



door Hans Bressers
hoogleraar milieubeleid Universiteit Twente

OFFERS KOMEN NU IN BEELD

Wittebroodsweken voor milieubeleid zijn nu definitief voorbij

Het karakter van de kranteberichten over het milieu is de laatste tijd wat aan het verschuiven. Enkele jaren geleden werden we vooral geconfronteerd met een aanhoudende stroom berichten over steeds weer nieuwe milieuproblemen en -incidenten. De afgelopen maanden betreft het nieuws steeds meer de beleidsvoorstellen van de overheid en de initiatieven van de doelgroepen die in een geleidelijk groeiende stroom los beginnen te komen.

Dat is op zichzelf natuurlijk een goede zaak. Voor de stimulering van het milieubeseft van de bevolking zijn dit soort berichten echter wat minder nuttig. Meer in het algemeen lijkt de houding tegenover de aanpak van de milieuproblemen de laatste tijd wat te verzakelijken. 'Milieu' heeft zijn wittebroodsweken in de sympathie van mensen en media zo langzamerhand gehad. De op deze algemene sympathie gerichte voorlichtingscampagne van de overheid, de zogenaamde 'draaggolf', zal dat tij volgens mij hooguit ten dele kunnen keren. Vreemd is dat niet. Naarmate de maatregelen concreter worden, komen de offers die op korte termijn moeten worden gebracht scherper in beeld. Nog belangrijker is dat dan blijkt dat geen enkele milieumaatregel, zomin als enig ander mensenwerk, volmaakt is. Op alle voorstellen valt van alles af te dingen. Betere alternatieven worden echter zelden bij zulke kritiek bijgeleverd. Het vaak verwarrende geharrewar dat hierbij ontstaat ontdoet het milieubeheer in snel tempo van zijn aureool van 'noodzakelijke reddingsoperatie voor de mensheid'. Dat de vooruitzichten werkelijk beter zijn dan in rapporten als 'Zorgen voor morgen' werd aangegeven is echter niet erg waarschijnlijk.

Delta-plan

Het is dan ook een welkome afwisseling om weer eens één van deze zorgen krachtig gepresenteerd te zien. Minister Maij-Weggen verklaarde onlangs uit te gaan van scenario's voor de stijging van de zeespiegel en de verslechtering van het stormklimaat die de komende eeuw vijf

tot twintig miljard gulden aan extra uitgaven noodzakelijk maken. Dat is te vergelijken met een nieuw Delta-plan. Het betreft hier overigens nog slechts enkele van de gevolgen van het broeikas-effect. Hoewel de wetenschappelijke discussies over het broeikas-effect nog een flinke mate aan onzekerheid laten, is het buitengewoon onverantwoord om het laatste woord daarover, dat wellicht nooit gezegd zal zijn, af te wachten. Men is nog al eens geneigd te vergeten dat de marge van onzekerheid rondom de gemiddelde opvattingen zich niet alleen uitstrekt in de richting van geen of geen noemenswaardige effecten, maar ook in de richting van regelrechte rampspoed. Het mag dan wel terecht zijn dat de discussie over het milieubeheer in het stadium is gekomen van het moeizame zoeken naar concrete maatregelen die op voldoende draagvlak kunnen rekenen om ook daadwerkelijk te worden uitgevoerd. Het is echter niet terecht wanneer in dit stadium politici en andere betrokkenen de omvang van de belangen die uiteindelijk op het spel staan uit het oog verliezen en alle beleidsvoornemens laten vermalen tussen de kiezen van de gevestigde belangen.

