

**Een verwijderd ideaal:
Energie en milieu in de
verkiezingsprogramma's
2002-2006**

Theo Westerwoudt

**Een verwijderd ideaal:
Energie en milieu in de verkiezingsprogramma's
2002-2006**

**Theo Westerwoudt
Clingendael International Energy Programme
januari 2002**

Clingendael International Energy Programme (CIEP)

Het CIEP vervult een onafhankelijke platformfunctie voor de overheid, non-gouvernementele organisaties, het bedrijfsleven, de media en andere geïnteresseerden. Regelmatig worden rondetafel bijeenkomsten georganiseerd waarbij belanghebbenden met elkaar van gedachten wisselen over actuele onderwerpen op het gebied van energie en energiebeleid. Naast onderzoek houdt het CIEP zich bezig met training en publieksvoorlichting op het gebied van energie en energiebeleid.

Het CIEP staat onder leiding van prof. dr. Coby van der Linde, senior research fellow van het Instituut Clingendael. De onderzoeksresultaten worden ter beschikking gesteld aan beleidsmakers, politici, academici, managers, de media en andere geïnteresseerden.

Het CIEP is totstandgekomen met financiële steun van de Nederlandse overheid en het Nederlandse bedrijfsleven. Het gaat hierbij om het Ministerie van Economische Zaken, Energie Beheer Nederland, Gasunie, ING Groep, NAM, NUON, Oranje-Nassau Groep, Petroplus International, het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Shell Nederland, het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Vopak. Standpunten in deze publicatie zijn niet noodzakelijkerwijs de standpunten van de aan het CIEP verbonden bedrijven en instellingen. De eindverantwoordelijkheid van deze publicatie ligt bij het Clingendael International Energy Programme.

Titel	: Een verwijderd ideaal: Energie en milieu in de verkiezingsprogramma's 2002-2006
Auteur	: Theo Westerwoudt
Copyright	: © 2002 Clingendael International Energy Programme
Nummer	: CIEP 01/2002
Uitgegeven door	: Instituut Clingendael, Den Haag

Inhoudsopgave

0.	Voorwoord Door Coby van der Linde	p. 7
1.	Samenvatting	p. 9
2.	Matrix energie en milieu in verkiezingsprogramma's	p. 11
3.	Analyse energie en milieu in partijprogramma's	p. 13
3.1	Duurzame energie	p. 13
3.2	Aardgasrijkdom	p. 14
3.3	Kernenergie, elektriciteit	p. 17
3.4	Milieu en klimaat	p. 20
3.5	Mobiliteit, heffingen op autokilometers en vliegtickets	p. 21
3.6	Ecotax	p. 22
4.	Passages energie en milieu in de ontwerpverkiezingsprogramma's	p. 23
4.1	PvdA: 'Samen voor de toekomst'	p. 23
4.2	VVD: 'Ruimte, respect & vooruitgang'	p. 26
4.3	D66: 'De toekomst in eigen hand'	p. 29
4.4	CDA: 'Betrokken samenleving, betrouwbare overheid'	p. 32
4.5	GroenLinks	p. 35
4.6	SP: 'Eerste weg links'	p. 38
4.7	ChristenUnie	p. 44
4.8	SGP: 'Tot uw dienst'	p. 49
4.9	Leefbaar Nederland: 'Leefbaar Nederland komt er nu aan'	p. 55
5.	Aanvullende interviews	p. 57
5.1	PvdA: F. Crone	p. 57
5.2	VVD: J.D. Blaauw	p. 59
5.3	D66: J. Van Walsem	p. 60
5.4	CDA: J.L. Van den Akker	p. 62
6.	Enkele financiële consequenties	p. 65
6.1	Plannen van de ChristenUnie (voorlopige cijfers)	p. 65
7.	Conclusies	p. 67

0. Voorwoord

Op 28 januari organiseert het Clingendael International Energy Programme (CIEP) een bijeenkomst over de energie- en milieuparagrafen in de ontwerp-verkiezingsprogramma's. Theo Westerwoudt, fellow van het CIEP, heeft de partijprogramma's geanalyseerd op deze thema's. Deze analyse, getiteld 'Een verwijderd ideaal' vormt de basis van de discussie op 28 januari.

In Nederland is de energiediscussie nooit erg breed van opzet geweest en concentreerde zich meestal op enkele facetten van de energievoorziening, zoals bijvoorbeeld de discussie over kernenergie. De laatste jaren is de energiediscussie veelal gevoerd vanuit vragen over de milieueffecten van het energiegebruik en de liberalisering van markten. Het is van groot belang voor de kwaliteit en de continuïteit van de Nederlandse energievoorziening om de energiediscussie in onderlinge samenhang en in de volle breedte te voeren, ook om de overgang naar een duurzame energievoorziening soepel te laten verlopen. Tegelijkertijd dient ook de voorzieningszekerheid onze aandacht als integraal onderdeel van de (Europese) energievoorziening.

In de voorliggende kabinetsperiode 2002-2006 zal het beleid ten aanzien van marktwerking, ook in Europa, milieu en voorzieningszekerheid verder moeten worden geïntegreerd. De visie van een nieuw kabinet op de wijze waarop een duurzamere energiehuishouding kan worden bereikt, hoe de marktwerking in Nederland en Europa verder vorm moet worden gegeven en hoe de voorzieningszekerheid gewaarborgd kan worden in het besef dat de importafhankelijkheid in de komende decennia aanzienlijk zal toenemen, is van groot belang.

Dit rapport geeft ons een indruk van de politieke beleidsintenties voor de komende jaren. Een uitwisseling van gedachten over de uitgangs- en standpunten van politieke partijen is naar onze mening van groot belang voor het publiek debat over de energievoorziening in Nederland. In een dergelijke uitwisseling van gedachten staan de standpunten over de verhouding tussen de overheid en de marktsector, de strategie voor het streven naar een duurzamere energiehuishouding en de wijze waarop de overgangperiode wordt ingevuld, de rol van Nederland als aardgasproducent en de voorzieningszekerheid, voorop.

Achtergrond

De bijdrage van fossiele brandstoffen aan de energievoorziening zal nog lange tijd groot blijven. Het vermogen om met hernieuwbare energie aan de vraag naar energie te voldoen is nog gering. In dat licht bezien, zijn bijvoorbeeld ontwikkelingen om fossiele brandstoffen bij verbranding te kunnen ontdoen van CO₂-emissies, 'schoon fossiel', en het opslaan van de CO₂ van belang voor een duurzamere energievoorziening. De transitie naar een meer duurzame energiehuishouding wordt niet alleen bevorderd door deze problematiek geïntegreerd te benaderen, maar ook door open te staan

voor nieuwe technologische toepassingen om traditionele (fossiele) energiedragers schoner te kunnen aanwenden.

Nederland is bovendien een grote producent van de fossiele brandstof met de minste CO₂-emissies, namelijk aardgas. Gas wordt derhalve gezien als een belangrijke brandstof in de overgangperiode naar een meer duurzame energiehuishouding. De voortzetting van het zogenoemde kleineveldenbeleid is van groot belang voor de continuering van de Nederlandse gasproductie. Hoewel gas een belangrijke rol kan spelen in de overgangperiode naar een meer duurzame energiehuishouding en deze rol erkend wordt in het Nederlandse energie- en milieubeleid, is de politieke besluitvorming omtrent de verdere winning van gas in Nederland de laatste jaren enigszins gestagneerd door de discussies over gaswinning in kwetsbare gebieden.

De afgelopen jaren zijn gekenmerkt door een structurele wijziging in de verhouding tussen de staat en de markt. Deze wordt onder andere veroorzaakt door de voortgang van het Europese integratieproces en de keuze voor een marktordening waarin de overheid, als hoeder van het publieke belang, minder wil en kan optreden als producent, en de nadruk meer of totaal komt te liggen bij regulering en toezicht. De structurele wijziging in de verhouding tussen staat en markt is ook terug te vinden in de stapsgewijze liberalisering en privatisering van de energiemarkten in Europa en de Verenigde Staten. Dat dit een proces is met veel onzekerheden en complexe dwarsverbanden, is nog eens extra duidelijk geworden door de energiecrisis in Californië. Tegelijkertijd worden Europa, de Verenigde Staten en Azië in toenemende mate afhankelijk van importen voor hun energievoorziening. De grote veranderingen die ook op de Nederlandse energiemarkten aanstaande zijn, kunnen niet los worden gezien van de internationale economische en politieke ontwikkelingen. Maatregelen voor versterking van de (Europese) marktwerking en, in haar algemeenheid, de terugtrekking van de overheid uit de energiemarkten, moeten worden afgezet tegen het publieke belang van de voorzieningszekerheid.

Discussie

In 'Een verwijderd ideaal' zijn alle relevante opmerkingen over energie en milieu uit de voorlopige partijprogramma's bijeengebracht. We hopen dat dit CIEP-rapport een bijdrage zal leveren aan de discussie over de verdere ontwikkeling van een geïntegreerd energie- en milieubeleid. Zoals gezegd, in de komende kabinetsperiode moeten belangrijke stappen in deze richting worden gezet, niet alleen om aan de internationale verplichtingen te kunnen voldoen, maar ook om de Nederlandse energiehuishouding duurzamer te maken en de voorzieningszekerheid te kunnen waarborgen.

Coby van der Linde
Hoofd Clingendael International Energy Programme
Januari 2002

1. Samenvatting

De politieke partijen zijn het erover eens dat Nederland veel harder moet werken aan een duurzame, schone energievoorziening. Een substantiële rol voor duurzame energiebronnen kan pas op langere termijn bereikt worden en blijft dus voorlopig een verwijderd ideaal. Hoe in de eerste helft van de 21^{ste} eeuw in de groeiende energiebehoefte moet worden voorzien, de groeiende afhankelijkheid van buitenlandse energiebronnen kan worden gematigd en de voorzieningszekerheid kan worden veiliggesteld, daarover geven de meeste partijprogramma's geen uitsluitsel. Energiebeleid behoort, met uitzondering van energiebesparing, niet tot de politieke speerpunten in de verkiezingsprogramma's, zoals onderwijs, zorg, veiligheid en milieubehoud.

Wel wordt duidelijk wat de meeste partijen op energiegebied niet willen. Ze zijn tegen boringen naar aardgas onder de Waddenzee en andere natuurgebieden, tegen kernenergie en vóór sluiting van de kerncentrale Borssele in 2004.

Dat blijkt uit een inventarisatie van de belangrijkste Nederlandse verkiezingsprogramma's voor de volgende kabinetsperiode (2002-2006) van CIEP, het Clingendael International Energy Program.

CIEP analyseerde de plannen op energiegebied en daarmee nauw samenhangende milieuontwikkelingen in de (ontwerp-) programma's van PvdA, VVD, D66, CDA, GroenLinks, SP, ChristenUnie, SGP en Leefbaar Nederland (Hoofdstuk 3). We zijn uitgegaan van de partijen die nu in de Tweede Kamer zijn vertegenwoordigd en hebben Leefbaar Nederland toegevoegd omdat deze nieuwe partij volgens de jongste opiniepeilingen een goede kans zou maken op voldoende stemmen om zetels in de Tweede Kamer te verwerven.

Sommige partijen bepleiten een beperking van de mobiliteit in Nederland, andere zijn daar fel op tegen. Op de VVD na willen alle partijen de 'ecotax' (energiebelasting) verhogen om energiebesparing te stimuleren. Een bijna 'Kamerbrede' meerderheid steunt bovendien drie nieuwe belastingen: heffingen op autokilometers, vliegtickets en vliegtuigbrandstof.

Alleen GroenLinks en SP bepleiten zeer krachtige ingrepen om de groei van het energieverbruik in te dammen, bijvoorbeeld vermindering van de automobilititeit of scherpe inperking van 'Nederland Distributieland' (het vervoer per vrachtauto). De SGP bepleit maatregelen die de mobiliteitsvraag afremmen. De andere partijen willen Nederland zuiniger laten omgaan met energie door heffingen op brandstoffen, elektriciteit en autokilometers. Op de VVD en LN na willen alle partijen door een kerosineheffing het vliegen duurder maken. Vier partijen gaan nog verder door een heffing op vliegtickets voor te stellen, en één (de PvdA) beperkt die ticketheffing tot korte vluchten.

Samenvatting

Het gebruik van een auto wordt duurder, het bezit ervan goedkoper. Vrijwel alle partijen zijn vóór invoering van een kilometerheffing op voorwaarde dat de vaste lasten omlaag gaan. Maar de meeste partijen willen slechts akkoord gaan met een kilometerheffing als die varieert naar plaats en tijd, als middel om files te bestrijden.

Omstreden is de vraag of grootverbruikers van energie, zoals industriële ondernemingen, net als de kleinverbruikers op korte termijn een forse 'ecotax' (Regulerende Energie Belasting) moeten gaan betalen. De meeste partijen willen dat wel, maar de VVD, CDA en PvdA stellen voorwaarden. De VVD is tegen verhoging van de huidige milieubelastingen zonder compensatie van de extra kosten en voor het CDA is slechts een Europese ecotax voor grootverbruikers aanvaardbaar. De PvdA belooft compensatie voor alle verhogingen van de ecotax, ook die voor de grootverbruikers.

Hoofdstuk 2 is een matrix, waarin de standpunten van de partijen over een zevental hoofdpunten met elkaar worden vergeleken. Hoofdstuk 3 biedt een vergelijkende analyse van de standpunten. De passages over energie en de relatie met milieu zijn per partijprogramma samengebracht in Hoofdstuk 4. Omdat deze onderwerpen in een aantal programma's vrij summier of in algemene termen worden behandeld, hebben we via korte interviews met woordvoerders in de Tweede Kamer van de vier partijen die (thans nog) de grootste fracties in de Tweede Kamer hebben, aanvullende informatie gevraagd. Die zijn weergegeven in Hoofdstuk 5. De interviews bieden op onderdelen concrete uitwerking van programmapunten. Zo wordt duidelijk hoe de grootste partijen enkele actuele knelpunten in de binnenlandse elektriciteitsvoorziening door Nederlandse bedrijven denken op te lossen. In Hoofdstuk 6 wordt aan de hand van een voorbeeld een globale indruk gegeven van de financiële consequenties van veel voorkomende voorstellen in de partijprogramma's. De belangrijkste conclusies van onze analyse staan in Hoofdstuk 7.

2. Matrix energie en milieu in verkiezingsprogramma's

	Pvda	VVD	D66	CDA	GroenLinks	SP	ChristenUnie	SGP	Leefbaar Nederland
Mobiliteit	Stiller en schoner verkeer	Voldoen aan de vraag	Zuinig met wegenbouw, betere benutting wegennet	Zuinig met nieuwe wegen, betere benutting wegennet	Max. 100 km., leasen duurder, minder nieuwe wegen	Wegvervoer beperken, drastische verbetering openbaar vervoer	Autoleasen duurder	Vraag afremmen, mobiliteit is geen absoluut recht	Kwartje van Kok teruggeven
Heffingen	Op kilometers, kerosine en korte vluchten	Op gebruik van auto	Op vliegtickets, kerosine en autogebruik	Op kerosine	Op vliegtickets, kerosine en autokilometers	Op vliegtickets, kerosine en autokilometers	Op kilometers en op milieu-vervuilende producten	Op kilometers, transport, grondstoffen, consumptie, vliegtickets en kerosine	
Ecotax	Hoger bij meer verbruik, ook voor grootverbruikers	Geen heffing zonder compensatie verbruikers	Omhoog en ook heffing voor grootverbruikers	Europese ecotax	Verhoging voor iedereen en heffing voor grootverbruikers	Ook heffing voor grootverbruikers	Snel heffing voor grootverbruikers	Heffing op fossiele brandstoffen, met compensatie	
Kernenergie	Overbodig maken	Veilige kernenergie blijft een optie	'Onacceptabel'	Borssele openhouden	Afschaffen, Borssele dicht in 2004	Tegen, Borssele zo snel mogelijk dicht	Tegen, zolang duurzame oplossing voor afval en veiligheid ontbreekt	Uit voorzorg niet uitbreiden, wel kennis instandhouden en uitbreiden	
Importstroom	Mag 'schone' stroom niet verdringen	Ruim baan geven, importcapaciteit uitbreiden			Alleen schone stroom importeren, etiket wordt verplicht	Verbod op import van 'vuile' stroom en atoomstroom	Etikettering, en geen 'vuile' stroom importeren		
Duurzame Energie	Innovatie en onderzoek	Marktconforme oplossingen, studie	10% in 2020, bij de overheid 20%	Fors opvoeren	Overheid moet sterk stimuleren	Sterke stimulans	Snel meer productie en wkk-centrales	Onderzoek naar waterstof en bio-ethanol	Prioriteit voor alle maatregelen die een duurzaam milieu bevorderen
Waddenzee	Nieuwe mijnbouw uitgesloten		Geen gasboringen	Extra bescherming	Geen gasboringen	Geen gasboringen	Tegen gasboringen	Verbod op boringen	Alle mogelijke bescherming

Matrix Energie en milieu in verkiezingsprogramma's

3. Analyse standpunten over energie en milieu in de partijprogramma's

3.1 *Duurzame energie*

Unanimiteit bestaat er onder de politieke partijen over de wenselijkheid van een sterke groei van duurzame energiebronnen in het totaal van de Nederlandse energievoorziening. Daarbij noemen D66 en GroenLinks een concrete doelstelling: 10 procent in het jaar 2010. (In de laatste Energienota van de overheid (Minister Wijers, december 1995) wordt dat cijfer als doelstelling pas voor het jaar 2020 genoemd. De regering ('Paars 2') hanteert deze doelstelling nog steeds.

D66 wil de overheid een voorbeeldfunctie laten vervullen, door alle ministeries samen in 2010 te verplichten tot een bijdrage van 20 procent duurzame bronnen in hun energieverbruik. De VVD wil onderzoek op het terrein van duurzame energie op een breed terrein stimuleren.

Duurzame energiebronnen (wind, waterkracht, zon, biomassa, brandstofcellen, aardwarmte, waterstof) nemen nu nog maar 1,2 procent van de Nederlandse energievoorziening voor hun rekening. ¹ Het gemiddelde over de hele wereld is momenteel 2 procent. ² Deskundigen verwachten dat een substantieel aandeel van duurzame energie pas halverwege de 21^{ste} eeuw te bereiken is. Het Internationaal Energie Agentschap in Parijs voorziet dat de bijdrage van duurzame bronnen aan de wereldenergievoorziening, ondanks een snelle groei in het gebruik van waterkracht, zonne-, wind-, getijde-energie en biomassa voor verbranding en vergassing, in 2020 niet meer zal zijn dan 3 procent. De jongste scenario's van Shell geven aan dat het marktaandeel van biobrandstoffen plus duurzame energievormen in 2025 6 tot 9 procent kan belopen, en in 2050 22 tot 28 procent. ³

Intussen stijgt het energieverbruik naar verwachting door de economische groei, de bevolkingsgroei, het toenemend gebruik van elektrische apparatuur en de toenemende mobiliteit, met in totaal 1,5 procent tot 2 procent per jaar. Een werkelijk duurzame energievoorziening is mogelijk, maar blijft vooralsnog een verwijderd ideaal. Wereldwijd kunnen uiteindelijk wel voldoende duurzame bronnen worden aangeboord om de gehele energievraag te dekken. Maar Azië en Europa zullen niet zelfvoorzienend worden. De belangrijkste beperking is dat deze werelddelen onvoldoende areaal voor de teelt van gewassen voor de productie van biobrandstoffen beschikbaar hebben. ⁴

¹ Meerjarenoverzicht Centraal Bureau voor de Statistiek en NOVEM, publicatie oktober 2001.

² World Energy Outlook 2000, IEA.

³ Shell-scenario's tot 2050, november 2001.

⁴ Shell-scenario's tot 2050, november 2001.

3.2 Aardgasrijkdom

Nederland heeft het met zijn aardgasvoorraad makkelijker om de periode tot een duurzame energievoorziening mogelijk is, te overbruggen, dan landen die afhankelijk zijn van aardgasimport. Als schoonste onder de fossiele brandstoffen is aardgas voor die overbrugging een ideale energiebron. Toch is de rijkdom betrekkelijk, want de Nederlandse gasvoorraad zal waarschijnlijk veel eerder zijn uitgeput dan duurzame bronnen voldoende alternatief gaan bieden. De jongste gegevens over de bewezen reserves wijzen uit dat het Nederlandse gas bij voortzetting van het huidige productieniveau, inclusief nieuwe gasvelden (ook het 'Waddengas') over 28 jaar op zal zijn. Tegen die tijd nemen ook de voorraden in de andere West-Europese 'gaslanden' (Noorwegen, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk) sterk af.⁵ De Nederlandse Gasunie schetst in haar Marktverkenning lange termijn van 2000 een wat optimistischer beeld van de Nederlandse reserves: het gasaanbod uit nu ontdekte velden bedroeg per 1 januari van dat jaar 1.800 miljard kubieke meter. De nog te ontdekken velden voegen daar in 25 jaar tijd nog 325 miljard kubieke meter aan toe. Tegen het einde van die periode (1 januari 2025) zou dan nog een reserve van ruim 350 miljard kubieke meter over zijn, goed voor zo'n 7 tot 10 jaar binnenlands verbruik.

