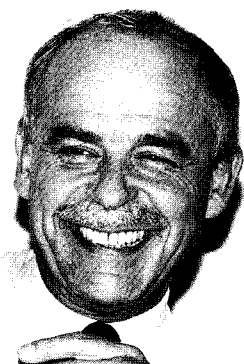


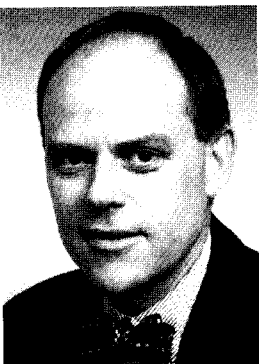
Naar een ecologische economie

Er is weinig reden aan te nemen dat een krachtig natuur- en milieubeleid desastreus is voor de economische ontwikkeling. Sterker nog: streng milieubeleid kan onder bepaalde voorwaarden leiden tot toename van werkgelegenheid en/of concurrentiekracht. Tegen deze achtergrond is de recent verschenen kabinetsnota 'Op weg naar een duurzame economie' een gemiste kans. De 'ecologie' van minister Wijers eindigt in uitstel en besluiteloosheid.

Overheden, producenten en burgers hebben de afgelopen decennia aanzienlijke inspanningen gepleegd om de toestand van natuur en milieu in Nederland te verbeteren. En niet zonder resultaat. Vorig jaar publiceerde het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) cijfers waaruit bleek dat de totale uitstoot van stoffen die bijdragen aan de verzuring – met name NO_x en SO_2 en ammoniak – tussen 1990 en 1995 niet is toegenomen. De hoeveelheid afval is in deze periode afgenomen. En het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) concludeerde vorig jaar dat de emissies van



A.J.M. van den Biggelaar



Drs. P. van der Veer

tal van natuur- en milieuverontreinigende stoffen de laatste tien jaar (sterk) zijn gedaald. Dit alles bij een aanzienlijke economische groei.¹

Deze resultaten brachten de minister voor Economische Zaken Wijers tot de euforische uitspraak dat Nederland er in is geslaagd om een 'ontkoppeling' te realiseren tussen economische groei en de aantasting van natuur en milieu.

Een nadere bestudering van de onderzoeksresultaten van CBS en RIVM maakt echter duidelijk dat de minister van Economische Zaken te vroeg heeft gejuicht. De geconstateerde 'ontkoppeling' blijkt de laatste twee jaar voor een aantal indicato-

ren te zijn afgenomen. Voor een aantal andere indicatoren, met name voor de uitstoot van het broeikasgas CO₂, is er zelfs in het geheel geen sprake van een 'ontkoppeling'. Beide instellingen benadrukken bovendien dat ondanks de opgetreden verbeteringen niet uit het oog moet worden verloren dat het absolute niveau van tal van emissies nog ver verwijderd is van het niveau dat nodig is voor een 'duurzame ontwikkeling'. Uit nieuwe berekeningen van het RIVM blijkt verder dat het huidige en voorgenomen beleid bij een voortgaande economische groei niet in staat is een 'herkoppeling' tegen te gaan. Wanneer de economische groei de komende jaren doorzet, dreigen tal van emissies weer toe te nemen.²

In deze bijdrage beargumenteren wij dat een meer duurzame ontwikkeling vereist dat maatschappelijke actoren direct worden geconfronteerd met de negatieve ecologische effecten van hun handelen ('Einde aan de afwenteling'). Vervolgens geven wij aan dat het vooral aan de overheid is om hiervoor te zorgen ('Maakbaar?'). Hoewel de noodzaak van overheidsinterventie met het oog op een duurzame ontwikkeling door achtereenvolgende kabinetten op papier weliswaar lijkt te worden onderkend, is hiervan in het feitelijke beleid bitter weinig te merken ('Economische groei?'). In het laatste deel van onze bijdrage schilderen wij de contouren van een actiever duurzaamheidsbeleid ('Wat dan wel?').