Troosteloos

Wellicht is het niet terecht om de leden van de Tweede Kamer ervan te beschuldigen te handelen met de visie van Jan Salie en in de waan van de dag. Maar soms wordt het wel moeilijk gemaakt iets anders te geloven. Ik heb het als beschamend ervaren dat bij de behandeling van het NMP+ de gevolgen van het voorgenoemde beleid voor de koopkrachtontwikkeling zulk zwaar stempel drukten. Waarom heeft men niet de moed eerlijk te zeggen dat een adequaat milieubeleid ons allemaal veel geld zal kosten, nog veel meer dan de paar honderd gulden waarom het nu gaat? De kiezers verwachten niet anders. En voor zover milieukosten een denivelenderend effect hebben, moet dat toch te compenseren zijn? Bovendien gaat het in het milieubeleid verhoudingsgewijs maar in beperkte mate om extra begro-

tingsgeld. Veel belangrijker is het teweegbrengen van gedragsverandering bij de doelgroepen. Het dagblad 'De Gelderlander' drukte zich kernachtig uit: 'Zelden is een debat troostelozter begonnen. Aan niets of niemand is te zien of te merken dat de Tweede Kamer zich gaat buigen over het grote milieuplan'.

Nerveuze termijnmarkt?

Een ander voorbeeld is de gang van zaken rond de voorgenomen accijnsverhoging op benzine van acht cent per liter. Door de Stichting Natuur en Milieu en vele andere milieugroeperingen wordt een dergelijke accijnsverhoging gezien als niet meer dan een eerste stap in de richting van een substantiële verhoging van de benzineprijzen. Het beleidsvoornemen werd eerst onder vuur genomen met wat zich begint te ontwikkelen tot de standaard dooddoener tegenover elk voorstel: 'het levert niet de doorbraak op die we voor het milieu nodig hebben'. Dat die stelling altijd raak is, is overigens nogal vanzelfsprekend, want er is geen enkele afzonderlijke, niet-dictatoriale maatregel waarvoor dat niet geldt. Dat bewezen zou zijn dat benzineprijzen geen invloed hebben op het autorijden is een mythe. De groei van het aantal autokilometers is weliswaar zelden onderbroken, maar het tempo van die groei varieert wel degelijk. Toen de Iraakse invasie van Koeweit de oliemarkt nerveus maakte en de olieprijs omhoogschoten, bleek er al snel helemaal geen draagvlak meer te zijn voor de accijnsverhoging. Dat daarmee een gat in de begroting werd geslagen, werd op de koop toe genomen. Hoe overhaast deze beslissing was bleek enkele weken later alweer toen de olieprijs een recordval doormaakte. Is dit de manier waarop we een begin moeten maken met het beschermen van toekomstige generaties tegen de milieuellende die we aanrichten?

Statiegeld

Intussen zitten Alders en zijn departement niet stil. Op allerlei fronten wordt er overlegd met de doelgroepen over nieuwe

maatregelen. Dat wil niet altijd zeggen dat men het eens wordt. De omvang van de benodigde veranderingen is daarvoor wellicht ook te groot. Op een gegeven moment komt er dan een pakket aan ideeën naar buiten. Recent ging het daarbij om ideeën om de hoeveelheid afval te beperken en het hergebruik ervan te bevorderen. Eén van de onderdelen daarvan is het invoeren van een statiegeld op auto's. Een dergelijk statiegeld bestaat in Zweden al geruime tijd. Daar zijn er goede ervaringen mee opgedaan. In Nederland kwam de Bovag er onmiddellijk tegen in het geweer. Kern van het verhaal: we doen al zo veel; het statiegeld is overbodig. Andere reacties hielden onder meer in dat het statiegeld alleen nooit genoeg kan zijn. Natuurlijk niet, maar het kan wel een goede manier zijn om meer greep te krijgen op het sloop- en verwerkingscircuit. Als onderdeel van het totale beleid kan het zeker nuttig zijn. Datzelfde geldt ook voor de terugnameplicht, die in het algemeen positiever is ontvangen. Ook deze is niet meer, maar ook niet minder, dan een nuttig onderdeel in het totale pakket. Ik vraag me overigens wel af hoe de reacties op dit onderdeel van de voorstellen zullen luiden, wanneer de terugnameplicht hard gemaakt wordt en men zich de consequenties realiseert. Wellicht heet het dan ook 'dat van deze maatregel niet de doorbraak te verwachten valt die we voor het milieu nodig hebben'.