Intussen neemt de vraag naar aardgas in Europa sterk toe, vooral door de internationale verplichtingen die de industrielanden zijn aangegaan voor vermindering van de uitstoot van broeikasgassen (Kyoto 1995, Bonn, Marrakech, 2001). Sommige landen stimuleren omschakeling van elektriciteitscentrales die op kolen of olie worden gestookt, naar aardgas, omdat daardoor veel minder emissies van kooldioxide (CO₂, het belangrijkste broeikasgas) ontstaan. In enkele van de onderzochte partijprogramma's vindt dit beleid ondersteuning.

Een en ander leidt tot een sterk stijgende afhankelijkheid van import in de Europese Unie. West-Europa is nu voor 1/3 van zijn gasverbruik afhankelijk van import (Rusland, Algerije, Nigeria, Midden-Oosten). In 2020 zal de import volgens twee van de vier scenario's in Energie en Samenleving⁶ zijn toegenomen tot 2/3 van het verbruik en in 2050 tot tegen de 100 procent. Het Groenboek van de Europese Commissie *Towards a European strategy for the security of energy supply* voorspelt dat de importafhankelijkheid voor alle nu gebruikte energiesoorten in 2030 zal zijn gestegen tot 70 procent van het verbruik in de EU.⁷

⁵ Energie en Samenleving in 2050, pagina 53. Ministerie van Economische Zaken, december 2000.

⁶ Energie en Samenleving in 2050, pagina 53. Ministerie van Economische Zaken, december 2000.

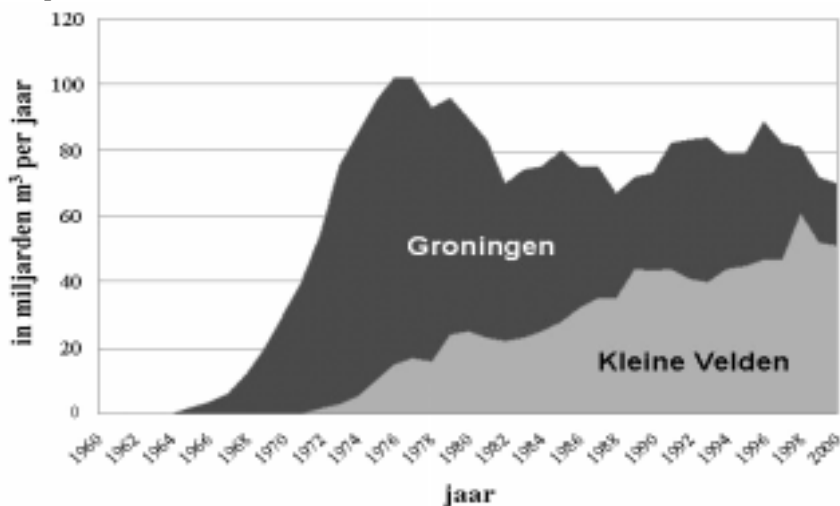
⁷ De Europese voorzieningszekerheid van olie en gas in de komende jaren: economische en geo-politieke risico's. Rapport van het Clingendael International Energy Programme in opdracht van de Algemene Energieraad, door prof. Coby van der Linde, september 2001.

Hoe dominant de rol van fossiele brandstoffen blijft, blijkt uit berekeningen van andere experts: de olie- en gasafhankelijkheid van de Europese Unie zal toenemen van 65 procent in 1995 tot 80 procent in 2020.⁸ Dan zal de Europese primaire energievraag voor 46 procent uit olie bestaan en voor 41 procent uit gas.

Toenemende importafhankelijkheid maakt de energievoorziening van West-Europa (en ook van Nederland op termijn) duurder, want buitenlands aardgas zal dan voor een belangrijk deel van ver afgelegen gasvelden moeten komen: Siberië, het Midden-Oosten, Midden-Azië, wellicht ook Algerije en Nigeria. In de partijprogramma's krijgen deze aspecten geen aandacht. De PvdA constateert: "Er is nog genoeg aardolie, aardgas en steenkool om aan onze energiebehoeften te voldoen." Wel krijgen de nadelige effecten van het hoge energiegebruik op milieu en klimaat veel nadruk in de meeste programma's.

Om Nederland zo lang mogelijk van zijn aardgasrijkdom te laten profiteren, is in de jaren '70 het 'kleineveldenbeleid' ontwikkeld. Door zoveel mogelijk gas uit kleine velden, zowel on-shore als offshore, te winnen, wordt het grote veld in het Groningse Slochteren gespaard. Dit beleid is nog steeds zeer succesvol. In zomerperiodes werd in de binnen- en buitenlandse vraag vaak in overgrote mate of geheel door de kleine velden voorzien. Van 1993 tot 2000 nam het aandeel van de kleine velden in het totale volume aardgas dat de Nederlandse Gasunie inkocht, gestaag toe van 46 procent tot 67 procent en was de laatste drie jaar vrijwel stabiel. Het aandeel van het Groningenveld nam in dezelfde periode gestaag af van 50 procent tot 26 procent.⁹

Gasproductie in Nederland



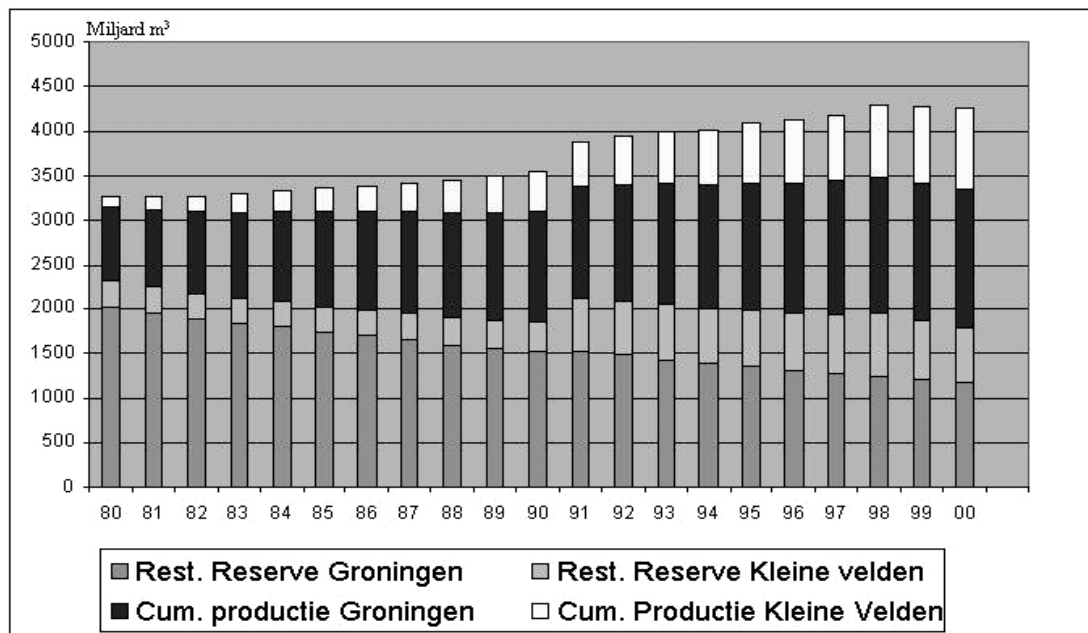
Bron: Nederlandse Aardolie Maatschappij

⁸ Energie en Samenleving in 2050, pagina 53. Ministerie van Economische Zaken, december 2000.

⁹ Jaarverslag Gasunie 2000.

Het totale volume gas in nieuw ontdekte velden neemt de laatste jaren af, omdat de grootte van de ontdekte velden steeds kleiner wordt. Gezien de vrij constante inspanning om nieuwe gasvoorkomens op te sporen en via proefboringen aan te tonen, duidt dit op een "rijping van de opsporing"¹⁰ (waardoor de groei van de reserves sterk afneemt). Overigens neemt ook de totale Nederlandse aardgasreserve licht af. In het jaar 2000 bedroeg de resterende reserve iets minder dan 2.000 miljard kubieke meter. Gasunie heeft, blijkens het jaarverslag over datzelfde jaar, leveringsverplichtingen ("gecontracteerd volume") tot een totaal van 2.300 miljard kubieke meter. Het tekort moet worden gedekt door import en de zogenoemde futures (nog aan te tonen reserves in nieuwe velden). Seismisch onderzoek heeft uitgewezen dat zich onder de Waddenzee aanzienlijke gasvoorraden bevinden. Proefboringen en productie worden echter tegengehouden door bezwaar- en beroepsprocedures en rechterlijke uitspraken. Hetzelfde geldt voor exploratie-onderzoek naar gasvoorkomens onder de Biesbosch.

Aardgasreserve en cumulatieve productie 1980 - 2000



Bron: Nederlandse Aardolie Maatschappij

Bijna alle partijprogramma's verzetten zich expliciet tegen gasboringen in en rondom de Waddenzee. (Bij de huidige stand van de techniek zouden er alleen nog schuine boringen rondom het gebied nodig zijn). Enkele partijen spreken van "extra bescherming" of "alle mogelijke bescherming" van de Waddenzee en andere natuurgebieden. Over een andere mogelijkheid, de ontginning van een groot aantal kleine, soms (nog) onrendabele gasvelden op de Noordzee, reppen de verkiezingsprogramma's niet. Extra fiscale

¹⁰ Bijlage 4 bij de brief van Minister van Economische Zaken Jorritsma aan de Tweede Kamer van 17 november 2001 over de herstructurering van het "Nederlandse Gasgebouw".

stimulansen voor oliemaatschappijen die de exploitatie ter hand willen nemen kunnen een oplossing bieden. Energiewoordvoerder J.L. van den Akker van de CDA-Tweede Kamerfractie zegt wel een voorstander te zijn van het toedienen van deze financiële prikkel.¹¹

Het (succes van) het kleineveldenbeleid is eindig, schreef minister van Economische Zaken Jorritsma op 17 november 2001 aan de Tweede Kamer.¹² De minister wil die eindigheid zo ver mogelijk opschuiven en acht het “van belang de aanwezige reserves zo veel mogelijk tot productie te brengen.”

3.3 Kernenergie, elektriciteit

Op de VVD na zijn alle partijen tegen kernenergie. Wel wil het CDA de kerncentrale Borssele langer openhouden (“tot het einde van de technische levensduur”) dan 1 januari 2004, de datum die eerder door de Tweede Kamer en de regering was vastgelegd. Het CDA is tegen uitbreiding van kernenergie, tenzij een deugdelijke oplossing bereikt wordt voor de eindberging van het radioactief afval en de gevaarlijke straling die zich bij een ernstig ongeval kan voordoen.¹³ De ChristenUnie neemt hetzelfde standpunt in en de SGP acht het “ongewenst” dat Nederlandse kerncentrales worden gesloten terwijl anderzijds goedkope Franse kernenergie wordt geïmporteerd. Volgens de SGP moet de bestaande kennis in Nederland op het gebied van kernenergie behouden blijven.

Nederland moet zich volgens de PvdA internationaal inzetten voor het gebruik van duurzame energiebronnen, “om zo ook elders kernenergie onnodig te maken”.

Door de vrije concurrentie op de Europese energiemarkt en de bestaande overcapaciteit in stroomopwekking in de buurlanden is de prijs per kilowattuur momenteel in Duitsland, België en Frankrijk aanzienlijk lager dan in Nederland. Als gevolg importeren Nederlandse bedrijven (voornamelijk energiebedrijven) zoveel elektriciteit als de grensoverschrijdende netwerkcapaciteit van TenneT, de beheerder van het hoogspanningsnet, aan kan. Ook gelden nog ‘oude’ importcontracten (van vóór de Europese liberalisering) voor de import van elektriciteit die met kolen en kernenergie (Duitsland en Frankrijk) is opgewekt. Deze contracten genieten voorrang bij de verdeling van de schaarse importcapaciteit van het hoogspanningsnet.

Een en ander leidt ertoe dat geregeld Nederlandse centrales (ook gasgestookte centrales) worden stilgezet om voorrang te geven aan goedkopere elektriciteit uit het buitenland. Daardoor wordt de Nederlandse elektriciteitsvoorziening vuiler, want een deel van de importstroom wordt in Duitsland opgewekt met kolen en bruinkool. Zestig procent van de

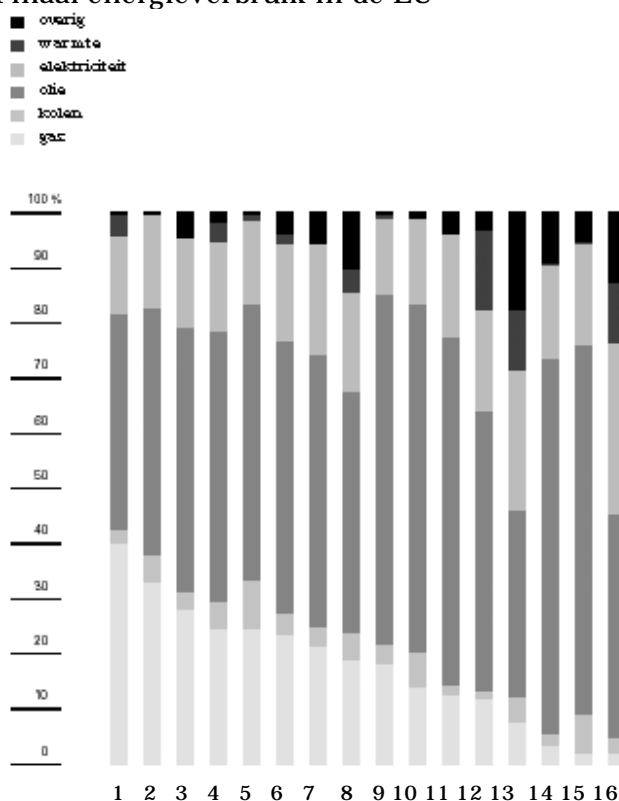
¹¹ Zie interview in Hoofdstuk 5

¹² Bijlage 4 bij brief minister Jorritsma aan de Tweede Kamer over de herstructurering van het „Nederlandse Gasgebouw”.

¹³ Zie interview in Hoofdstuk 5

stroomproductie in Nederland wordt met aardgas als brandstof opgewekt. Een aantal politieke partijen (PvdA, GroenLinks, SP, ChristenUnie, SGP) wil voorkomen dat de invoer van 'vuile stroom' de opwekking van 'schone stroom' verdringt. GroenLinks en de SP, die onder vuile stroom ook elektriciteit uit kernenergie verstaan, gaan daarin het verst met een verbod. De fractie van GroenLinks in de Tweede Kamer heeft al een initiatief-wetsvoorstel aanhangig gemaakt om de import te zuiveren door een etiketteringsplicht. De VVD, D'66 en het CDA nemen in hun programma's geen standpunt in over een selectieve import. D'66 blijkt bij navraag de etikettering te steunen, maar acht een selectieve import in strijd met de vrije Europese markt.¹⁴ De VVD wil ruim baan bieden aan de vrije stroommarkt en aan import.

Finaal energieverbruik in de EU



- | | | |
|---------------------|----------------|-----------------|
| 1) Nederland | 7) Frankrijk | 13) Finland |
| 2) Groot-Brittannië | 8) Oostenrijk | 14) Portugal |
| 3) Italië | 9) Luxemburg | 15) Griekenland |
| 4) Duitsland | 10) Ierland | 16) Zweden |
| 5) België | 11) Spanje | |
| 6) EU totaal | 12) Denemarken | |

Bron: *EnergieNed, "Energie in Nederland 2001; Feiten en cijfers", pagina 10*

Daarom pleit het liberale verkiezingsprogramma voor uitbreiding van de capaciteit op de transportnetten. In oktober 2001 schreef de liberale

¹⁴ Zie interview in Hoofdstuk 5

minister van Economische Zaken aan de Tweede Kamer dat “de productie (van elektriciteit) daar moet plaatsvinden waar dit het meest efficiënt gebeurt”. Daarna heeft minister Jorritsma de invloed van import op de leveringszekerheid toch tot aandachtspunt verheven.

Alle studies over de toekomstige ontwikkeling van het Nederlandse energieverbruik voorspellen een sterke stijging van de vraag naar elektriciteit. Ook internationaal doet zich die ontwikkeling van meer elektrificering voor. Het Internationaal Energie Agentschap voorziet een wereldwijde, jaarlijkse gemiddelde stijging in de opwekking van elektriciteit van 2,7 procent tot 2020.¹⁵ Aardgas zal vooral in de industrielanden meer worden ingezet als brandstof, zolang het beschikbaar en betaalbaar blijft, aldus het IEA. Maar ook het aandeel van steenkool blijft toenemen, het meest in ontwikkelingslanden die over kolenreserves beschikken. In de Derde Wereld zal trouwens het energieverbruik sterker stijgen dan in het Westen. Op lange termijn zullen de bijdragen van kernenergie en waterkracht in de mondiale stroomopwekking geleidelijk afnemen.

Nederland zou door zijn eigen aardgasreserves en door gasimport een sterke positie hebben om op zijn minst nog decennia met deze schoonste fossiele brandstof in het grootste deel van de elektriciteitsvraag te voorzien. Enkele partijen bepleiten voor omschakeling van de kolencentrales op gas, of, indien dit economisch niet verantwoord is, sluiting van deze centrales. Dat zou een nog schonere elektriciteitsvoorziening kunnen opleveren.

Maar deze ‘schone principes’ worden momenteel doorkruist door de vrije Europese energiemarkt. Omdat de variabele kosten van gasgestookte centrales vooral bij een hoge olieprijs veel hoger zijn dan centrales die met steenkool, bruinkool of met kernenergie stroom opwekken, is het voor Nederlandse grootverbruikers en elektriciteitsbedrijven financieel aantrekkelijk om elektriciteit te importeren. Als dat stroom betreft die is opgewekt met steenkool en bruinkool leidt dit tot meer vervuilende emissies. Dat effect wordt versterkt als er Nederlandse gasgestookte centrales worden afgeschakeld om ruimte op de Nederlandse markt voor de importstroom te maken.

Als gevolg van de liberalisering is de stroomimport in 1999 en 2000 bijna verdubbeld vergeleken met 1998.¹⁶ Momenteel (peildatum 10 december 2001) spelen de Nederlandse stroomproductiebedrijven en de distributiebedrijven daarin een dominante rol met de import van ‘conventionele’ elektriciteit en ‘groene stroom’ uit Duitsland. Het totale Nederlandse elektriciteitsverbruik nam in bijna twintig jaar sterk toe: van 64 miljard kilowattuur in 1981 tot 105 miljard kilowattuur in 2000. Sinds begin jaren '90 is de bijdrage van milieuvriendelijke warmtekrachtcentrales sterk gegroeid, tot ruim 30 miljard kilowattuur in 2000, bijna een derde van het totaal. Net als de gewone gascentrales komt deze vorm van energieopwekking (combinatie van warmte en elektriciteit)

¹⁵ World Energy Outlook 2000.

¹⁶ Publicatie Energie in Nederland 2001 van de Federatie EnergieNed.

nu in gevaar door de relatief hoge gasprijzen die het gevolg zijn van een periode van hoge olieprijsen. De PvdA, D66 en de ChristenUnie bepleiten maatregelen om warmtekracht te stimuleren. CDA en VVD noemen die niet in hun programma's, maar hebben ze wel eerder in de Tweede Kamer bepleit.

3.4 Milieu en klimaat

Bijna alle partijprogramma's bepleiten naleving van de internationale milieuverplichtingen die eind 1995 zijn vastgelegd in het Verdrag van Kyoto, uitgewerkt op de klimaatconferenties in Bonn en Marrakech in 2001. Kern van de verplichtingen vormen voorzorgsmaatregelen die aantasting van het klimaat door broeikasgassen moeten voorkomen.

Zuiniger en schoner energiegebruik en uiteindelijk een duurzame energievoorziening, is een van de belangrijkste sleutels voor het terugdringen van de schadelijke emissies die vooral worden veroorzaakt door verbranding van fossiele brandstoffen (steenkool, bruinkool, olieproducten en aardgas). Wereldwijd zal de uitstoot van kooldioxide (CO₂) nog met 2,1 procent per jaar stijgen tot het jaar 2020, voorziet het Internationaal Energie Agentschap.¹⁷ In die raming is rekening gehouden met consequente uitvoering van alle maatregelen waartoe de industrielanden zich in Kyoto hebben verplicht. Ook de OESO- landen (industrielanden) samen laten in dezelfde periode nog een stijging zien: 0,9 procent per jaar gemiddeld. Een aanzienlijk deel daarvan komt voor rekening van de Europese Unie, die uiterlijk in 2012 zou moeten zorgen voor een reductie van de emissies met 8 procent vergeleken met 1990.

Nederland heeft zich binnen de EU verplicht tot een reductie van 6 procent. De laatste jaren kan Nederland aan die norm voldoen door een hoge import van elektriciteit (20 procent van het totale verbruik, dat cijfer kan stijgen als de importcapaciteit van het netwerk wordt verruimd). Het Kyoto- verdrag bepaalt namelijk dat alleen de emissies van de binnenlandse productie van een land meetellen, en niet die van het verbruik van geïmporteerde elektriciteit. Die verdeling leidt wel tot een stijging van de emissies in de buurlanden die stroom exporteren. Die extra emissies dienen vervolgens door extra milieu-inspanningen te worden gecompenseerd. Als import van 'vuile' stroom leidt tot afschakeling van Nederlandse gasgestookte centrales, is er sprake van merkwaaardige consequenties. Enerzijds helpt Nederland de emissies van Roemeense centrales te verminderen, anderzijds leidt ons importbeleid ertoe dat de vervuiling door Duitse bruinkoolcentrales toeneemt. Omdat we Nederlandse gasgestookte centrales afschakelen vermindert onze bijdrage aan een schonere Europese elektriciteitsvoorziening.

