

Vergaderjaar 1995–1996

24 213

Luchtverontreiniging en luchtvaart

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 november 1995

De vaste commissies voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 4 oktober 1995 overleg gevoerd met minister De Boer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over de **beleidsnota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (LuLu)** (Kamerstuk 24 213).

Van het gevoerde overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Van Gijssel** (PvdA) wees erop dat de discussie over de uitbreiding van Schiphol een groot aantal milieuproblemen en -effecten van de luchtvaart aan het licht heeft gebracht. Ook bleek dat Nederland weliswaar zelf een deel van de schadelijke gevolgen van het gebruik van Schiphol en de directe luchtverontreiniging zou kunnen opvangen, maar geen greep heeft op de internationale luchtverontreiniging door de luchtvaart. Kamer en regering stonden voor een dilemma: afzien van de uitbreiding van Schiphol zou ertoe leiden dat vliegtuigen zouden uitwijken, dit zou nauwelijks enige verbetering betekenen voor het milieu, maar wel aanzienlijke schade berokkenen aan de Nederlandse economie. Daarom is afgesproken dat door middel van veranderingen in internationale regulering zal worden gestreefd naar beperking van de groei van de luchtvaart. Langs verschillende wegen zal op verschillende momenten

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 Gijssel (PvdA), Verbugt (VVD), Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Poppe (SP), Gabor (CDA), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Dijkstra (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), 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, Bijleveld-Schouten (CDA), Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Boers-Wijnberg (CDA), Van 't Riet (D66).

² Samenstelling:

Leden: Blauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Boogaard (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

worden geprobeerd de nadelige effecten van de groeiende luchtvaart te beperken.

De regering onderscheidt in de nota LuLu technische, operationele en mobiliteitsmaatregelen. Om het mogelijke effect van deze maatregelen te kunnen beoordelen, moet eerst worden nagegaan welke gevolgen de luchtvaart heeft voor het milieu. De twee belangrijkste zijn de aantasting van de ozonlaag en het broeikas-effect.

Uit modelberekeningen van het Aeronox-onderzoek blijkt dat vooral de NO_x-emissies van de luchtvaart verantwoordelijk zijn voor een forse aantasting van de ozonlaag in de stratosfeer. Dit geldt vooral voor supersone vliegtuigen die in de toekomst in aantal zullen toenemen en dan naar verwachting verantwoordelijk zullen zijn voor ongeveer 2% van de jaarlijkse extra afname van de ozonlaag op het noordelijk halfrond, tegen een afname in de afgelopen tien jaar met ongeveer 4% tot 5%. De urgentie van een aanpak van dit probleem is duidelijk, aldus de heer Van Gijzel. De gevolgen van de NO_x-uitstoot zijn weliswaar nog groter dan die van de CO₂-uitstoot, maar alle emissies van het vliegverkeer versterken het broeikas-effect. Volgens het Aeronox-onderzoek zal de gemiddelde bijdrage van de NO_x-emissies door de luchtvaart aan de toename van de ozonconcentratie op het noordelijk halfrond tussen de 3% en 10% bedragen.

Hij was verheugd dat de regering de effecten van de luchtvaart in de nota LuLu onder woorden heeft gebracht. Ook al kan zij daar vanzelfsprekend nog geen kant-en-klare oplossingen bij bieden, dit is toch een belangrijke stap, ook met het oog op de activiteiten die in internationaal verband moeten worden ondernomen. De vraag is alleen of de deelnemers aan het internationaal overleg gevoelig zullen zijn voor deze feiten.

De regering is optimistisch over de gevolgen van technische maatregelen, maar wijst er tegelijkertijd op dat het nog wel twintig tot dertig jaar kan duren voordat technische verbeteringen operationeel zijn. De reductie van de ozonlaag gaat inmiddels onveranderd door. Technische maatregelen bieden dus geen echte oplossing. Zij noemt vervolgens een aantal operationele maatregelen zoals lager en langzamer vliegen en het volgen van andere routes, maar ontzenuwt onmiddellijk daarna de mogelijke gevolgen van deze maatregelen. Wat overblijft zijn mobiliteitsmaatregelen. De regering stelt dat in Europees kader goede alternatieven beschikbaar zijn, maar dat intercontinentaal alleen volumemaatregelen uitkomst bieden. Hoe deze verschuiving in Europa en die volumemaatregelen kunnen worden verwezenlijkt, wordt echter niet uitgewerkt. In de nota wordt gesteld dat de regering voorstander is van accijns op kerosine en een belasting op tickets. Als meest geëigend kanaal voor het verwezenlijken van deze maatregelen wordt de International Civil Aviation Organization (ICAO) genoemd, maar er wordt al wel aangegeven dat het resultaat van een internationale aanpak onzeker is.

Dit alles bracht de heer Van Gijzel tot de vraag waarom vooralsnog niet wordt geprobeerd in de landen van de Europese Unie (EU), samen met Zwitserland, accijns op kerosine en BTW op tarieven in te voeren. Een dergelijke aanpak zal als een soort breekijzer op de intercontinentale afspraken kunnen werken, te meer omdat een gezamenlijke Europese afspraak uitwijkgedrag zal voorkomen.

In het overleg over de uitbreiding van Schiphol is gesproken over de mogelijkheid om emissies in de hogere luchtlagen te compenseren met activiteiten op de grond. Omdat veel emissies in de hogere luchtlagen een lange afbraaktijd hebben, moet die compensatie een enorme omvang aannemen. Dit is niet alleen technisch ingewikkeld, maar ook financieel, want als gevolg van het principe «de vervuiler betaalt» moet de luchtvaart een deel van de compensatie voor zijn rekening nemen. Waar de voorstellen voor kostenverhoging door kerosineaccijns en vergelijkbare maatregelen al zoveel weerstand oproepen, mag van compensatie weinig

worden verwacht. De heer Van Gijzel wees erop dat op dit moment een retour Amsterdam-Berlijn wordt aangeboden voor f.275. Zo lang luchtvaartmaatschappijen bereid zijn beneden de kostprijs te werken om klanten te trekken, zullen zij bar weinig voelen voor verdere kostenverhoging.

Hij vroeg ten slotte of de bewindslieden duidelijkheid kunnen verschaffen over de emissietoerekenmethodiek. Hij ging ervan uit dat zij de methodiek van TNO zullen volgen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) citeerde de hoofddoelstelling van het milieubeheer zoals in de nota opgenomen: het in stand houden van het draagvermogen van het milieu ten behoeve van een duurzame ontwikkeling. Uit de nota blijkt echter hoe moeilijk die doelstelling kan worden verwezenlijkt. De regering wil met de Nederlandse luchtvaartsector harde afspraken maken, maar het is de vraag hoe hard die afspraken zijn. Hoe kan een grotere invloed van Nederland in internationale kaders worden bereikt? Hoe kunnen de uitvoering van onderzoek naar de effecten van luchtvaartemissies en een eenduidige emissieberekeningsmethode worden bevorderd? Ten slotte moeten de internationale doelstellingen voor de luchtvaart worden vertaald in concrete taakstellingen. In het Plan van aanpak Schiphol en omgeving (PASO) is aangekondigd dat deze laatste afspraak in de nota verder zou worden uitgewerkt, maar dit is niet het geval. Kunnen de bewindslieden dit toelichten?

