

Politiek en schone energie

Energie en milieu in de
verkiezingsprogramma's 2007-2011

Theo Westerwoudt

Oktober 2006

Clingendael International Energy Programme

CIEP is affiliated to the Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’. CIEP acts as an independent forum for governments, non-governmental organisations, the private sector, media, politicians and all others interested in changes and developments in the energy sector.

CIEP organises lectures, seminars, conferences and roundtable discussions. In addition CIEP members of staff lecture in a variety of courses and training programmes. CIEP’s research, training and activities focus on three themes:

- regulation of energy markets (oil, gas, electricity) in the European Union;
- the international economic and geopolitical aspects of oil and gas markets, particularly with respect to the European Union security of supply;
- energy and sustainable development.

CIEP is endorsed by BP, the Dutch Ministry of Economic Affairs, Eneco, Energie Beheer Nederland, Essent, the Dutch Ministry of Foreign Affairs, Gasunie, ING, NAM, NUON, Oranje-Nassau Groep, Port of Rotterdam, Shell Nederland, the Dutch Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment, Vopak Oil Europe Middle East and Wintershall.

CIEP-publications and research results are made available primarily through the CIEP website: www.clingendael.nl/ciep.

Title : Politiek en schone energie
 Subtitle : Energie en milieu in de verkiezingsprogramma’s 2007-2011
 Author : Theo Westerwoudt
 Copyright : 2006 Clingendael International Energy Programme
 Number : CIEP 07/2006
 Published by : Clingendael International Energy Programme
 Address: : Clingendael 7, 2597 VH The Hague, The Netherlands
 P.O. Box 93080, 2509 AB The Hague, The Netherlands
 Telephone: +31 70 374 66 16
 Telefax: +31 70 374 66 88
 E-mail : ciep@clingendael.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Overzicht over de verschillende verkiezingsprogramma's	3
3. Hoeveel kosten de maatregelen?	7
3.1. Bronnen voor financiering.....	8
4. Analyse van de standpunten	9
4.1. Energiebeleid, markt en overheid	9
4.2. Mobiliteit, transport en duurzaamheid	12
4.3. Heffingen	13
4.4. Energiebesparing	14
4.5. Duurzame energie	16
4.6. Klimaat, 'schoon fossiel'	18
4.7. Kernenergie	20
5. Conclusies	21
 Bijlagen	
Bijlage I Drie aanvullende interviews: meer uitleg en achtergronden	25
A I.1 Liesbeth Spies (CDA):	25
A I.2 Ferd Crone (PvdA):	26
A.I.3 Paul de Krom (VVD):	27
Bijlagen II - XIII Passages over energie en milieu in de besproken verkiezingsprogramma's 2006	29
Bijlage II CDA	29
Bijlage III: Partij van de Arbeid	35
Bijlage IV: VVD	40
Bijlage V: SP	42
Bijlage VI: GroenLinks	46
Bijlage VII: D66.....	49
Bijlage VIII: ChristenUnie	55
Bijlage IX: SGP.....	63
Bijlage X: Groep Wilders, 'Partij voor de Vrijheid'	66
Bijlage XI: Partij voor Nederland (Groep Nawijn)	67
Bijlage XII: Lijst Vijf Fortuyn (Voorheen LPF)	67
Bijlage XIII : EènNL	68

1

Inleiding

De overheid moet in de komende kabinetsperiode veel meer geld en inspanningen investeren in verduurzaming van de energievoorziening, als opstapje naar een duurzame economie. Dat blijkt uit de verkiezingsprogramma's voor de periode 2007-2011.

De meeste partijen reserveren voor dat doel vele honderden miljoenen euro's, maar de bedragen verschillen sterk. Kampioenen in dit opzicht zijn de PvdA met 1.570 miljoen euro per jaar en GroenLinks met 2 miljard euro per jaar, stapsgewijs te bereiken in 2011. Het CDA reserveert 900 miljoen per jaar extra, maar wijst erop dat dit bovenop de bestaande fondsen van het rijk voor duurzaam komt.

De extra middelen die de partijen reserveren, moeten worden besteed aan een versnelling van energiebesparing, meer onderzoek naar en toepassing van veelbelovende duurzame energiebronnen en aan subsidies en fiscale faciliteiten voor innovatie en proefprojecten. Ook toepassing van 'klimaatneutrale' technologie kan, tijdens de transitieperiode naar een duurzame energievoorziening, een essentiële bijdrage leveren. Tot die technologie behoort 'schoon fossiel': het afvangen en ondergronds opslaan van kooldioxide - het belangrijkste broeikasgas - en vergassing van steenkool en biomassa. Het Nederlandse bedrijfsleven wordt tot meer innovatie aangemoedigd om met hulp van de onderzoeksinstituten op de internationale markt voor duurzame energie een voortrekkersrol te gaan spelen.

Het Clingendael International Energy Programme (CIEP) analyseerde de plannen op energiegebied in de (ontwerp-)programma's voor de verkiezingen op 22 november 2006 en de daarmee samenhangende gevolgen voor milieu, klimaat en natuur. Als uitgangspunt namen we de partijen die nu in de Tweede Kamer zijn vertegenwoordigd, inclusief enkele van de VVD en LPF afgesplitste groepen die meedoen aan de verkiezingen, en nieuwkomer EénNL (lijsttrekker Marco Pastors, ex-wethouder voor Leefbaar Rotterdam), omdat deze laatste partij volgens de meeste opiniepeilingen kans maakt op voldoende stemmen om een vertegenwoordiging in de Tweede Kamer te behalen.

Ook al staan de energievoorziening, milieu en klimaatbescherming niet de eerste plaats op de politieke prioriteitenlijstjes, ze krijgen wel ruime aandacht in de verkiezingsprogramma's. Voor verduurzaming, een beter openbaar vervoer, energiebesparing, verbetering van de lucht-, bodem- en waterkwaliteit, landschaps- en natuurbehoud zijn grote ambities geformuleerd. Bijna alle partijen steunen plannen voor een kilometerheffing die moet bijdragen aan een oplossing van het fileprobleem, versterking van het openbaar vervoer en verbetering van de luchtkwaliteit in de drukst bereiden regio's. Dat geldt ook voor een milieugerelateerde heffing op vliegen. GroenLinks wil, als enige partij, afscheid nemen van Nederland Distributieland en pleit voor een grootverbruikerheffing op energie in Nederland.

In het algemeen bepleiten de politieke partijen een versterkte toepassing van het beginsel 'de vervuiler betaalt'. D66 maakt dat, met het oog op de gewenste verduurzaming, concreet door het voorstel voor een opslag op de tarieven voor niet-groene stroom; het CDA kiest voor verlaging van de BTW op spaarlampen en een hoog tarief voor vervuilende brandstoffen.

Hoofdstuk 2 van dit rapport biedt een compact overzicht in matrixvorm van de meest in het oog springende programmapunten, wat een snelle vergelijking vergemakkelijkt. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de bedragen die de partijen hebben gereserveerd voor nieuw beleid op energie- en milieugebied en van de voorgestelde financieringsbronnen. Een analyse en nadere vergelijking van de beleidsplannen wordt geboden in hoofdstuk 4, met grafieken over de energieontwikkelingen in

Nederland en de verwachte gevolgen van plannen voor verduurzaming en beperking van broeikasgasemissies.

Hoofdstuk 5 biedt conclusies over de belangrijkste punten in onze analyse.

In de bijlagen zijn de passages over energie en natuur in alle besproken (ontwerp-)partijprogramma's letterlijk weergegeven. In enkele gevallen hebben de partijcongressen (september en oktober) in de energie- en milieupassages van de conceptprogramma's aangebracht, door amendering. De betreffende teksten zijn aan het slot van de oorspronkelijke passages apart samengevat.

2

Overzicht over de verschillende verkiezingsprogramma's

Dit hoofdstuk biedt een 'quick scan' - kort overzicht van de belangrijkste partijstandpunten op energie en gerelateerde milieugevolgen - waarmee een snelle vergelijking kan worden gemaakt van de verkiezingsprogramma's op deze punten. In hoofdstuk 4 worden de verschillen geanalyseerd.

	CDA	PvdA	VVD	SP
Energiebeleid	Overheid staat borg voor zekerheid van levering via toezicht op energiebedrijven	Nederland krijgt in 2020 de schoonste en efficiëntste energievoorziening van Europa	Zeker stellen van betaalbare energie kan alleen in Europese context	Omslag in beleid naar duurzaam / Mensen daar veel meer bij betrekken
Mobiliteit	Ambitieuze offensief om bereikbaarheid te verbeteren/ meer en beter Openbaar Vervoer/ schoner en duurzaam rijden	Gratis OV 65-plus en gehandicapten in daluren/ schonere auto's/ geen tunnel onder of weg langs Naardermeer	Nieuwe wegen en verbetering bestaande wegen/ verbetering openbaar Vervoer	Gratis OV voor 65+ en gehandicapten/ OV veel beter maken, kaartjes niet duurder maken dan inflatie stijgt
Heffingen	Kilometerheffing i.p.v. BPM en motorrijtuigenbelasting/ Vliegheffing/ BTW laag op spaarlamp/ hoog op vervuilende brandstof	Km. heffing naar tijd, plaats en milieudruk/ BPM vervalt voor Schoonste auto's/ Heffing op kerosine EU, begin in Nederland	Km. heffing met navenant lagere BPM en motorrijtuigenbelasting	Als fors is geïnvesteerd in OV, dan over 4 jaar een eerlijker systeem betaling wegverkeer/ heffing op vliegen/ vervuilers gaan meer betalen
Kernenergie	Blijft optie tijdens transitie naar duurzaam	Geen nieuwe centrales	Blijft essentieel deel van brandstofmix	Is geen oplossing voor het energieprobleem
Duurzame energie	Rijk creëert markt voor duurzaam door impuls innovatie/ binnen 20 jaar 25 % duurzaam en 'schoon fossiel'	In 2020 ten minste 20 % van de energievoorziening, in 2050 100 %, transitie betalen uit aardgasbaten	Belang moet doorklinken in alle geledingen van het overheidsbeleid/ nieuw onderzoek is urgent	Meer investeren in zonne- en windenergie en biobrandstof / hybride auto en gebruik fiets meer stimuleren
Energiebesparing	Zo spoedig mogelijk 2 procent per jaar	Ten minste 2 procent per jaar	Duurzaamheid is ook gebaat bij besparing	2 Procent per jaar
CO₂	Afvang en opslag in emissiehandelssysteem	In 2020 uitstoot ten minste 1/3 lager	Afspraken Kyoto en over biobrandstof nakomen	Emissiehandel verbeteren door stapsgewijs minder uitstootrechten