Het CDA, GroenLinks en de ChristenUnie hebben hier moeite mee en zeggen in hun verkiezingsprogramma's dat Nederland zijn taakstelling voor 6 procent reductie van CO₂-emissies geheel in eigen land moet realiseren.

¹⁷ World Energy Outlook 2000.

3.5 Mobiliteit, heffingen op autokilometers en vliegtickets

Over de invloed van de toenemende mobiliteit op het energieverbruik, en de daarmee verbonden milieugevolgen, zijn de grootste politieke partijen het globaal eens. Ze stellen geen maatregelen voor tot beperking van het autogebruik, wel zijn alle partijen voor een drastische verbetering van het openbaar vervoer. Maar GroenLinks, de SP en de SGP willen de bestaande mobiliteit niet aanvaarden. De SGP zegt met zoveel woorden “dat mobiliteit geen absoluut recht is”. Deze partij wil maatregelen om de mobiliteit af te remmen, de SP wil het wegverkeer beperken en GroenLinks stelt concrete ingrepen voor om dat te bereiken: overal een maximumsnelheid van 100 kilometer, het leasen van auto's moet duurder worden en er moeten minder nieuwe wegen worden aangelegd.

In het programma van Leefbaar Nederland komt het woord energie éénmaal voor en wat het autobeleid betreft stelt de partij slechts voor dat de overheid het “kwartje van Kok” (accijnsverhoging op autobrandstof in de jaren '90) wordt teruggegeven. (Dat programmapunt lijkt succesvol, want het is al door de regering toegezegd in het kader van de belastingmaatregelen en de kilometerheffing, die het bezit van de auto goedkoper moeten maken, en het gebruik duurder).

De PvdA steunt kennelijk het adagium van minister Netelenbos (Verkeer en Waterstaat) dat mobiliteit wél een recht is. De sociaal-democraten noemen geen beperkende maatregelen, maar pleiten wel voor een stiller en schoner verkeer, de VVD vindt dat de overheid moet voldoen aan de vraag naar mobiliteit. Vijf miljard gulden hebben de liberalen in hun programma gereserveerd voor verbetering van de verkeersinfrastructuur in de volgende kabinetsperiode. Het CDA en D66 willen zo min mogelijk nieuwe wegen aanleggen. Het verkeer moet ruimte krijgen door een betere benutting van de bestaande wegen, bijvoorbeeld door het verkeer in de spits te laten gebruikmaken van vluchtstroken. Wat dit laatste betreft krijgen ze steun van Leefbaar Nederland. Het CDA bepleit om desnoods op bepaalde, zeer drukke wegvakken waar verbreding niet mogelijk is, dubbeldekswegen te bouwen.

Bijna alle partijprogramma's zijn het eens met 'paars-2' dat automobilisten een kilometerheffing moeten gaan betalen om het gebruik van hun voertuig te belasten, in ruil voor verlaging of het geheel vervallen van vaste lasten als wegenbelasting. Maar veel partijen gaan daarmee alleen akkoord als de heffing een instrument wordt om de files in drukke gebieden te verminderen: de hoogte moet variëren naar plaats en tijd. GroenLinks, de SP, de SGP, de ChristenUnie en PvdA zijn daarin het meest concreet. D66 zegt daarover in haar programma niets, maar wil de variabilisatie wel steunen.¹⁸ De VVD wil in de aanvang een gelijke kilometerheffing waarin alle vaste autokosten zijn opgenomen, maar laat ruimte voor variabilisatie naar plaats en tijd “als blijkt dat het systeem kan bijdragen aan een gewenste verkeersregulering.” Het CDA wil pas akkoord gaan met een nieuwe “beprijzing” als het openbaar vervoer is verbeterd, een gerichte

¹⁸ Zie interview in Hoofdstuk 5.

oplossing van de problemen in het wegennet voorhanden is, en de privacy en kostenneutraliteit voor de automobilist zijn geregeld.

Een ander middel om in het personen- en vrachtvervoer tot een soberder en zuiniger aanpak te komen is het duurder maken van het vliegverkeer. Op de VVD en Leefbaar Nederland na willen alle partijen de belastingvrijdom op vliegtuigbrandstof opheffen. Kerosine wordt met een heffing belast als het aan de politiek ligt, evenals vliegtickets, plus nog eens BTW. De PvdA wil het bestaande BTW-tarief van 6 procent op binnenlandse vluchten verhogen tot 19 procent (het hoge tarief).

Nederland moet volgens de sociaal-democraten initiatieven nemen om in internationaal overleg voor elkaar te krijgen dat kerosine door alle landen belast zal worden.

3.6 Ecotax

Op de VVD na willen alle partijen de 'ecotax' (Regulerende Energie Belasting) verhogen, als middel om energiebesparing te stimuleren. Deze belasting wordt nu nog vooral door de kleinverbruikers opgebracht, en voor het grootste deel gecompenseerd in de loon- en inkomstenbelasting.

Nu zijn de grootverbruikers aan de beurt, maar niet zonder compensatie in de Vennootschapsbelasting, om een zwaar concurrentienadeel voor het exporterende bedrijfsleven te voorkomen. Het VVD-programma zegt: "Milieubelastingen worden niet verder verhoogd zonder een systeemwijziging om de extra kosten te compenseren. De huidige nationale energieheffingen worden niet verhoogd en in afwachting van Europese maatregelen gestabiliseerd."

De PvdA verdedigt een systeem van progressieve ecotax: hoe hoger het verbruik, hoe hoger de heffing. Maar de bestaande praktijk van compensatie wordt voortgezet en zal wat deze partij betreft ook voor grootverbruikers gaan gelden.

4. Passages energie en milieu in de ontwerpverkiezingsprogramma's

In dit hoofdstuk zijn de hoofdlijnen in de verkiezingsprogramma's van het beleid op het terrein van energie en de daarmee samenhangende milieuontwikkelingen bijeengebracht. Ook intenties voor het economisch beleid horen daarbij, omdat ze gevolgen hebben voor het energieverbruik. Sommige partijen pleiten bijvoorbeeld voor een economie die niet onbepaald zou moeten groeien, en een soberder leefstijl. Zoveel mogelijk zijn de letterlijke teksten gevolgd.

4.1 PvdA: 'Samen voor de toekomst'

4.1.1 Hoofdlijnen over energie en milieu

Ook wij vinden dat de burger groot belang heeft bij meer keuzemogelijkheden en meer kwaliteit. Ons uitgangspunt is echter dat de keuze tussen markt en overheid van geval tot geval moet worden bekeken en geen doel op zich is. Na twee decennia zijn de ervaringen met liberalisering en privatisering verschillend, maar niet onverdeeld positief. Wij moeten daaruit lering trekken en ons bezinnen op een nieuw evenwicht tussen publiek en privaat domein.

4.1.2 Inleiding

We leven in een klein en welvarend land. Economische groei is belangrijk. Ook voor het milieu. Groei maakt het mogelijk bepaalde milieuproblemen beter aan te pakken. Tegelijkertijd stelt economische groei ons voor nieuwe opgaven voor het milieu. De grotere bedrijvigheid en de toegenomen welvaart zorgen voor meer verkeer, hoger energieverbruik en extra druk op schaarse ruimte. Dat laat zijn sporen na: het klimaat verandert, in de steden is er te veel lawaai en luchtvervuiling, terwijl de natuur versnipperd. De zorg voor duurzaamheid, voor de kwaliteit van het milieu, is essentieel voor de kwaliteit van de samenleving.

Onze ecologische schuld wordt stapsgewijs afgelost. Hierbij gebruiken we methoden die succesvol zijn gebleken en we zoeken naar nieuwe manieren om meer duurzaamheid te verkrijgen. Onze mobiliteit wordt slimmer; het verkeer wordt stiller en schoner. We gaan zuinig om met energie; de apparaten die wij gebruiken zijn schoon en efficiënt. Wij betalen een eerlijke prijs voor ons voedsel, dat veilig is en op een schone manier is geproduceerd. Iedereen kan genieten van goed beschermde natuurgebieden. Zowel producenten als consumenten zijn zich bewust van hun verantwoordelijkheid. Consumenten hebben toegang tot alle informatie die hiervoor nodig is.

Het gebruik van duurzame energiebronnen wordt op diverse manieren gestimuleerd. Het tarief van de ecotaks loopt op met het gebruik. Groene en lichtgroene stroom blijven vrij van een ecotaks. Een deel van de opbrengsten wordt ingezet voor energiebesparing. Door 'labelling' en certificering worden consumenten geïnformeerd en gestimuleerd om schone energiebronnen te gebruiken. Goedkope buitenlandse stroom mag

onze schone energievoorzieningen niet oneerlijk wegconcurreren. Daarom wordt ecotax geheven. Nederland zet zich in Europa in voor het gebruik van duurzame energiebronnen, om zo ook elders kernenergie onnodig te maken.

Technologische innovaties worden ondersteund op terreinen waar we onderzoekinstituten, producenten en marktpotentieel hebben. We zien vier belangrijke kansen:

- zonnecellen voor stroomopwekking. Ons land heeft topresearch en een van de grootste producenten ter wereld. Plaatsing op daken en op geluidsschermen wordt gestimuleerd;
- waterstof in combinatie met brandstofcellen maakt energiegebruik mogelijk met alleen schoon water als reststof. Experimenten hiermee bij verwarming, stroomopwekking en in voertuigen worden bevorderd;
- er komen schonere autobrandstoffen op basis van vernieuwbare plantaardige grondstoffen (biobrandstoffen);
- windenergie wordt een belangrijke exportsector doordat windparken worden aangelegd op zee en land.

4.1.3 Zuinig, schoon en efficiënt energiegebruik

De voorspellingen van de Club van Rome komen niet uit, mede dānkzij die voorspellingen. Er is nog genoeg aardolie, aardgas en steenkool om aan onze energiebehoeften te voldoen. De nadelen van het grote energiegebruik worden wel steeds zichtbaarder. Klimaatverandering en verzuring illustreren dit. Daarom wil de PvdA dat het Kyoto-protocol voor lagere CO₂-uitstoot wordt nageleefd.

Om te bevorderen dat we zuinig, schoon en efficiënt omgaan met onze energie, hanteren we een 'energieladder' met drie treden. Energiebesparing vormt de eerste trede. Gebruik van duurzame bronnen de tweede. Ten slotte moet de fossiele energie die we blijven gebruiken, schoon en efficiënt worden opgewekt.

Veel energie kan worden bespaard in woningbouw, industrie en infrastructuur. In de energieverblindende datahuizen, bijvoorbeeld, kan de warmtelozing op de etage met alle computers worden ingezet voor verwarming van andere verdiepingen. Zachte leningen kunnen de inzet van energiebesparende innovaties in nieuwbouw en renovatie stimuleren. Duurzaam bouwen wordt erop gericht dat huizen hun energie terugleveren aan het energiebedrijf. Compacter bouwen en betere inrichting van ruimte leveren eveneens energiebesparing. De Wet energiebesparing toestellen wordt toegepast op elektrische apparaten, zoals koel- en vriesapparatuur, wasmachines, boilers, audio- en videoapparatuur en overig wit- en bruingoed. Burgers verdienen de extra kosten terug door lagere energierekeningen. Prijssubsidies voor aluminiumsmelters en glastuinbouw worden afgebouwd en ingezet om een zuiniger productie te realiseren.

Voor de Waddenzee geldt het zwaarste natuurbeschermingsregime. Nieuwe mijnbouwactiviteiten zijn uitgesloten. De militaire activiteiten en de onderdelen van de schelpdiervisserij die het ecosysteem van het gebied belasten worden beëindigd. Voor de uitvoering van een duurzaam sociaal-economisch ontwikkelingsperspectief 2030 wordt de Wadden Duurzaamheids Maatschappij opgericht waarin marktpartijen, burgers en overheid partners zijn.

De Biesbosch' wordt verder ontwikkeld. Er vinden geen mijnbouwactiviteiten plaats in, nabij en rondom dit Nationaal Park.

Bepaalde publieke diensten komen wat ons betreft sowieso niet in aanmerking voor privatisering, ook niet naar instellingen zonder winstoogmerk. Gevangenissen bijvoorbeeld. In andere gevallen kan het wel wenselijk zijn publieke doelen door privatisering te dienen als:

- de dienstverlening wordt verbeterd
- de dienstverlening voor iedereen toegankelijk blijft
- er voldoende prijsconcurrentie is
- de investeringen voldoende op peil blijven
- nadelige externe effecten, zoals beslag op de openbare ruimte en het milieu, worden voorkomen.

Dat alles ook op lange termijn.

Als op één of meer van de genoemde punten onvoldoende zekerheid bestaat, geldt als randvoorwaarde voor privatisering: alleen doen als het omkeerbaar is. En wanneer tot privatisering wordt overgegaan, wordt het toezicht altijd goed geregeld. Dit toezicht omvat een actief mededingingsbeleid om te voorkomen dat private monopolies ontstaan. Prijsregulering kan daarbij horen. Wij zetten ons tenslotte in voor een Europese regeling om publieke belangen te waarborgen in geprivatiseerde diensten.

Niet de vennootschapsbelasting maar de arbeidsmarkt, het onderwijs (kennis, taal-, ICT- en andere vaardigheden), de bereikbaarheid (lucht, rail, water, weg en ICT) en de kwaliteit van het leven (cultuur, sport, e.d.) zijn de belangrijkste vestigingsfactoren voor bedrijven. Tariefverlaging in de vennootschapsbelasting is mogelijk als die betaald wordt uit het schrappen van bedrijfssubsidies, het intensiveren van ecotaxen (ook voor grootverbruikers) en het verbreden van de belastinggrondslag door versoering of schrappen van aftrekposten. Bij verlaging van ondernemersbelastingen zal voorrang worden gegeven aan het MKB (ondernemers die onder de inkomstenbelasting vallen).

4.1.4 Milieu en belasting

Om ernstige fileproblemen op te lossen is het soms nodig nieuwe snelwegen aan te leggen. Dit gaat echter vaak ten koste van woon- en natuurgebieden. Als weguitbreiding strikt noodzakelijk is, wordt daarom zoveel mogelijk gekozen voor verbreding van bestaande wegen. Verder

worden wegen beter benut door flexibele rijstrookindeling en automatische voertuiggeleiding.

Door het invoeren van een kilometerheffing wordt eindelijk niet het bezit van de auto maar het gebruik van wegen belast. Differentiatie van tarieven naar tijd, plaats en milieubelasting (mits uitvoerbaar en met waarborgen voor privacy) kan helpen files te bestrijden en het milieu te ontlasten. Dit houdt de kosten van noodzakelijk vervoer op het platteland beperkt. Via belastingmaatregelen stelt Nederland al hoge eisen aan de uitstoot van verontreinigende stoffen en de geluidshinder door auto's. Bevorderd wordt dat ook in Europees verband de eisen worden aangescherpt.

Op buitenlandse vliegtickets wordt nu geen BTW geheven, op binnenlandse vluchten het lage 6% tarief. De kerosine voor het vliegverkeer is op grond van internationale afspraken uit 1944 heffingsvrij. Nederland neemt initiatieven om daar internationaal een einde aan te maken en verhoogt de BTW op binnenlandse vluchten naar het gewone 19% tarief.

4.2 VVD: 'Ruimte, respect & vooruitgang'

4.2.1 *Hoofdpijnen over energie en milieu*

De Inleiding tot het VVD-programma vermeldt onder punt 6 (Bereikt resultaat) onder meer:

“Voortgaande verbetering van de werking van markten door concurrentie, deregulering en liberalisering.”

Wat betreft een cluster van overheidstaken, waaronder de zorgsector, onderwijs, spoor- en wegvervoer en milieuzorg, is de VVD nog niet tevreden en pleit het programma sterk voor een omschakeling van aanbod- naar vraagsturing en vergroting van marktwerking. Regulering en monopolieposities beperken nog te zeer een ontwikkeling waarbij het aanbod in overeenstemming wordt gebracht met de vraag. Gevolg is dat er bij veel overheidsdiensten tekorten bestaan, wachtlijsten, vertragingen en gebrek aan financiële middelen.

De grote welvaartsgroei gedurende de afgelopen twee kabinetsperioden is volgens de VVD mede bepaald door liberalisering en privatisering van activiteiten en diensten die daarvoor als overheidstaken werden gezien. “Vermindering van regels vergroot onze keuzevrijheid en verbetering van de netto-inkomens maakt meer keuzes mogelijk. Dankzij het marktmechanisme kunnen in onze complexe wereld ontelbaar vele consumptie- en productiebeslissingen van burgers en bedrijven effectief, efficiënt, transparant en tot ieders voldoening op elkaar worden afgestemd. Voorwaarde is dat concurrentie en vrije toegang gewaarborgd zijn.”

Dat geldt voor de arbeidsmarkt, maar ook voor het onderwijs, de zorg, het wonen, het vervoer en de energievoorziening, waar de deregulering, liberalisering en privatisering moeten worden voortgezet. Op die gebieden dient de ruimte voor keuze en invloed van de burger te worden vergroot.

4.2.2 Ruimte voor liberale energiemarkten

Op de energiemarkten komt het programma in hoofdstuk 3 'Ruimte voor een bloeiende economie' afzonderlijk terug. De beste garantie voor optimale energielevering is marktwerking, aldus deze passage. Leveringszekerheid van gas en elektriciteit tegen redelijke prijzen kan op termijn het best worden veiliggesteld door middel van de liberalisering van productie en markten, bij voorkeur op Europese schaal. "Daarom is verdere privatisering van de productiebedrijven vereist."

De afnemers van energie moeten een echte keuze hebben. De overheid moet bestaande belemmeringen tegen marktwerking wegnemen, het publiek belang door middel van deugdelijke wetgeving waarborgen en onafhankelijk toezicht organiseren - met behoud van ministeriële verantwoordelijkheid voor de toezichtorganisatie.

De hoofdtransportnetten voor gas en elektriciteit moeten de grootverbruikers en distributiebedrijven toegang bieden tot meerdere aanbieders van gas en elektriciteit in binnen- en buitenland. Wanneer privatisering van distributie aan kleinverbruikers en consumenten aantoonbare voordelen in dienstverlening oplevert, wordt die stap genomen. Ook hier geldt dat onafhankelijk toezicht wettelijke randvoorwaarden moet waarborgen.

4.2.3 Marktwerking

De VVD komt op voor een gezond milieu en een gezondere natuur. "Welvarende burgers verlangen naar meer welzijn: meer kwaliteit in de woon- en leefruimte, meer natuur, meer water, meer groen, meer recreatie, meer dierenwelzijn, veiliger voedsel, meer biodiversiteit, betere gezondheid, meer duurzaamheid. Dezelfde burgers die meer ruimte en stilte willen om te wonen en te recreëren, willen eveneens vervoer naar hun werk en recreatie. Daarmee claimen zij ruimte voor wonen en wegen, en emitteren zij geluid en CO₂. Daarmee genieten zij zelf, maar bezorgen een ander last."

Het beslag dat vrije burgers leggen op schaarse hulpbronnen ziet de partij niet als een zaak van schuld en boete, aldus het programma. Ze ziet het als een economisch probleem, een probleem van schaarste, verbonden aan het leven. Elke schaarste heeft een prijs. Marktwerking geeft schaarste een prijs, maakt afweging mogelijk en lokt uit tot innovatie en productiviteitsstijging. "De VVD gelooft niet in de vreugdeloze, op vooruitgangsangst gebaseerde, collectieve en bureaucratische oplossingen van zacht groen. Wanneer milieuproblemen in economische termen worden gedefinieerd, kunnen ze beter zichtbaar en hanteerbaar worden gemaakt en effectiever worden aangepakt."

"In die zin is de VVD hard groen: vanuit haar vooruitgangsgeloof zet ze in op marktconforme regelingen en verhandelbare eigendomsrechten ter zake van emissie en vervuiling. Op de markt krijgen ze een waarde, en dus ook een prijs. Dat stimuleert de houder van die rechten erop te verdienen door via innovatie en productiviteitsstijging er minder mee te vervuilen dan waarop ze recht geven."

4.2.4 Mobiliteit

Volgens de VVD dient de vraag naar mobiliteit te worden geacommodeerd. Filebestrijding en congestievraagstukken kunnen niet worden opgelost zonder nieuwe investeringen in de infrastructuur. Bij mobiliteit geldt dat de gebruiker meer betaalt naarmate hij meer gebruik maakt (van voorzieningen). Het is niet realistisch te veronderstellen dat welvarender mensen minder kilometers gaan reizen. Daarom moet er een duidelijke relatie zijn tussen afgelegde kilometers en vervoerskosten. De gebruiker betaalt.

Wegenaanleg, filebestrijding en openbaar vervoer krijgen in het programma "de prioriteit die vereist is".