Einde aan de afwenteling

De economische ontwikkeling in Nederland gaat nog altijd gepaard met een groot beslag op de schaarse ruimte in Nederland. Ondanks belangrijke technologische verbeteringen is er nog

geen sprake van absolute vermindering van het beslag op diverse schaarse grondstoffen en van de uitstoot van verschillende schadelijke emissies. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat het bij de huidige regels, prijzen en normen voor afzonderlijke burgers, bedrijven en overheden veelal goedkoper, eenvoudiger en vanzelfsprekender is meer milieubelastende en natuuraantastende opties te verkiezen boven milieu- en natuurvriendelijker opties. De maatschappelijke actoren 'hier en nu' worden zelden direct geconfronteerd met de nadelen 'daar en straks' van hun onduurzame keuzen. De nadelen worden afgewenteld op het collectief (van bijvoorbeeld de belastingbetalers), op andere natuurlijke soorten dan de mens, op volgende generaties en op niet bij de keuze in kwestie betrokken tijdgenoten (bijvoorbeeld in het buitenland). De voorbeelden van deze afwenteling zijn legio. Zo ligt er vaak een aanzienlijke periode tussen het moment waarop een probleem wordt veroorzaakt en het moment waarop de schadelijke gevolgen echt merkbaar worden. Te denken valt aan de overmatige nitraatbelasting (mest) van de bodem en de vele jaren later optredende nitraatvervuiling van het diepe grondwater. Het probleem is dan voor een volgende generatie. Ook de tijd die verstrijkt tussen de aanpak van een milieuprobleem en het moment waarop verbetering van de situatie waarneembaar wordt, leidt veelal tot het achterwege laten van maatregelen. Men zal zich in die periode immers afvragen waarvoor al die inspanningen nodig zijn, terwijl er zichtbaar niets verandert. De schaal waarop zich milieuproblemen voordoen, biedt ook allerlei 'argumenten' om de noodzakelijke keuzen te ontlopen. Vooral bij grootschalige

milieuproblemen van continentale of globale aard is al snel de boodschap dat Nederland dat toch niet alleen kan oplossen. De neiging is dan groot om de nationale bijdrage aan die problemen te bagatelliseren – en dus de nationale aanpak te beperken – en tegelijkertijd het buitenland de schuld van de problemen te geven. Tegen de achtergrond van de concurrentieverhoudingen is de animo dan niet groot om nationaal orde op zaken te stellen.³

Maakbaar?

Om de afwenteling van de negatieve ecologische effecten tegen te gaan, zal de omgeving waarbinnen de maatschappelijke actoren keuzen maken zo moeten worden gewijzigd dat de 'waarde' van natuur en milieu direct en volledig tot gelding kan komen. Doordat niet of onvoldoende rekening wordt gehouden met de opgeofferde natuurlijke hulpbronnen en de emissies

die een gevolg zijn van de keuzen van actoren, gaan productie en consumptie gepaard met een groter beslag op de ecologie dan deze actoren individueel en/of collectief wenselijk achten. Er is sprake van een 'sociaal dilemma' waaraan individuele actoren moeilijk kunnen ontsnappen. Het doorbreken van dit dilemma is mogelijk op twee, complementaire manieren. Ten eerste kunnen 'voorlopers' bestaande trends doorbreken, ondanks bepaalde nadelen en risico's die hieraan verbonden zijn. Hun keuze voor ecologisch meer verantwoorde opties kan navolging uitlokken en zodoende leiden tot veranderingen in het 'gangbare' keuze-

patroon. Ten tweede kan een centrale instantie – meestal de overheid – de condities voor individuele keuzen wijzigen.⁴

Ten aanzien van dit laatste wordt vandaag de dag al gauw geroepen dat de samenleving niet maakbaar is. Dit idee krijgt zijn uitwerking in het streven naar meer marktwerking en een terugtrekkende overheid. Toch is dat een misverstand.

De overheid heeft (in)direct invloed op een jaarlijkse geldstroom van – globaal – 300 miljard gulden. Dat is de opbrengst van belastingen en premies voor collectieve voorzieningen en regelingen. Een deel van deze 'opbrengst' wordt door de overheid in tal van regelingen, investeringen, onderzoeksprogramma's uitgezet. Daarmee beïnvloedt de overheid in belangrijke mate de economische koers van Nederland. Zo stuurt de voortgaande investering in

**De
maatschappelijke
actoren 'hier en nu'
worden zelden
direct
geconfronteerd met
de nadelen 'daar en
straks' van hun
onduurzame keuzen.**

staal, beton en asfalt Nederland verder in zijn distributiefunctie, een ontwikkeling die vanuit duurzaamheidsoverwegingen juist niet wenselijk is. Belangrijk is ook de wijze waarop de overheid de jaarlijkse opbrengst van die 300 miljard gulden organiseert. Het overgrote deel daarvan is inkomengerelateerd en een heel groot deel daarvan is weer arbeid-gerelateerd. En dat is eigenlijk heel vreemd.