	GroenLinks	D66	Christen Unie	SGP
Energiebeleid	Fors investeren in milieu, kennis, innovatie, i.h.b. energietechnologie duurzaam	Snel naar duurzame bronnen, onderzoek financieren uit aardgasbaten	Grenzen stellen aan marktwerking waar duurzaamheid wordt geschaad	Ophouden met uitbuiten aarde en roofbouw/ Rijk bevordert energiebewust gedrag
Mobiliteit	Experimenten met gratis OV / afscheid van Nederland Distributieland	Hoogwaardig OV/ verbetering bestaande wegen is eerste keus	Ombuigen groei mobiliteit naar OV/ transport verminderen	Meer geld voor OV en knelpunten wegen/ meer vervoer over water/geen tunnel Naardermeer
Heffingen	Snel invoering van slimme km. heffing / heffing voor groot verbruikers	Opslag op niet-groene stroom/ km. heffing vervangt motorrijtuigenbelasting/vliegheffing	Km heffing/BPM heffen naar zuinigheid van voertuig	Km heffing en kerosineheffing
Kernenergie	Gevaarlijk, schadelijk en te duur/ Borssele dicht in 2013	Geen financiële steun nieuwe centrales	Geen nieuwe centrales	Is aanvaardbare tussenoplossing
Duurzame energie	Plicht energiebedrijven meer duurzaam te leveren: 10% in 2010; 25% in 2020 en 50 % in 2050	Budget voor transitie van 1 naar 2 miljard/ vast tarief voor 'teruglevering'	In 2010 ten minste 14 procent/ meer onderzoek	Speerpunten: milieu, productie en innovatie
Energiebesparing	2 Procent per jaar	Is 1e prioriteit/ strenge normen/ heffing op verspillende apparaten	Naar minimaal 2 % per jaar	Bij renovaties direct toepassen/ zuiniger apparaten
CO₂	Emissierechten veilen/ diplomatiek offensief voor vervolg Kyoto	Klimaatbeleid en behoud biodiversiteit integreren	Kyoto is minimum; 40-60% CO ₂ -reductie in 2030/ internationale CO ₂ -belasting	Internationale taak voor Nederland

	PVV (Wilders)	Partij voor Nederland (Nawijn)	EénNL	Lijst 5 Fortuyn
Energiebeleid	Forse bezuinigingen/ markt waar nodig reguleren	--		
Mobiliteit	Meer geld voor wegen en auto- mobiliteit/ verhoging max.snelheid/ afschaffen trajectcontroles	Gratis OV/ bevordering doorstroming verkeer	Is van groot belang, A4 wordt versneld aangelegd/ voor ouderen met een minimuminkomen gratis openbaar vervoer	Ander beleid: trechtvorming in steden tegengaan, mensen werken zo dicht mogelijk bij huis, overbodige maatregelen voor verkeersveiligheid en bescherming milieu gaan de prullenbak in, wel aanleg spitsstroken en betere verbinding wegen/ ouderen krijgen gratis openbaar vervoer in de stadsregio
Heffingen	Geen tolheffing, Geen kilometerheffing	Geen kilometer- heffing/ parkeerbelasting omlaag/ 'kwartje van Kok' teruggeven	Kwartje van Kok wordt teruggegeven: 12 eurocent per liter benzine	
Kernenergie	Wel nieuwe centrales		Programma voor meer nucleaire energie	
Duurzame energie			Steun voor rendabele wind-, zonne- en waterenergie	
Energiebesparing	Is zaak van de vrije markt			
CO₂	Reductie is onnodig			

3

Hoeveel kosten de maatregelen?

In de verkiezingsprogramma's hebben de politieke partijen hun prioriteiten uiteengezet. Acht partijen hebben in een financiële bijlage, financiële bijsluiter of huishoudboekje die prioriteiten in bedragen handen en voeten gegeven.

In dit overzicht is per partij het totale bedrag dat in de volgende kabinetsperiode aan nieuwe uitgaven is voorzien, afgezet tegen het deel daarvan dat aan verduurzaming, duurzame energie, natuur en milieu, infrastructuur en openbaar vervoer, etc. wordt besteed, voor zover vermeld. Sommige partijen voegen grote posten samen, anderen geven weinig of geen details.

De nieuwe uitgaven worden geleidelijk ingevoerd, afhankelijk van het tempo van realisering van nieuw beleid, extra inkomsten en ombuigingen in bestaande uitgaven. Onderstaande bedragen worden geacht in de laatste rijksbegroting van een nieuw kabinet (het jaar 2011) te worden bereikt.

Miljoenen Euro's per jaar	CDA	PvdA	VVD	SP	GroenLinks	ChristenUnie	D66	SGP
Nieuwe uitgaven, in de hele kabinetsperiode van vier jaar	15 miljard	11,7 miljard	2,6 miljard	11 miljard	13 miljard	18,8 miljard	5 miljard	7,5 miljard
<i>waarvan per jaar voor (boven op de bestaande fondsen)</i>								
Kennis, innovatie, duurzaamheid en ondernemerschap	500							
Infrastructuur	400		500					100
Onderzoek i.v.m. verduurzaming		300						PM*
Duurzame energie in ontw.landen		150						
Gratis OV 65 +, gehandicapten en mbo'ers/ treintaxi		370						
Milieu, energie en groen		750						
Beter openbaar vervoer				700		400	500	80
Duurzame energie (en)					400			100
Duurzame landbouw				500	200	150	300	80**

Miljoenen Euro's	CDA	PvdA	VVD	SP	GroenLinks	ChristenUnie	D66	SGP
Openbaar vervoer en invoering rekeningrijden					800			
Schone lucht					200			
Natuur, groen en landschap					400		300	
Energiebesparing en duurzame energie						300		50
Herinrichten oude bedrijfsterreinen						100		
* per memorandum. SGP kent een algemeen post onderzoek								
** incl. visserij								

3.1. Bronnen voor financiering

De intensivering van het energie- en milieubeleid wordt door de grootste partijen voornamelijk gefinancierd uit de aardgasbaten van het rijk, de netto opbrengst uit (nieuwe) heffingen, en verhoging van belastingen op milieuvervuiling. In de financiële bijsluiters zijn lijsten van geraamde inkomsten opgenomen, waarin ook bronnen als bijvoorbeeld het niet meedoen aan de Joint Strike Fighter (JSF) (PvdA), hogere belasting op vermogen en winst, een heffing voor grootverbruikers van energie (GroenLinks) en een heffing op de rendementen van woningbouwcorporaties (VVD) opgenomen. In hoeverre die bronnen mede bedoeld zijn om het energie- en milieubeleid te betalen is niet vermeld.

Een belangrijke bron zijn de aardgasbaten, waarvan de overheid ruim 40 procent apart zet in het Fonds Economische Structuurversterking (FES). De PvdA wil de financiering echter minder afhankelijk maken van de gasbaten, die fluctueren met de olieprijs, en spreekt van „structurele financiering” uit overheidsmiddelen en aardgasbaten. (Zie ook het interview met Kamerlid F.Crone, bijlage I).

Vrijwel alle partijen onderschrijven dat verduurzaming van de economie een versterking van de economische structuur betekent (het FES-criterium) en dat dit een consistent lange termijnbeleid vergt.

In de verkiezingsprogramma's is echter geen aandacht besteed aan de op termijn te verwachten scherpe vermindering van de aardgasbaten door uitputting van de Nederlandse gasreserves. Die uitputting is over 20 à 25 jaar te verwachten, maar de export van aardgas zal al eerder worden verminderd. Aardgas is zowel een belangrijke brandstof als financiële bron in de transitieperiode naar een duurzame energievoorziening. Hoe hoger de politieke prioriteit voor onderzoek, proefprojecten en toepassing van duurzame energie, hoe eerder duurzame energiebronnen commercieel haalbaar worden en subsidies en fiscale faciliteiten van de overheid naar de achtergrond verschuiven.

4

Analyse van de standpunten

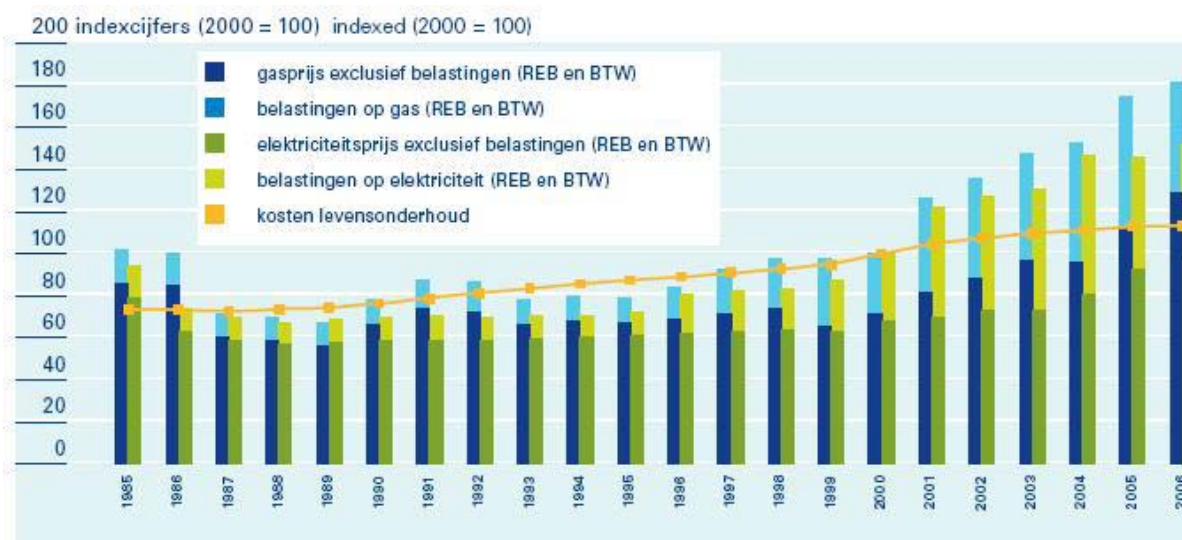
4.1. Energiebeleid, markt en overheid

De minister van Economische Zaken hanteert voor de energievoorziening Beleidsartikel 4 van zijn departementale begroting, getiteld: *Doelmatige en duurzame energiehuishouding*. Met als definitie:

Een energiehuishouding tot stand brengen met een goede economische efficiëntie, milieukwaliteit en voorzieningszekerheid.

Over elk van die onderdelen is de afgelopen jaren heel wat afgedebatteerd, en daar waren ook veel redenen voor. Het was de kabinetsperiode waarin de liberalisering van de energiemarkt werd afgerond. Na het bedrijfsleven kreeg ook de consument (in 2004) de vrijheid om zelf een stroom- en gasleverancier te kiezen. De energiebedrijven konden die uitdaging van concurrentie in hun administraties niet meteen goed aan, waardoor er veel verkeerde nota's op vele matten vielen. Het regende klachten en nog steeds vindt het ministerie van Economische Zaken het aantal klachten dat uiteindelijk bij de geschillencommissies wordt gemeld, te hoog.

