse industriële sectoren om concrete afspraken te maken over het bereiken van de taakstelling van 67 kton. Of de naar 2005 doorgeschoven doelstelling van 158 kton NO_x voor verkeer gehaald zal worden zal o.a. afhangen van nog te nemen beslissingen rond de emissie-eisen van vrachtauto's (EU), binnenvaartschepen (Centrale Rijnvaartcommissie) en fiscale en andere stimuleringsmaatregelen in eigen land, ook rond de personenauto's. Voorts zij gewezen op de NO_x-reducties als gevolg van het in het regeerakkoord afgesproken regime van maximum snelheden en de handhaving daarvan.

Het halen van de totale emissiedoelstelling voor NO_x acht ik concluderend al met al. Een verscherpende internationale regelgeving is daarbij wenselijk en noodzakelijk.

141

Hoe is de relatie tussen genoemde activiteiten op geluidsgebied en de doelstellingen van de MIG? (blz. 201–206)

In de beleidsnota Modernisering Instrumentarium MIG wordt een nieuwe sturingsfilosofie voor het toekomstige geluidbeleid geschetst. Onderdeel van deze sturingsfilosofie is dat alle bestuurslagen in het kader van een eigen geluidbeleid kwantitatieve en afrekenbare geluidreductiedoelstellingen formuleren. De realisatie van deze doelstellingen moet aannemelijk worden gemaakt door er concrete maatregelen tegenover te zetten. De voortgang wordt gemonitord en er wordt periodiek verantwoording afgelegd binnen de eigen bestuurslaag. Dit geldt zowel voor gemeenten, provincies en rijk. Ook in de MIG systematiek geldt een nationale (NMP) doelstelling, maar deze zou dan meer dan nu op een interbestuurlijke wijze tot stand komen.

Het Rijk heeft met de in het Regeerakkoord aangekondigde beleidsintensiveringen en maatregelen voor de aanpak van ernstige geluidhinder een eerste stap gezet. Echter, de huidige doelstellingen zullen ook na het treffen van die maatregelen nog niet worden bereikt. Om deze reden zal ik in de loop van 1999 mijn visie op de NMP doelstelling, de taakstellingen per sector en de daarbij behorende maatregelenpakketten aan de Tweede Kamer doen toekomen.