Verder ontbreekt de vertaling van de motie die de Kamer in het kader van de uitbreiding van Schiphol heeft aangenomen en waarin de regering wordt gevraagd zich in te zetten voor accijns op kerosine en BTW op tarieven op Europees niveau. In de nota wordt slechts verwezen naar mogelijke afspraken in ICAO-verband.

Een ander vraagstuk is de toerekening van de gevolgen van de luchtvaart. Hoe denken de bewindslieden over de suggestie om 50% van de uitstoot van vliegtuigen die in Nederland landen, toe te rekenen aan Nederland?

Onder meer door het beperken van de zogenaamde A-II-vliegtuigen kan de aantasting van het milieu worden teruggedrongen. Vooral oudere vliegtuigen die meer lawaai maken en veel vervuilerder zijn dan nieuwe modellen, moeten snel worden geweerd. Mevrouw Van 't Riet vroeg of het waar is dat dergelijke toestellen steeds vaker uitwijken naar kleinere luchthavens. Hoe kan dit worden aangepakt? Door de lage tarieven nemen binnenlandse vluchten toe. Overwegen de bewindslieden maatregelen op dit punt?

Tijdens de gedachtenwisseling over de uitbreiding van Schiphol is een aantal goede gedachten geuit over de mogelijkheden van substitutie. Ook in de nota worden hierover behartigenswaardige opmerkingen gemaakt, maar een duidelijk geformuleerde taakstelling ontbreekt helaas.

Zij drong erop aan dat de filevorming in de lucht als gevolg van fouten van de verkeersleiding, door boetes worden teruggedrongen.

In de paragraaf over de technische maatregelen kondigt de regering aan dat zij «research and development» in Europees verband wil bevorderen. Ook hier ontbreekt echter een concrete uitwerking van dit voornemen. Overigens herinnerde mevrouw Van 't Riet aan de discussie over de brandstof die wordt verbruikt tijdens het taxiën. De regering heeft een verzoek om onderzoek naar de mogelijkheden van slepen afgewezen. Is zij daar alsnog toe bereid?

Samenvattend merkte zij op dat het verheugend is dat de regering deze belangrijke nota heeft uitgebracht, maar het is jammer dat de goede intenties niet worden vertaald in concrete beleidsmaatregelen en nationale doelstellingen en dat de analyse van de problemen op veel punten onduidelijk is.

De heer **Te Veldhuis** (VVD) zei dat alles op alles moet worden gezet om onnodige luchtverontreiniging door onnodige vliegkilometers te vermijden. In die zin onderschreef hij de beleidsmaatregelen die zijn neergelegd in het NMP 2, het Klimaatverdrag en de nota LuLu. Een aantal verbeteringen kan al op korte termijn worden bereikt door technische en technologische veranderingen van de toestellen (maatregelen aan de bron) en door operationele maatregelen als een doelmatig en optimaal gebruik van vliegtuigen. Bij dit laatste hebben de maatschappijen ook economisch belang, want de concurrentie is moordend. Een derde mogelijkheid voor verbetering vormen mobiliteitsmaatregelen die ertoe moeten leiden dat korte en middellange afstanden op een andere manier worden afgelegd. De vervuiling per afgelegde passagierskilometer zal daardoor afnemen. Dit betekent natuurlijk wel dat de voorgenomen railverbindingen als de hoge snelheidslijn op korte termijn moeten worden aangelegd. Tot slot zal Nederland zijn voortrekkersrol in internationale fora waar moeten maken en alle kanalen van de milieudiplomatie moeten gebruiken om tot lagere emissies te komen. Langs deze weg kan het meeste rendement worden behaald, want de Nederlandse bijdrage aan de emissies van de luchtvaart is relatief gesproken klein.

De heer Te Veldhuis zei dat zijn fractie de luchtvaart niet in een kwaad daglicht wil zetten. De luchtvaartindustrie heeft de afgelopen jaren veel gedaan om tot stillere, schonere en zuiniger toestellen te komen waardoor de emissies per reiziger sterk zijn gedaald. Dit effect wordt helaas teniet gedaan door de toename van het aantal passagiers, maar dit neemt niet weg dat de technologische ontwikkelingen aan de bron worden voortgezet. De mogelijkheid om gebruik te maken van het vliegtuig mag echter niet worden beperkt tot een bepaalde (welgestelde) klasse. Overigens leidt de toegenomen mondialisering ertoe dat de CO₂-uitstoot van groei-markten als India, China en Brazilië binnen tien jaar hoger zal zijn dan de huidige uitstoot van de westerse wereld.

Desgevraagd antwoordde hij dat hij het ermee eens is dat van de burger kan worden gevraagd zijn mobiliteitsgedrag zodanig te wijzigen dat het milieu zo min mogelijk wordt belast. De grootste vervuiling wordt veroorzaakt door vluchten over korte afstanden en het beleid moet erop worden gericht die onnodige vliegkilometers zoveel mogelijk te beperken. Door een ontmoedigingsbeleid kan wellicht worden bereikt dat reizen over bepaalde afstanden (tot het «break-even point» op 1500 kilometer) op een andere manier worden afgelegd, maar het is de vraag hoever de overheid daarin moet gaan. In ieder geval moeten dan wel alternatieven voor handen zijn. Hij voegde hieraan toe dat zijn fractie een kerosineheffing in internationaal verband, minimaal op Europees niveau, zal steunen op voorwaarde dat er geen uitwijkgedrag plaatsvindt. Hetzelfde geldt voor een BTW-heffing op tickets. Een eenzijdig Nederlands beleid wees hij van de hand, ook al omdat dit geen of nauwelijks milieurendement zal opleveren. Verder moet de concurrentiekracht en aantrekkelijkheid van de Nederlandse luchthavens een rol spelen in de discussie. De regering mag geen maatregelen nemen die de economie of werkgelegenheid in gevaar brengen.