Figuur 1: Ontwikkeling kosten levensonderhoud en energieprijzen huishoudens



Bron: EnergieNed: Energie in Nederland, 2006, p. 69

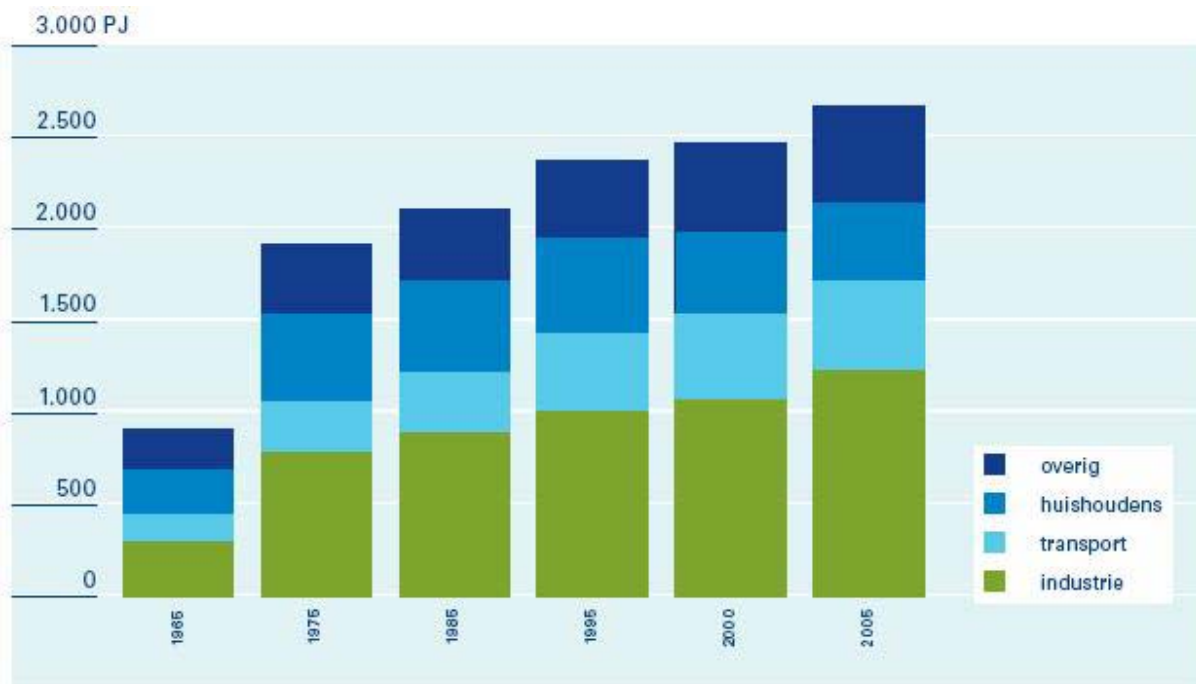
Tegelijk liepen de energieprijzen snel op, terwijl de regering loon- en salarismatiging preekte en de uitkeringen matigde. De politieke strijd om een deel van die verhoogde energierekening via de rijksbegroting gecompenseerd te krijgen, liep hoog op. Belangrijkste oorzaak van de gestegen kosten was de steil opgelopen olieprijs, gevolg van grote internationale spanningen en andere tegenvallers, die de inkoop van energie door bedrijven en de autobrandstof aan de pomp duur maakte. De overheid deed er een schepje bovenop door de energiebelasting op stroom en gas ('ecotax') te verhogen. Een krappe oliemarkt, stroomstoringen en spanningen tussen Rusland en Oekraïne, later ook met andere buurlanden, brachten bovendien de *voorzieningszekerheid* in gevaar. Al met al werden de twee beoogde voordelen van liberalisering en marktwerking op de (Europese) energiemarkt: prijsmatiging en verbetering van de dienstverlening, in de voorbije vier jaar nog niet zichtbaar, integendeel. Toch

zijn er volgens het Energierapport 2005 *Nu voor later* ook positieve signalen: kostendaling bij de energiebedrijven en netwerkbedrijven, en bij correctie voor brandstofprijzen en belastingen ook een daling van netto tarieven.

Opnieuw hebben de meeste politieke partijen in hun verkiezingsprogramma's voor de periode 2007-2011 stevige posities ingenomen, ook over de energievoorziening met haar milieugevolgen. De politieke prioriteit voor dit beleidsterrein is in het algemeen hoger dan vier jaar geleden, bij de vorige Kamerverkiezingen. Maar zoals altijd zijn er in de politiek forse verschillen. Geert Wilders wil bijvoorbeeld maar liefst 70 procent bezuinigen op bovengenoemd Beleidsartikel 4, dus de minister op dit punt vleugellam maken en veel ambtenaren naar het uitzendbureau sturen. EénNL belooft het aantal ministeries binnen drie maanden na de kabinetsformatie terug te brengen naar zes, waarbij EZ met vier andere departementen wordt samengevoegd en een scherpe bezuiniging wordt doorgevoerd.

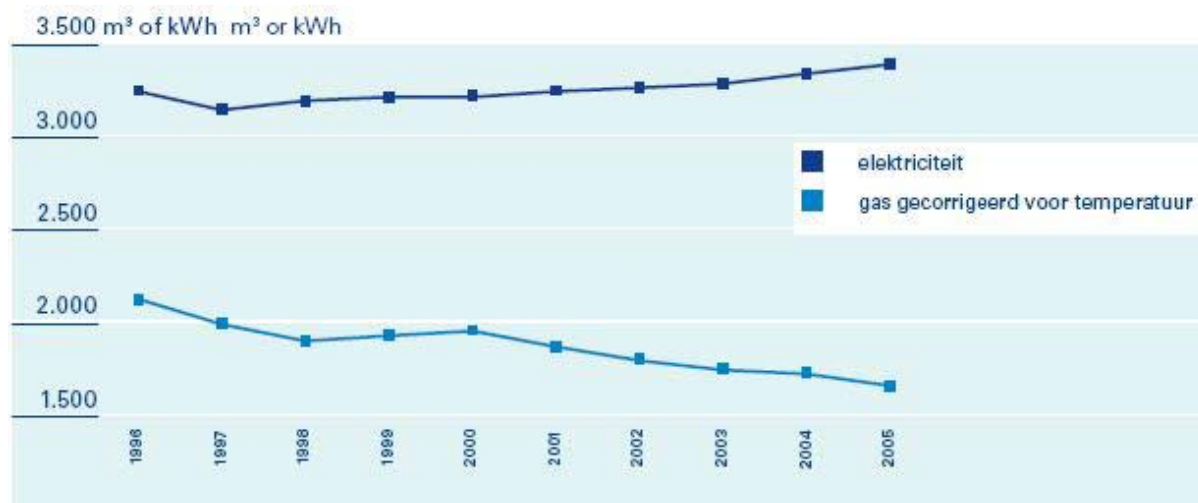
De meeste partijen pleiten juist voor een sterkere rol van de overheid in het energiebeleid. Die moet niet alleen zorgen voor een betaalbare, betrouwbare en schone energievoorziening, maar moet ook veel sterker de *energiebesparing* en *verduurzaming* stimuleren. Die instrumenten kunnen immers belangrijk bijdragen aan een duurzame economie, te beginnen met de aanpak van de milieu- en gezondheidsschade die optreedt bij het verstoken van fossiele brandstoffen: kolen, olie en gas.

Figuur 2: Finaal energieverbruik per sector



Bron: EnergieNed: Energie in Nederland, 2006, p. 8

Het totale verbruik in Nederland van olie, en elektriciteit neemt gestaag toe, maar het gasgebruik van het gemiddelde huishouden (vooral voor verwarming) is de laatste tien jaar, gecorrigeerd voor temperatuur, onder invloed van de aanschaf van HR-ketels en isolatiemaatregelen met 465 kubieke meter per woning gedaald.

Figuur 3: Gemiddeld elektriciteits- en gasverbruik

Bron: EnergieNed: Energie in Nederland, 2006, p. 60

Honderden miljoenen euro's per jaar moeten volgens de verkiezingsprogramma's worden besteed aan schone en zuiniger alternatieven voor 'fossiel', vooral door innovatie te stimuleren en waar nodig ook met rechtstreekse subsidies. Deze kosten moeten volgens de meeste partijen uit de aardgasopbrengsten van de overheid en uit de opbrengst van heffingen worden betaald. Om dat allemaal goed te begeleiden zijn bekwame ambtenaren juist nodig, anders loopt het geld de minister uit de handen.

Eind vorig jaar gingen de Algemene Energieraad (AER) en de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV), geholpen door een studie van het Clingendael International Energy Programme in een advies aan de regering verder¹. De *energievoorzieningszekerheid* moet een nieuwe, *zelfstandige hoofddoelstelling van het buitenlands beleid* worden.

Zover gaan de Nederlandse verkiezingsprogramma's 2006 nog niet, al maken verschillende programma's wel melding van de toenemende afhankelijkheid van (de import van) fossiele brandstoffen die ook Nederland kwetsbaar maakt van instabiele landen en regio's waar deze import vandaan komt (CDA, PvdA, SP, Groen Links, D66).

De meeste partijen benadrukken het belang van Europese samenwerking bij een betere energievoorziening, want een gezamenlijke aanpak met een gelijk speelveld voor lidstaten en ondernemingen is veel effectiever dan alleen op nationaal niveau aan duurzaamheid werken.

Liever zien ze trouwens een nog bredere internationale samenwerking, wat enkele partijen betreft desnoods via een Nederlands diplomatiek offensief. De VVD stelt vast: „Het zekerstellen van een energie die betaalbaar is voor de mensen en bedrijven kan alleen in de Europese context.” En de ChristenUnie benadrukt - omgekeerd - de „bijzondere positie” van Nederland op de markt voor fossiele brandstoffen, als gebruiker, producent (aardgas) en transporteur (gas, olie en olieproducten, kolen), waardoor ons land „een eigen rol kan spelen in de energievoorziening van Europa”. Maar dat is duidelijk niet voldoende, want deze partij bepleit ook: „Nederland ontwikkelt op korte termijn, bij voorkeur met EU-partners, een beleid om de energievoorzieningszekerheid te vergroten.” Op zich is zo'n initiatief niet een bijster heroïsche actie te noemen, want het is vaker door de Europese Commissie en individuele lidstaten geprobeerd, met wisselend succes. Maar de ChristenUnie demonstreert hiermee wel in een tijd van Euroscepticisme vertrouwen in de EU. Voor Nederland ligt er volgens de SGP „ook een internationale taak” bij de zorg voor schone lucht, schoon water en een schone bodem.

¹ Energiek buitenlands beleid ISBN 90 74357 42 3

Onzichtbare hand

Voornoemd advies van de AER en de AIV wijst op een extra argument om de energievoorziening in het Nederlands buitenlands beleid een lift te geven: ontwikkelingen die niet door marktwerking alleen in goede banen kunnen worden geleid. In de jaren '80 en begin jaren '90 bestond de verwachting dat de wereld voor de gehele economische ontwikkeling steeds verder het pad van de mondialisering op zou gaan. „De overheid zou steeds verder terugtreden en zich beperken tot het stellen van kaders, met name op het gebied van mededinging en milieu. De markt zou, gestuurd door de ‘onzichtbare hand’, haar nuttige werking laten zien. Dat zou zeker ook gelden voor de energievoorziening, die daartoe in de Europese Unie een proces van verruiming van de marktwerking onderging.” Het advies constateert „een scherp contrast” tussen die verwachtingen en de sinds de tweede helft jaren '90 gegroeide noodzaak tot consistente internationale actie om het klimaatprobleem de baas te worden. Een ‘post-Kyoto beleid’ zal „een steeds klemmender probleem” worden voor de vele beslissingen over - en grote investeringen in - de energiesector. Ook voor het versterken van de voorzieningszekerheid is een zichtbare hand van samenwerkende overheden onontbeerlijk.

Opvallend is dat de verkiezingsprogramma's weliswaar op tal van punten meer en snellere actie van de overheid eisen, maar dat de algemene instrumenten van het energiebeleid alleen door enkele tot nu toe kleinere partijen worden bekritiseerd. Nederland maakt deel uit van de Europese gemeenschappelijke markt, en ondanks alle onvolkomenheden wil geen enkel programma de liberalisering van de energiesector terugdraaien. Maar de politiek laat lang niet alles aan marktwerking over. CDA, PvdA, GroenLinks, SP en ChristenUnie stellen concrete doelen voor het aandeel duurzame energie, al verschillen het tempo en de verplichtingen voor energiebedrijven. Ook meer energiebesparing en splitsing van de energiebedrijven zijn politieke doelstellingen die met de zichtbare hand van de overheid kunnen worden bevorderd of afgedwongen.