Want arbeid wordt in onze samenleving als zeer nuttig en wenselijk beschouwd en toetreding tot arbeid zou dus van drempels ontdaan moeten worden. Dus: belast arbeid zo min mogelijk met belastingen en premies. Daaren-

tegen zijn allerlei consumptieve bestedingen niet bepaald natuur- en milieuvriendelijk. De zogenaamde negatieve externe kosten zouden in de prijzen moeten worden geïnternaliseerd. Dus: belast consumptieve bestedingen zodanig, dat prijsprikkels aanmoedigen tot milieuverantwoorde consumptiepatronen. Daarmee wordt bovendien recht gedaan aan de noodzaak om waarde toe te kennen aan wat schaars is en wat behouden moet blijven; een schoon en leefbaar milieu, een rijke natuur en biodiversiteit.

Deze noties sluiten nauw aan bij 'Nieuwe wegen, vaste waarden', de aanzet tot een strategisch beraad binnen het CDA. Zij laten bovendien zien dat een 'waarden'volle samenleving en een duurzame samenleving heel goed te combineren zijn. 'Nieuwe wegen, vaste waarden' stelt: "De niet-commerciële betekenis van natuur en landschap legt het in dat gevecht (tegen economie) meestal af. Dat zal in de toekomst anders worden. Het platteland zal, naast gebied voor productie van voedsel, ook leverancier kunnen zijn van hernieuwbare energie en grondstoffen, zuiveraar van water en lucht, natuurbouw en recreatie." Dit is niet alleen een erkenning van het waardevolle van milieu en natuur, maar impliceert ook direct een waardetoekenning daaraan. De overheid heeft hierin een cruciale rol te vervullen.

Economische groei?

In de achtereenvolgende Nationaal Milieubeleidsplannen hebben de recente kabinetten met de 'theoretische' beschouwingen over de in te zetten instrumenten te kennen gegeven zich bewust te zijn van de noodzaak van overheidsinterventie. In de zogenoemde

'missiebrief' aan de Tweede Kamer over de versterking van de ruimtelijke-economische structuur van Nederland heeft ook het huidige kabinet aangegeven dat een duurzame ontwikkeling een daadkrachtige overheid vereist.⁵ De uitdaging is, aldus het kabinet, Nederland zo in te richten dat er én optimaal gebruik kan worden gemaakt van het aanwezige economische potentieel én invulling kan worden gegeven "aan het streven naar duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en een verantwoord ecologie-beheer." Dit vereist een "geïntegreerde langere termijnvisie en een actieve opstelling van de overheid die de problemen vroegtijdig onder ogen durft te zien en vervolgens handelt."

Maar in de feitelijke aanpak van deze zelfgeformuleerde uitdaging is van deze integrale visie geen sprake. Het kabinet kiest voor één centraal uitgangspunt in het beleid: een structurele economische groei van drie procent per jaar. Of, in de woorden van de minister van Economische Zaken, "Het begint allemaal met het écht te willen. Met te zeggen: 'We willen verdomme drie procent economische groei'. Dat is typisch een ondernemersbenadering. In de politiek gaat het namelijk niet zo dat er één doelstelling wordt gekozen, waar al het andere ondergeschikt aan wordt gemaakt. Maar het zou wel zo moeten!"⁶

Het kabinet is er van overtuigd dat deze economische groei kan worden gecombineerd met een duurzame ontwikkeling. Deze stelling wordt door het kabinet niet nader onderbouwd. Dat is opmerkelijk, want noch empirisch noch theoretisch is het debat over de relatie tussen economische groei en milieu reeds beslecht. In het begin van dit artikel is aangegeven dat in de achterliggende jaren de economische groei

niet gepaard ging met een absolute afname in het gebruik van een aantal belangrijke grondstoffen en de emissie van natuur- en milieuverontreinigende stoffen. En de meest recente analyse van het RIVM wijst nadrukkelijk op het gevaar dat er bij een voortgaande economische groei voor een aantal emissies binnen enkele jaren een 'herkoppeling' kan optreden. Ook theoretisch is het laatste woord over dit verband nog niet gesproken. Van

den Bergh en Mooij concluderen in een overzichtsartikel dat het "In zijn algemeenheid ... heel moeilijk (is) om een ondubbelzinnige conclusie te trekken over de verzoenbaarheid van milieubehoud en groeistreven."⁷ En het Centraal Planbureau (CPB) concludeert in een recente studie "De theorie dat groei noodzakelijk is voor milieuverbetering, is ... evenmin algemeen geldig als de theorie dat economische groei en milieu tegenpolen zijn."⁸