De heer Te Veldhuis betuigde zijn instemming met de opmerking in de nota dat over de rol en bijdrage van luchtvaartemissies in de luchtverontreiniging en met name de invloed die deze emissies op het klimaat uitoefenen, op dit moment nog de nodige kennis ontbreekt. Waar nog zoveel onzeker is, moeten te stellige uitspraken worden vermeden. Het moment voor een oordeel over de relatie tussen luchtverontreiniging en luchtvaart is daarom nog niet aangebroken, want het gaat niet aan een dergelijk onderwerp vooral gevoelsmatig te benaderen. Hij zag de toegezegde beleidsanalyse met belangstelling tegemoet en voegde hieraan toe dat hij de nota LuLu beschouwt als een beleidsverkenkende tussenrapportage. De nota is wat eenzijdig, maar getuigt van werkelijk-

heidszin waar wordt gesteld dat alleen een internationale aanpak effectief en zinvol kan zijn.

Voor resultaten op korte termijn moet vooral naar mentaliteitsverandering worden gestreefd, niet alleen in Nederland, maar vooral in het internationale verkeer. Vliegen is in sommige culturen een normale manier van vervoer en het is de vraag hoe die mentaliteit kan worden beïnvloed. Dit vereist een goede milieudiplomatie.

De heer Te Veldhuis was verheugd dat de luchthaven Schiphol streeft naar een landingsverbod voor oude vliegtuigen, zoals uit de media kan worden opgemaakt. Die oude vliegtuigen maken niet alleen veel lawaai, zij verbruiken ook relatief veel brandstof. Zij zouden op korte termijn moeten worden vervangen door schonere en stillere toestellen. In internationale fora moet worden gesproken over de vraag hoe dit kan worden bereikt.

De heer **Lansink** (CDA) stelde voorop dat de nota weinig beleidsmaatregelen voorstelt: alle elementen van de problematiek worden genoemd maar er is geen sprake van een concrete aanpak. Overigens bevat het informatieve deel van de nota wel voldoende gegevens om een beleidskeuze te kunnen beoordelen.

Een belangrijke constatering is dat het niet-zakelijk verkeer verantwoordelijk is voor ongeveer 60% van de passagiersbewegingen op Schiphol. Dit zou een aanknopingspunt moeten zijn voor een beleid gericht op selectieve groei. Voorts staat vrijwel vast dat van de verschillende vervoersmogelijkheden voor de middellange afstand het vliegtuig op het punt van de emissies slecht «scoort». Opmerkelijk is verder dat een forse toename van luchtvaartemissies wordt voorzien.

De heer Lansink stemde in met de eerste beleidskeuze: internationale aanpak. Autonoom Nederlands beleid is niet zinvol, want de gevolgen van de luchtvaart zijn even grensoverschrijdend als de luchtvaart zelf. Zinvol beleid kan en moet dus worden ontwikkeld op Europees niveau en ook de wereldschaal telt, maar dat is tegelijkertijd een groot probleem, ook al omdat mondiale regelingen veel tijd vergen. Het onderbrengen van de luchtvaart in het Klimaatverdrag is een logische stap, maar daarmee zijn nog geen effectieve maatregelen bereikt. Het streven naar stabilisatie van emissies is in ieder geval de moeite waard. Overigens wees hij erop dat de bijdrage van de luchtvaart aan de totale emissies op wereldschaal erg laag is. Ook al neemt dit aandeel fors toe, de afweging is toch niet eenvoudig.

Voor een effectieve aanpak, ook internationaal, zijn goede afspraken met de sector geboden. De afspraken met de Nederlandse luchtvaart zouden bij voorkeur in convenanten moeten worden vastgelegd. Instemming van de sector is nuttig en nodig en is te verkiezen boven wettelijke, moeilijk uitvoerbare maatregelen. Op welke termijn zou dat mogelijk zijn? Zijn de bewindslieden bereid in hun afspraken rekening te houden met het economisch belang van de luchtvaart en de werkgelegenheid die de sector verschaft?

De internalisering van de milieukosten van de luchtvaart kan langs drie wegen verlopen. In de eerste plaats via normstelling en technische eisen aan vliegtuigen en vluchten via doelvoorschriften en emissieplafonds. Dit lijkt een begaanbare weg, maar kost veel tijd en levert wellicht onvoldoende resultaat op. In de tweede plaats via financiële beleidsinstrumenten in de vorm van heffingen die worden teruggestuurd. Over die combinatie wordt in de nota echter nauwelijks iets gezegd. Een derde weg is via belastingen. De heer Lansink pleitte ervoor dat de aangerichte schade als grondslag voor deze belastingen zal gelden. De vraag is echter hoe dit internationaal kan worden geregeld. De eerste lijn lijkt daarom vooralsnog de voorkeur te verdienen, al nemen financiële beleidsinstrumenten gelukkig in betekenis toe en worden zij steeds beter bespreekbaar.

Volgens de nota wordt nu met andere lidstaten gewerkt aan een substantiële aanscherping van NO_x-eisen voor vliegtuigmotoren en de ontwikkeling van nadere CO₂-eisen. Wat verstaan de bewindslieden hier onder substantieel? Welke systematiek kan leiden tot een reductie van de groei? Welke reductie staat hen voor ogen? In dit verband wees hij op de verhouding tussen het zakelijke en niet-zakelijke verkeer en suggereerde dat het klassieke begrip «selectieve groei» hier wellicht uitkomst kan bieden. Desgevraagd antwoordde hij dat onderscheid zou moeten worden gemaakt tussen vluchten waarmee het economisch belang wordt gediend en toeristische vluchten. Verder zou een selectie naar Europees en intercontinentaal verkeer kunnen worden gemaakt.

Wat staat de regering voor ogen met maatregelen voor compensatie van de emissiegroei in de luchtvaart via andere sectoren, zo vroeg de heer Lansink vervolgens. Zou dat nationaal of internationaal moeten gebeuren? Wordt de luchtvaart langs die weg niet bevoordeeld ten opzichte van andere vervoersvormen? Wat is er dan nog over van het beginsel «de vervuiler betaalt»? Een heffing op brandstof doorsluizen naar andere vervoersvormen leek hem weinig effectief en internationaal niet haalbaar.

De beïnvloeding van de groei van het luchtverkeer en beperking van de emissies lijken meer gediend met financiële beleidsinstrumenten. Daarvoor zou moeten worden gezocht naar grondslagen in vergelijkbare emissies per passagierskilometer, maar de vraag is of de verschillende passagierskilometers wel met elkaar kunnen worden vergeleken. Het niet-zakelijke verkeer wordt dan duurder en het lijkt voor de hand te liggen dat die kosten zullen worden afgewenteld. Daarom is invoering op Europees niveau een harde voorwaarde, naast de beschikbaarheid van alternatieven als de hoge snelheidslijn en andere vervoersvormen. Dergelijke maatregelen zijn alleen mogelijk als de Europese maatschappijen geen nadeel ondervinden ten opzichte van niet-Europese maatschappijen. Zijn de bewindslieden bereid deze mogelijkheid te onderzoeken en de Kamer over hun bevindingen te rapporteren?