De ChristenUnie wil op enkele terreinen de marktwerking terugdringen: „Economische groei (...) behoort dienstbaar te zijn aan mens, milieu en samenleving. Hierbij past geen ongebreidelde marktwerking die te veel ruimte laat voor het recht van de sterkste. Aan de marktwerking worden grenzen gesteld als zij ten koste gaat van de duurzame ontwikkeling van de samenleving, van zwakkeren en van het milieu.” En: „Het overheidsbeleid van de afgelopen jaren heeft te veel verwacht van marktwerking in de energiesector.” „Het marktdenken: geef alles een prijs en de markt regelt schaarste aan grondstoffen en vermindert vervuiling, is te optimistisch.” En: „De vrije markt is niet de oplossing voor alle problemen. De marktwerking in de zorg, de energiesector en bij het openbaar vervoer heeft de kwaliteit niet verbeterd en heeft de prijs niet verlaagd.”

De SGP noemt alleen de zorgsector waar voorzichtigheid met marktwerking is geboden. Volgens de SGP bedreigt de marktliberalisering de sector landbouw. De SP betoogt in een passage over de taak van energiebedrijven om meer duurzame energie te leveren, dat privatisering daar niet bij hoort.

Behalve D66 besteden de partijen geen aandacht aan toezicht van de overheid op, en verbetering van de marktwerking. Ook in Europa is hier verbetering nodig om, zeker op het terrein van de energievoorziening, belemmeringen in de concurrentie weg te nemen. Dat heeft Eurocommissaris mevrouw Kroes in 2005 al onderstreept. Een van de problemen die Nederlandse grootverbruikers van elektriciteit ondervinden is de hoge Nederlandse groothandelsprijs voor stroom in vergelijking met Duitsland en de te geringe capaciteit van het grensoverschrijdende hoogspanningsnet om die goedkopere stroom te importeren. Een ander voorbeeld is dat Duitsland zijn kolencentrales subsidieert en langdurig gratis emissierechten voor CO₂ toekent.

4.2. Mobiliteit, transport en duurzaamheid

Bij het openbaar vervoer ontmoeten liberalisering en marktwerking in politieke kring veel meer weerstand. Alle partijen zien het OV als een belangrijk instrument om de mobiliteit ook in de regio op peil en betaalbaar te houden, en tegelijk de files, luchtvervuiling en lawaai drastisch terug te dringen. Maar bij het spoor mag de liberalisering en privatisering niet verder worden doorgezet (CDA, ChristenUnie, SP) en moeten reizigersvervoer en Prorail weer worden samengevoegd (SP). De PvdA ziet het openbaar vervoer als een publiek belang waarvan de behartiging niet door de markt wordt

bepaald, maar binnen de spelregels die door de politiek worden gemaakt. „De marktwerking in het stads- en streekvervoer is helaas verworpen tot een geloofsartikel. Bij de organisatie van het vervoer moet het belang van de reiziger vooropstaan”, aldus het PvdA-programma. Ook het strategische publieke belang dat Schiphol behartigt, is volgens dit programma te groot om er als overheid afstand van te doen: geen privatisering dus, zoals minister Zalm en de VVD willen. De SP is het eens met de PvdA en wil bovendien de liberalisering van de taximarkt terugdraaien en de privatisering van Connexion afblazen. Bijna alle partijen dragen het openbaar vervoer een warm hart toe en reserveren veel geld voor verbetering. Het CDA wil de NS ook een concurrentiemiddel aanreiken: schone stroom. Voor varianten en proeven met gratis OV lopen alleen de PvdA, SP, GroenLinks, EénNL en Lijst 5 Fortuyn warm.

De transportsector presteert in Nederland het slechtst als het gaat om energiezuinigheid en milieuvriendelijkheid. Consequent (net als vier jaar geleden) houdt GroenLinks vast aan het standpunt dat „we afscheid nemen van Nederland Distributieland”. Want „van het verschuiven van dozen en containers worden we wijzer noch welvarender.” De ChristenUnie wil het transport wel verminderen, maar zoekt de oplossing net als de meeste andere partijen in schonere motoren, biobrandstof en op termijn waterstof. Ook moet volgens de CU meer werk gemaakt worden van een verschuiving van de vrachtauto naar het spoor en de binnenvaart. Dat laatste punt krijgt steun van de SGP, de partij die ook een verbod op vrachtverkeer op zondag wil. EénNL (Pastors) noemt mobiliteit van groot belang, wil de besluitvorming versnellen en de A4 nu versneld aanleggen ten teken dat de overheid „weer snel aan het werk is”.

4.3. Heffingen

Behalve Wilders, Nawijn, EénNL en Lijst 5 Fortuyn binden alle partijen de strijd met de fileoverlast en zijn milieugevolgen aan door een kilometerheffing die varieert naar tijd (de spits), plaats en milieudruk. De SP wil dat systeem pas invoeren als er eerst vier jaar lang flink is geïnvesteerd in het openbaar vervoer, om de automobilist eerst een beter alternatief te bieden. Met een kilometerheffing wordt het bezit van de auto goedkoper, maar het gebruik op de snelweg duurder, want de houderschapsbelasting en BPM² worden verlaagd of verdwijnen. De PvdA en de ChristenUnie willen dat de fiscus de BPM handhaaft, als instrument om schone en zuinige auto's goedkoper te maken en de aanschaf van een brandstofslurper te ontmoedigen.

In het algemeen moet volgens verschillende programma's het beginsel *De Vervuiler Betaalt* nog stringenter worden toegepast. Dat kan bijvoorbeeld via een hogere BTW op vervuilende brandstof (CDA), hogere accijns op diesel, lagere accijns op benzine en gas en voor schone brandstoffen vijf jaar geen accijns (PvdA) of een 'opslag' op niet-groene stroom (D66). Het CDA stelt echter als voorwaarde dat er pas nieuwe heffingen kunnen komen als burgers en bedrijven een alternatief hebben, bijvoorbeeld in de vorm van schone brandstof. Daar tegenover worden vriendelijker middelen ingezet, als aanmoediging voor milieuvriendelijker gedrag: lage BTW op spaarlampen (CDA), meer subsidie of afschaffen BPM op de hybride auto (SP/PvdA) en herinvoering van fiscale aftrek voor de fiets (SP en SGP). Ook het stimuleren van rijden op aardgas en een vrijstelling voor accijns op biobrandstoffen (PvdA en SGP) hoort daarbij.

GroenLinks wil een heffing voor bedrijven die tot de grootverbruikers van energie behoren. Dat plan blijft controversieel vanwege het dreigende concurrentienadeel als het niet op Europees niveau kan worden ingevoerd. De PvdA wil het speciale aardgastarief voor de glastuinbouw afschaffen en de hele opbrengst daarvan investeren in innovatie van de kassensector, om deze van grootverbruiker te veranderen in energieleverancier.

Brede overeenstemming tussen de programmaschrijvers bestaat over een heffing op vliegen, wat betreft de VVD echter alleen door een accijns op kerosine in de hele EU. De PvdA nam in het ontwerpprogramma hetzelfde standpunt in, maar het bestuur nam een amendement van de afdeling Amsterdam Centrum over met de bepaling: Daarop vooruitlopend heft Nederland accijns op kerosine voor alle binnenlandse vluchten binnen Nederland.

² Belasting van personenauto's en motorrijwielen.

4.4. Energiebesparing

Energiebesparing krijgt in de verkiezingsprogramma's de eerste prioriteit in het streven naar een nieuw systeem van duurzame en schone energievoorziening. Want wat je bespaart op energie bespaar je ook blijvend op de rekening en wat je bespaart vervuult niet meer. Energieverbruik is bijvoorbeeld een belangrijke oorzaak van de klimaatverandering. In de Europese Unie wordt de totale uitstoot van broeikasgassen voor 78 procent veroorzaakt door het verbruik van energie en de vervoersector neemt daarvan ongeveer eenderde voor zijn rekening³.

Bovendien is de technologie óf al beschikbaar of grotendeels in een ver stadium van ontwikkeling. Resultaten zijn dan ook sneller te boeken dan in het streven naar duurzame en klimaatneutrale bronnen dat veel meer technologische, dure innovatie zal vergen. Toch blijken opties voor zuiniger omgaan met energie die relatief weinig of niets kosten, nog weinig te worden benut. Zuiniger huishoudelijke apparatuur, het uitschakelen van apparatuur in plaats van de stand-by knop en zuiniger auto's zijn een paar voorbeelden. Drie partijen: SP, ChristenUnie en SGP besteden in hun verkiezingsprogramma's aandacht aan de noodzaak tot gedragsverandering om zuiniger met energie om te gaan, al of niet te bevorderen door meer voorlichting van de overheid.

De laatste jaren is Nederland wat het tempo van besparing betreft (1 procent per jaar) teruggelopen. In de jaren 1992-2004 nam het energieverbruik in Nederland tweemaal sneller toe dan in het Verenigd Koninkrijk, bij een gemiddeld lagere economische groei. In Duitsland daalde het energieverbruik na 2000 terwijl dat bij vergelijkbare economische groei in Nederland nog fors toenam⁴. Ex-minister Brinkhorst kondigde vorig jaar in zijn Energierapport 2005 een beleidsintensivering aan om te komen tot 1,5 procent besparing per jaar, onder andere door introductie van een systeem van verhandelbare energiebesparingcertificaten. Maar de Tweede Kamer nam geen genoegen met 1,5 procent per jaar en eiste per motie een grotere inspanning. In de verkiezingsprogramma's wordt nu vrijwel alom gepleit voor een tempo van 'ten minste' 2 procent of 'zo spoedig mogelijk' 2 procent per jaar. De VVD noemt geen concrete doelstelling.

Volgens het ECN is het technisch mogelijk om tot 2,3 procent per jaar op het energieverbruik te besparen, maar de kosten lopen dan dramatisch op: 1,7 procent per jaar kost de maatschappij zo'n 125 miljoen euro. Wordt het tempo opgevoerd tot 2,3 procent dan lopen de kosten op tot meer dan 4,5 miljard. Om de versnelling naar 2 procent besparing per jaar met subsidies en/of fiscale faciliteiten te stimuleren hebben de meeste partijen forse bedragen in hun verkiezingsprogramma's opgenomen. Die bedragen zijn veel hoger dan vier jaar geleden, omdat inmiddels veel meer onderzoek is verricht naar concrete mogelijkheden in Nederland voor energiebesparing, transitie naar een duurzame energievoorziening en vermindering van broeikasemissies.

In een brief van 24 mei 2006 aan de Tweede Kamer⁵ schreef Brinkhorst dat zijn lange termijn ambitie aansluit bij die van de Task Force Energietransitie (rapport *Meer met Energie, Kansen voor Nederland* van 8 mei 2006), namelijk een jaarlijks oplopende energiebesparing tussen de 1,5 en 2 procent, als cruciale bijdrage aan een reductie in 2050 van CO₂-emissies met 50 procent. Een eerste toetssteen daarvoor is, aldus de minister, dat bij een „gezonde economische groei” vanaf 2015 het fossiel energieverbruik niet langer meer mag toenemen.

In de Financiële bijlagen bij de verkiezingsprogramma's zijn de gereserveerde bedragen opgenomen in verzamelposten, soms samen met innovatie, duurzaamheid, dan weer met nader onderzoek, milieu, energie en groen, of duurzame energie en duurzame landbouw resp. energiebesparing en duurzame energie. (Zie Hoofdstuk 3: Hoeveel kosten de maatregelen). Daardoor is niet precies na te gaan welke partijen nu de meeste prioriteit geven aan energiebesparing.