Die onderwerpen worden onafhankelijk van invoering van het profijtbeginsel aangepakt. Doelstelling is een optimaal functionerende infrastructuur voor goederen en personen. Voor snelle verbetering van de infrastructuur wordt jaarlijks een extra bedrag uitgetrokken, oplopend tot 2 miljard gulden in 2006. Gecumuleerd betekent dat een investering van 5 miljard gulden voor verbetering van de mobiliteit.

4.2.5 Autokosten, gebruiksheffing

De discussie over autokosten (doelstelling, vormgeving) wordt losgekoppeld van de discussie over noodzakelijke investeringen in de infrastructuur. Vaste autokosten als motorrijtuigenbelasting en BPM worden opgebouwd tot een gebruiksheffing: een vaste prijs per gereden kilometer, geheven in een gelijke systematiek voor automobilisten in het hele land. Voorwaarde is dat bij overgang de totale opbrengsten voor het rijk niet stijgen. Indien blijkt dat verdere differentiatie in de kosten naar tijd en plaats leidt tot de gewenste verkeersregulering, kan het systeem verder worden gespecificeerd naar een variabele gebruiksheffing.

4.2.6 Spoorwegen

De liberalisering van de spoorwegen reikt tot dusver niet verder dan de verzelfstandiging van de NS. Daarmee is een monopolie op het vervoer per spoor blijven bestaan. De huidige wetgeving en de exploitatie worden daarom geëvalueerd en verdere stappen naar een echte liberalisering worden genomen. De publieke functie dient duidelijk te worden vastgelegd en daarop dient toezicht te worden gehouden. Concurrentie om het spoor is gewenst. Tot die tijd wordt via prestatiecontracten de kwaliteit verbeterd.

4.2.7 Milieu en klimaat

Met milieu en klimaat moet "op de meest zorgvuldige manier" worden omgegaan. Alleen feiten en resultaten tellen. Milieubeleid moet getuigen van realisme. Op geen enkel terrein lopen feiten en fictie zo uit elkaar, aldus het VVD-programma. Wanneer schaarste en vervuiling in prijzen zijn vertaald, lukt dat niet alleen verstandig gedrag uit maar ook ondernemerschap en innovatie. Het stimuleren van doelmatigheid door prijsvorming op de markt heeft daarom de voorkeur boven

overheidsregulering. "Gebeurt dat niet, dan betaalt niet de gebruiker, maar de buurman."

Markten en prijzen werken het best wanneer op de goederen en diensten die erop worden verhandeld 'eigendomsrechten' rusten. Zonder eigendomsrechten geen verhandelbaarheid, geen betrokkenheid en geen zorgvuldigheid. Immers, niemand draagt de kosten van die onzorgvuldigheid. Eigendomsrechten worden gecreëerd in de vorm van vervuilings- en emissierechten voor diverse vormen van milieubelasting en vervuiling.

4.2.8 Ecotax

Milieubelastingen worden niet verder verhoogd zonder via een systeemwijziging de extra kosten te compenseren. De huidige nationale energieheffingen worden niet verhoogd en in afwachting van Europese maatregelen gestabiliseerd.

4.2.9 Energiewinning

Technologische ontwikkeling maakt winning van energie uit nieuwe, natuurlijke hulpbronnen mogelijk. In de toekomst worden nieuwe bronnen gevonden en toegepast (zon, wind, water, waterstof, etc.) Het blijft daarom noodzakelijk op een breed terrein kennis en knowhow op peil te houden en onderzoek te stimuleren.

4.2.10 Kernenergie

Kernenergie, indien veilig, blijft een optie en wordt niet bij voorbaat uitgesloten.

4.3 D66: 'De toekomst in eigen hand'

4.3.1 Hoofdpijnen over energie en milieu

Nederland moet de internationale afspraken over de uitstoot van broeikasgas nakomen. Dit kan gedeeltelijk met energiebesparingsprojecten in het buitenland. Kolencentrales moeten meer biomassa gebruiken of vervroegd sluiten. Kernenergie is onacceptabel. D66 wil investeren in de opvang en opslag van CO₂ in de bodem, nieuwe kleinschalige technieken zoals warmtepompen en koppeling van CO₂ uitstoot aan toepassing in de tuinbouw. D66 wil een verhoging van de regulerende energieheffing en een uitbreiding naar grootverbruikers. In Europees verband wordt een systeem van CO₂-emissiehandel ingevoerd.

D66 wil een omslag naar duurzame energiebronnen. Wind, zon, warmtekracht en getijdenenergie moeten in 2010 goed zijn voor minimaal 10% van de totale energiebehoefte; bij de overheid voor 20%. Er komt een verplichting om op openbare gebouwen en geluidswallen zonnepanelen aan te brengen. Realisatie van nieuwbouw moet energiezuinig gebeuren.

Er zijn veel onbenutte energiebronnen in Nederland; zoals golf- en getijdenenergie. D66 wil dat daarop zwaar wordt ingezet. D66 wil een

uitbreiding van het windenergiepark en subsidies om warmtekrachtcentrales met hoog rendement concurrerend te maken. D66 wil energieleveranciers verplichten consumenten informatie te verschaffen hoe de energie is opgewekt. Subsidie van energie voor de glastuinbouw moet verdwijnen.

Over vliegtickets en brandstof wordt BTW geheven, in Europees verband wordt een ecotax op kerosine ingevoerd.

D66 vindt dat investeringen in het wegennet zich moeten beperken tot het ontsluiten van nieuwe woonwijken, het wegnemen van knelpunten en het verbeteren van de veiligheid. In het goederenvervoer moet meer aandacht gaan naar transport over water en experimenten met buizentransport. De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor realisatie van de vastgestelde milieudoelen (CO₂, NO_x, versnippering) voor de verkeers- en vervoersector.

Een grotere capaciteit van het wegennet is mogelijk door een beter en selectief gebruik van de weg. Dit wil D66 ook bereiken door technische maatregelen, zoals toeritdosering en doelgroepstroken, en door de invoering van een kilometerheffing die varieert in hoogte afhankelijk van tijd, plaats, milieubelasting en verkeersdruk. Het prijsmechanisme zorgt ervoor dat milieuvriendelijke vormen van vervoer, zoals fietsen, aantrekkelijker worden.

D66 wil een sterke uitbreiding van het aanbod van collectief vervoer. De aansluiting van de auto op het collectief vervoer kan beter door stations en transferia aan de stadsrand met betaalbare parkeermogelijkheden. In gebieden waar geen commerciële exploitatie mogelijk is, moet de overheid bijdragen in de instandhouding van een toegankelijke vorm van vervoer. Op nieuwbouwlocaties moet hoogwaardig openbaar vervoer van meet af aan beschikbaar zijn. Het openbaar vervoer moet zich sterker op de behoeften van reizigers richten. Het openbaar vervoer wordt aantrekkelijker door betere handhaving van veiligheid. D66 wil huisregels over veiligheid en tegen vandalisme.

Privatisering van het personenvervoer per trein is alleen mogelijk als er sprake kan zijn van concurrentie. Bij de verzelfstandigde NS is dat niet het geval. De reiziger staat nu niet centraal in de bedrijfsvoering. D66 wil betere afspraken over prestaties en een betere 'geld terug' regeling aan reizigers bij vertraging, treinuitval en bij gebrek aan zitplaatsen. D66 wil dat de overheid meer bevoegdheden krijgt om de NS aan te sturen. Er moet een toezichtorgaan op het openbaar vervoer komen, waarin reizigers zijn vertegenwoordigd.

Het openbaar vervoer kan inventiever. Daarom wil D66 extra investeringen voor verbindingen in de Randstad. Het openbaar vervoer kan alleen een goed alternatief voor de auto vormen als er snelle verbindingen zijn, veel stations en een hoge regelmaat van rijden. D66 wil een versnelde aanleg van lichtrailverbindingen en van het rondje Randstad.

De meeste reizen vinden plaats over een korte afstand waarbij met name de fiets een aantrekkelijk alternatief is. D66 wil daarom de komende kabinetsperiode het fietsverkeer stimuleren met de aanleg en verbetering van (lange afstands-) fietspaden, meer en betere fietsenstallingen, verbetering van de (verkeers-) veiligheid van de fietser en een harde aanpak van fietsdiefstal.

Voor verbetering van de verkeersveiligheid is verlaging van de maximumsnelheden het meest effectieve instrument. D66 wil 30 km/uur zones in de buurt van scholen en kinderspeelplaatsen verplichten en een verdere uitbreiding van deze zones binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid op autosnelwegen kan voor D66 bij geloofwaardige handhaving verschillen naar plaats, tijd en omstandigheden. Autoluwe binnensteden en woonwijken worden gestimuleerd. D66 wil de invoering van een rijbewijsstrafpuntenstelsel met een zware bestraffing voor overmatig alcoholgebruik in het verkeer.

4.3.2 Omgaan met schaarste

Nederland is een mooi land. Nederland is ook een dichtbevolkt land. Elke meter is door mensen ontworpen. Elke meter is door de overheid in kaart gebracht. We zijn gehecht aan onze welvaart en we raken steeds meer gehecht aan de verdwijnende natuur. We zullen steeds weer ons best moeten doen om een goed evenwicht tussen beide te vinden. De economie moet zich voegen naar de grenzen die de ecologie stelt. De overheid stimuleert innovatie, maar is ook een marktmeester die keuzes garandeert. Het milieu moet ons iets waard zijn, en we moeten bereid zijn te kijken naar ons gedrag en er voor te betalen. We moeten ook durven in te grijpen, te beschermen en te verbieden als de schade onherstelbaar dreigt te zijn. Leefbaarheid is geen zaak van grote woorden alleen, maar van kleine stappen, maar wel véél stappen.

4.3.3 Koesteren wat we waardevol vinden: Ons milieu

Met een klimaat dat langzaam maar zeker verandert. Omdat het zo moeilijk voorstelbaar is, lijkt het soms minder bedreigend. Maar dat is het wel en daarom kunnen we het maar beter onder ogen zien. Natuurlijk is dit een internationaal probleem. En als we ons daar bij neerleggen zal dat zeker zo blijven. Gelukkig biedt de nieuwe technologie tal van mogelijkheden om te komen tot een hoogwaardige economische ontwikkeling. Waarin producten tot stand komen die veilig zijn, langer meegaan en een betere kwaliteit hebben. Kortom, producten die werkelijk iets toevoegen.

4.3.4 Duurzame economie en milieu

Uitgangspunt van D66 is dat economische groei niet mag leiden tot meer druk op het milieu. Is de economische groei hoger dan verwacht, dan wil D66 extra geld vrijmaken voor het milieubeleid. Het samengaan van economische groei en milieu vraagt om innovatie van producten en productieprocessen. Subsidies om doorbraaktechnologieën te realiseren worden uitgebreid en de samenwerking binnen productieketens wordt ondersteund.

D66 vindt afspraken tussen overheid en bedrijfsleven (over milieubescherming) alleen zinvol als ze leiden tot tastbare resultaten over bijvoorbeeld veranderingen in het productieproces. Dus geen convenanten met alleen loze beloften en niet-meetbare inspanningen. D66 wil statiegeld invoeren voor kleinverpakkingen. De lijst met verboden bestrijdingsmiddelen wordt – in Europees verband – uitgebreid. Op het gebruik van de overige middelen komt een heffing.

D66 wil dat ruimte voor meerdere doelen wordt gebruikt. Dit kan met ondergrondse bouw (voor parkeren of opslag), ondertunneling en bouwen boven wegen en spoorlijnen. Herstructurering en duurzame ontwikkeling van bedrijfsterreinen moeten krachtig worden aangepakt.

De 'mainports', Rotterdam en Schiphol, zijn belangrijk maar zij mogen zich van D66 slechts selectief verder ontwikkelen. Als er bij de containersector aantoonbare behoefte bestaat, kan Maasvlakte 2 gefaseerd in noordelijke richting worden aangelegd. De normen voor veiligheid en milieu voor Schiphol worden niet verder opgerekt. Over vliegtickets en brandstof wordt BTW geheven, in Europees verband wordt een ecotaks op kerosine ingevoerd. D66 is tegen verplaatsing van Schiphol naar een eiland voor de kust vanwege natuurwaarde, milieu en veiligheid.

4.4 CDA: 'Betrokken samenleving, betrouwbare overheid'

4.4.1 *Hoofdpijnen energie en milieu*

Het CDA bepleit onder meer een "Betrouwbare en duidelijke overheid die waardevast een hoog niveau van publieke dienstverlening aanbiedt en staat voor haar eigen taken."

In het programma staat het rentmeesterschap van de overheid centraal, en de behoefte aan een duurzame economische ontwikkeling: "De groei van bevolking en economie zet tevens het milieu eerder onder druk, ook al zijn de laatste jaren in de industrie, verkeer en vervoer goede milieuprestaties geleverd. Milieubeleid is in de ondernemingen veelal een geïntegreerd onderdeel van het totale bedrijfsbeleid geworden. De nagestreefde ontkoppeling van de economische groei en de milieudruk is echter op diverse terreinen nog niet tot stand gebracht. Deze milieuproblemen moeten voortvarend worden aangepakt; de kosten mogen niet op andere sectoren in de samenleving of toekomstige generaties worden afgewenteld. Het beleid mag echter niet éézijdig vanuit Den Haag worden gedictteerd; voor een succesvolle aanpak van milieuvraagstukken is draagvlak bij en samenwerking met partijen in de samenleving essentieel. Daarbij moet er ruimte zijn voor het bedrijfsleven om naar eigen inzicht de vastgestelde milieudoelen te halen".

4.4.2 *Prioriteit voor openbaar vervoer*

Prioriteit heeft de aanleg van hoogfrequente en snelle treinverbindingen tussen de grote vervoersknooppunten in de Randstad ('rondje Randstad') via capaciteitsvergroting van het bestaande spoorwegnet. Dit gebeurt in combinatie met een sterk verbeterd regionaal openbaar vervoer (lightrail)

in de Randstad en op andere stedelijke conglomeraties. Bijzondere aandacht heeft het realiseren van goed bereikbare overstappunten.

Nieuwe woonwijken worden gelijktijdig met het opleveren van eerste woningen voor openbaar vervoer ontsloten. Voldoende taxivervoer – ook in de nachtelijke uren – dient verzekerd te zijn.

4.4.3 Files

Filegevoelige wegen worden beter benut door bijvoorbeeld drie smallere rijstroken in plaats van twee brede. Selectieve aanleg van nieuwe infrastructuur vindt plaats op thans bekende knelpunten. Op plaatsen waar verbreding van de huidige wegen niet gewenst is, worden dubbeldekswegen of tunnels aangelegd.

4.4.4 Kilometerheffing

De verbetering van het openbaar vervoer, het gericht oplossen van problemen op het wegennet, afschaffen van motorrijtuigenbelasting, onderzoek naar privacyeffecten en kostenneutraliteit voor de gemiddelde automobilist zijn voor het CDA voorwaarden voordat over nieuwe beprijzing, zoals het invoeren van een kilometerheffing, kan worden gesproken. Het CDA wil éérst fors investeren in beter openbaar vervoer en een selectieve capaciteitsvergroting van het wegennet, en pas op langere termijn overgaan tot een nieuw prijsinstrumentarium.

Daarnaast bepleit het programma 'autoluwe wijken' en goede fietsverbindingen, het nabij stations vestigen van voorzieningen en bedrijven met veel bezoekers, en het goed aansluiten van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen op bestaande of nieuwe railverbindingen (trein/tram/metro).

4.4.5 Kerosineheffing

Het CDA pleit voor een versterkte rol van de EU op milieugebied, bijvoorbeeld door de invoering van accijns op vliegtuigbrandstoffen en het tot stand brengen van grensoverschrijdende ecologische netwerken. Bij mogelijke financiële bijdragen van de EU aan projecten op het vlak van onder meer infrastructuur dient scherper dan in het verleden naar de milieueffecten van dergelijke investeringen te worden gekeken (duurzaamheidstoets).

4.4.6 Emissierechten

Verhandelbare emissierechten geven het bedrijfsleven mogelijkheden om tot de meest kosteneffectieve reductie van emissies te komen binnen door de overheid vastgestelde plafonds (de maximale 'milieugebruiksruimte'). Emissiehandel biedt met name mogelijkheden voor het aanpakken van de CO₂- en NO_x-emissies. Bovendien moet er een goed registratie-/monitoringsysteem worden opgezet. De handel in CO₂-emissies dient minimaal op Europees niveau vormgegeven te worden.

Voorts dient het beleid met betrekking tot energiebesparing bij zowel nieuwbouw van woningen als in de bestaande woningvoorraad met kracht te worden voortgezet.

4.4.7 Duurzame energie

Het CDA wil in een hoger tempo dan tot nu toe een omschakeling bewerkstellingen naar een koolstofarme economie. Daartoe dient het aandeel van duurzame energiebronnen, waaronder wind- en zonne-energie, in de totale energievoorziening fors opgevoerd te worden.

4.4.8 Borssele open

Om tijdig aan de Kyoto-doelstelling te kunnen voldoen kiest het CDA voor het openhouden van de kerncentrale te Borssele tot het einde van de technische levensduur. Gezien de afvalproblematiek zijn nieuwe kerncentrales echter niet aan de orde.

4.4.9 Ecotax

Het CDA maakt zich tenslotte sterk voor de invoering van een Europese ecotax waarbij de opbrengsten worden aangewend om duurzame energie te stimuleren (bijvoorbeeld subsidie voor zonnepanelen).

4.4.10 Privatisering

De discussie over privatisering van staatsbedrijven of ondernemingen waarvan de overheid de aandelen bezit, vertoont slingerbewegingen. Bij de beslissing daarover dient het belang van de burger en de nationale economie altijd voorop te staan. De kwaliteit en betrouwbaarheid van goederen of diensten en de prijsvorming zijn elementen die dan belangrijk zijn. Monopolies lenen zich niet voor privatisering.

4.4.11 Distributienetwerken

De slagaders van de distributienetwerken, die geen concurrerende infrastructuur kennen en dus per definitie een monopolie zijn (zoals het hoogspanningsnetwerk en het hogedrukleidingnet voor gas), blijven in overheidshanden, maar conform Europese regelgeving staat het gebruik van die netwerken in principe vrij voor elk geïnteresseerd bedrijf. Voor buitenlandse bedrijven geldt daarbij wel de voorwaarde dat in het betreffende land het netwerk vrij toegankelijk is voor Nederlandse bedrijven. Voor de spoorweginfrastructuur geldt hetzelfde.

4.4.12 Drinkwatervoorziening

De drinkwatervoorziening (netwerk en distributiebedrijven) blijft in overheidseigendom. Het maatschappelijk belang van kwalitatief goed drinkwater voor de volksgezondheid kan onvoldoende gewaarborgd worden via private bedrijven.

4.4.13 Schiphol

Schiphol is vitaal voor onze nationale (vervoers)economie. Voor Schiphol is in Nederland geen enkel alternatief en het is daarmee een cruciale infrastructuur. Het behoud van de mainportfunctie is dan ook van het grootste belang. Dit onder objectief meetbare milieुरandvoorwaarden. Het

risico dat de bestuursbevoegdheid over Schiphol uit Nederland verdwijnt dan wel dat Schiphol zijn concurrentiepositie in de wereld verliest, mag niet geaccepteerd worden. Het woningverbod in de directe omgeving wordt strikt gehandhaafd. Overschrijding van milieunormen wordt niet gedoogd.

4.4.14 Nederlandse Spoorwegen

Terugdringing van de automobiliteit en versterking van het openbaar vervoer kan niet zonder een goed functionerende NS. Dat laat op dit moment teveel te wensen over. Het CDA wil niet terug naar het oude staatsbedrijf. Een privaat monopolie en beursgang zijn eveneens niet gewenst. Om toch doelmatige en efficiënte bedrijfsvoering te stimuleren, doet het Rijk een minderheidsbelang van de hand. De samenstelling van de Raad van Commissarissen van NS moet worden vermaatschappelijkt (bijvoorbeeld één of meer personen uit de reizigersorganisatie). De maatschappelijke inbedding van de NS kan verder vergroot worden door het instellen van een platform van maatschappelijke organisaties (reizigersorganisaties, werkgevers- en werknemersorganisaties, gehandicaptenorganisaties) die gevraagd en ongevraagd advies geeft over de maatschappelijke effecten van de bedrijfsvoering.

4.5 GroenLinks

4.5.1 Hoofdlijnen over energie en milieu

GroenLinks wil af van het huidige streven naar "een ongebreidelde vrije markt" en kiest voor "eerlijke handel met respect voor het milieu en de natuur." "We kiezen voor een politiek met ambities om de wereld rechtvaardiger, duurzamer en veiliger te maken."

In een aantal opzichten is (op milieugebied) vooruitgang geboekt. Bijvoorbeeld: de uitstoot van een groot aantal vervuilende stoffen door de industrie nam, ondanks de groei van de economie, de laatste decennia af. Maar helaas is dat geen algemene tendens. We komen de dure plicht van duurzaamheid onvoldoende na. De leefbaarheid gaat achteruit. Het hardnekkigste probleem is het broeikaseffect, veroorzaakt door de uitstoot van CO₂. De stijging van die uitstoot gaat onverminderd door, ondanks alle plannen en beloftes. Het klimaat verandert onder invloed van de CO₂-uitstoot, vooral veroorzaakt door mobiliteit en energiegebruik.

Duurzaamheid is technisch allang geen probleem meer, maar het komt niet van de grond omdat de bestaande economie geen prijskaartje hangt aan milieuschade.