Door verbetering van de luchtverkeersbegeleiding kan snel winst worden geboekt in het terugdringen van de emissies, mondiaal maar ook in Europa. Welke mogelijkheden ziet de regering daartoe?

Hoewel het aandeel van de luchtvaart in de totale milieubelasting niet groot is, is aandacht voor deze sector geboden gelet op de snelle groei. Naarmate de economische verschillen op de wereld kleiner worden, zal de luchtvaart toenemen. Van verkenning en erkenning moet daarom worden overgeschakeld naar een concrete aanpak en op periodieke rapportages. De heer Lansink vroeg of het mogelijk is hiervoor gebruik te maken van de milieuprogramma's.

Met een zekere regelmaat klinkt de roep om onderzoek naar de gevolgen van luchtverontreiniging voor de gezondheid van de mensen die rond Schiphol wonen en werken. In het lopende programma «Mens en lucht» zou aan de cumulatie van risico's van blootstelling aandacht moeten worden besteed.

Het Nederlandse aandeel aan de luchtverontreiniging moet worden afgezet tegen het totaal van de mondiale emissies. Er moet een rechtvaardige benaderingswijze worden gekozen, ook om de vergelijking van de milieubelasting tussen landen en continenten mogelijk te maken. Die benadering is echter weinig zinvol als er niet tegelijkertijd beleidsmaatregelen aan worden verbonden. De heer Lansink zei dat dit moet gebeuren in samenwerking met de luchtvaartsector die een belangrijke bijdrage levert aan de Nederlandse economie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks) zei dat de primaire vraag is hoe erg de milieuproblemen zijn die het luchtverkeer veroorzaakt. De nota geeft alle aanleiding om tot de conclusie te komen dat die problemen ernstig zijn. De emissies van de mondiale luchtvaart zullen bij voortduring van het beleid in 2015 zijn verdrievoudigd ten opzichte van 1990. Als de doelstel-

lingen van het NMP worden gehaald terwijl de luchtvaartemissies blijven groeien zoals in de nota berekend, leveren de emissies van Schiphol in 2010 een aandeel van 10% tot 20% in de Nederlandse bijdrage aan het broeikaseffect en 40% van het Nederlandse aandeel aan de NO_x-uitstoot. In 2010 zal het aan Schiphol te relateren vliegverkeer 13,4 miljard kilo kooldioxide uitstoten. Alle huishoudens in Nederland zullen op dat moment volgens de NMP-doelstellingen 16 miljard kilo CO₂ uitstoten, 6 miljard kilo minder dan in 1990. Dat wil zeggen dat alle besparing die in de huishoudens wordt bereikt, vrijwel teniet wordt gedaan door de groei van de uitstoot vanaf Schiphol.

De regering spreekt haar voorkeur uit voor een berekeningsmethodiek op basis waarvan de helft van de uitstoot van vluchten op en van Schiphol, wordt toegerekend aan Schiphol. De heer Rosenmöller vond dit een positieve benadering. Desgevraagd zei hij dat hij het prima vindt dat de regering onverhuld heeft verwoord hoe ernstig de problemen zijn. Uit dit cijfermateriaal kunnen duidelijke conclusies worden getrokken over de ernst van de problematiek.

Over de beleidsvoornemens was hij minder positief gestemd: de regering stelt zich hier buitengewoon terughoudend op. Als voorbeeld wees hij op de kerosineheffing. Wordt in het PASO gesteld dat: «Deze ontwikkeling dient te worden ondersteund met maatregelen gericht op beïnvloeding van de vervoerswijze en -keuze van de Europese reiziger waaronder ook de invoering in Europees verband van een heffing op vliegtuigbrandstof.»; in de nota LuLu staat: «Nederland wil een mondiale heffing op kerosine en levert een maximale inspanning om deze te realiseren. Heffingen in Europees verband kunnen worden overwogen.» Dit is een stap terug, ook in de terminologie. Natuurlijk is een kerosineheffing in Nederland alleen ondenkbaar, maar alle krachten moeten worden gemobiliseerd om zo spoedig mogelijk een dergelijke heffing in Europees verband tot stand te brengen die als hefboom kan dienen voor het mondiale overleg. De heer Rosenmöller vroeg waarom de doelstelling voor de kerosineheffing in de nota voorzichtiger geformuleerd dan in het PASO. Hij vroeg verder of de regering bereid is voortvarend aan de slag te gaan om een dergelijke heffing op korte termijn te verwezenlijken. Wil zij zich uitspreken voor een zodanig niveau dat de heffing een regulerend effect heeft? Is zij bereid de mogelijkheden van een Europese heffing verder uit te werken en een uitvoeringsplan op te stellen? Praktische vragen als het aangrijpingspunt en de hoogte van de heffing en de controle op en bestemming van de opbrengst moeten daarin aan de orde komen. Op die manier kan Nederland een concrete, intensieve en geloofwaardige milieulobby starten.

Luchtvaartemissies moeten onderdeel gaan uitmaken van de emissieplafonds in het NMP. Daaruit volgt dat een stijging van de uitstoot door de luchtvaart gepaard moet gaan met compensatie in andere sectoren. Die discussie is eerder gevoerd in het kader van de uitbreiding van Schiphol, maar in deze nota komt dit vraagstuk nauwelijks aan de orde, aldus de heer Rosenmöller.

Hij drong erop aan dat in Europees verband wordt gestreefd naar het afschaffen van fiscale voordelen en subsidies, omdat hij ervan overtuigd was dat de doelstellingen van het beleid niet zullen worden behaald met de operationele en technische maatregelen die de regering voorstelt. Daarom moet in internationaal verband voortvarender worden aangedrongen op financiële maatregelen. Hoe denken de bewindslieden hierover?

De heer **Stellingwerf** (RPF) zei dat de vele beleidsintenties in de nota de machteloosheid van het beleid niet kunnen verhullen; tot nu toe is het niet veel meer dan symptoombestrijding. De regering wijst erop dat nog veel kennis ontbreekt om duidelijke lijnen te kunnen uitzetten, maar erkent ook dat factoren als economie en kosteneffectiviteit uiteindelijk de

doorslag lijken te geven. Omdat nationaal beleid weinig effect sorteert, moet de aandacht worden gericht op internationale maatregelen: in Europees, maar nog liever in mondiaal verband. De suggesties die in dat kader worden gedaan, worden echter weer gerelativeerd, want de regering heeft geen hooggespannen verwachtingen van bijvoorbeeld het verleggen van vluchten, nieuwe snelheden, enz. Juist dat steeds opnieuw relativeren van mogelijke maatregelen, draagt bij aan het gevoel van machteloosheid. Hij was bang dat het beleid van de zwakste regio in de wereld beleidsbepalend zal zijn. Daarom drong hij erop aan dat de bewindslieden zich in de EU actief opstellen en hun activiteiten niet afhankelijk stellen van de stemming in het mondiale overlegcircuit. Het Europees beleid moet als een hefboom worden gebruikt; de inspanningen die de regering zich wil getroosten hebben dan wellicht enig effect op grotere schaal. Zijn de bewindslieden bereid de Kamer regelmatig te rapporteren over de voortgang die zij boeken?