De belangrijkste doelstelling van het kabinet is en blijft echter het realiseren van een forse productiegroei in traditionele zin. Reeds in 1981 wezen vier prominente sociaal-democraten – Jan Pronk, Jan Tinbergen, Joop den Uyl en Wim Kok! – er op dat een dergelijke eenzijdige oriëntatie ongewenst is. In hun 'Nieuwe Wereldwerkgelegenheidsplan' beargumenteerden zij dat economische groei niet noodzakelijkerwijs leidt tot een hogere welvaart voor iedereen. Welvaart wordt door veel meer factoren bepaald dan alleen de groei van de nationale economie. Het streven naar duurzame ontwikkeling betekent het verbeteren van de kwaliteit van het samenleven. Het gaat hierbij om vol-

doende en kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid, goede sociale voorzieningen, een eerlijke inkomensverdeling, goede leef- en werkomstandigheden, goed onderwijs, zorg, veiligheid, sociale cohesie, een schoon milieu, een rijke natuur en kwaliteit in het landelijk gebied. De economische activiteiten dienen hieraan dienstbaar te zijn. Economische groei is dan een mogelijke resultante van het streven naar welvaart in brede zin en

**Overheidsbeleid
moet zich
oriënteren op de
kwaliteit van het
leven.**

geen doel in zichzelf.

Maar niet alleen 'paars' lijkt deze boodschap nog niet te verstaan. In het Financiële Dagblad van 9 april jongstleden stelde CDA-kamerlid Van Rooy over de groei van Schiphol: "Het zou onwaarschijnlijk zijn dat de uitkomst (van de nut- en noodzaakdiscussie rond de toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur) luidt dat Nederland de luchtvaart gaat weren." En in de actuele discussie over de problemen in de intensieve veehouderij laat het CDA zich ook niet bepaald kennen als een partij die omwille van een levensvatbare en leefbare toekomst bereid is ingrijpende doch noodzakelijke maatregelen te nemen.

Wat dan wel?

Wat moet er dan wél gebeuren om een meer duurzame ontwikkeling mogelijk te maken? Naar onze overtuiging zal het overheidsbeleid zich moeten oriënteren op de kwaliteit van het leven, 'hier en nu', 'daar en straks'. Als het overheidsbeleid hierop inzet dan worden er andere keuzen gemaakt.

Enkele voorbeelden om te illustreren waar het hierbij dan om gaat. Momenteel speelt de zogenaamde nut-

en noodzaakdiscussie over de 'Toekomst van de Nederlandse Luchtvaartinfrastructuur' (TNLI) en daarmee de eventuele keuze voor een tweede nationale luchthaven. De gemakkelijke weg – een ééndimensionale visie – is het pleiten voor ongelimiteerde uitbreiding van de luchtvaartaccommodatie, omdat dit goed zou zijn voor de economie en de werkgelegenheid. De multidimensionale aanpak – die wij bepleiten – is uiteraard ingewikkelder, maar doet recht aan de gewenste kwaliteitsverbetering van de samenleving. Uitgangspunt hierbij is dat de luchtvaart voor een concurrerende economische ontwikkeling van een land goed is in kennisintensieve dienstverlening, niet gemist kan worden. Maar evenzeer is uitgangspunt dat luchtvaart de meest milieuvervuilende transportmodaliteit is. Daarbij moet worden gedacht aan ruimtebeslag, geluidhinder, veiligheidsrisico's, uitstoot van broeikasgassen en andere verbrandingsgassen die verzuuring, smogvorming en op grote hoogte aantasting van de ozonlaag veroorzaken. Er moet ons dus alles aan gelegen zijn het vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Dan is van belang een goed beeld te krijgen van vliegbewegingen die voor onze economische ontwikkeling echt van betekenis zijn. Voor het zakelijke verkeer en voor 'belangwekkende' goederen moet Nederland goed bereikbaar blijven. Maar zo ongeveer de helft van de huidige passagiers op Schiphol stapt alleen maar over van het ene in het andere vliegtuig of blijft zelfs zitten. Voor onze economie als geheel is dat nu niet bepaald interessant; dat is het alleen voor de KLM.