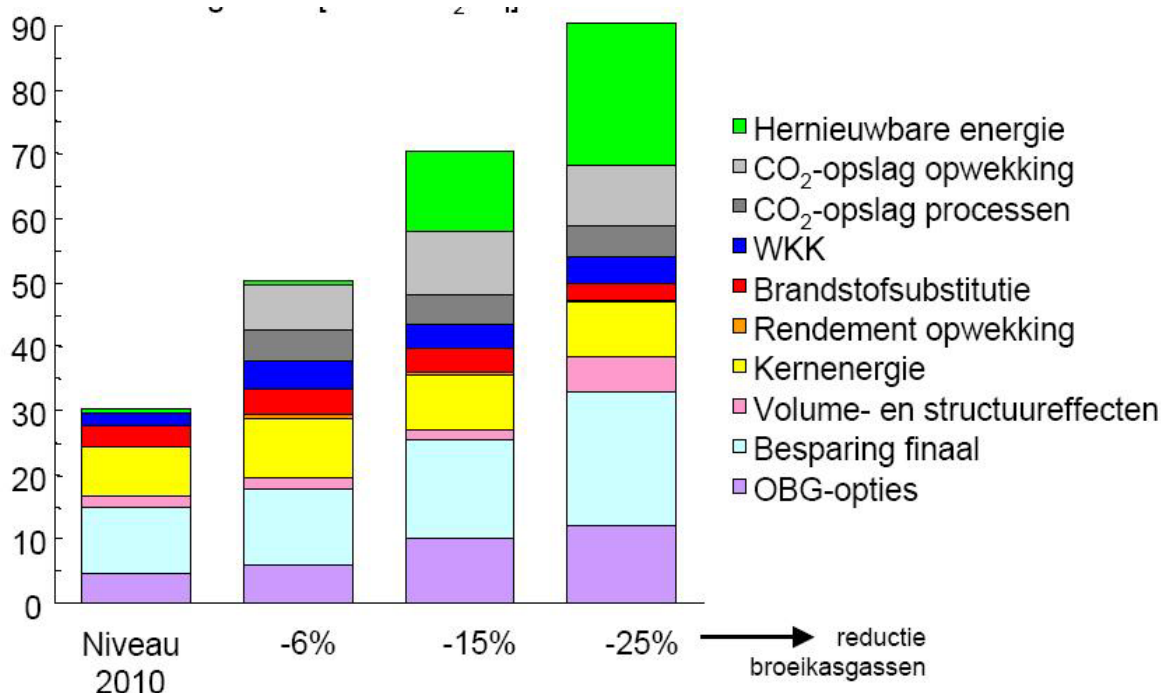
³ Bijlage 1 van het Groenboek inzake energie-efficiency Europese Commissie 2005

⁴ International Energy Agency: Policies of IEA Countries, 2004

⁵ Onder de titel Energiebesparing en Optiedocument. www.minez.nl

In de hiervoor genoemde brief van ex-minister Brinkhorst wordt verwezen naar het *Optiedocument energie en emissies*⁶ dat ECN en het Milieu en Natuur Planbureau in mei 2006 uitbrachten. Dit document beschrijft een reeks technische mogelijkheden voor energiebesparing, als vormen van duurzame energie en ‘schoon fossiel’, energiebesparing en rendementsverbetering van bestaande installaties en centrales. Een van de grafieken laat aan de hand van gekozen doelstellingen voor reductie van broeikasgas goed zien hoe toepassing van die mogelijkheden in 2020 zouden uitpakken:

Figuur 4: Effect Broeikasgassen (Mton CO₂-eq) naar technologie



(OBG = Overige Broeikas Gassen)

Bron: ECN, MNP: Optiedocument: Potentieelverkenning klimaatdoelstellingen en energiebesparing tot 2020

De finaal bereikte energiebesparing levert in elk van de drie varianten (-6 %, -15 % en -25 % emissies) de grootste bijdrage.

Milieuorganisatie Greenpeace hanteert in haar in september 2006 uitgebrachte rapport *Energy Revolution, a sustainable pathway to a clean energy future for The Netherlands* een scenario met een nog hogere doelstelling voor reductie van broeikasgassen: -30 % in 2020 en 80 % in 2050. Daarin doen de opties kernenergie en ‘schoon fossiel’ (afvang en opslag van CO₂) niet mee.

Het advies aan de overheid *Meer met Energie, Kansen voor Nederland* van de Task Force Energietransitie gaat daarentegen uit van een brede aanpak waarbij alle opties worden opengehouden en die een jaarlijks oplopende energiebesparing van tussen de 1,5 en 2 % oplevert. In het rapport *Een duurzaam alternatief voor overheidsinvesteringen* van de Stichting Natuur en Milieu (eveneens september 2006) wordt deze brede aanpak met uitzondering van de optie kernenergie onderschreven.

Uit het optiedocument van ECN en MNP blijkt dat in alle sectoren stuk voor stuk technische mogelijkheden bestaan om hun steentje bij te dragen aan een nationaal energiebesparingtempo van 2 procent per jaar: de gebouwde omgeving, de land- en tuinbouw, transport, industrie en de energiesector. Die 2 procent per jaar komt overeen met de wensen in de meeste verkiezingsprogramma's.

⁶ www.ecn.nl

4.5. Duurzame energie

Nog ambitieuzer dan de versnelling bij energiebesparing zijn de programma's van CDA, PvdA, D66, ChristenUnie, SP en GroenLinks waar het gaat om de omschakeling naar duurzame energiebronnen. Die ambities sluiten grosso modo aan bij de plannen aan bij het advies van de Task Force Energietransitie (zie ook paragraaf 4.4) al ligt het tempo bij enkele partijen hoger. Hier gaat het om de grootste uitdaging en de meest ingrijpende verandering, omdat onze energievoorziening nu nog voor meer dan 90 procent draait op fossiele bronnen: olie, aardgas en steenkool. De ChristenUnie heeft haar verkiezingsprogramma zelfs *Duurzaam met elkaar* gedoopt.

Wat betreft het aandeel duurzaam in de totale energievoorziening proberen de partijen elkaar af te troeven met percentages (zie Hoofdstuk 2 onder Duurzame energie) die over 10, 15, 20 of 45 jaar bereikt moeten worden. Alleen de VVD en D66 wagen zich niet aan zo'n concrete doelstelling. In de periode na 2020 gaat het omschakelingsproces naar duurzaam van de Task Force de PvdA nog niet snel genoeg, want de sociaal-democraten willen in 2050 al het einddoel bereiken: „een volledig schone en hernieuwbare energievoorziening”. D66 schaart zich vierkant achter het pleidooi van de Task Force om op langere termijn de extra middelen van de overheid voor de transitie naar een duurzame energievoorziening te verdubbelen van 1 miljard naar 2 miljard euro per jaar. EénNL bepleit meer opwekking van elektriciteit met wind- en zonne-energie en waterkracht, zolang dit om rendabele projecten gaat. Alleen de VVD bleef in haar ontwerpprogramma wat vaag door duurzaamheid als „een zaak van toenemend belang” te omschrijven en geen bedragen voor subsidies of fiscale voorzieningen te noemen. Tijdens het partijcongres op 30 september moest het bestuur een betere milieuparagraaf toezeggen (zie bijlage XI).

Een niet onbelangrijk verschil tussen het advies van de Task Force en de meeste programma's betreft de rol van kernenergie. Die bron zou volgens de Task Force in de transitieperiode een rol kunnen spelen, maar de meeste partijen willen dat niet (zie paragraaf 4.7). Dit standpunt betekent dat de energievoorziening sneller en in sterkere mate dan de Task Force voorziet, moet overschakelen op duurzaam en bovendien meer afhankelijk zal blijven van aardgas. Welke de financiële consequenties daarvan worden voor de overheid en voor de energieprijzen is nu nog niet te voorzien.

Brede politieke steun is er voor een versterking van kansen voor het bedrijfsleven om een voortrekkersrol te vervullen in innovatie op het terrein van duurzame energie, via subsidies en fiscale faciliteiten. Hetzelfde geldt voor de noodzaak meer onderzoek te laten uitvoeren, door de VVD 'urgent' genoemd. GroenLinks en de SP willen energiebedrijven verplichten meer duurzame energie te leveren.

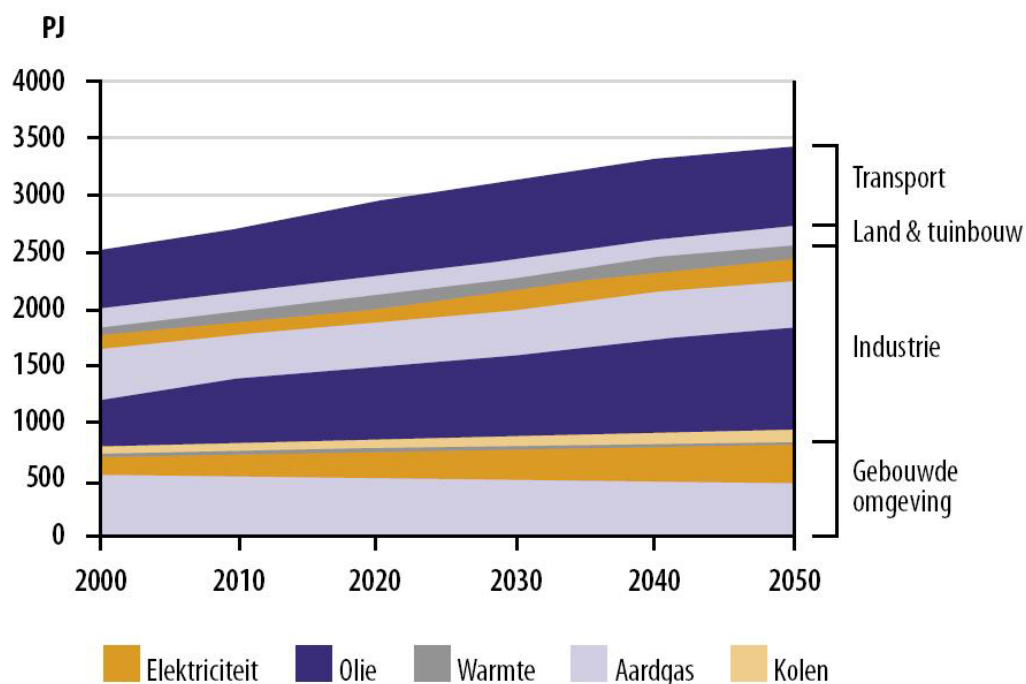
Bij duurzame energie moet vernieuwing van de technologie een stevige financiële steun in de rug krijgen tot commerciële rentabiliteit voor de beste toepassingen commercieel in zicht komt. Oliemaatschappij Shell bepleit in haar advies *Samen vol energievernieuwing* (juni 2006) aan de politieke partijen dat bijvoorbeeld bij de beoordeling van plannen voor windenergie ook de slaagkans moet worden meegewogen. „Anders bestaat het risico dat MEP subsidies op een onrealistisch laag niveau worden verstrekt, waardoor projecten niet van de grond zullen komen.” Half augustus 2006 besloot minister Joop Wijn (EZ) met onmiddellijke ingang de toekenning van nieuwe MEP-subsidies voor duurzame elektriciteit stop te zetten omdat de kosten (600 tot 700 miljoen euro) de pan uitrezen. Hij had al 280 miljoen bij het budget voor de MEP moeten doen. Wijn rechtvaardigde zijn besluit ook met de verwachting dat de doelstelling om in 2010 negen procent van de elektriciteitsvoorziening duurzaam te maken, nu verzekerd is.