GroenLinks wil het fundament leggen voor een duurzame economie waarmee ook werkelijk een begin wordt gemaakt met het aflossen van de milieuschuld. Dat betekent een scherpe regulering van de Nederlandse markteconomie ten gunste van mens en milieu.

De lasten op milieuvervuiling moeten drastisch omhoog, die op arbeid kunnen dan omlaag. Hogere heffingen op energiegebruik, motorbrandstoffen, grondwater, afval, bestrijdingsmiddelen, etc. moeten

het verbruik afremmen en alternatieven stimuleren. Deze belastingherziening (vergroening) zal, samen met een omvangrijk duurzaam investeringsprogramma, Nederland op weg moeten helpen naar een duurzame economie.

4.5.2 Scherpe eisen

Via regelgeving worden er voor productie, producten, gebouwen en vervoermiddelen duurzaamheideisen vastgesteld. Milieukosten worden in de prijzen van producten en diensten verwerkt. Producenten zijn verantwoordelijk voor de milieubelasting tijdens de gehele levenscyclus, inclusief de afvalfase, van hun producten.

4.5.3 Vergroening

De bestaande Regulerende Energie Belasting (ecotax) wordt met name voor elektriciteit verhoogd en gaat ook gelden voor grootverbruikers van fossiele brandstoffen. De vaste, voor iedereen gelijke heffing voor riool en zuivering wordt vervangen door een heffing op het gebruik van water.

4.5.4 Klimaat en energie

Het is een kwestie van rechtvaardigheid dat geïndustrialiseerde landen de verantwoordelijkheid nemen voor de oplossing van het klimaatprobleem.

Nederland hoort binnen Europa tot de landen met de grootste groei in CO₂-uitstoot. In tien jaar is de energieconsumptie van Nederlandse huishoudens – ondanks de besparingsdoelstellingen – met éénderde gestegen. Dat vraagt om veel meer ambitie op het terrein van energiebesparing en duurzame economie.

Het gebruik van duurzame energie moet worden gestimuleerd door niet-duurzame energie te belasten met een energieheffing (ecotax) die voor alle verbruikers, dus ook de grootverbruikers, omhoog zal moeten. Liefst in Europees verband, of mogelijk nog internationaler. Maar als Europa het laat afweten zal Nederland eenzijdig stappen moeten zetten.

De 6 procent reductie van CO₂ (ten opzichte van 1990) die 2001 op de klimaatconferentie in Bonn is afgesproken, realiseert Nederland geheel in eigen land. Daarbovenop financiert Nederland een substantiële vermindering van de CO₂-uitstoot in het buitenland. Om wereldwijd een reductie van 80 procent van de broeikasgasemissies te realiseren, moet er een systeem van eerlijke verdeling komen in de vorm van verhandelbare emissierechten.

4.5.5 Ecotax

Er komt een regulerende energiebelasting voor grootverbruikers. De ecotax op elektriciteit wordt voor iedereen verhoogd. Er komt een systeem van gedifferentieerde Regulerende Energie Belasting, waarbij de mate van CO₂-uitstoot bepalend is voor de hoogte van de heffing.

4.5.6 Energiebesparing

Het totale energieverbruik dient in de komende kabinetsperiode met 5 procent te worden verminderd. Door onder meer: het vaststellen van wettelijke basisnormen voor energiegebruik van apparaten en vervoermiddelen, het aanscherpen van de Energieprestatienorm voor nieuwbouwwoningen, kantoren en bedrijfspanden. Nieuw aan te leggen bedrijventerreinen worden door optimale inzet van energiebesparing en duurzame energie 'CO₂-neutraal'.

4.5.7 Deltaplan Duurzame Energie

De overheid stelt een Deltaplan Duurzame Energie op, gericht op het realiseren van ten minste 10 procent duurzame energie in Nederland in 2010. Voor 2006 geldt een 'tussendoel' : een aandeel van 6 procent.

Een selectie van de maatregelen die GroenLinks in dit verband voorstelt:

- Een wettelijke verplichting voor leveranciers van energie, inclusief grote bedrijven die zelf energie opwekken, om in 2010 ten minste 10 procent duurzame energie te leveren;
- Voor nieuwe leveranciers is deze 10 procent een eis bij de concessieverlening;
- Vrijstelling van nettarieven voor het transport van zonne- en windenergie;
- Grootschalige toepassing van zonneboilers en zonnepanelen;
- Aanscherping in Europees verband van de definitie van duurzame energie: alleen zonne- en windenergie, en energiewinning uit speciaal daarvoor gekweekte biomassa zoals hout, komen in aanmerking voor het predikaat duurzaam.

4.5.8 Verplicht etiket

Elektriciteit in Nederland wordt voorzien van informatie (verplicht 'etiket') over de aard van opwekking en de herkomst, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen groene (echt duurzame bronnen), grijze (gas, afvalverbranding) en zwarte stroom (steenkool, bruinkool en kernenergie). Nederland bepleit milieukwaliteitseisen voor stroomopwekking in Europa. Nederland verbindt milieुरandvoorwaarden aan de import van elektriciteit, zodat vuile stroom (uit bruinkoolcentrales en verouderde kolencentrales) en kernstroom worden geweerd.

4.5.9 Kernenergie

De kerncentrale Borssele sluit volgens afspraak per 1 januari 2004. Via een milieudiplomatiek offensief zet Nederland zich in voor beëindiging van kernstroom in Europa en elders in de wereld.

4.5.10 Heffing vliegtickets

Nederland maakt zich in Europees verband sterk voor een heffing van BTW op vliegtickets en accijns op kerosine. Zolang internationale afspraken daarover uitblijven, komt er een heffing op stoelen in vliegtuigen die in Nederland opstijgen. Binnenlandse vluchten worden niet langer toegestaan. Voor reizigers bestaan er voldoende alternatieven.

4.5.11 Kilometerheffing

De komende kabinetsperiode wordt een naar plaats, tijd, soort auto en brandstofgebruik gedifferentieerde kilometerheffing ingevoerd. Belastingvoordelen voor de lease-auto worden drastisch beperkt. Het gebruik van een deelauto wordt fiscaal bevorderd. Waar mogelijk wordt geplande weginfrastructuur geschrapt, zeker waar deze een ernstige bedreiging voor natuurgebieden vormt (Naardermeer, Midden-Delfland, Oostelijke Maasoever in Limburg).

4.5.12 100 Km. Maximum

De maximumsnelheid op snelwegen wordt teruggebracht tot 100 kilometer. Op filegevoelige trajecten geldt in de spits een maximum van 70 kilometer. Voor vrachtauto's wordt een snelheidsbegrenzer verplicht.

4.5.13 Spoorwegen, fiets, binnenvaart

De bestaande infrastructuur van de spoorwegen wordt zodanig verbeterd dat frequentie, betrouwbaarheid en capaciteit van het treinverkeer aanmerkelijk wordt vergroot. De aandelen van NS blijven eigendom van de staat, er komt geen verdere concurrentie op het spoor voor het personenvervoer.

Er komt extra geld voor fietspaden en fietsvoorzieningen. Een waterweg-investeringsprogramma moet de groei van het vrachtvervoer over water verder stimuleren. Ook komt er een investeringsprogramma in nieuwe systemen voor ondergronds transport en stadsdistributie.

4.5.14 Nederland distributieland exit

We moeten afscheid nemen van Nederland distributieland, We kunnen niet doorgaan met het doorvoeren van bulkgoederen over de weg. Dat moet substantieel verminderd worden. In plaats daarvan moet er extra geïnvesteerd worden in een verdere verschuiving naar vervoer over water en door buizen.

4.6 SP (Socialistische Partij): 'Eerste weg links'

4.6.1 Hoofdpunten energie en milieu

We garanderen de vrijheid van vervoer voor iedereen. Daarvoor is het nodig dat het openbaar vervoer in overheidshanden is. Trein, tram, metro en bus krijgen de ruimte om adequaat mensen op een comfortabele en milieuvriendelijke wijze naar hun plaats van bestemming te brengen. Om de ergste ellende te bestrijden komen er een 'Noodplan Spoor' en een bevrozing van de openbaar vervoerstarieven. De communicatie-infrastructuur moet uit de greep van het grote geld.

Geef de publieke sector weer de plaats die ze verdient: in het hart van onze beschaving.

De privatiseringsprojecten worden bevroren en de regie van de overheid komt terug op belangrijke terreinen als zorg, vervoer, telecommunicatie en

ruimtelijke ordening. Verdere plannen voor privatisering in de energiesector en het openbaar vervoer worden stopgezet.

Economische aanslagen op natuur en milieu tolereren we niet. De Noordzee, de Wadden, de Biesbosch en de Veluwe verdienen extra bescherming.

De uitstoot van broeikasgassen gaat omlaag overeenkomstig het Kyoto-verdrag en ook grootverbruikers van energie gaan voortaan 'ecotaks' betalen.

Kernenergie (ook uit het buitenland) wordt verboden en de luchtvaartprivileges worden afgeschaft. Ruim baan wordt gegeven aan het bevorderen van duurzame energie en het indammen van afvalstromen en beperkingen worden opgelegd aan het gebruik van milieuschadelijke stoffen.

4.6.2 Groei en energie

We kunnen technologisch meer dan ooit tevoren – en toch slagen we erin onze leefomgeving voortdurend te verpesten en zelfs het klimaat te bedreigen. Ongebreidelde economische groei is verantwoordelijk voor de onverantwoord snelle exploitatie van grondstoffen, de ernstige bodem-, water- en luchtvervuiling, het verdwijnen van natuur en de weezinwekkende toename van de hoeveelheid schadelijk afval. Economische groei wordt veel te vaak gerealiseerd ten koste van natuur en milieu. We produceren zonder voldoende voorwaarden vooraf en afspraken over het bestrijden van de gevolgen achteraf. Van een duurzame economie die zich goed verdraagt met de ecologie is geen sprake. Dat moet veranderen, en snel. Want schade die we nu aanrichten, is vaak onherstelbaar of alleen met heel veel inspanning en kosten te herstellen.

4.6.3 Klimaataantasting tegengaan

Nederland dient de afspraken die wereldwijd gemaakt zijn om aantasting van het klimaat tegen te gaan, volledig uit te voeren. De uitvoering van deze – overigens beperkte – afspraken staat momenteel onder grote druk vanwege de opstelling van landen als de Verenigde Staten. Maar ook Nederland belooft voorlopig meer dan het waarmaakt. De drang om economisch te groeien verdringt de bereidheid om ecologisch te handelen – en bedreigt daarmee permanent mens en milieu. Die houding dient te veranderen.

4.6.4 Broeikasgassen verminderen

Nederland moet meer doen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. De afspraken in het Kyoto-verdrag dienen als ondergrens beschouwd te worden. Dat kan door nadrukkelijk te werken aan transportpreventie en schone verbrandingsprocessen en aan overschakeling op duurzame energie. Het gebruik van minder vervuilende brandstoffen (zoals zwavelarme benzine) kan worden bevorderd door strengere eisen te stellen aan brandstofleveranciers en door 'vergroening' van de accijnsheffing. Ook moeten bestelauto's hetzelfde belast worden als

personenauto's, teneinde een kritischer gebruik te bevorderen en de milieubelasting te verlagen. Lucht- en scheepvaart zullen meer dan nu moeten inzetten op CO₂-reductie. Door liberalisering en internationalisering van de elektriciteitsmarkt komt steeds meer vuile stroom Nederland binnen. We dienen ons tegen die ontwikkeling te verzetten, onder meer door verhoging van eigen productie van duurzame energie en een importverbod op vuile stroom. De kolengestookte centrales moeten worden omgeschakeld op gas. Het is redelijk dat Shell en Esso daaraan meebetalen. Zij worden immers sinds jaar en dag slapend rijk van hun exploitatierecht van het Nederlandse aardgas. Het is van belang om (internationaal) onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om het gebruik van waterstof als energiebron te stimuleren. Het energiebeleid moet erop gericht zijn het gebruik van fossiele brandstoffen structureel te verminderen.

4.6.5 Tegengaan grootverbruik

Er dienen maatregelen te komen voor een kritischer energiegebruik door grootgebruikers. Nu vergroten ze met hun vaak nonchalant grootverbruik van energie het klimaatprobleem en verspillen ze op grote schaal fossiele brandstoffen. Voor energiegrootverbruikers dient daarom een 'ecotaks' ingevoerd te worden met een tarief dat correspondeert met het huidige gewogen prijsvoordeel van Nederlandse grootverbruikers ten opzichte van grootverbruikers in de omringende landen. Aan de speciale aardgastarieven voor de glastuinbouwbedrijven moet een einde komen. De bijzondere contracten met grootverbruikers dienen te worden opgebroken. Om het totale energieverbruik te verlagen is onderzoek naar verdere vergroening van de belastingen gewenst.

4.6.6 Duurzame energie bevorderen

Om de CO₂-uitstoot, en de daarmee gepaard gaande uitstoot van andere schadelijke stoffen, te verminderen, moet het gebruik van duurzame energiebronnen, zoals zon en wind, zoveel mogelijk gestimuleerd worden. Er moeten veel meer windparken komen. Bij plaatsing moet rekening worden gehouden met de ruimtelijke inpassing in het landschap. De windmolens moeten vooral geplaatst worden langs al bestaande infrastructuur en op industrieterreinen. Ook de Noordzee is daarvoor geschikt, mits rekening gehouden wordt met ecologische gevolgen en voldoende afstand tot de kusten. Daarom is een demonstratieproject gewenst. Het gebruik van windenergie dient gestimuleerd te worden door de aansluittarieven te verlagen. Ook zonne-energie draagt bij aan CO₂-reductie. Bij het bouwen van woningen in nieuwbouwwijken moet behalve met milieuvriendelijke bouwtechnieken ook veel meer rekening worden gehouden met de toepassing van vormen van duurzame energie. Bekeken moet worden of de rijkswegen verlicht kunnen worden met zonne-energie. Individuele gebruikers moeten via subsidieregelingen volop gestimuleerd worden om mee te werken aan vormen van duurzame energie. In openbare gebouwen dient door praktische toepassing van duurzame energie de bekendheid ervan te worden vergroot en de deelname eraan gepromoot.

4.6.7 Kernenergie, nee bedankt!

Nederland moet af van kernenergie en zich niet voor de gek laten houden door de nucleaire industrie. Deze onderneemt bij de onderhandelingen over het Klimaatsverdrag pogingen om kernenergie officieel te laten opnemen als geaccepteerd middel tegen het broeikaseffect. Dit is het uitwisselen van het ene milieuprobleem (klimaatsverandering) tegen het andere (kernafval). Dat wijzen we af. Ook moet Nederland voorkomen dat kernenergie een plaats krijgt in duurzaamheidsverdragen en via deze achterdeur volslagen ten onrechte het etiket 'milieuvriendelijk' krijgt. Import van atoomstroom moet verboden worden. De kerncentrale van Borssele moet zo spoedig mogelijk sluiten. Ook de uraniumverrijkingsfabriek Urenco in Almelo moet snel op slot. Onderzoeksinstituten mogen niet langer meewerken aan kernenergieonderzoek. Opwerken van kernafval moet eveneens verboden worden.

4.6.8 Mobiliteit beperken

Het beleid dient sterker dan nu gericht te zijn op inperking van de mobiliteit. Naast maatregelen om het wegverkeer te beperken, moet ook het vliegverkeer een halt worden toegevoerd. Schiphol kan niet langer uitbreiden, maar moet juist ingekrompen worden. De geplande aanleg van rijkswegen dient herbezien te worden en waar mogelijk beperkt.

4.6.9 Handen af van kostbare natuur

Natuurgebieden moeten zoveel mogelijk gevrijwaard worden van economische activiteiten. We steunen het Nationaal Natuur Offensief. Om de samenhang tussen de belangrijke natuurgebieden te waarborgen moet de ecologische hoofdstructuur zo snel mogelijk worden voltooid. De overheid moet zichzelf meer mogelijkheden geven om de benodigde gronden sneller en goedkoper te kunnen verwerven. Uitbreiding van de infrastructuur (en bebouwing) bedreigt de samenhang van natuurgebieden. Daarom moet een dergelijke uitbreiding rond en in natuurgebieden niet langer worden toegestaan. Structureel meer geld moet er komen voor agrarisch natuurbeheer, zodat boeren meer mogelijkheden krijgen voor het instandhouden van de natuur- en landschappelijke waarden van het platteland. Pogingen van de Nederlandse Aardoliemaatschappij of andere bedrijven om naar gas te boren in de Biesbosch moeten door de overheid verhinderd worden.

Dat geldt evenzeer voor de Wadden. Naast boringen bedreigen andere economische activiteiten, zoals mechanische kokkelvisserij, dit internationaal unieke natuurgebied. Verdere exploitatie van de Wadden moet onmogelijk worden, door het gebied een nieuwe, allesomvattende en gegarandeerde status te geven van 'nationale wildernis van internationale betekenis'. (...) Ook de Noordzee moet beter beschermd worden, door op een aantal plekken geen economische activiteiten, zoals visserij, gaswinning en oliebooring, toe te staan.

4.6.10 Verkeer en vervoer

De Nederlandse wegen zijn overvol, het vliegverkeer dijt almaar uit. Ons land wordt een enorme transportband tussen de Rijnmond, Schiphol, Antwerpen en het Ruhrgebied. De auto-, asfalt- en betonfabrikanten doen goede zaken, terwijl bus, trein en metro in het verdomhoekje komen. Tweedeling wordt ook in de mobiliteit zichtbaar. Wie genoeg geld heeft reist in een mum van tijd overal naartoe; wie minder te besteden heeft mag steeds vaker wachten op de bus naar het winkelcentrum, de school, het bejaardentehuis of het naastgelegen dorp. Het is hoog tijd om de uitverkoop van het openbaar vervoer te stoppen. De zeggenschap over bus, trein, tram en metro hoort in overheidshanden. Dan kan een rigoureuze verbetering gerealiseerd worden.

4.6.11 Voorrang voor voetgangers en fietsers

Voetgangersroutes moeten vlugger, veiliger en vriendelijker worden, vrij van onnodige obstakels. Rond scholen hoort een autovrije of autoluwe zone te komen, waar maximaal 30 km/uur gereden mag worden. (...)

Combinaties van fiets en bus, metro en trein kunnen beloond worden met 'fietsmiles', die korting geven op het openbaar vervoer. Wie met het openbaar vervoer reist, moet korting krijgen op fietshuur bij stations. Bij alle stations horen veilige fietsstallingen.

4.6.12 Spoor centraal

Opeenvolgende kabinetten hebben door hun streven naar privatisering van de Nederlandse Spoorwegen een chaos gemaakt. Om een betrouwbaar treinvervoer te krijgen, moet het spoor weer snel als staatsbedrijf gaan functioneren. Met de invoering van een bovenspanning van 25 Kilovolt kunnen treinen beduidend sneller en (na invoering van nieuwe veiligheidsmaatregelen en -technieken) effectiever gaan rijden. Dat leidt tot een beduidende capaciteitstoename. Een dergelijke investering is veel effectiever dan een peperduur prestigeproject als de Betuwelijn. Tijdige aanschaf van modern materieel moet voortaan gewaarborgd zijn. Het klassenverschil in het spoorvervoer is niet meer van deze tijd en slokt zonder noodzaak schaarse ruimte op. Door personentreinen standaard voorrang te geven op goederentreinen kan de dienstregeling aan treinreizigers beter worden gegarandeerd. Door aanleg van nieuwe passeersporen kunnen goederentreinen beter tussen de personentreinen worden doorgeleid. In plaats van meer staanplaatsen of invoering van een 3e klasse moet er juist meer comfort komen: ruimere zitplaatsen, meer plek voor bagage, meer stallingsplaats voor vouwfietsen en een modern reizigersinformatiesysteem, zodat wachten zonder te weten waarvoor tot het verleden gaat behoren. Met meer personeel kunnen we weer veilig meer treinen laten rijden.

4.6.13 Bussen, trams en metro alternatief voor verstopping

Er moet meer geïnvesteerd worden in bussen, trams en metro's, maar ook in lijnen, bestemmingen, service en comfort. Nieuwe technieken als 'people movers' en 'lightrail' moeten serieuze ontwikkelingskansen krijgen. In alle stedelijke gebieden dient tenminste op koopavonden en zaterdagmiddagen de

'winkelbus' tegen sterk gereduceerd tarief te rijden, van de buitengemeenten en aan de stadsrand gelegen parkeerplaatsen naar het stadscentrum. In een middelgrote stad dient, in navolging van ervaringen in het buitenland, een proef met vrij busvervoer te worden uitgevoerd waarbij bekeken wordt in hoeverre de extra kosten voor het vervallen van buskaartjes opwegen tegen de besparingen op infrastructuur en andere voorzieningen ten behoeve van autoverkeer. (...)

4.6.14 De auto: schoner en veiliger

Onnodig autogebruik dient zoveel mogelijk beperkt te worden, teneinde de belasting van het milieu zo klein mogelijk en de veiligheid zo groot mogelijk te maken. Door de autolasten met een kilometerheffing te koppelen aan het gebruik in plaats van aan het bezit wordt doordachter autogebruik bevorderd. Er moeten meer kansen komen voor schonere en stillere auto's, zoals hybride auto's (die op benzine en een accu kunnen rijden) en brandstofcel- en waterstofauto's. Bij bedrijven met een groot wagenpark moet in 2006 ten minste 5% van hun wagenpark uit deze schone auto's bestaan. Daarna wordt een jaarlijkse verdere groei vastgesteld.