Terwijl de politiek almaar luider roept om één Europa, zijn de luchthavens in de diverse lidstaten, met steun van hun

regeringen, in een keiharde concurrentiestrijd gewikkeld. Want welke drie of vier Europese luchthavens zullen straks de zogenaamde 'mega-hubs' in Europa zijn? Waarom niet eens grondig onderzocht op welke manier wij – Europees denkend – het Europese luchtvaartlogistische systeem zouden kunnen optimaliseren in combinatie met snelle treinverbindingen?

De luchtvaart wordt ten opzichte van de andere vervoersmodaliteiten zwaar bevoordeeld. Op kerosine zit geen accijns, op de vliegtickets zit geen BTW en op luchthavens en in vliegtuigen kun je 'tax free shoppen'. Dit is des te merkwaardiger daar vliegen vervuilerder en energievretender is dan andere vervoerssystemen. En dat terwijl in Europa is afgesproken 'dat de vervuiler moet betalen'. Hier zou de politiek dus de consequenties van haar eigen beleidskeuze eens onder ogen moeten zien.

Een soortgelijk verhaal is te houden over de eventuele uitbreiding van de Maasvlakte. Terwijl Rotterdam en het havenbedrijf vurig pleiten voor een tweede Maasvlakte, berekent het CPB dat zo'n tweede Maasvlakte zeker de komende decennia niet nodig is, constateert de Commissie-Milieu-Effect-Rapportage (MER) dat nut en noodzaak daarvan volstrekt onvoldoende zijn beargumenteerd en stelt de Commissie-Hermans vast dat de initiatiefnemers een volstrekt eenzijdig beeld van de situatie hebben geschetst.

Wij kijken ook hier 'door een andere bril' naar de Rotterdamse haven. Die haven is de grootste ter wereld, maar wat is de bijdrage ervan aan de Nederlandse economie en werkgelegenheid? Het alleen maar overslaan van containers is nu niet bepaald een hoogwaar-

dige economische activiteit. Rotterdam zou erbij gebaat zijn indien de havenactiviteiten veel meer gecombineerd zouden worden met industriële en dienstenactiviteiten met een grotere toegevoegde waarde. Te denken valt aan *recycling*-industrie, assemblagebedrijven en combinaties van bedrijven in energiecascades (waarbij energie van hoogwaardig naar laagwaardig gebruik 'meerdere malen' wordt gebruikt).

Een sector die grote milieuproblemen veroorzaakt is de agrarische sector. Landbouwbestrijdingsmiddelen, mest en ammoniak verzieken de bodem, het grond- en oppervlaktewater en de natuur. Maar is dit verwonderlijk? Na de Verenigde Staten en Frankrijk is Nederland de grootste agrarisch exporteur van de wereld. Dat is wel een geweldige prestatie op

0,03% van het aardoppervlak, maar het is ook vragen om problemen. Die problemen doen zich niet alleen voor in Nederland, maar ook elders: ten behoeve van de Nederlandse bio-industrie is een landbouwareaal van vijfmaal Nederland elders in de wereld in gebruik, waar op veel plaatsen de vruchtbare bodem wordt uitgeput.

Een perspectief voor de agrarische sector ligt niet in 'meer van hetzelfde' maar in een kwaliteitsslag: minder maar beter. De toekomst is aan biologische landbouw, diervriendelijke veeteelt en het verwerken van de producten in eigen land (in plaats van het voor natuur en milieu zeer nadelige gesleep met levende have over de Europese autowegen). Zo zijn er op tal van terreinen andere koersen te bedenken met een

duurzaam perspectief. Wat te denken van kunststof-*recycling* – wij gooien per jaar met z'n allen 650.000 ton plastics weg, overeenkomend met 1,3 miljoen ton aardolie! – en aluminium-*recycling* – Nederland gooit per jaar driemaal de hele KLM-luchtvloot aan aluminium in de prullenbak; wat een verspilling!