Behalve veel politieke en maatschappelijke commotie en een compensatieregeling voor kleine ondernemers de al veel geld in de voorbereiding van nieuwe projecten hebben geïnvesteerd, ontstond er ook een debat over de manier van subsidiëring. De huidige coalitiepartijen CDA en VVD vinden dat nieuwe subsidieregelingen scherpere criteria en „geen open einde” meer moeten krijgen. Of, zoals VVD-Tweede Kamerlid Paul de Krom onlangs zei: „Bedrijven moeten niet eindeloos aan het subsidie-infuus blijven liggen. Dat is ook slecht voor de innovatie.” Anderzijds wordt in de meeste partijprogramma's het belang onderstreept van een betrouwbaar en consistent investeringsklimaat, dat ondernemers langdurig zekerheid verschaft. Projectleider Huub den Rooijen van Shell WindEnergy

zei in een interview in Het Financiële Dagblad van 10 oktober j.l. zich te ergeren aan het wisselvallige duurzaamheidsbeleid van de minister van EZ. „Niemand vraagt om een blanco cheque van de overheid. Maar je kunt niet de ene dag zeggen dat je 6000 megawatt op zee wilt hebben en de volgende dag dat je liever iets anders wilt.”

De Task Force Energietransitie heeft de ontwikkeling van het energieverbruik in Nederland tot 2050 *bij ongewijzigd beleid* (dus zonder transitie) met de volgende grafiek in beeld gebracht door het gemiddelde van vier internationale scenario's te nemen ('referentie'):

Figuur 5: Referentiepad Nederlands energieverbruik tot 2050



Bron: Rapport Meer met Energie, Kansen voor Nederland. Task Force Energietransitie

Uit dit beeld blijkt dat zonder transitie het verbruik van olie fors en kolen licht zou toenemen. Het aandeel kolen in de elektriciteitsopwekking is niet afgebeeld. De totale CO₂-emissie zou sterk toenemen. Om aan de Kyoto-verplichtingen te voldoen (halvering van het niveau van 1990) zou in 2050 de totale vermindering in 150 ton CO₂ moeten bedragen en dat is volstrekt onmogelijk zonder transitie naar duurzaam.

Als voorbeelden van wat de transitie teweegbrengt, zijn twee 'streefbeelden' in het advies opgenomen. Het eerste streefbeeld wordt in figuur 6 afgebeeld.

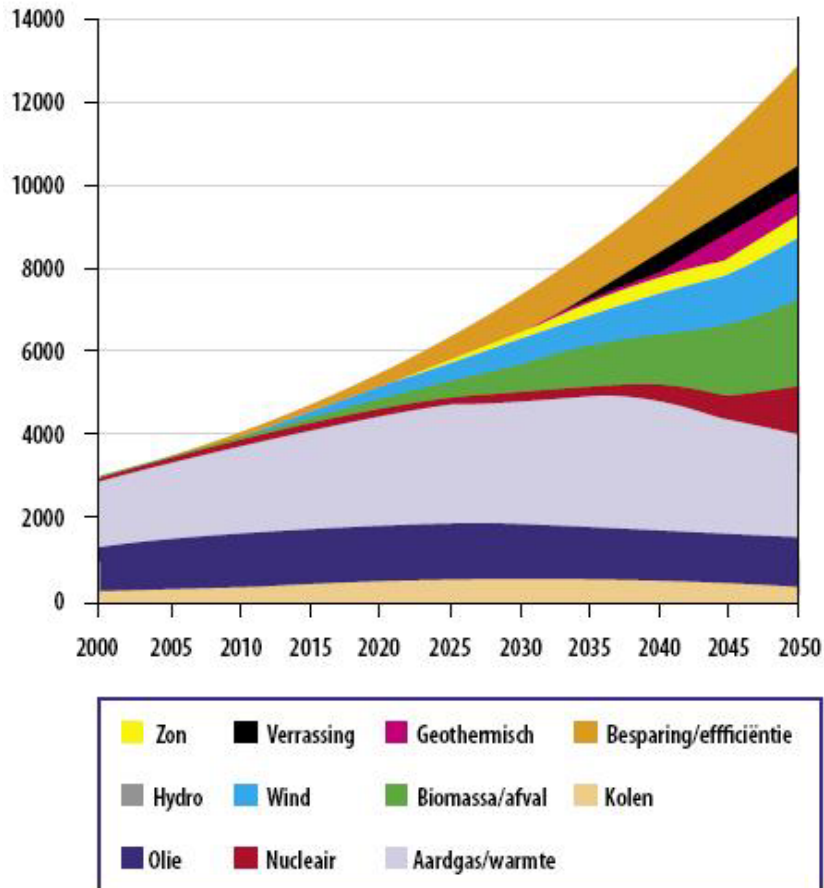
In dit 'streefbeeld' is uitgegaan van een sterke mondiale economische groei van 2,9 procent per jaar. Om schadelijke effecten van de grotere energievraag te compenseren is ingezet op een hoog aandeel duurzame energie, met name zonne- en windenergie en biomassa, en meer kernenergie. Verder is een jaarlijkse efficiencyverbetering (besparing) verondersteld van 1,3 procent en vanaf 2010 van 1,5 procent.

Het resultaat is een nationale duurzame energiehuishouding in 2050, gekenmerkt door voldoende beschikbaarheid van schone en betaalbare energie en een substantiële vermindering van CO₂-emissies.

Een tweede streefbeeld in het rapport Meer met Energie gaat uit van een matige mondiale economische groei (1,8 procent per jaar). In deze variant wordt veel meer energie bespaard en stijgt het totale verbruik in Nederland veel minder, maar blijft het aandeel fossiele brandstoffen dominant en

blijft het (geringe) aandeel kernenergie gelijk. Ook hier worden de broeikasgasemissies verminderd, vooral door efficiencyverbetering en energiebesparing.

Figuur 6: Nederlands energieverbruik tot 2050, Scenario Global Economy and Sustained Growth



Bron: Rapport Meer met Energie, Kansen voor Nederland. Task Force Energietransitie

4.6. Klimaat, 'schoon fossiel'

Greenpeace bepleit in haar rapport *Energy Revolution* voor Nederland (zie ook paragraaf 4.4) een combinatie van drastische energiebesparing en duurzame energievormen die voldoende zou zijn om de milieudoelen te halen. Het aandeel energiebesparing zou dan drastisch hoger moeten zijn: 3,4 procent per jaar en de kosten navenant: de eerste 15 jaar 200 miljoen euro per jaar; na 2030 zouden de kosten dalen. Binnen afzienbare tijd zouden de Nederlandse kolencentrales gesloten moeten worden. In de transitieperiode naar een duurzame energievoorziening zouden gasgestookte centrales het meest geschikt zijn. Greenpeace voelt niets voor de optie 'schoon fossiel': afvang en ondergrondse opslag van CO₂.

Geen van de verkiezingsprogramma's wil CO₂-berging uitsluiten, ook de SP en GroenLinks niet. Alle partijen die iets substantieels over de toekomstige energievoorziening te berde brengen, zien 'schoon fossiel' juist als een belangrijke bijdrage in de transitieperiode naar een duurzame toekomst. Ook kolencentrales worden niet meteen afgeschreven, als ze maar 'schoon' zijn door kolenvergassing en berging van CO₂. De SP bepleit zelfs dat een eventuele nieuwe kolencentrale wordt gebruikt als demonstratieproject voor de nieuwe technologie voor opslag van CO₂.

D66 pleit voor de kolenvergassingstechnologie met het meevergassen van biomassa, afvang en opslag van CO₂. In 2020 moet Nederland volgens de PvdA de schoonste en efficiëntste energievoorziening

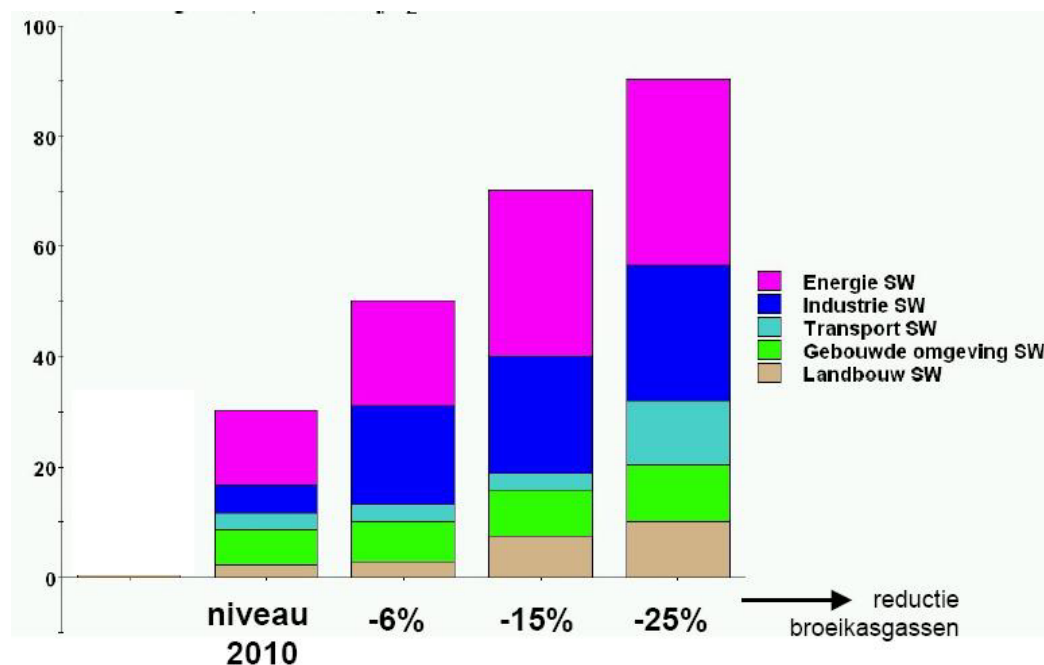
van Europa hebben. Dan moet de uitstoot van broeikasgassen met minimaal eenderde zijn teruggebracht. Centrales die dan nog op ‘fossiel’ draaien moeten ‘superefficiënt’ zijn, gecombineerd met CO₂-opslag. Bij nieuwe centrales wordt die opslag in de PvdA-plannen al eerder verplicht.

Het CDA-programma wil dat Nederland met de technologie van deze (dure) voorziening gaat vooroplopen. Ter stimulering van de toepassing moet de afvang en opslag van CO₂ worden opgenomen in het systeem van verhandeling van emissierechten. GroenLinks sluit daarbij aan met een pleidooi om de emissierechten die tot nu toe door de overheid aan bedrijven worden toegekend, te veilen.

Een tweede grafiek uit het eerdergenoemde *Optiedocument* van ECN en NMP laat zien dat de energiesector (onder andere de stroomcentrales dus) bij een niveau van 15 procent of meer reductie van de broeikasgasemissies de belangrijkste rol kunnen spelen. Daarna komen industrie, transport en de gebouwde omgeving (zie figuur :

Op enkele nieuwkomers na zien alle partijen voor de korte termijn naleving van het Kyoto-verdrag als maatgevend voor de vermindering van broeikasgassen. Die internationale afspraken gelden tot 2010. Enkele verkiezingsprogramma’s kijken wat dit onderdeel betreft al verder omdat maatregelen die voorzien worden voor het post-Kyoto tijdperk een lange voorbereiding vergen. De PvdA wil de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2020 al met eenderde hebben verminderd, het CDA wil dat Nederland en Europa binnen 25 jaar voor 25 procent zijn overgestapt op duurzame energie en schone fossiele grondstoffen. De VVD legt zich slechts vast op het nakomen van de Kyoto-verplichtingen, GroenLinks noemt Kyoto een eerste, bescheiden stapje voor de rijke landen dat via een diplomatiek offensief zo snel mogelijk vervolg moet krijgen. D66 wil een verdubbeling van de inzet op milieuvriendelijke energie en de ChristenUnie streeft naar 40 tot 60 procent reductie van door Nederland veroorzaakte broeikasgassen in 2030, onder andere door invoering van een internationale CO₂-belasting. (Zie ook paragraaf 4.5).