Door zijn internationale karakter wordt het vliegverkeer vrijgesteld van reductie-inspanningen. Het voorstel om compensatie te bieden uit andere sectoren, is een slechte keuze en past niet in het Nederlandse milieubeleid, aldus de heer Stellingwerf. De ontwikkelingen in de andere sectoren laten de uitvoering van dit voorstel niet toe. Bovendien wordt de meest vervuilende mobiliteit op deze manier bevoorrecht boven andere vervoersmogelijkheden.

Hij onderschreef de hoofddoelstelling van het beleid: instandhouding van het draagvermogen van het milieu ten behoeve van duurzame ontwikkeling. Nederland heeft verschillende internationale verdragen op dit terrein onderschreven, maar de ontwikkelingen gaan onverdroten voort; van geduld en diplomatie mag dus niet al te veel worden verwacht. De winst die wordt geboekt, wordt teniet gedaan door de groei. De hoop alleen vestigen op technische maatregelen en de kracht van concurrentie lijkt een doodlopende weg. De winst moet worden gezocht in een cultuuromslag en een mentaliteitsverandering bij de consument. In de nota wordt terecht gesteld dat het volume alleen kan worden beperkt door af te zien van reizen, maar het beleid moet daar dan wel op worden gericht. De luchtvaartmaatschappijen zouden streven naar een hogere bezettingsgraad. Daarnaast moet het keuzegedrag van de gebruikers worden beïnvloed. De overheid zou in haar voorlichting aandacht moeten vragen voor de vervuiling die wordt veroorzaakt door het recreatief luchtverkeer. Het sparen van Airmiles en het promoten van verre vliegvakanties staan in ieder geval haaks op het milieubeleid.

Ook al is de invloed van de kleine luchtvaart beperkt, de voorbeeldwerking van maatregelen in deze sector mag niet worden onderschat. Voor die maatregelen ontbreekt echter een beleidskader. Hij hoopte dat de minister van Verkeer en Waterstaat in de toegezegde brief over de positie van de kleine luchtvaart wil ingaan op maatregelen als bevroezing van de kleine luchtvaart en het vrijwaren van stiltegebieden.

Ook de heer **Verkerk** (AOV) stelde vast dat het probleem van de luchtverontreiniging door de luchtvaart niet door Nederland alleen kan worden opgelost. Internationale maatregelen zijn geboden. Overigens had hij de indruk dat de nota is geschreven met de instemming van de minister van Economische Zaken, maar dat de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport geen inbreng heeft geleverd.

Het jaar 1997 wordt cruciaal genoemd, omdat dan lopende onderzoeken en projecten worden afgerond. Hij hoopte dat de regering op dat moment meer concrete beleidsvoorstellen doet dan in de voorliggende nota, die meer als een tussenstap moet worden beschouwd. In de nota wordt gesteld dat Nederland behoort tot de relatief belangrijke luchtvaartlanden van de wereld. Toch wordt de invloed in internationale kaders beperkt genoemd. Kunnen de bewindslieden dit toelichten?

De heer Verkerk wees erop dat steeds meer marginale staten een luchtvaartmaatschappij opzetten. Die maatschappijen vliegen met oude toestellen die niet of nauwelijks worden onderhouden. Schiphol streeft naar een landingsverbod voor dergelijke vliegtuigen, maar kan niet voorkomen dat zij uitwijken naar bijvoorbeeld Maastricht. Hoe denken de bewindslieden hierover?

In de nota wordt met zoveel woorden vastgesteld dat het aandeel van de burgerluchtvaart aan de luchtverontreiniging groter is dan van de militaire luchtvaart. Een gunstige ontwikkeling is dat de koninklijke luchtmacht een DC10 in gebruik heeft genomen om andere toestellen in de lucht te kunnen bijtanken. Het is echter verwonderlijk dat de uitstootgegevens van nieuwe militaire vliegtuigen incompleet zijn. Die toestellen zijn toch uitgebreid getest? Hoe kan dit worden verklaard?

Welk wetenschappelijk onderzoek is of zal worden gedaan naar de effecten van luchtvaart op de directe omgeving van luchthavens?

Bij de uitvoering van het beleid is voorzichtigheid geboden vanwege de veiligheidsaspecten en economische consequenties. Kunnen die aspecten en consequenties nader worden toegelicht?

De heer Verkerk vroeg vervolgens welke initiatieven Nederland in het kader van de Europese samenwerking neemt ter ondersteuning van R&D-programma's voor schone en zuinige vliegtuigen. Speelt Nederland, gezien de problemen bij Fokker, hierin nog een rol?

Ten slotte vroeg hij om enkele voorbeelden van de actieve milieudiplomatie die in de nota wordt aangekondigd.

Het antwoord van de bewindslieden

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** stelde voorop dat de nota LuLu niet het definitieve verhaal is over de luchtvaart en luchtverontreiniging, maar is bedoeld als een aanzet voor het milieubeleid in dit kader. Tot nu toe is er nog geen dergelijk beleid geformuleerd, noch in Nederland, noch in andere landen. Over verschillende aspecten van de luchtverontreiniging die worden veroorzaakt door de luchtvaart zijn natuurlijk wel gegevens bekend, maar hun onderlinge verhouding is nog niet eerder onder woorden gebracht. In de nota wordt ingegaan op de mondiale gevolgen van het luchtvaartverkeer.

Vooralsnog vormen de NO_x - en CO_2 -emissies een groot probleem; in 1990 was de civiele luchtvaart verantwoordelijk voor 2% à 3% van de mondiale NO_x - en CO_2 -emissies. In dit kader merkte zij op dat in de nota niet definitief is gekozen voor een bepaalde toerekeningsmethodiek. In internationaal verband moet overeenstemming worden bereikt over een toerekeningsmethodiek, de doelstellingen en de instrumenten om die doelstellingen te bereiken, opdat een internationale vergelijking niet wordt belemmerd door verschillende berekeningswijzen. Er moet een duidelijk totaal beeld ontstaan van de verhouding tussen luchtvaart en luchtverontreiniging. Uit het feit dat de TNO-methodiek voor deze nota is gebruikt, mag wel worden afgeleid dat die methode vooralsnog de voorkeur verdient, aldus de minister. Het LuLu-rapport is inmiddels in het Engels vertaald en zal worden gebruikt bij de internationale onderhandelingen. Hiermee wordt de TNO-methodiek impliciet ingezet in de onderhandelingen.