4.6.15 Vliegen moet minder

Schiphol dient, ter verkleining van de belasting van mens en milieu, in te krimpen. Dat kan door het aanbieden van goede vervanging van vlieg- door treinverkeer en het stopzetten van onrechtvaardige subsidies aan de luchtvaart. De 'witte pomp Schiphol' moet zo snel mogelijk dicht. Er dient accijns te komen op kerosine, BTW op vliegtickets en een heffing op korte vluchten. Vliegtuigmaatschappijen moeten door een lege-stoelenbelasting aangespoord worden om hun passagiersbezetting (nu 75%) te verhogen. De heffing op lawaaiige vliegtuigen moet omhoog, er moet een verbod van reclamevluchten komen en aanvliegen dient meer boven zee te gebeuren en niet over Amsterdam. Vrachtluchten dienen met heffingen aan banden te worden gelegd. De regionale luchthavens bij Maastricht, Eindhoven, Rotterdam en Lelystad en Eelde kunnen op termijn beter gesloten worden, waarna het vrijkomend geld in milieuvriendelijker vormen van transport, over het spoor en het water, geïnvesteerd kan worden. Schiphol hoort, als natuurlijk monopolie, een overheidsbedrijf te blijven en niet in handen te komen van commerciële ondernemingen.

4.6.16 Moratorium op privatiseringsplannen

In de samenleving groeit (...) het besef dat deze uitverkoop van de publieke zaak te ver is doorgeschoten. In de meeste gevallen is de belofte van lagere prijzen en betere service niet waargemaakt. Het feit dat de overheid het rechtstreeks toezicht en de directe invloed heeft opgegeven bemoeilijkt een adequaat beheer van deze voorzieningen. Daarom is het nu tijd voor een fundamentele herwaardering van de plaats en de taak van de overheid.

Er dient een stop te komen op alle privatiseringsplannen, met name voor het openbaar vervoer en de energiesector. Uitverkoop van de drinkwatervoorziening aan de markt moet geblokkeerd worden, evenals de introductie van marktwerking in de zorg en het onderwijs. Zaken en taken die inmiddels aan de markt worden overgelaten moeten in een

parlementaire enquête worden geëvalueerd en, indien de uitslag daartoe aanleiding geeft, opnieuw onder overheidsregie worden gebracht.

4.6.17 'Ecotaks' voor grootverbruikers

Voor energiegrootverbruikers dient een 'ecotaks' ingevoerd te worden, met een tarief dat correspondeert met het huidige gewogen prijsvoordeel van Nederlandse grootverbruikers ten opzichte van grootverbruikers in de omringende landen. De ecotaks op gas- en elektriciteitsverbruik is op dit moment een degressieve belasting: naarmate het gebruik toeneemt, wordt de ecotaks minder. Boven een bepaald gebruik is zelfs helemaal geen ecotaks meer verschuldigd. De 350 industriële grootverbruikers in Nederland betalen samen geen ecotaks over 82% van hun verbruik. Het is niet uit te leggen dat burgers moeten betalen voor milieubelastend gedrag, maar dat grootverbruikers daarvan worden vrijgesteld.

4.7 ChristenUnie

4.7.1 Milieubeheer

Wereldwijd staat het leefmilieu nog altijd onder toenemende druk als gevolg van economische groei. De natuurlijk begroeide oppervlakte en de soortenrijkdom nemen af. De recente rapporten van het *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) bevestigen de verwachting, dat uitstoot van broeikasgassen bij opwekking van energie en industriële processen leidt tot opwarming van de atmosfeer en tot klimaatverandering. De klimaatverandering zal op vele plaatsen leiden tot erosie, verdroging en overstromingen. De mens pleegt door onbegrensde vervulling van materiële behoeften een onaanvaardbare aanslag op de schepping. Bovendien brengen verontreiniging van bodem, water en lucht direct en indirect schade toe aan de volksgezondheid.

Speerpunt 8: Bewerken en bewaren

De ChristenUnie zet zich in voor evenwicht tussen 'bewerken en bewaren' als het gaat om de vormgeving van onze economie en de inrichting van onze infrastructuur. Een beleid dat gericht is op een ongeremde economische groei leidt tot het 'opeten' van landschappelijke waarden, natuurfuncties, milieuwaarden en karakteristieke cultuurwaarden, alsof ons land, deze wereld slechts een gebruiksvoorwerp is. Respect voor een zorgvuldig beheer van de schepping vraagt om een radicaal andere houding.

Respect voor de schepping is een zaak van overheid en burgers en komt tot uiting in alle beleidsterreinen. Het is vooral een kwestie van prioriteiten. Voor de lange termijn is het tevens een kwestie van gezond verstand: voorkomen dat de westerse beschaving de tak doorzaagt, waarop zij zit. Het principe dat de vervuiler betaalt en het voorzorgprincipe zijn twee belangrijke uitgangspunten voor het overheidsbeleid.

Niet alleen de overheid, maar ook bedrijven en burgers behoren hun verantwoordelijkheid te nemen om de milieudruk te doen afnemen en milieuschade te herstellen. Uitgangspunten voor een goed milieubeleid zijn het principe dat de vervuiler betaalt en het zogenaamde voorzorgbeginsel: *"bij sterke vermoedens van een schadelijk effect op het milieu is het ontbreken van wetenschappelijke zekerheid geen reden om beschermende maatregelen uit te stellen"*.

Bij veel menselijke activiteiten ontstaat afval, hetgeen milieudruk en hinder veroorzaakt. Afval zal zoveel mogelijk moeten worden voorkomen en hergebruikt, terwijl door productgerichte milieuzorg de milieubelasting van materiaal en verpakkingen moet worden teruggedrongen (*dematerialisatie*). Overheid, bedrijven en burgers hebben daarnaast een taak in het bestrijden van zwerfafval.

Meer dan ooit zal de overheid een duidelijk handhavingsbeleid inzake veiligheidsrisico's moeten voeren. De rampen van de recente jaren (zoals in Enschede, Culemborg en Volendam) hebben geleerd dat verscherping van het toezicht noodzakelijk is. De overheid dient zich bovendien zowel nationaal als internationaal in te spannen voor betrouwbare normstelling en classificering. Datzelfde geldt voor productie, transport en opslag van andere risicovolle stoffen. Het is ontoelaatbaar risico's te nemen die catastrofale gevolgen kunnen hebben voor de volksgezondheid.

Nederland zet zich in om overheidsbeleid dat niet-duurzaam gedrag stimuleert, zoals subsidies op energie- of waterverbruik, in internationaal verband af te schaffen. In Europees verband worden milieuschadelijke subsidies geïnventariseerd en afgebouwd voor 2010. De milieukosten van producten en diensten worden zoveel mogelijk via een milieuheffing in de kostprijs doorberekend.

Voor de keuze van milieu-instrumenten is de effectiviteit doorslaggevend. Per beleidsterrein dient te worden onderzocht of een convenant, een heffing of verplichte uitstootbeperking het meest aangewezen instrument is.

4.7.2 Duurzaam verkeer en vervoer

Verantwoord beheer en goed rentmeesterschap zijn ook van toepassing op het mobiliteitsvraagstuk. Burgers willen de vrijheid om zich te verplaatsen, maar storen zich tegelijk aan overlast van files, uitstoot van schadelijke stoffen en geluidshinder. Het overheidsbeleid van de laatste jaren probeerde aan beide zaken tegemoet te komen: enerzijds mochten automobilititeit en vliegverkeer ongehinderd groeien, anderzijds probeerde de overheid de schadelijke gevolgen te beperken.

Deze benadering staat gelijk aan dweilen met de kraan open. Immers, zolang niets wordt gedaan aan de oorzaken van de mobiliteitsgroei, zal de overlast ook niet snel afnemen. Files worden niet korter door meer auto's te laten rijden. Ook als auto's niet in de file staan, is het ruimtebeslag door wegen en parkeerplaatsen enorm.

Het is hoog tijd ook de oorzaken van de groei aan te pakken. De overheid moet burgers meer dan nu confronteren met de maatschappelijke kosten van mobiliteit. De groei van automobilititeit kan worden tegengegaan door een prijsbeleid, waarbij niet het bezit van de auto, maar het gebruik ervan wordt belast. Als initiatiefnemer van de kilometerheffing, juicht de ChristenUnie het toe dat deze in de komende kabinetsperiode wordt ingevoerd.

Een andere manier om de groei van het autoverkeer te voorkomen, is stimulering van hoogwaardig openbaar vervoer. Het openbaar vervoer moet voor meer mensen een serieus alternatief worden voor de auto.

Hoewel het goederentransport een belangrijke rol speelt in de nationale economie verdient het concept 'Nederland Distributieland' aanpassing. Nederland moet zichzelf niet degraderen tot deurmat van Europa. Belangrijke goederenstromen, die geen of weinig toegevoegde waarde met zich meebrengen, kunnen ook via havens in Zuid-, Noord- en Oost-Europa worden afgewikkeld. Het verlies van inkomsten als gevolg hiervan kan worden gecompenseerd door activiteiten te ontwikkelen in de logistieke keten, die een hogere toegevoegde waarde opleveren. De overheid moet duurzaam goederentransport en duurzame distributie krachtig bevorderen. De vrachtwagen, voor zover deze nodig is bij het voor- en natransport, kan schoner rijden. Voor de middellange afstand moet substitutie plaatsvinden door de trein. Voor de middellange en lange afstanden moet echter vooral op de binnenvaart worden ingezet. Alternatieve ontwikkelingen als luchtschepen voor vrachttransport over lange afstand en ondergronds vervoer (buistransport) kunnen een bijdrage leveren aan de beweging richting duurzaam transport.

4.7.3 Automobilititeit

De kilometerheffing is een uitstekend middel om de autokosten te variabiliseren. Het is eerlijk en het kan een substantiële bijdrage leveren aan het terugdringen van de automobilititeit. Invoering ervan moet op korte termijn leiden tot afschaffing van de motorrijtuigenbelasting. Bij de uiteindelijke vormgeving van de kilometerheffing moeten verschillende relevante factoren worden meegewogen; te denken valt aan de zuinigheid van de auto, regionale spreiding, tijdstip van verkeersdeelname, privacy en dergelijke.

Het leasen van auto's wordt verder ontmoedigd. De waarde van privé-kilometers die door de werkgever geheel worden vergoed, telt voor de loonbelasting volledig mee als inkomen.

De doelstellingen uit het derde Nationaal- en Milieubeleidsplan (NMP) met betrekking tot verkeer en vervoer worden niet afgezwakt. Telewerken en carpoolen worden bevorderd.

Er wordt een verbod op vrachtvervoer over de weg op zondag ingevoerd, zoals in andere Europese landen het geval is.

4.7.4 Over duurzaamheid gesproken...

Hoe duurzaam is het verkeer in Nederland? Van 1980 op 1999 nam het brandstofgebruik van het wegverkeer toe van 7,5 tot 12,5 mln liter benzine, diesel en LPG. In samenhang hiermee nam de kooldioxide-uitstoot toe van 13 miljard tot 18,5 miljard kilo (17% van de totale uitstoot). Het aantal personenauto's is in dezelfde periode gegroeid met 2 miljoen tot ruim 6 miljoen. De filekosten bedragen 2 miljard gulden. De trein is, afgezien van niet-mechanische voertuigen en zee- en binnenvaart,

het schoonste vervoermiddel: 30 keer schoner dan de bus; 40 keer schoner dan auto of vliegtuig op de langere afstand en 71 keer schoner dan het vliegtuig op de kortere afstand (< 500 kilometer). Toch bedraagt het aandeel trein in de totale personenvervoerprestatie slechts 10% en het aandeel autovervoer 60%. Bron: CBS, NEA, CECCT.

4.7.5 Liberalisering

De ideologie van de vrije markt heeft de laatste jaren de vanouds gemengde Nederlandse markteconomie sterk van aanzien doen veranderen. Het is op zich goed als de overheid zich verder terugtrekt uit de nationale industrieën, zoals de scheepsbouw, de automobiellindustrie en de vliegtuigbouw. Minder enthousiast kunnen we zijn over de liberalisering en privatisering van een aantal publieke nutsfuncties, zoals het openbaar vervoer, de telecommunicatie en de energiesector. De optimistische verwachting dat de efficiency door concurrentie zodanig zal stijgen, dat de prijzen voor de burger sterk zullen dalen, wordt voorsnog niet waargemaakt. Het is van groot belang dat nutsfuncties voor iedere burger tegen betaalbare prijzen toegankelijk zijn. Daarom is terughoudendheid tegenover verdere liberalisering van nutsbedrijven op zijn plaats.

4.7.6 Energieverbruik

De economische groei en het toegenomen energieverbruik van de afgelopen decennia is gepaard gegaan met milieuvervuiling en natuurverwoesting. Dat kan zo niet doorgaan. Grondige en snelle aanpassingen van producten en processen zoals energiebesparing, schone technologie, efficiënt (her)gebruik van grondstoffen, het terugdringen van het gebruik en de uitstoot van milieuschadelijke stoffen, zijn nodig, zodat milieuschade wordt voorkomen. Er moet uitzicht komen op de vervanging van fossiele energie door een schone en duurzame energievoorziening. Om reeds toegebrachte schade te herstellen zijn tevens investeringen in de natuur nodig. Via voorlichting en belastingprikkels dient milieuvriendelijk consumentengedrag te worden bevorderd. In de vergroening van het belastingstelsel geldt het principe dat de vervuiler betaalt.

4.7.7 Duurzame economische ontwikkeling

Het Bruto Nationaal Product is een beperkte indicator voor de welvaart van een land. Want wat betekent rijkdom als je nog steeds 3 uur in de file moet staan, of als je op moet passen voor de zon vanwege het gat in de ozonlaag? De graadmeter voor de economische groei zal ook negatieve externe effecten op milieu en maatschappij moeten verdisconteren. Ten behoeve van de beleidsontwikkeling kunnen daartoe modelberekeningen van het Duurzaam Nationaal Inkomen worden uitgevoerd.

4.7.8 Duurzaam energiebeleid

Energieopwekking vormt een belangrijk strategisch vraagstuk voor de toekomst. De veranderingen op de energiemarkt na de liberalisering en de noodzaak om de mondiale uitstoot van broeikasgassen terug te brengen, vragen om beslissingen voor de lange termijn.

De energiesector is sterk in beweging. Nu de liberalisering bijna is voltooid, is ook de privatisering in gang gezet. De ChristenUnie heeft het optimistische marktdenken achter de liberalisering en het hoge tempo ervan bekritiseerd. Onder voorwaarde dat de infrastructuur in publieke handen zou blijven, heeft zij de wetswijzigingen uiteindelijk wel gesteund, gelet op de totstandkoming van de Europese markt voor energie.

Snelle voortgang is nodig in de aanleg en bouw van duurzame energiecapaciteit. De nadruk dient te liggen op uitbreiding van zonne- en windenergie en op instandhouding en uitbreiding van warmtekrachtkoppelingcentrales. Aanpassingen in het ruimtelijk beleid en bouwbeleid zijn nodig om de invoering hiervan te ondersteunen. Ook de kansrijke waterstoftechnologie dient nader te worden onderzocht. Bescherming van de natuurwaarden in de Waddenzee heeft voorrang boven gasboringen in dit unieke gebied.

Ook aan de verbruikerskant kan veel worden verbeterd. Het Nederlandse energieverbruik stijgt nog altijd, ondanks efficiëntieverhogende maatregelen en de overgang naar een kenniseconomie. Daarom zijn ook in de ICT energiebesparende maatregelen nodig. Energiebesparing dient primair bereikt te worden door het vaststellen van efficiëntie prestatienormen. Verdere verhoging van de regulerende energiebelasting is aanvaardbaar.

Nu ook de privatisering van energiebedrijven aan de orde is, moeten de energienetwerken (kabels en pijplijnen) in overheidshanden blijven, zodat onafhankelijke exploitatie en voldoende investeringen in – ook laagrenderende – vervanging en vernieuwing gegarandeerd zijn.

De doelstelling van 10% duurzame energie in 2020 moet worden verhoogd tegen de achtergrond van de Europese doelstelling van 20% in 2020. Het onderzoek naar duurzame energietechnologieën (zon, wind en biomassa) moet krachtig worden bevorderd. Het onderzoek naar waterstoftechnologie wordt uitgebreid.

Het beleid ten aanzien van warmtekrachtkoppeling (WKK) dient te worden versterkt zodat sluiting of stillegging van capaciteit wordt vermeden.

Met de ICT-sector worden meerjarenafspraken gemaakt om de energie-efficiëntie te verhogen, onder andere in datahotels.

De ecotax voor energiegrootverbruikers moet in Europees verband zo snel mogelijk worden ingevoerd.

Om import van 'vuile' stroom te ontmoedigen, moet de herkomst van elektriciteit door etikettering transparant worden gemaakt.

Kernenergie wordt afgewezen zolang er geen duurzame en 100% betrouwbare oplossing is gevonden voor de veiligheids- en afvalproblematiek.

4.8 SGP (Staatkundig Gereformeerde Partij): 'Tot uw dienst'

4.8.1 *Een dienstbare economie*

Jarenlang is geregeerd vanuit een houding dat werk, werk en nog eens werk van belang is. De aandacht was vooral gericht op economische groei. Vanuit de scheppingsopdracht de aarde te bouwen mogen we inderdaad bezig zijn met het bevorderen van economische groei. (...)De Bijbel leert echter dat materiële voorspoed niet zonder meer leidt tot welzijn. De aarde moeten we niet alleen bouwen, maar ook bewaren. Gevolgen voor natuur en milieu moeten vooraf en integraal meegewogen worden. En dat gebeurt nog onvoldoende. De SGP wil toe naar een maatschappij waarin economische groei en milieubehoud meer in evenwicht zijn.(...)

De economische ontwikkeling van de afgelopen jaren heeft, gestimuleerd door het overheidsbeleid, geleid tot een maatschappij waarin het individualisme en consumentisme hoogtij vieren. De SGP betreurt dit in hoge mate. De economie moet ten dienste staan van mensen en zich niet ten koste van hen ontwikkelen. (...)

We leven in een klein land met een grote bevolking. Veel bedrijven en mensen zitten in een klein gebied samengepakt. Daardoor ontstaat snel overlast. De dagelijkse files zijn hier een voorbeeld van. Bovendien ondervinden mens en natuur snel de negatieve gevolgen van milieuvervuiling. Daarom is het van belang dat Nederland zich in de toekomst ontwikkelt in een richting die rekening houdt met de beperkte milieuruimte die we hebben.

De ene sector leidt tot een grotere aanslag op milieu, ruimte en leefklimaat dan de andere. Daarom kiest de SGP voor sectoren die zo weinig mogelijk bijdragen aan deze aanslag. We ontkomen er niet aan te kiezen voor het extra stimuleren van bepaalde sectoren en afremmen van andere. (...) Een harde randvoorwaarde daarbij moet zijn dat Nederlands beleid niet mag leiden tot verplaatsing van productie naar landen met minder strenge milieuregels als daardoor het milieu per saldo slechter af is en concurrentievervalsing optreedt.

4.8.2 *Milieubeleid*

Consumenten besluiten dagelijks om bepaalde producten wel of niet te kopen. Over het algemeen doen ze dit op basis van een prijskwaliteit verhouding. Het probleem is echter dat niet alle effecten van die producten in de prijs verwerkt zijn. Zowel bij het produceren als consumeren treden effecten op die het milieu belasten. Als die effecten niet in de prijs verrekend zijn, wordt teveel of verkeerd geconsumeerd en geproduceerd. De overheid moet bevorderen dat wel de juiste beslissingen genomen worden. Zij moet dit doen omdat we rentmeester zijn van de door God geschapen aarde. De opdracht de aarde niet alleen te bouwen, maar ook te bewaren, stelt ons voor de eis een goed milieubeleid te voeren.

4.8.3 *Gaswinning in natuurgebieden*

In de gassector moet een verbod gehandhaafd worden op het winnen van gas in en nabij waardevolle natuurgebieden. De economische noodzaak

hiervoor is niet aanwezig terwijl de schade aan natuur en milieu potentieel groot is.

4.8.4 Sobere levensstijl

Het belasten van milieuvervuilende en subsidiëren van milieuvriendelijke activiteiten is in dit geval een goede methode. Bovendien zijn deze instrumenten het meest geschikt als het gaat om beïnvloeding van het gedrag van grote groepen. Wat dit laatste betreft pleit de SGP voor verandering van het consumentengedrag. Een duurzame samenleving kan alleen ontstaan als consumenten hun consumptiepatroon daarop afstemmen. Een sobere levensstijl is nodig om de verantwoordelijkheid die we ten opzichte van de schepping hebben waar te maken. De SGP wil het appèl dat hieruit voortvloeit op de eigen verantwoordelijkheid van consumenten ondersteunen middels milieubelastingen op:

- fossiele energie (om de te grote consumptie van olieproducten, gas en kolen – waardoor het klimaatprobleem verergerd wordt en een tekort kan ontstaan aan fossiele brandstoffen - af te remmen);
- transport (om de milieugevolgen van vervoer te verminderen en de mobiliteit te bevorderen);
- grondstoffen (zodat producten waarin meer materiaal verwerkt wordt vervangen worden door producten die efficiënter omgaan met schaarse grondstoffen en we minder afval produceren);
- consumptie (door verhoging van de BTW met gelijktijdige verlaging van de loonbelasting, de zogenaamde vergroening van het belastingstelsel).