Figuur 7: Effect Broeikasgassen (Mton CO₂-eq) naar sector



(SW = Streefwaarde)

Bron: ECN, MNP: Optiedocument: Potentieelverkenning klimaatdoelstellingen en energiebesparing tot 2020

4.7. Kernenergie

Aan kernenergie worden in de verkiezingsprogramma's de minste woorden gewijd. Kernenergie blijft in hoge mate controversieel. Alleen CDA, VVD, SGP, de Groep Wilders en EénNL willen kernenergie als optie handhaven, wat de christen-democraten betreft beperkt tot de transitieperiode die nodig is om de energievoorziening duurzaam te maken. D66 wil dat het rijk geen financiële steun geeft aan nieuwe kerncentrales en van Groen Links moet Borssele al in 2013 dicht. Het CDA ziet kernenergie „binnen de context van Europa” en uitgaande van de mogelijkheid om kernafval veilig op te slaan, als optie om de CO₂-uitstoot van elektriciteitscentrales op een klimaatneutrale manier te verminderen. Hoge eisen stelt het CDA aan de stroomproductie, die veilig en met de modernste technieken moet plaatshebben. Mede in het licht van de belangrijke internationale rol die Nederland vervult bij de uraniumverrijking (Urenco) pleit het programma voor voortzetting van de inspanningen om kernenergie verantwoord toe te passen of toepasbaar te maken. Wilders en EénNL bepleiten ronduit de bouw van nieuwe kerncentrales in Nederland. EénNL noemt kernenergie „goedkoper, beter voor het milieu en het maakt ons minder afhankelijk van andere - soms minder democratische - landen”.

De politieke afkeer van kernenergie in Nederland bij PvdA, SP, GroenLinks, D66 en ChristenUnie strekt zich niet uit tot de import van kernstroom. Geen enkel verkiezingsprogramma maakt nog bezwaar tegen de import van elektriciteit uit kerncentrales, vooral uit Frankrijk. Kennelijk is de marktwerking op dit punt volledig geaccepteerd.

De afgelopen jaren werd per saldo tussen de 15 en 20 procent van het totale Nederlandse stroomverbruik geïmporteerd. In 2005 bedroeg de import 17 procent. Tien procent van alle in Nederland verbruikte elektriciteit werd dat jaar door kerncentrales geproduceerd. De handel van elektriciteit vindt voor een steeds groter deel plaats op de Nederlandse stroombeurs Amsterdam Power Exchange. In 2005 bedroeg de totale handel 14,5 procent van het Nederlandse elektriciteitsverbruik⁷.

⁷ Energie in Nederland 2006, publicatie van EnergieNed, Arnhem, pagina 26.

5

Conclusies

1. De meeste politieke partijen vragen de overheid om meer actie voor verduurzaming van de energievoorziening en verbetering van de leveringszekerheid. Daarbij moet er volgens bijna alle verkiezingsprogramma's meer in EU-verband worden samengewerkt.
2. Internationale samenwerking, desnoods via een Nederlands diplomatiek initiatief, wordt sterk bepleit voor de oplossing van het broeikasprobleem, de klimaatverandering die het gevolg is van schadelijke emissies. Bijna alle partijen willen loyale uitvoering van de afspraken in het Kyoto-protocol; enkele partijen willen nu al verder gaan met het beleid voor beperking van emissies.
3. Voor het Nederlandse energiebeleid blijft grote ruimte. De meeste verkiezingsprogramma's bepleiten meer initiatieven van de regering. Prioriteiten zijn: zekerheid van levering, meer energiebesparing, schone energie, schone elektriciteit, schonere auto's en brandstoffen, een veel beter openbaar vervoer. Voor duurzame energie zijn forse bedragen gereserveerd, te betalen uit de aardgasbaten en heffingen.
4. Als belangrijkste middel om tot een duurzame en schone energievoorziening te komen, zien de politieke partijen technologische innovatie. Bedrijven die zich specialiseren in duurzame technologie voor energieopwekking en 'schoon fossiel' kunnen voor een steun in de rug van de overheid in aanmerking komen. Innovatie zou Nederlandse bedrijven op dit terrein een koploperspositie kunnen verschaffen. Maar subsidies worden door een aantal partijen aan meer beperkingen gebonden: geen 'open-einde' subsidieverstreking meer. CDA en VVD willen overschakelen op een tendersysteem (zie bijlage I); het CDA voegt daar nog een garantiestelling van de overheid op leningen van producenten van duurzame energie aan toe.
5. Liberalisering en marktwerking worden door de meeste partijen geaccepteerd, mits ze gepaard gaan met een sterke overheid die toeziet op de energiebedrijven en desnoods regels aanpast. Belangrijke punten hierbij zijn de rol van energiebedrijven bij leveringszekerheid en duurzame energie.
6. Een ruime politieke meerderheid is in de nieuwe Tweede Kamer te verwachten voor een 'slimme' kilometerheffing die het bezit van de auto goedkoper maakt maar het gebruik duurder, om de files te bestrijden. Dat geldt ook voor een heffing op het vliegverkeer. Uitbreiding van het wegennet krijgt weinig steun; de meeste partijen willen slechts knelpunten oplossen.
7. Meer kernenergie in Nederland is voorlopig niet te verwachten. Alleen de huidige coalitie (CDA en VVD), de SGP, de Groep Wilders en EénNL voelen voor uitbreiding, mits de veiligheid van een nieuwe centrale is gegarandeerd en het afval veilig wordt opgeborgen.
8. Wel steunen de meeste verkiezingsprogramma's technieken voor 'schoon fossiel' zoals kolenvergassing en afvang met ondergrondse berging van kooldioxide (CO₂) als bijdrage aan een duurzame energievoorziening.

Bijlagen

Drie aanvullende interviews: meer uitleg en achtergronden

In bijlage I worden interviews met de energiewoordvoerders van het CDA, de PvdA en de VVD weergegeven.

Passages over energie en milieu in de besproken verkiezingsprogramma's 2006

In de bijlagen II - XIII zijn alle aan energie en milieu gerelateerde passages in de verkiezingsprogramma's samengebracht. De nummering die soms in de tekst te vinden is, is overgenomen uit de desbetreffende verkiezingsprogramma's.

Bijlage I Drie aanvullende interviews: meer uitleg en achtergronden

A I.1 Liesbeth Spies (CDA):

„Vooraf wil ik onderstrepen dat alle cijfers in het verkiezingsprogramma en de financiële verantwoording voorlopig zijn en aangepast kunnen worden als de berekeningen van het Centraal Planbureau dat nodig maken. En dat de extra middelen die wij voor innovatie, verduurzaming en infrastructuur reserveren, bovenop de bestaande, reguliere budgetten van de overheid komen. De huidige instrumenten voor steunverlening blijven bestaan, al kunnen ze worden aangepast, zoals de subsidieregeling Milieukwaliteit Elektriciteits Productie (MEP). Dus er is veel meer geld beschikbaar dan deze extra bedragen laten zien.”

Welke zijn uw prioriteiten bij de verduurzaming?

„Bij de energievoorziening gaat het om een verdeling over efficiëntie, besparing, duurzame energie en het schoner maken van de fossiele brandstoffen (terugdringen schadelijke emissies) tijdens de transitieperiode naar een volledige duurzame voorziening. Eerste prioriteit krijgt technologische innovatie met het oog op verduurzaming. Het gaat om tijdelijke steunmaatregelen voor de productie, tot deze nieuwe producten concurrerend worden en in de markt gezet worden.”

Hoe voorkomt u dat subsidieregelingen plotseling worden stopgezet als het geld opdraakt?

„U doelt op de MEP. Vier jaar geleden hadden we een andere regeling, die veroorzaakte dat er veel duurzame energie werd geïmporteerd en er ook veel subsidiegeld weglekte naar het buitenland. Vriend en vijand waren het erover eens dat dit niet de bedoeling was. Wij gingen akkoord met de MEP die de productie van duurzame energie in Nederland ging stimuleren. Maar nu zie je dat er opnieuw iets gebeurt wat je liever niet wilt. Bijvoorbeeld dat er 200 miljoen euro zou gaan naar één elektriciteitsproducent, die als brandstof palmolie wil gebruiken. Dit soort aanvragen moeten we dus niet meer via de MEP honoreren. Het slechte van de MEP, dat ons heel veel pijn doet, is dat je als overheid niet betrouwbaar bent als je plotseling de subsidieregeling moet stopzetten. Ik denk aan tenderen. En aan garantiestelling door de overheid van leningen door bedrijven die bezig zijn met duurzame projecten. Als een project goed loopt en concurrerend wordt, vervalt de garantie en hoef je niet te betalen. De garantiestelling zou je kunnen financieren via een speciaal fonds dat gevoed wordt uit de aardgasbaten. Dat past logisch in onze ambities voor duurzaamheid: zolang we onze gasrijkdom nog hebben, gebruiken we die mede voor toekomstinvesteringen die de energievoorziening na die periode duurzaam maken en veilig stellen.”

Het CDA koestert grote ambities met de afvang en ondergrondse opslag van CO₂. Zou u dat ook verplicht willen stellen voor elke nieuwe elektriciteitscentrale?

„We moeten bij vergunningverlening stevige milieu-eisen stellen, met een plafond voor schadelijke emissies. Maar ik ben terughoudend met het voorschrijven van een bepaalde techniek om dat milieudoel te halen. Want je kunt bij elektriciteitsopwekking bijvoorbeeld ook alleen de CO₂ afvangen en deze aan tuinders leveren, voor groeibevordering in de kassen. Wij willen wel op korte termijn een versnelling van de technologie voor afvang en opslag. Maar we moeten ons niet te makkelijk rijk rekenen, want de techniek voor ondergrondse opslag op land zit nog in de testfase.”

U wilt het openbaar vervoer verbeteren, meer investeren in het spoor en de NS in staat stellen op schone elektriciteit te rijden. Kan dat laatste ook met subsidie bereikt worden?

„Ik kan me goed voorstellen dat je dat als rijksoverheid via de aanbestedingsvoorwaarden regelt, zoals de provincies eisen stellen aan het materieel van busmaatschappijen. Maar de NS voor dat doel geld geven is de verkeerde kant. Wat we als overheid vooral moeten doen is de productie van voldoende schone elektriciteit stimuleren, waarvan ook de spoormaatschappijen gebruik kunnen maken.”

Duurzame mobiliteit betekent voor het CDA ook dat over krap tien jaar de eerste schone auto's gaan rijden. In 2015 moet je waterstof kunnen tanken, zegt uw programma. Maar dan hebben we nog onvoldoende schone elektriciteit om in een grote vraag naar waterstof te voorzien. Het CDA sluit kernenergie in de transitieperiode niet uit. Wilt u die waterstof niet met kernenergie maken?

„Dat zou technisch kunnen. Maar het is niet reëel om te veronderstellen dat er in 2015 in Nederland een kerncentrale staat die de productie van voldoende waterstof mogelijk maakt. En ook hier moet je denk ik de keuze van technieken en brandstoffen overlaten aan de elektriciteitsproducenten. De markt zal ongetwijfeld zorgen voor contracten tussen de producenten van stroom en die van waterstof.”