De analyse in de nota wijst op een aantal verontrustende problemen. Zo is duidelijk dat de internationale luchtvaart sneller groeit dan de wereld-economie. De afname van de emissie per passagierskilometer wordt daardoor teniet gedaan.

Begin 1996 zal een onderzoek van start gaan naar de mogelijkheden van compensatie. In de eerste maanden van 1997 zal een voorstel voor compensatiemaatregelen aan de Kamer worden voorgelegd. Overigens zal hierbij worden uitgegaan van het principe dat de vervuiler betaalt.

Om een beter inzicht te verkrijgen in de gevolgen van de luchtvaart-emissies op het klimaat is meer wetenschappelijk onderzoek nodig. Dit betekent echter niet dat die gevolgen worden onderschat. Thans wordt een model ontwikkeld aan de hand waarvan de effecten van de emissies en de praktijkgegevens van de verschillende onderzoeksmodellen kunnen worden beoordeeld. De minister voegde hieraan toe dat tot nu toe alleen «no-regret»-maatregelen worden getroffen. Desgevraagd wees zij erop dat op bladzijde 24 van de nota wordt gesteld: «Niettemin is het nodig om een beter inzicht te krijgen in het relatieve belang van de NO_x-emissies door de luchtvaart in het versterkte broeikaseffect in vergelijking met het aandeel van de CO₂-emissies daarin.» Dat er een relatie is tussen de uitstoot van de luchtvaart en de klimaatverstoring is duidelijk, maar concrete gegevens ontbreken nog.

Zij bestreed dat de nota alleen beschouwend is. In de komende periode wordt een aantal maatregelen aangekondigd die weliswaar niet direct tot reductie van de luchtvaartemissies zullen leiden, maar waarmee het proces in gang wordt gezet om daartoe te komen. Tijdens een werkbezoek aan de Verenigde Staten is duidelijk geworden dat over de reductiedoelstelling verschillend wordt gedacht, maar dat over de wenselijkheid van belastingmaatregelen geen verschil van mening bestaat: daar voelt absoluut niemand iets voor.

De minister ging vervolgens in op de maatregelen die in de komende periode worden genomen. In de eerste plaats zal een communicatieplan worden opgesteld, gericht op het uitdragen van de inhoud van de nota LuLu. De nota is daartoe in het Engels vertaald. De regering heeft zendingswerk te verrichten en zal zich in eerste instantie richten tot de Raad van Europese ministers en daarna tot de verschillende luchtvaartlanden.

In de tweede plaats moet een relatie tot stand komen tussen het Klimaatverdrag en de ICAO om tot een internationale afspraak over de beheersing van luchtvaartemissies binnen de kaders van het Klimaatverdrag te komen. Deze aanpak wordt voornamelijk bepaald door de internationale agenda. In beginsel wordt een mondiale lijn, rechtstreeks via de kaders van het Klimaatverdrag en de ICAO gevolgd. In december zal een eerste gesprek plaatsvinden met een subcommissie van de ICAO. De Nederlandse regering zal daartoe nadere voorstellen doen. Verder wordt gewerkt aan het tot stand brengen van een relatie met de ad-hocgroep van het «Berlin Mandate». Voorts zal eind 1995 een voorstel worden voorgelegd in Europees verband en aan de Subsidiary body for scientific and technological advice (SBSTA), een subcommissie van het Klimaatverdrag.

In de derde plaats wordt in ICAO-verband gesproken over de aanscherping van de NO_x-standaarden voor vliegtuigen en over het werkprogramma dat daartoe gevolgd zou moeten worden in de periode 1996–1999. De regering maakt zich op om die aanscherping via diplomatieke kanalen maximaal te bevorderen. De minister meende dat het mogelijk moet zijn tot een aanscherping van 20% van de huidige standaard te komen. Daarvoor moet nog wel het nodige werk worden verzet. Onder andere moet een werkprogramma worden opgesteld en dit betekent dat ook aandacht moet worden besteed aan het ontwikkelen van CO₂-standaarden voor vliegtuigen en emissiedoelen voor de internationale civiele luchtvaart. De regering heeft 27 september jl. tijdens de Assembly van de ICAO voorgesteld dat onderzoek wordt gedaan naar de kosten en baten van concrete maatregelen om de emissies terug te dringen met een sterke nadruk op heffingen en belastingen. Voor al deze werkzaamheden is een werkgroep in het leven geroepen die in december a.s. zal rapporteren.

De minister vervolgde met de acties die in nationaal verband door de regering en de nationale luchtvaartsector gezamenlijk worden ondernomen. In de eerste plaats wordt een werkplan LuLu opgesteld. In dit plan

wordt aangegeven wat wordt verwacht van de verschillende sectoren. Er is een taakverdeling opgesteld, gegroepeerd rond zestien activiteiten waarbij verschillende ministeries zijn betrokken. Dit werkplan wordt in december 1995 vastgesteld en zal vervolgens ieder kwartaal worden bijgesteld. Desgewenst kan de Kamer daarin inzicht verkrijgen.

In het kader van het AERO-project worden kosten en baten van concrete beleidsmaatregelen met behulp van een integraal model berekend. Deze berekening is bedoeld als onderbouwing van het Nederlandse beleid in internationale kaders.

Het compensatieonderzoek heeft tot 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 zou kunnen nemen. Volgens het plan wordt eerst een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de compensatiemogelijkheden bij andere sectoren die ook in belangrijke mate bijdragen aan de CO₂- en de NO_x-emissies. Dit onderzoek begint eind van dit jaar; de resultaten zullen in 1997 worden gepubliceerd. Desgevraagd merkte de minister op dat de compensatiegedachte voor het eerst in de jaren tachtig is geopperd. In andere sectoren wordt een dergelijke werkwijze al gevolgd: de raffinaderijen in het Rijnmondgebied werken op basis van compensatieafspraken, omdat in de ene sector eenvoudiger een flinke reductie worden bereikt dan in de andere. Voor vrees dat de luchtvaartmaatschappijen wat gemakzuchtig worden omdat hun emissies door andere sectoren worden gecompenseerd, bestaat geen reden zolang zij moeten betalen voor compensatieactiviteiten in andere sectoren.

De heer **Te Veldhuis** (VVD) zei dat compensatie mede afhankelijk is van de berekeningsmethodiek. Het leek hem verstandiger eerst een internationale meet- en rekenmethode vast te stellen alvorens compensatie aan de orde te stellen.