4.8.5 Energiesubsidies

Terwijl de milieuvervuilende activiteiten door belastingen moeten worden afgeremd, kunnen subsidies alternatieven stimuleren, zoals:

- onderzoek naar alternatieve energiebronnen (o.a. energie uit water, en bio-ethanol);
- het instandhouden en uitbouwen van kennis over kernenergie (hoewel de SGP op dit moment vanuit het voorzorgbeginsel niet voor een grote rol van kernenergie is, is niet uit te sluiten dan in de toekomst een oplossing gevonden wordt voor de afvalproblematiek);
- aanleg van regionale windparken en windparken op zee;
- openbaar vervoer;
- onderzoek naar en subsidie op preventie- en hergebruik-mogelijkheden;
- stimulering van programma's die kringloopketens sluiten. Een voorbeeld hiervan is hergebruik van zand en grind waardoor winning afgeremd kan worden.

4.8.6 Fiscale compensatie

Het doel van milieubelastingen moet ten alle tijde zijn om ervoor te zorgen dat de schepping zoveel mogelijk ontzien wordt. Het innen van milieubelastingen mag niet verworden tot een manier van geld inzamelen. In het algemeen mogen milieubelastingen dan ook niet leiden tot lastenverzwaringen voor burgers en bedrijfsleven die zich milieuvriendelijk

gedragen. De verlaging van andere belastingen (loonbelasting, vennootschapsbelasting) moet ervoor zorgen dat zij juist per saldo extra geld overhouden ten opzichte van hen die zich onvoldoende aanpassen.

Een alternatief voor milieubelastingen is een systeem van verhandelbare rechten. In principe is het verschil tussen beide dat bij belastingen het prijseffect bekend is, maar het milieueffect niet, terwijl dit bij verhandelbare rechten andersom is. De SGP is daarom een voorstander van verhandelbare rechten als het gaat om milieuproblemen waar het gegarandeerd halen van milieudoelstellingen centraal moet staan. Wel blijkt in de praktijk een systeem van verhandelbare rechten nogal eens op praktische problemen te stuiten. De SGP wil daarom de komende jaren meer experimenten, bijvoorbeeld met CO₂, grondstoffen en/of brandstoffen.

4.8.7 Marktwerking en nutssector

(...) De SGP pleit voor een ander marktwerkingsbeleid. "Teveel is in de achterliggende jaren de liberale visie dominant geweest. Ook marktwerkingsbeleid moet uitgaan van een integrale visie, waarbij niet alleen economische efficiëntie, maar ook andere aspecten voldoende betrokken worden. Dit kan bereikt worden door invoering van een Principiële Effect Rapportage (PER) waarin duidelijk alle gevolgen van mogelijk marktwerkingsbeleid aangegeven worden op basis waarvan tot een goede afweging gekomen kan worden of meer of minder marktwerking gewenst is."

De vraag of marktwerking ook een geschikt middel is in nutssectoren beantwoordt de SGP niet altijd positief. "De kosten voor afvalinzameling, afvalverwijdering, energie, drinkwater en de zuivering van afvalwater kunnen weliswaar dalen als de betrokken bedrijven worden gestimuleerd zo efficiënt mogelijk te opereren, maar daarvoor is privatisering en liberalisering lang niet altijd nodig en wenselijk. Te vaak wordt gegrepen naar vormen van marktwerking die tot gevolg hebben dat we met zijn allen slechter af zijn (hogere prijzen, slechtere service, te weinig investeringen, stijging van de milieudruk)." Een voorbeeld hiervan is de liberalisering van de energiesector waardoor per saldo de energievoorziening in Nederland milieuonvriendelijker is geworden. Het is ongewenst om enerzijds te besluiten Nederlandse kerncentrales te sluiten en anderzijds goedkope Franse kernenergie te importeren. De SGP pleit dan ook voor veel meer zorgvuldigheid bij de besluitvorming rond liberalisering van sectoren die een publieke rol vervullen. Cruciaal is dat de overheid het publieke belang in deze sectoren waarborgt. Over het algemeen kan dit door enerzijds het juiste marktwerkingsmiddel te kiezen en anderzijds goede kwaliteitseisen te stellen. Voor een aantal onderdelen van de nutssector betekent dit dat privatisering voor de SGP duidelijk een stap te ver is. Publieke zeggenschap dient in ieder geval gewaarborgd te blijven voor waterbedrijven, afvalwaterzuiveringsinstallaties, riolering en de netwerken van energiebedrijven. Daar kan benchmarking en het uitbesteden van deelactiviteiten de efficiëntie zoveel mogelijk bevorderen.

4.8.8 Mobiliteit afremmen

De mobiliteit in Nederland stijgt jaarlijks. Althans, de wens om mobiel te zijn. De werkelijke mobiliteit valt tegen. Files op de snelweg, verstopte steden en wachttijden en gebrek aan plaats in treinen is aan de orde van de dag. Hier moet echt iets gebeuren om te voorkomen dat Nederland nog meer dichtslibt. Een integrale mobiliteitsaanpak is nodig om te waarborgen dat noodzakelijke vervoersbewegingen niet stil komen te liggen. Daarom wil de SGP de volgende zes punten centraal stellen.

Een eerste speerpunt is voor de SGP dat mobiliteit geen absoluut recht is. Het op een goede manier faciliteren van nagenoeg onbegrensde behoeften aan meer vervoer is niet mogelijk. Daarvoor is Nederland te dichtbevolkt. Aanleg van steeds meer asfalt en rails is geen oplossing als de vervoersvraag pijlsnel blijft stijgen. Daarom is bezinning nodig op de rol van mobiliteit in Nederland met als uitvloeisel concrete maatregelen die de mobiliteitsvraag afremmen en de overblijvende noodzakelijke mobiliteit op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier tegemoet komt. Het huidige overheidsbeleid (Nationaal Verkeers- en Vervoersplan) gaat veel te veel uit van de gedachte dat mobiliteit 'fun' is. Mobiliteit staat dan vooral in het kader van onafhankelijkheid, emancipatie en individualisme. Niet alleen strijdt dit met de idealen van de SGP die een maatschappij voor ogen staat waarin mensen op elkaar betrokken zijn, ook leidt dit tot een dusdanige 'onnozele' houding dat we uiteindelijk met elkaar in de file blijven staan. Leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid zijn kernbegrippen van waaruit het mobiliteitsbeleid gestalte moet krijgen.

Maatregelen om de mobiliteitsvraag af te remmen zijn:

- het invoeren van een Mobiliteits Effect Rapportage bij grote investeringen om te voorkomen dat teveel geïnvesteerd wordt in projecten met een te groot mobiliteitsverhogend effect;
- het beter afstemmen van woonvoorzieningen en bedrijfsterreinen waardoor woon-werkverkeer afgeremd wordt;
- het afschaffen van de overdrachtsbelasting op het kopen van een huis zodat de drempel om te verhuizen verlaagd wordt;
- het introduceren van een aftrek voor mensen die dichtbij hun werk wonen (afschaffen van de 10-kilometergrens voor de aftrek) en verminderen van de aftrek voor mensen die ver van hun werk wonen;
- invoering van een kilometerheffing die de wegenbelasting en (een deel van) de accijns op motorbrandstoffen vervangt, met een tarief dat verschilt per weg en tijdstip om in geval van congestie andere mogelijkheden te stimuleren (waarbij de SGP pleit voor een vast en verhandelbaar heffingsvrij quotum voor een basisafstand per jaar om de basisbehoefte aan mobiliteit betaalbaar te houden, zeker voor de lagere inkomens);
- internationale invoering van een heffing op transport over de weg om overbodig heen-en-weer-gesleep met goederen in te perken;
- internationale invoering van een kerosine- en BTW-heffing op vliegtickets om het vliegverkeer af te remmen;

- aan de groei van het luchtverkeer strikte voorwaarden verbinden;
- stimuleren van het gebruik van ICT om meer thuis te werken of dichterbij de woonplek.

4.8.9 Milieuvriendelijk vervoer

Een tweede speerpunt dat de SGP centraal wil stellen is het gebruik maken van een zo milieuvriendelijke wijze van vervoer voor de noodzakelijke transportvraag. Dat betekent in de eerste plaats dat het gebruik van milieuvriendelijke wijzen van transport gestimuleerd moet worden. Met name het gebruik van fiets en openbaar vervoer dient gestimuleerd te worden voor het personenvervoer, terwijl het gebruik van trein, binnenvaart en ondergronds transport meer aandacht moet krijgen voor het goederenvervoer. Concreet wil de SGP (naast de hierboven genoemde maatregelen die milieuonvriendelijk transport afremmen):

- een ruimere belastingaftrek en vergoedingsmogelijkheden voor woon-werkverkeer per fiets en openbaar vervoer;
- meer investeringen in goede fietspaden (zeker ook tussen woonkernen en bedrijfsterrains zodat prettig en comfortabel woon-werkverkeer mogelijk is) en stallingsmogelijkheden (vooral bij bedrijventerrains, opstappunten van het openbaarvervoer en in het centrum van steden);
- meer investeringen in het vergroten van de capaciteit en het verminderen van de reistijd van het openbaar vervoer, o.a. door light rail projecten, ruimere budgetten voor onderhoud en beheer van de railinfrastructuur en een betere afstemming tussen de diverse vervoersmogelijkheden;
- meer investeren in de mogelijkheden van ondergronds transport;
- het budget voor beheer en onderhoud van vaarwegen moet fors worden verhoogd zodat knelpunten weggenomen dan wel voorkomen kunnen worden;
- stimulering van onderzoek naar en de toepassing van milieuvriendelijke 'brandstof' (alcohol, water, elektriciteit) en superzuinige auto's.
- milieuvriendelijke auto's worden gesubsidieerd;
- het gebruik van Zeppelins wordt gestimuleerd.

4.8.10 Infrastructuur beter benutten

Een derde speerpunt van de SGP is het beter benutten van de aanwezige infrastructuur. Onvoldoende wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die er zijn. Hierbij denken we aan:

- het vereenvoudigen van het gebruik van vrachtvervoer over water (niet alleen voor lange afstanden, maar zeker ook voor de kortere afstand in de 'kleinere' wateren, terwijl onderzoek moet plaatsvinden naar de mogelijkheden van door-to-door delivery);
- het efficiënter benutten van treinen en bussen;
- meer aandacht voor het beter benutten van de wegcapaciteit (gebruik vluchtstrook, inhaalverbod vrachtwagens, voertuiggeleidingssystemen waardoor de onderlinge afstand kan verkleinen,

verlaging van de maximumsnelheid overdag op snelwegen waar congestie een probleem is).

4.8.11 Extra infrastructuur

Een vierde speerpunt van de SGP is het investeren in extra infrastructuur voor knelpunten die ondanks de hierboven genoemde punten blijven bestaan. Concrete punten zijn:

- de Zuiderzeespoorlijn Amsterdam – Groningen wordt aangelegd en kan als Hogesnelheidslijn gebruikt worden (magneet zweeftrein is te duur en heeft potentieel te weinig aansluitingen op andere OV-verbindingen), een goede internationale aansluiting is cruciaal voor de meerwaarde van deze lijn;
- tussen de grote(re) steden in de Randstad komt een hoogwaardig OV-netwerk voor sneltram/metro.
- knelpunten bij sluisen voor de binnenvaart moeten worden weggenomen;
- aanleg van de Hanzelijn;
- aanleg van de Hogesnelheidslijn-Oost;
- het voorkomen dat de exploitatie van de Betuwelijn (waar de SGP altijd een tegenstander van geweest is omdat de binnenvaart een veel beter alternatief is) door exploitatiesubsidies ten koste gaat van de binnenvaart.

4.8.12 Marktwerking en vervoer

Een vijfde speerpunt van de SGP is dat mobiliteit in het dichtbevolkte Nederland dusdanig belangrijk is dat het een overheidstaak is hiervoor te zorgen. Met marktwerking in het openbaar vervoer en publiek-private constructies dient uiterst voorzichtig omgegaan te worden. De overheid moet voldoende invloed hebben op deze voor Nederland zo essentiële voorzieningen. Wat betreft de verzelfstandiging van de NS moet de overheid alsnog mogelijkheden krijgen om meer invloed uit te oefenen om de problemen te voorkomen die nu tot onacceptabele toestanden leiden: slechte service, te weinig materieel, teveel uitval, teveel vertragingen. Om vergelijkbare redenen, het betreft een essentiële voorziening voor de Nederlandse maatschappij, is privatisering van Schiphol volgens de SGP geen goede optie. Voor de minder dichtbevolkte gebieden moet de overheid een zorgplicht houden (en de daarbij behorende financiële middelen ter beschikking stellen) voor kleinschalige OV-voorzieningen zoals groeps- of beltaxi's. De overheid moet in het algemeen bereid zijn niet rendabele OV-verbindingen die maatschappelijk gewenst zijn in stand te houden. Gemeenten moeten de financiële mogelijkheden hebben die lijnen overeind te houden. Het betrekken van private partijen bij de financiering van projecten is volgens de SGP niet nodig als teruggekeerd wordt naar de kapitaaldienst voor de Rijksoverheid, wat gezien de budgettaire situatie mogelijk zou moeten zijn. Investerings kunnen dan over een langere periode uitgesmeerd worden, waardoor de financieringsmogelijkheden voldoende zijn. Een onderzoek naar de voor- en nadelen van een terugkeer naar de kapitaaldienst moet dan ook op korte termijn plaatsvinden.

4.8.13 Internationale milieubescherming

Bij grensoverschrijdende vervuiling (via lucht en water) zullen in internationaal verband hardere afspraken gemaakt moeten worden. Op internationale conferenties worden vaak mooie woorden gesproken, maar wanneer het op woord houden aankomt, is de praktijk veel minder fraai. Nederland dient zich in te zetten voor:

- een betere bescherming van zeeën en oceanen, tropische regenwouden en de poolgebieden;
- verdere aanscherping van normen in internationale verdragen, onder meer wat betreft de uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO₂;
- consequente uitvoering van de afspraken die op de VN-milieuconferenties, zoals Kyoto, gemaakt zijn.

4.9 Leefbaar Nederland: 'Leefbaar Nederland komt er nu aan'

4.9.1 Garantie voor goede dienstverlening

Monopolies dienen niet geprivatiseerd te zijn. Dat geldt met name voor de kabelnetten, de telefonie, energie, water, het openbaar vervoer (spoorwegen), Schiphol en de grote havenbedrijven.

4.9.2 Waddenzee

Het Waddenzeegebied krijgt alle mogelijke bescherming.

4.9.3 Het milieu is ons lief

Alle maatregelen die een duurzaam milieubeleid bevorderen hebben prioriteit. We kunnen niet zuinig genoeg zijn op ons kostbare milieu. Milieudelicten worden zwaarder bestraft.

4.9.4 Verkeer: gewoon de problemen met spoed aanpakken

Het samengaan van woon- en werkgebieden moet onnodig verkeer tegengaan. In de wijken komen digipaviljoens van waaruit gewerkt kan worden. De overheid geeft bij dit nieuwe initiatief het voorbeeld.

De traditionele werktijden van 9 tot 5 uur worden doorbroken. De overheid geeft het voorbeeld. Thuis werken wordt bevorderd.

Duurzame, toekomstgerichte en milieuvriendelijke oplossingen zoals tunnels krijgen voorrang boven de traditionele wegverbindingen.

De motorrijtuigenbelasting wordt afgeschaft. Het zogenaamde kwartje van Kok, dat tijdelijk zou zijn, wordt onder het motto "Beloofd is beloofd" alsnog teruggeven.

4.9.5 Wegennet

De knelpunten in het wegennet worden met spoed aangepakt. Files zijn slecht voor het milieu, de economie en degenen die erin staan. Waar nodig worden de wegen met voorrang verbreed. Waar dit de veiligheid van het verkeer niet in gevaar brengt, worden vierbaans-wegen met twee vluchtstroken heringedeeld in acht smallere stroken.

4.9.6 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt sterk gestimuleerd. De positie van de Randstad, die als metropool geen goede ondergrondse infrastructuur heeft, wordt verbeterd.

4.9.7 Betuwelijn

De verdere aanleg van de nutteloze en kostbare Betuwelijn wordt gestaakt.

5. Aanvullende interviews

Het energiebeleid van de overheid is geen speerpunt in de verkiezingsprogramma's voor de periode 2002-2006, in tegenstelling tot onderwijs, zorg, criminaliteitsbestrijding en milieubehoud. Wel wordt het belang van energiebesparing, schone en duurzame energievormen door de politieke partijen sterk benadrukt wegens de rechtstreekse relatie met milieubescherming, in het bijzonder het voorkomen van ongewenste klimaatveranderingen. In een aantal programma's heeft dat geleid tot summiere en algemene formuleringen.

Om iets meer duidelijkheid te verkrijgen over het energiebeleid (de instrumenten, het gebruik van bestaande bronnen, de internationale aspecten) hebben we korte interviews gemaakt met de energie-experts van de partijen met (momenteel) de meeste zetels in de Tweede Kamer. We vonden de Kamerleden drs. F.J.M. Crone (PvdA), J.D. Blaauw (VVD), mr. J. van Walsem (D66) en J.L. van den Akker (CDA) bereid tot een toelichting. Alle vier hebben zij een werkzaam aandeel gehad in de opstelling van het verkiezingsprogramma van hun partij, hetzij als lid of als adviseur van de programmacommissie.

5.1 PvdA: F. Crone

Bestaat er geen ongerustheid bij de PvdA over de toenemende importafhankelijkheid van Nederland en de leveringszekerheid als het gaat om elektriciteit?

F. Crone:

“Ja, de ongerustheid is groot, niet zozeer alleen over de stroomimport op zich, want die is een gevolg van de vrije Europese energiemarkt. Bij overcapaciteit in de buurlanden daalt daar de prijs. Daarvan kun je profiteren, maar als je niks doet betekent het wel dat je een heleboel stroom binnenhaalt die is opgewekt met kerncentrales en bruinkoolcentrales, ten koste van onze Nederlandse gasgestookte centrales die in zo'n 60 procent van de binnenlandse elektriciteitsvraag voorzien. De import kan oplopen tot een vermogen van 1.000 megawatt. Dan haal je het gas onderuit omdat die brandstof nu, na een periode van relatief hoge olieprijsen, duur is. Gascentrales hebben lage vaste kosten, maar zeer hoge variabele kosten (vooral brandstof). Bij kernenergie, steenkool en bruinkool is dat net andersom. Die kunnen dus nu goedkoop produceren. De Nederlandse gascentrales worden tijdelijk (vaak 's nachts) of voor langere periodes afgeschakeld, waardoor hun rentabiliteit nog verder terugloopt. Dat grote ingewikkelde marktproces werkt dus voor Nederland momenteel niet goed uit. Het bedrijfsleven heeft de hulp van de overheid ingeroepen. Want ook de warmte-krachtcentrales lijden onder de goedkope concurrentie, en die hadden we nu juist in de jaren '90 flink gestimuleerd omdat ze een zeer goede milieuprestatie leveren. Er komt een nieuw rapport over deze materie. Misschien moet het toch wat kalmer aan met de marktwerking in dit segment.”

Het PvdA-programma pleit uitvoerig voor duurzame energievormen die pas op lange termijn de rol van olie en gas kunnen overnemen. Maar hoe moet het met de energievoorziening op de korte termijn?

F. Crone:

“Ons programma wordt op dat punt geconcretiseerd, dat doen we na een beoordeling van plannen door het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu). We vragen hoe onze voorstellen uitpakken voor het macrobeleid, voor stimulering in een aantal specifieke sectoren en voor innovaties op energie- en milieugebied. In de eerste categorie (macrobeleid) zit energiebesparing. Dat willen we bereiken door prijsbeleid, namelijk de ecotax of Regulerende Energie Belasting. Voor de kleinverbruikers zal die belasting minder omhoog gaan dan de laatste vier jaar, maximaal een extra opbrengst van 2 miljard gulden ofwel 2 cent per kilowattuur elektriciteit, maar wel progressief naarmate men meer verbruikt. Dat kan oplopen tot 6 cent bij een verbruik van 2.500 tot 3.000 Kwh.”

“Ook de grootverbruikers gaan we bij de ecotax betrekken. Die lastenstijging wordt met name gecompenseerd via de Vennootschapsbelasting of de lasten op arbeid, terwijl we voor de kleinere ondernemers de zelfstandigenaftrek willen verhogen. Studies hebben ons aangetoond dat, als we de ecotax in de voorbije jaren niet hadden verhoogd, de vraag enorm zou zijn gestegen. Een nieuw element wordt dat de ecotax ook wordt gerelateerd aan een CO₂-index: hoe hoger de emissies, hoe hoger de heffing. Dat stimuleert dus ook innovatie van apparatuur en productieprocessen die zuiniger zijn. Andersom werkt het ook, want warmte-kracht en duurzame energie worden vrijgesteld van de heffing. Er komt een eenvoudig meetsysteem dat aangeeft of de stroom komt van een wkk-centrale, van een gascentrale of een kolencentrale.”