De economische uitkomst van een radicale terugdringing van de druk op natuur en milieu hangt vooral af van de mate waarin (milieu)technologische verbeteringen kunnen worden doorgevoerd en van de mate waarin verschuivingen in de productie- en consumptiestructuur in milieuvriendelijke richting kunnen worden gerealiseerd. Maar op voorhand is er weinig reden om aan te nemen dat een krachtig natuur- en milieubeleid desastreus is voor de econo-

misch ontwikkeling. Zo bleek uit berekeningen van het Centraal Planbureau ten behoeve van het eerste Nationaal Milieubeleidsplan in 1989 dat het meest radicale van de beschouwde duurzaamheidsscenario's wel tot 'minder meer' zou kunnen leiden (minder extra banen, minder economische groei, minder koopkracht-

stijging) maar dat voor vrijwel alle indicatoren er sprake zou zijn van (enige) verbetering. Drie jaar geleden bleek uit de berekening van de economische effecten van de verkiezingsprogramma's van de vijf grootste politieke partijen dat uitvoering van het meest 'groene' beleidspakket – dat van GroenLinks – voor de economie bepaald niet catastrofaal zou zijn. Uit diverse meer 'sectorale' studies blijkt dat een streng milieubeleid onder bepaalde voorwaarden

**De luchtvaart wordt
zwaar bevoordeeld,
terwijl vliegen
vervuilender en
energievretender is
dan andere
vervoerssystemen.**

'zelfs' tot een aanzienlijk toename van de werkgelegenheid en/of de concurrentiekracht kan leiden.

Tegen deze achtergrond is de recent verschenen kabinetsnota 'Op weg naar een duurzame economie' een gemiste kans. De nota bevat weliswaar enkele behartenswaardige beschouwingen over de problemen van de huidige maatschappelijke ontwikkeling maar concrete maatregelen worden nauwelijks voorgesteld. In zeer algemene termen wordt mogelijk nieuw beleid geschetst maar een nadere uitwerking wordt doorgeschoven naar nog te verschijnen nota's van dit, en deels ook het volgende, kabinet. Voorstellen voor een verdere ecologisering van de prijzen worden uitgesteld tot het nieuwe Nationale MilieuBeleidsplan. "Het gedachtegoed van deze nota zal een belangrijke rol spelen bij de analyse ter voorbereiding van de versterking van de overheidsinvesteringen gericht op een duurzame ontwikkeling..." Met geen woord rept de nota over de consequenties van deze opmerking voor het aanstaande besluit van dit kabinet over de investeringen in een nieuwe Maasvlakte en de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. De groei van de mobiliteit is een probleem, maar het kabinet moet nog met de betrokkenen om tafel om te bezien hoe aan deze groei iets kan worden gedaan.

Zo eindigt de 'ecologie' – de term is van minister Wijers en staat voor een geïntegreerde benadering van economie en ecologie – van dit kabinet in uitstel en besluiteloosheid terwijl het de hoogste tijd is voor een ambitieuze overheid die het voortouw neemt in het streven naar een waarlijk duurzame ontwikkeling. Zij is daartoe voldoende gelegiti-

A.J.M. van den Biggelaar is algemeen directeur van de Stichting Natuur en Milieu.

Drs. P. van der Veer is teammanager 'Ecologie en economie' bij dezelfde stichting.

Noten

1. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne, *Milieubalans '96*, Alphen aan den Rijn, 1996, Centraal Bureau voor de Statistiek, *De Nederlandse economie 1995*, Den Haag, 1996.
2. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne, *Milieuverkenningen 1*, Alphen aan den Rijn, 1997.
3. Zie voor een uitgebreide beschrijving van deze en andere oorzaken van 'ontwikgedrag': A. van den Biggelaar et. al., 'Belemmeringen voor een duurzame ontwikkeling', *ESB*, 5 januari 1994.
4. Zie onder andere Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, 'Milieubeleid: strategie, instrumenten en haalbaarheid', *Rapport 41*, 'S-Gravenhage, 1992.
5. *Versterking van de ruimtelijk-economische structuur, investeren in de toekomst*, brief van het kabinet aan de Tweede Kamer, Den Haag, 1996.
6. *NRC Handelsblad*, 4 mei 1996.
7. I. van den Bergh en R. Mooij, 'Economische groei en milieubehoud: visies vergeleken', in: *Milieu, tijdschrift voor milieukunde*, 1996/2.
8. CPB, *Economie en milieu, op zoek naar duurzaamheid*, Den Haag, 1996.