De **minister** antwoordde dat het een het ander niet uitsluit. Zij ging ervan uit dat afspraken over een internationale rekenmethode nog de nodige tijd zullen vragen. Om nu te wachten tot daarover overeenstemming is bereikt, zou betekenen dat er geen enkele maatregel kan worden genomen. Zij voegde hieraan toe dat zij echt niet verwacht dat in 1997 al een pakket maatregelen kan worden voorgelegd dat alle problemen dekt, maar wel een eerste aanzet voor een discussie over de mogelijkheden van compensatie van de luchtverontreiniging in het Nederlandse luchtruim. Natuurlijk is dan nog lang niet alles bekend over de gevolgen van de luchtvaartemissies en de mogelijkheid van internationale afspraken, maar in de nota is al bij benadering aangegeven welke problemen zich voordoen. De cijfers die daarin worden genoemd, zijn onomstreden. Verder wordt in de milieubalans een aantal cijfers ter zake genoemd. In de komende tijd zullen steeds opnieuw onderzoeksgegevens bekend worden. De vraag of de verontreiniging volledig moet worden toegerekend aan Nederland en in welke mate, doet nog niet ter zake. Het gaat erom dat een begin wordt gemaakt met de compensatie. Die discussie kan worden gevoerd aan de hand van de gegevens die in de loop van 1997 beschikbaar komen. Op de vraag of daarbij ook sectoren zullen worden aangewezen die de groei van de luchtvaart moeten compenseren, kan nu nog geen antwoord worden gegeven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) meende dat eerst duidelijk moet zijn of deze systematiek wel kans van slagen heeft. De regering gaat ervan uit dat de vervuiler betaalt, maar de internationale concurrentiepositie van de luchtvaart is niet rooskleurig. Op nationaal en Europees niveau lijkt een dergelijke compensatie niet haalbaar, want die raakt direct aan de internationale prijsstelling, terwijl mondiale compensatiemaatregelen, als zij al tot stand komen, nog heel lang op zich zullen laten wachten.

De **minister** antwoordde dat zij minder sceptisch is. Natuurlijk is de uitkomst van het onderzoek onzeker, maar zij zag het als een opdracht dit traject te verkennen. Zij zei dat zij zich geen illusies maakt over het resultaat op korte termijn van brongerichte maatregelen. Daarom moeten alle mogelijkheden worden onderzocht.

Het huidige sectoroverleg luchtvaart zal worden omgezet in een regulier doelgroepenoverleg met de civiele luchtvaart over de totale milieubelasting door deze sector. Binnenkort zal daartoe een startnotitie worden opgesteld op basis waarvan het overleg begin 1996 kan beginnen.

De harde afspraken met de sector waarvan sprake is in de nota, hebben betrekking op de bijdrage van de sector aan de oplossing van de milieuproblemen door brongerichte afspraken. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar mogelijke emissieprestatie-indicatoren voor de nationale luchtvaartsector. De resultaten van dit onderzoek worden ieder moment verwacht. Begin 1996 zal dan een «workshop» worden georganiseerd voor de sector. In de loop van dat jaar zullen de onderhandelingen worden geopend, opdat de afspraken met de sector in december 1996 kunnen worden bekrachtigd.

Het nationaal onderzoekprogramma Airforce is gestart in juli 1995 en moet eind 1997 resulteren in een verbeterd inzicht in de invloed van de luchtvaartemissies op de stralingsbalans van de aarde.

Verdere reductie van de emissies kan ook worden bereikt door andere vliegtuigontwerpen. In dit kader is de regering in overleg getreden met de Nederlandse vliegtuigbouwindustrie over projectvoorstellen die milieuvriendelijke vliegtuigontwerpen moeten bevorderen. Deze activiteit is dit jaar van start gegaan onder de naam «Dutch green aircraft».

Het beleid voor de militaire luchtvaart bestaat uit diverse elementen en is voldoende duidelijk geformuleerd voor een volledige delegatie van de verantwoordelijkheid voor de verwezenlijking van het beleid naar het ministerie van Defensie. Een kwartaaloverleg tussen het ministerie en DGM is daarmee aan de orde.

De technische mogelijkheden van de kleine luchtvaart worden verder onderzocht. Hopelijk kunnen hierover in 1996 afspraken worden gemaakt met de sector.

De minister achtte het vanzelfsprekend dat het beleid wordt geëvalueerd. Het eerste rapport zal eind 1996 met de Kamer worden besproken.

In Europees verband is het tot stand brengen van netwerken erg belangrijk, want de affiniteit met dit onderwerp is nog niet overal even groot. De R&D-programma's zullen een belangrijke ondersteuning zijn voor de Nederlandse activiteiten. Daarnaast probeert de regering steun te vinden voor een mondiale heffing op kerosine. Vanaf december 1995 wordt geprobeerd deze heffing in Europees verband op de agenda te krijgen. De regering heeft zich nog onlangs in een brief tot de EU gericht, omdat zij de Unie ziet als een startbaan voor de mondiale activiteiten. Zij kan vooralsnog echter niet meer doen dan het gesprek over de mogelijkheid van een Europese heffing op kerosine en de invoering van BTW op tickets op gang te brengen. Op den duur kunnen deze maatregelen dan ook op mondiaal niveau hun beslag krijgen.

Zij had begrip voor de vraag om aandacht voor het gedrag van de consument. Het probleem van de luchtvaart wordt in Nederland echter wat hypocriet benaderd. Uit de Milieubalans blijkt dat het gebruik van het vliegtuig sinds 1985 met 75% is toegenomen. Zij vond dat van iedereen die zich heeft verzet tegen of ongerust heeft gemaakt over de uitbreiding van Schiphol mag worden verwacht dat hij de consequentie trekt uit zijn opstelling en niet zo maar tot een vliegreis zal besluiten. De persoonlijke verantwoordelijkheid is hier van grote betekenis. Het ging haar te ver om de burger het vliegen of het sparen van Airmiles te verbieden. Menigeen weet dat luchtvaart geen onomstreden vervoerswijze is en zal dat in zijn persoonlijk gedrag tot uitdrukking moeten brengen.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** voegde hieraan toe dat Nederland zich voor dergelijke afspraken hard maakt in de Milieuraad en de Transportraad, maar ook in de Ecofin omdat daar de heffingen worden vastgesteld. Zij wees erop dat zij dit onderwerp vorige week in de Transportraad mondeling aan de orde heeft gesteld. De Europese Commissaris heeft bij die gelegenheid aangekondigd dat hij in november a.s. een Groenboek zal uitbrengen waarin de voor- en nadelen van een Europese heffing op een rijtje worden gezet. Er is echter nog heel wat missiewerk te verrichten voordat in Europa een draagvlak zal zijn gevonden voor een Europese heffing. Daarom moeten twee sporen worden gevolgd. In de eerste moet worden gestreefd naar Europese consensus over de wenselijkheid van een mondiaal systeem. Overigens heeft de Commissaris al gezegd dat bij alle maatregelen rekening moet worden gehouden met de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart. Vervolgens zullen alle Europese landen in ICAO-verband en alle andere internationale verbanden dezelfde taal moeten spreken, de kans is dan groter dat een kerosineheffing en belasting op tickets serieus genomen worden. Een Nederlands pleidooi alleen heeft weinig kans van slagen. De minister was er niet van overtuigd dat op korte termijn overeenstemming kan worden bereikt over de invoering van dergelijke maatregelen in Europa, maar overeenstemming over een Europese opstelling in de ICAO achtte zij wel mogelijk. Daarom moeten beide wegen tegelijkertijd worden bewandeld. Zodra het Groenboek is uitgebracht, zal de discussie worden gestart en de inzet van de Nederlandse regering mag bekend worden geacht: een kerosineheffing in Europees verband met oog voor de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart. Overigens voegde zij hieraan toe dat de milieuopbrengsten voor de gehele luchtvaart moeten meetellen, want het zou weinig zinnig zijn de Europese luchtvaart ten gronde te richten en die plaats vervolgens te laten innemen door andere, intercontinentale maatschappijen. Voor zover thans bekend houden Duitsland en Denemarken zich ook serieus met dit probleem bezig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks) stelde met klem dat het streven naar Europese consensus om een mondiaal draagvlak te bereiken, niet mag worden gebruikt als alibi om geen Europese maatregelen te nemen.