“Per sector in het bedrijfsleven willen we een specifiek beleid voor energiebesparing voeren: in de bouw worden isolatie en vergelijkbare voorzieningen beloond, in de utiliteitsbouw en kantoren kun je denken aan energie- en grondstoffen-zuinige apparatuur, in de autobranche aan verfijning van de subsidies op zuinige en schone auto's en motoren, in de huishoudelijke apparatuur.”

Hoe zal een kabinet met de PvdA het bedrijfsleven stimuleren om in technologische vernieuwing te investeren?

F. Crone:

“We gaan innovatie en nieuwe technologieën van de grond helpen: om te beginnen door de kennisinfrastructuur in Nederland te mobiliseren en industriële toepassing van nieuwe vindingen in de energietechniek te stimuleren. Bijvoorbeeld de waterstofeconomie. Het ECN (Energie Centrum Nederland) werkt aan kleine brandstofcellen voor verwarming. Bijvoorbeeld de Kemira kunstmestfabriek in de Botlek kan worden omgebouwd tot een waterstoffabriek. We kunnen nu al veel aardgas besparen door er waterstof bij te mengen. En Shell heeft kennis in huis op het gebied van de productie en toepassing van waterstof als voeding voor brandstofcellen. Maar ook is er deskundigheid over biobrandstoffen. Alle auto's rijden nu

nog op fossiele brandstoffen. Dat kan ook duurzaam worden met plantaardige producten. De raffinaderijen kunnen het maken. Wij willen dat over vier jaar een half procent van alle autobrandstof in Nederland bio-brandstof is. Het Californische model met elektrische auto's kan hierbij helpen. Een half procent van de auto's moet over vier jaar op duurzame brandstoffen kunnen rijden, anders heb je geen basis om die brandstoffen te produceren en te verkopen. We kunnen daarbij gebruikmaken van subsidies of fiscale stimulansen."

"Andere aantrekkelijke mogelijkheden op innovatiegebied zijn de zonnecellen en windparken op zee. Shell is de grootste producent van zonnecellen. We hebben een schielsprong nodig, een flinke uitbreiding in productie en afzet, om zonne-energie goedkoper te maken."

5.2 VVD: J.D. Blaauw

Kernenergie blijft voor de VVD een optie, zegt uw partijprogramma. U neemt daarin een eenzame positie in. Wordt het openhouden van Borssele wellicht een haalbare stap?

J. D. Blaauw:

"Bij een recent Kamerdebat heb ik zowel het belang van onze warmtekrachtcentrales in Nederland, als de kernenergie nog eens aangezwengeld en me ook beroepen op het Energiewitboek van de Europese Commissie. Dat witboek behandelt kernenergie nadrukkelijk als een mogelijkheid om de importafhankelijkheid van de EU minder sterk te laten toenemen en de voorzieningszekerheid te handhaven. Ook gezien onze milieudoelstellingen moet kernenergie als een optie blijven bestaan, als je werkt aan verdere verbetering van de veiligheid en aan een goede oplossing voor het afvalprobleem. We halen onze Kyoto-doelstellingen (vermindering van de CO₂-emissies) nu makkelijk, louter omdat de emissies die bij de productie van importstroom ontstaan niet bij ons maar in het land van herkomst meetellen. Dat vind ik ergens je kop in het zand steken, want we importeren ook elektriciteit die met bruinkool wordt opgewekt en dat is een ontzettend vervuilende business. Het alternatief, een duurzame energievoorziening, is natuurlijk prachtig. Maar 10 procent in 2020 is al een hele hijs voor Nederland. Met windmolens en biomassa lukt dat echt niet."

"Met Borssele zitten we nu wel in een heel rare situatie, door een rechterlijke uitspraak die de eigenaar in het gelijk stelde. De vraag is of sluiting in 2004 wel kan en of de overheid de schade voor de exploitant gaat afkopen. Dat zou honderden miljoenen kosten. Je moet bedenken dat de centrale juist in 2004 weer geld gaat verdienen, na afschrijving van de kosten voor een grondige modernisering en betere beveiliging in de jaren '90. Zou je de capaciteit van Borssele willen vervangen met duurzame energie, dan moet je hele gebieden in Nederland volplanten met windmolens. Dat is onhaalbaar. De visie van het kabinet op het Witboek van Brussel is trouwens niet negatief over alle kernenergie in de Europese Unie. Ik vind dat we Borssele moeten openhouden en in Nederland voldoende kennis over kernenergie moeten behouden. Nieuw vermogen in

de vorm van kleine kernenergiecentrales die warmte en kracht (elektriciteit) produceren, moeten we niet uitsluiten, maar wel moeten we alle opties onder ogen zien.”

Kan Nederland zijn afhankelijkheid van energie-import in het klimaat van een vrije markt zelfstandig temperen?

J. D. Blaauw:

“Het jongste rapport van de Algemene Energieraad (auteur prof. Dr. C. van der Linde) laat wel heel duidelijk zien hoe sterk de afhankelijkheid van de hele Unie van minder politiek stabiele landen groeit waar het gaat om onze energievoorziening. Ik denk persoonlijk dat het volgende kabinet voor een brede vraagstelling komt te staan: hoe kan de totale energievoorziening van de EU en die van Nederland in het bijzonder zich zodanig ontwikkelen dat die afhankelijkheid minder sterk toeneemt, of liever helemaal niet toeneemt. We zullen in Europees verband een actieprogramma moeten ontwikkelen om nieuwe wegen in te slaan. Nederland kan bijdragen met de gas- en oliewinning, de Gasunie kan bijdragen door meer als een internationale handelaar op te treden. Ons Nederlandse kleinevelden-beleid moeten we zo lang mogelijk koesteren. Wij als VVD zijn voorstanders van het produceren van het Waddengas vanaf de randen van het gebied, maar ik voorspel je dat we dat gaan verliezen. Ik heb zelf in de Kamer gepleit voor een systeem van ‘blauwcertificaten’ om de exploitanten van warmtekrachtcentrales een steun in de rug te geven. Elke exploitant van zo’n centrale die aantoont een bijdrage te leveren aan een doelmatige energievoorziening (zoals het in één productieproces leveren van warmte en kracht, krijgt een blauwcertificaat. Dat moet hem - net als de producenten van zonne- en windstroom - recht geven op een fiscale tegemoetkoming.”

“Je moet eigenlijk geen mogelijkheid uitsluiten, ook niet onderzoek dat misschien pas over een lange periode aan oplossingen kan bijdragen, zoals kernfusie en brandstofcellen. Een Europees plan voor veilige kernenergie zou ook een mogelijkheid kunnen zijn: ik kan me voorstellen dat je bijvoorbeeld geen grote centrales bouwt in dichtbevolkte gebieden, en dat je als lidstaten of als ondernemingen financieel kunt participeren in de bouw, exploitatie en afname van stroom van centrales die verrijzen in gebieden die daar het meest geschikt voor zijn.”

5.3 D66: J. van Walsem

In het verkiezingsprogramma doet uw partij geen uitspraak over eventuele winning van aardgas dat zich onder de Waddenzee bevindt. Heeft D66 daar geen standpunt over?

J. van Walsem:

“Jazeker, we zijn tegen proefboringen zolang niet onomstotelijk vast staat dat ze geen schade veroorzaken. Dus als dat wel wordt aangetoond, dan mag het van D66.”

De import van elektriciteit in Nederland is sterk toegenomen. Door de huidige prijsverhoudingen wordt relatief ‘schone’ productie door

Nederlandse gasgestookte centrales verdrongen door stroom die is opgewekt met bruinkool, steenkool en door kerncentrales. Moet daar iets aan gebeuren?

J. van Walsem:

“Wij zijn vóór verplichte etikettering van de importcontracten, zodat consument en grootverbruiker precies weten wat ze kopen. Maar in de vrije Europese energiemarkt achten wij het volstrekt onjuist als Nederland zou gaan regelen wat er hier voor soorten stroom worden toegelaten. Dat is volstrekt onjuist, het kan naar onze mening niet.”

“Natuurlijk moet de stroomproductie in Nederland, net als elders in de Europese Unie en ook daarbuiten, zo duurzaam en schoon mogelijk zijn. Via de democratische kanalen zal Nederland de overheden in de buurlanden en de Europese Unie daar ook van moeten overtuigen. Dat betekent bijvoorbeeld dat de subsidie op bruinkoolwinning moet worden beëindigd. En voor Nederland bepleiten wij dat kolencentrales meer biomassa gaan bijstoken of vervroegd sluiten.”

D66 acht kernenergie onacceptabel, zegt het programma. Betekent dit ook dat Borssele in 2004 dicht moet?

J. van Walsem:

“In 1995 heeft D66, samen met de kleinst mogelijke meerderheid in de Kamer, gestemd vóór sluiting van Borssele per 1 januari 2004. Dat fractiestandpunt ligt er nog steeds. In afwijking daarvan heb ik zelf net op een symposium in de Technische Universiteit van Delft (november 2001) op persoonlijke titel het volgende gezegd: ik kan me voorstellen dat, nu we een deel van onze elektriciteitsvraag met import dekken waarbij we ook kernstroom kopen, we onze kennis over en ervaring met kernenergie moeten behouden. Ik ben dus persoonlijk tegen de kapitaalvernietiging die het gevolg zou zijn van sluiting van Borssele in 2004. Ik heb me erin verdiept en denk dat de centrale nog zo'n tien jaar kan doordraaien. Maar van uitbreiding van ons kernenergievermogen kan geen sprake zijn zolang de veiligheid niet is gegarandeerd.”

D66 stelt eisen aan invoering van een kilometerheffing. Moet die heffing de files helpen aanpakken?

J. van Walsem:

“Een kilometerheffing die overal en altijd gelijk zou zijn maakt van de automobilist een melkkoe. Je betaalt extra maar staat toch in de file. Dat lost niets op. Wij zien de heffing als instrument tot regulering van verkeersstromen, in de zin van spreiding en verlichting op drukke wegen en knooppunten in de spits. Daarom moet de heffing in onze ogen worden gedifferentieerd in tijd en naar plaats. Die spreiding van verkeer wil D66 verder ondersteunen met maatregelen om de capaciteit van het wegennet beter te benutten: toeritdosering, het openstellen van vluchtstroken tijdens de spits waarmee de minister succesvolle proeven heeft uitgevoerd en meer vrije busbanen. Dat laatste is wel de beste manier om het openbaar vervoer een echt alternatief te laten bieden.”

5.4 CDA: J.L. van den Akker

Hoe wil het CDA de bijdrage van milieuvriendelijke warmtekrachtcentrales aan de elektriciteitsproductie handhaven of versterken?

J. L. van den Akker:

“Bij de behandeling van de begroting van Economische Zaken voor 2002 hebben we al strijd geleverd om de WKK-centrales te redden. In een motie hebben we de regering gevraagd een (financieel) gelijk speelveld in de Europese Unie voor de ondernemers met zo'n centrale te helpen creëren. Op twee manieren hebben de exploitanten (vooral de industrie en de energiebedrijven) pech. Ten eerste de zogenoemde terugleververgoeding (prijs voor stroom die over is en aan het openbare net wordt geleverd) is vooral bij de huidige gasprijzen te laag. En ten tweede de nogal dominante oude importcontracten die stroom uit steenkool en kernenergie binnenbrengen. Daar komt nu ook nog import bij van stroom die met bruinkool is opgewekt, tegen veel lagere prijzen dan de gemiddelde productieprijs in Nederland van stroom die met aardgas wordt opgewekt. De sector heeft alarm geslagen. Behalve het ongelijke concurrentieverhaal speelt hierbij ook dat onze milieuvriendelijke opwekking met aardgas wordt gedwarsboomd. Dat is vooral een probleem voor de overheid en de volksvertegenwoordiging die altijd hebben gestreefd naar de milieuvriendelijkste oplossingen.”

Ziet u mogelijkheden om het kleineveldenbeleid bij de aardgaswinning een extra steun in de rug te geven, nu de nieuwe velden die worden gevonden steeds kleiner zijn?

J. L. van den Akker:

“Wij hebben de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) gevraagd wat naar de huidige inzichten onder een klein veld wordt verstaan. Een klein veld heeft een gemiddelde reserve van vijf miljard kubieke meter gas, ongeveer een zevende van het totale binnenlandse verbruik per jaar. Het CDA pleit voor een afname- en ontginningsplicht voor gas uit kleine velden, nu de winning gemiddeld duurder wordt. Dat wordt veroorzaakt door de kleinere reserves die worden aangeboord. Als de winning duurder wordt dan de geldende marktprijs voor het gas kun je de winning fiscaal extra stimuleren. Daar zijn wij voorstanders van, omdat je met alle productie uit de kleine velden opgeteld het grote veld in Slochteren, dat een zeer lage productieprijs kent, zo lang mogelijk kunt blijven sparen. Het alternatief is meer import, maar dat is altijd duurder dan het Groningse gas. Ook zou het CDA graag zien dat er waterstof bij het aardgas wordt gemengd, dat is ook een aantrekkelijke methode om gas te sparen.”

En het Waddengas?

J.L. van den Akker:

“Het moratorium voor boringen op de Waddenzee is in 2000 afgelopen. De NAM wil graag proefboringen uitvoeren, schuin vanaf de randen van het gebied. Als dat zorgvuldig gebeurt zonder schade aan natuur en milieu te veroorzaken, hebben wij daar geen moeite mee. Maar exploitatieboringen (productie) is iets anders. Daar heeft de Kamer in het algemeen moeite

mee. Ik denk dat er nog meer garanties moeten komen dat het gebied geen schade wordt toegebracht.”

Hoe staat u tegenover de beoogde sluiting van de kerncentrale Borssele in 2004?

J.L. van den Akker:

“Het CDA wil Borssele langer openhouden. Het is een veilige, gemoderniseerde centrale die nog lang niet aan het einde van zijn economische levensduur is. Maar we zijn tegen uitbreiding van het kernenergievermogen omdat er nog niet binnen een redelijke termijn (één à twee generaties) een goede, veilige oplossing is voor het afval. Ik volg wel met belangstelling de ontwikkeling in het buitenland van een nieuwe generatie, kleine en inherent veilige centrales.”

Het CDA stelt voorwaarden aan de kilometerheffing. Welke precies?

J.L. van den Akker:

“We zijn niet tegen een kilometerheffing, mits je de automobilist een alternatief biedt. Daarom zijn we wel tegen de heffing die minister Netelenbos voorstelt. Als je meer moet betalen, moet je ook kunnen doorrijden en niet betaald in de file komt te staan. Een betaalstrook zou een alternatief zijn. Dergelijke mogelijkheden wil het CDA onderzocht zien.”

Aanvullende interviews

6. Enkele financiële consequenties

In de financiële verantwoording bij de meeste door het CIEP onderzochte verkiezingsprogramma's zijn ook bij de onderdelen energie en milieu globale financiële consequenties vermeld. Zoals uit de vorige hoofdstukken blijkt lopen de plannen van partijen vaak fors uiteen, maar op een aantal hoofdpunten zijn er ook overeenkomsten.

Parallel met de verschillen tussen partijen in uitwerking en toepassing van plannen (bijvoorbeeld de kilometerheffing en de ecotax) verschillen ook de bedragen die zijn ingeboekt als globale opbrengst of de kosten van een voorgestelde maatregel. Daarbij gaat het om ramingen van de *jaarlijkse* kosten en opbrengsten voor de rijksoverheid in de kabinetsperiode 2002-2006 als deze plannen worden gerealiseerd.

De meeste programmamakers hebben bij hun berekeningen advies gevraagd van het Centraal Planbureau (CPB). Het CPB controleerde of de ramingen klopten en of voorgestelde tarieven de beoogde macro-opbrengst zouden opleveren.

Een gedetailleerde vergelijking van de financiële gevolgen van alle politieke plannen wordt in maart 2002 gepubliceerd door het Centraal Planbureau in samenwerking met het Rijks Instituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). In dit rapport nemen we slechts een voorbeeld op om een indicatie te geven van de opbrengsten die belangrijke beleidsveranderingen kunnen opleveren, en uitgaven die daar tegenover staan dan wel nieuwe plannen die met de opbrengst van heffingen worden gefinancierd. Daartoe selecteerden we een elftal posten op de terreinen energie en milieu uit de financiële verantwoording bij het ontwerpverkiezingsprogramma van de ChristenUnie. Niet alle bedragen worden al direct in het eerste jaar van de nieuwe kabinetsperiode uitgegeven/ontvangen: het tempo is afhankelijk van de beleidsvorming en wetgeving.

6.1 Pannen van de ChristenUnie (voorlopige cijfers)

Alle bedragen in miljoenen Euro's

	Inkomsten	Uitgaven
Hogere BTW op niet duurzame landbouwproducten	45	
Lastenverlichting landbouw	91	
Heffing op milieu- onvriendelijke producten	227	
Verlaging overdrachtsbelasting		227
Milieu, groene ruimte, duurzame energie		145
Afschaffen fiscaal voordeel lease-auto's	113	
BTW op vliegtickets en kerosineheffing	454	
Verhoging ecotax en heffing voor grootverbruikers	1.588	
Kilometerheffing	908	
Compensatie vergroening belastingen: gezinnen		794
Compensatie vergroening belastingen: bedrijven		340

Enkele financiële consequenties

Bij een aantal van deze voorbeelden aan de inkomstenkant moet direct worden aangetekend dat de opbrengst niet een netto resultaat voor het rijk oplevert. Bijvoorbeeld: de ecotax zal voor zowel klein- als grootverbruikers worden gecompenseerd in verlaging van andere belastingen, de kilometerheffing kan gecompenseerd worden door verlaging van vaste autolasten (wegenbelasting) en afschaffing van het fiscaal voordeel voor lease-auto's kan wellicht leiden tot compensatie in de sfeer van reiskosten.

Een tweede kanttekening betreft de verschillen die tussen partijen kunnen rijzen bij de uitwerking van plannen. Wanneer bij coalitievorming bepaalde varianten van een maatregel worden overeengekomen (de kilometerheffing is een goed voorbeeld) dan kunnen de bedragen substantieel veranderen.

7. Conclusies

Energiebesparing is een populair thema in de verkiezingsprogramma's voor de volgende regeerperiode 2002-2006. Welke coalitie er na de verkiezingen van mei ook aantreedt om het estafettestokje van 'paars 2' over te nemen, brandstoffen en elektriciteit zullen worden belast met hogere heffingen, die bedrijven en burgers moeten stimuleren om nog zuiniger om te gaan met gas, olieproducten en elektriciteit. Waarschijnlijk wordt de ecotax (Regulerende Energie Belasting) voor kleinverbruikers licht verhoogd (en weer gecompenseerd door verlaging van andere belastingen). Maar voor grootverbruikers is een forse heffing te verwachten. Een politieke meerderheid tekent zich af voor die maatregel, gekoppeld aan compensatie van de extra kosten door verlaging van de Vennootschapsbelasting en/of arbeidskosten.

Wie geregeld van de auto gebruikmaakt moet ook meer betalen: de kilometerheffing. Zuinige automobilisten zijn voordeliger uit, omdat de vaste kosten van het autobezit dalen.

Ook liefhebbers van het vliegtuig zien hun kosten stijgen. Luchtvaartmaatschappijen zullen de heffingen op kerosine en vliegtickets (te beginnen met korte vluchten) aan de klant doorberekenen. In het nieuwe regeerakkoord wordt waarschijnlijk een afspraak opgenomen om deze heffingen in Nederland een wettelijke grondslag te geven; internationale toepassing zal veel overtuigingskracht van het nieuwe kabinet, en meer tijd vergen.

Duurzame energievormen krijgen in de komende regeerperiode meer aandacht. Zonne-energie, windstroom en de ontwikkeling van een 'waterstofeconomie' worden door subsidie krachtig gestimuleerd. Maar duurzame energiebronnen zullen in Nederland pas over 30 tot 50 jaar een substantieel deel van de fossiele brandstoffen kunnen vervangen. In de tussentijd wordt energie geleidelijk aan duurder omdat de goedkoop te winnen olie opdraakt en de vraag naar aardgas en met schone technologie opgewekte elektriciteit sterk stijgt.

Nederland wordt op termijn, net als de hele Europese Unie, meer afhankelijk van energie-import. In de verkiezingsprogramma's zijn geen aanwijzingen te vinden dat de partijen die trend willen keren, door een streven naar meer nationale of Europese zelfvoorziening.

Kernenergie krijgt geen steun, een politieke meerderheid wil ook de kerncentrale Borssele in 2004 sluiten. De Nederlandse elektriciteitsvoorziening dreigt als gevolg van de liberalisering van de Europese markt meer afhankelijk te worden van import. Of een parlementaire meerderheid zich zal keren tegen verdringing van de relatief schone Nederlandse, grotendeels gasgestookte stroomopwekking door import van 'vuile' stroom, is onzeker. Wel is er een meerderheid mogelijk voor etikettering van de importstroom, zodat kopers weten met welke brandstof de aangeboden stroom is opgewekt.

Conclusies

Winning van aardgas uit de reserves onder Waddenzee blijft voor de overgrote meerderheid van de politieke partijen taboe. Maatregelen om gaswinning uit kleine, eventueel nu nog onrendabele velden te stimuleren, komen in de verkiezingsprogramma's niet voor.