De **minister** antwoordde dat beide wegen tegelijkertijd moeten worden bewandeld. De kans van slagen wordt groter naarmate op beide wegen voortgang wordt geboekt, want zonder kans op mondiale maatregelen is de Europese discussie gedoemd te mislukken. Overigens is de Commissaris dit onderwerp toegewijd en hij zal graag enige stappen voorwaarts maken.

Zij ging vervolgens in op de mobiliteits- en substitutiemaatregelen. In de planologische kernbeslissing Schiphol zijn afspraken neergelegd over het zo snel mogelijk aanleggen van de hoge snelheidslijn. De voorbereidingen in Nederland lopen volgens schema en de verwachting is dat in maart 1996 planologische en financiële afspraken kunnen worden gemaakt met België. In ieder geval zal alles op alles worden gezet om in die maand een definitieve beslissing over de aanleg van de hoge snelheidslijn naar het zuiden te nemen. De hoge snelheidslijn is een goed alternatief voor het vliegverkeer op kortere afstanden.

De markt bepaalt de prijs van de vliegtickets, niet de overheid. Omdat geen enkele maatschappij lang kan werken met tarieven onder de kostprijs, duren dergelijke aanbiedingen echter nooit lang. Een probleem is wel dat sommige maatschappijen lage tarieven kunnen hanteren omdat zij subsidie van hun overheid ontvangen. Aan die subsidies moet een einde komen, opdat de verschillende vervoerssoorten op een eerlijke basis met elkaar kunnen concurreren. De minister zegde toe zich hiervoor in de EU in te zetten. Overigens wees zij erop dat de maatschappijen in

Nederland geen subsidies ontvangen, maar bovendien zelf de eigen infrastructuur betalen. Zij vond dit een goed uitgangspunt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) vond het wrang dat voor andere, meer milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten wel heffingen gelden.

De **minister** antwoordde dat de overheid voor die andere vervoersmodaliteiten wel de infrastructuur verzorgt. Zij voegde hieraan toe dat zij van mening is dat de luchtvaart op zich niet anders zou moeten worden behandeld als het gaat om heffingen en belastingen dan andere vervoerssectoren.

In internationale afspraken is overeengekomen dat de oudere vliegtuigen worden uitgefaseerd voor het jaar 2002. Op basis van het PKB-beleid probeert Schiphol deze toestellen zo snel mogelijk te weren. In voorkomende gevallen zal echter een ontheffing moeten worden verleend, omdat sommige armere landen alleen over dergelijke toestellen beschikken. De verschuiving naar andere vliegvelden is slechts tijdelijk, want de klachten van de omwonenden van die vliegvelden zullen daar snel een einde aan maken. Zestienhoven en Beek voeren inmiddels een ontmoedigingsbeleid. Desgevraagd zei de minister dat beperkende maatregelen niet alleen worden ingegeven door het beslag op de geluidsruimte. Het vervelende van die oude vliegtuigen is dat zij per stuk meer lawaai maken dan drie moderne toestellen samen en veel meer overlast bezorgen, omdat het zo lang duurt voordat zij op hoogte vliegen. Het weren van deze toestellen betekent natuurlijk wel dat bepaalde vrachten Nederland niet meer zullen bereiken.

Het is milieutechnisch beter F-16-vliegtuigen in de lucht bij te tanken dan ze daarvoor te laten landen en opnieuw te laten opstijgen. Dit bijtanken gebeurt altijd boven zee.

Bij nieuwe aanschaffingen van Defensie wordt in algemene zin aandacht besteed aan de milieueffecten. Voor concrete vergelijking van materieelkeuzes zijn op dit moment nauwelijks richtlijnen beschikbaar. Het ministerie van Defensie werkt aan een nadere specificatie van het onderwerp milieu in relatie tot het departementale milieubeleid. Van de nieuwste aanschaffingen zijn weinig milieugegevens bekend. Zo zijn van de Apache-helikopter nog te weinig fabrikantgegevens beschikbaar om uitspraken over de emissies te doen. Wel is duidelijk dat de geluidsproductie van de helikopter onder de ICAO-eisen blijft. Voor zowel de KDC-10 als de C-130 geldt dat bestaande civiele vliegtuigtypes als zodanig zijn gecertificeerd. Daarover zijn dus meer gegevens bekend.

De minister merkte vervolgens op dat op dit moment wereldwijd dertien supersone vliegtuigen worden gebruikt. Het ziet er niet naar uit dat de ontwikkeling van deze toestellen een grote vlucht zal nemen, want economisch zijn zij niet aantrekkelijk. Met alle mogelijkheden moet echter rekening worden gehouden, maar uit het feit dat in de nota wordt ingegaan op de mogelijke effecten van een toekomstige generatie van supersone vliegtuigen, mag niet worden afgeleid dat de regering voorstander is van een dergelijke ontwikkeling. Integendeel, zij acht dit zeer onwenselijk.

In de luchtverkeersbegeleiding wordt niet altijd even efficiënt gewerkt. Op initiatief van Nederland wordt in een EU-project nagegaan hoe hierin verbetering kan worden gebracht. De resultaten van dit project worden

zeer binnenkort aan de Transportraad voorgelegd. Dit zal ongetwijfeld aanleiding zijn tot moeizame discussies, maar hopelijk kunnen toch de nodige stappen voorwaarts worden gemaakt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Versnel-Schmitz

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

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