A 1.2 Ferd Crone (PvdA):

„Ik ben er trots op dat mijn plannen en cijfers voor een radicale verduurzaming van de energievoorziening in ons verkiezingsprogramma zijn overgenomen, mede omdat ik ook financieel woordvoerder van de Tweede Kamerfractie ben. Het is nogal wat, als je daar 1 miljard euro per jaar plus de hele transitie, in totaal 1.570 miljoen, voor reserveert. Vergelijk dat eens scherp met wat andere partijen doen. En ik zeg erbij: het gaat om structurele financiering uit het totaal van de rijksinkomsten inclusief gasbaten. Anders dan in de voorbije periode zijn we dus met deze uitgaven niet meer afhankelijk van de schommeling in aardgasbaten, veroorzaakt door de olieprijs en de dollarkoers.”

Betekent dat ook dat subsidieregelingen en fiscale instrumenten voor duurzame energieprojecten niet meer plotseling worden stopgezet?

„Bij subsidieregelingen zal er altijd een uitgavenplafond nodig zijn, maar je kunt de voorwaarden aanscherpen, bijvoorbeeld in de tijd. Dan zeg je tegen geïnteresseerde ondernemers: we hebben zoveel geld over voor dit doel en als u binnen deze termijn subsidie aanvraagt dan is het wie het eerst komt, wie het eerst maalt. Als energiewoordvoerders in de Tweede Kamer hebben we onlangs de Algemene Rekenkamer gevraagd te onderzoeken hoe het nu fout is gelopen met de MEP-subsidieregeling (Milieukwaliteit Elektriciteits Productie).”

Moet die regeling door een nieuw kabinet worden aangepast?

„Ja, want we willen haar nog wel even handhaven, als een handige startmotor voor een verplicht aandeel duurzaam in de energievoorziening. Daar willen wij als PvdA naar toe. De MEP krijgt een stabiele voeding van middelen, via de algemene middelen en de heffing op elke elektriciteitsaansluiting. Dat betekent dat, als je subsidievoorwaarden scherp genoeg zijn, een lange termijnperspectief biedt voor bijvoorbeeld windenergie, maar ook andere duurzame opties. Belangrijk is daarbij ook dat we een vaste terugleververgoeding bieden aan exploitanten die groene stroom aan het net leveren.”

Wordt het aandeel duurzaam een verplichting voor de energiebedrijven die in Nederland actief zijn, zoals ook GroenLinks en de SP willen?

„Ja, ik zou niet weten hoe je anders een wettelijk verplicht aandeel duurzaam kunt realiseren. Dan moet je ook regelen hoe de import wordt meegeteld. Daarnaast kan het systeem ook gaan gelden voor grootverbruikers en voor autobrandstoffen en duurzaam gas”

Hoge olieprijzen stimuleren de verduurzaming en spekken de schatkist, maar telkens als de energierekening scherp oploopt door dure importolie wil de politiek compensatie voor de laagstbetaalden.

„Eigenlijk zou je tot de energievoorziening helemaal duurzaam is, een wiebeltaks moeten hebben om dat probleem op te lossen: bij lage prijzen reserveer je geld dat je bij plotselinge prijsspieken die zoals nu lang aanhouden, weer kunt uitkeren als compensatie.”

U wilt in 2020, dat is al over dertien jaar, Nederland helpen aan de schoonste en meest efficiënte energievoorziening. Dan moet u landen als Oostenrijk en Zweden met veel waterkracht passeren. Hoe krijgt u dat voor elkaar?

„Met een mix van instrumenten en een zware inzet van nieuwe technologie. Wat het energieverbruik betreft stel je eisen aan de productie door bedrijven en aan de consumptie. Per eenheid product moet het verbruik flink omlaag. Dat kan in de transitieperiode met aardgas en warmtekracht. Apparatuur moet zuiniger. We kunnen de warmte opslaan in aquifers (waterhoudende holtes) in de ondergrond, zoals bij de ‘energie kas’, de tuinbouwkas die zonne-energie produceert en aan de stadsverwarming levert. We kunnen gebouwen en woningen koelen met het oppervlaktewater en met warmtepompen verwarmen, we kunnen biomassa bijstoken maar ook vergassen en we kunnen kolenvergassing combineren met CO₂-afvang en -opslag. De noodzakelijke investeringen stimuleren we met een subsidie om de onrendabele top eraf te halen.”

U wilt ook superefficiënte elektriciteitscentrales. Binnenkort moeten er centrales worden vervangen en de industrie wil een kolencentrale om de stroomprijs omlaag te brengen. Ondergrondse CO₂-opslag bij nieuwe centrales wordt verplicht en dat maakt zo 'n project veel duurder.

„Ja, dat moeten we bij de komende kabinetsformatie uitonderhandelen, met de zekerheid van subsidie op toepassing van die technologie, waarmee Nederland voorop kan lopen.”

Uw programma reserveert ook 150 miljoen euro per jaar voor duurzame energie in ontwikkelingslanden. Gaat Nederland daarmee duurzame technologie beschikbaar stellen?

„Dat kan een onderdeel zijn. Het geld wordt voornamelijk besteed om de technologie voor kleinschalige biomassa-centrales te betalen, om een eind te maken aan de grootschalige houtkap, erosie in die landen en afhankelijkheid van dure olieimport. Verder de kleinschalige toepassing van zonne-energie die effectief kan zijn in landen zonder elektriciteits-infrastructuur.”

A.1.3 Paul de Krom (VVD):

De energiewoordvoerder van de VVD-Tweede Kamerfractie, Paul de Krom, reageert fel op de vraag hoeveel geld zijn partij voor de volgende kabinetsperiode wil reserveren voor meer duurzame energie. Het liberale verkiezingsprogramma voor 2007-2011 geeft daarover minimale informatie. „Maar het gaat er helemaal niet om wie er het meeste geld reserveert”, werpt hij tegen. „Ik verzet me er al jaren tegen dat energiebeleid alleen maar op de inzet van begrotingsgeld wordt afgemeten. De fundamentele vraag is: hoe krijgen we de innovatie bij bedrijven van de grond, bij ondernemingen die de technologie moeten ontwikkelen en uiteindelijk in de markt moeten zetten.”

Wat is uw antwoord op die fundamentele vraag?

„Dat moeten we vooral doen door ervoor te zorgen dat de ervaring van onze kennisinstituten met die van het bedrijfsleven wordt gebundeld. De Algemene Energieraad, ECN en de Task Force Energietransitie hebben geadviseerd dat de overheid zich meer moet richten op het stimuleren van onderzoek en demonstratieprojecten en niet op commerciële projecten. Die moet je overlaten aan ondernemingen die de succesvolle technische producten in de markt zetten en daarmee hun eigen broek moeten ophouden.”

Wil de VVD dan wel dat onderzoek met overheidsgeld stimuleren? Uw programma noemt nieuw onderzoek ‘urgent’.

„Als dat nodig is zeker. Het subsidiebeleid moet veel slimmer worden. Als er geld nodig is voor het testen van een doorbraaktechnologie kan een club waarin kennisinstituten, de overheid en ondernemingen samenwerken, dat via een tender doen. Andere industrieën kunnen daar dan op inspelen door te participeren. Daar wil ik me sterk voor maken.”

Dus de MEP moet verdwijnen?

„Nou die loopt nog wel even door, want met de MEP heeft de overheid zich tot 2016 voor 8,1 miljard aan subsidieaanvragen geëngageerd. Alleen worden er nu geen nieuwe aanvragen meer gehonoreerd, dus je hebt een kans om je beleid aan te passen. Als overheid moet je niet in de markt, niet in de commerciële toepassing gaan scharrelen. We hebben eerst vele miljoenen euro's belastinggeld verspild met een uitzondering op de Regulerende Energiebelasting om de vraag naar groene stroom te stimuleren. Met die regeling was 600 miljoen gemoeid, die voor een groot deel wegvloede naar het buitenland voor geïmporteerde groene stroom. Toen kregen we onder Balkenende 2 de regeling MEP: Milieukwaliteit Elektriciteits Productie met een vastgelegd totaalbedrag van 8,1 miljard euro dat werd overschreden met 1,2 miljard. Als die subsidie afgelopen zomer niet was stopgezet was daar nog eens 2 miljard bijgekomen.”

Kon die regeling niet tussentijds worden verscherpt?

„Twee jaar geleden heb ik in de Kamer al gewaarschuwd dat het fout ging. De overheid heeft verwachtingen en verplichtingen gecreëerd die ze niet kan waarmaken. Een 'open einde' regelingen als de MEP leiden altijd tot ongelukken.”

„Mijn tweede punt hierbij is dat de overheid nog steeds de technologische vernieuwing in de weg zit met allerlei regeltjes en vergunningseisen. Wég ermee. Ik heb veel ondernemers gesproken die ervaring hebben met de milieutechnologie en zich belemmerd voelen door lange, ingewikkelde procedures. Maar liefst tachtig procent van de octrooien blijft op de plank liggen. We moeten ook zorgen voor een betere vertaling van de wetenschappelijke kennis naar de praktijk.”

Op de website van de VVD schreef u: de realiteit is dat duurzame energie voorlopig geen belangrijke rol speelt als we ervoor willen zorgen dat het licht niet uitgaat en energie betaalbaar blijft.

„Tenzij er een doorbraaktechnologie komt, die op afzienbare termijn kan concurreren met fossiele brandstoffen. Nederland wordt nu in hoog tempo steeds afhankelijker van aardgas, met alle politieke, economische en strategische risico's van dien. Willen we hier echt iets aan doen, dan moeten we de afhankelijkheid van gas verminderen en andere brandstoffen gebruiken in onze elektriciteitscentrales. Behalve gas zijn de inzet van schone kolentechnologie en kernenergie de enige opties die op korte termijn zoden aan de dijk zetten. Dan heb je ook meer tijd voor de ontwikkeling van duurzame energietechnieken.”

Passages over energie en milieu in de besproken verkiezingsprogramma's 2006



Bijlage II CDA

Concept-programma: Vertrouwen in Nederland -Vertrouwen in elkaar

WAT ZIJN DE NIEUWE UITDAGINGEN?

Waar liggen de uitdagingen van de nabije toekomst? Het gaat om een aantal sterk met elkaar verweven zaken.

- De welvaart in de wereld is toegenomen. Nederland kent een open economie en cultuur en profiteert zelf ook sterk van de globaliserende economie. (...) Geen enkel land kan de uitdagingen waar de globalisering ons voor plaatst alleen aan. Daarom zijn nodig een overtuigende buitenlandse politiek en een Europa dat bijdraagt aan innovatie, duurzaamheid, veiligheid en terrorismebestrijding.
- Belangrijk voor ons land is een vitale en duurzame economie. Nederland zal concurrerend en innovatief moeten zijn, juist nu landen als India en China ons de handschoen toewerpen. Nederland moet daarom innoveren, nieuwe producten ontwikkelen en een plaats veroveren op de groeiemarkten van de toekomst.
- Ondertussen zal die groei duurzaam moeten zijn. Anders groeit de milieuvervuiling ons boven het hoofd. De opkomst van nieuwe economische reuzen vergroot de ernst van de CO2-problematiek en van de schaarste aan energie. Maar juist daarom liggen er ook nieuwe mogelijkheden. Investeren in duurzaamheid en schone energie is kansrijk.

Vertrouwen in Nederlands ondernemerschap, dus investeren in innovatie en een duurzame economie

Nederland hoort weer bij de kopgroep van Europa. Dat is prachtig, maar we moeten onze goede positie nu verder uitbouwen. We moeten daarvoor met name investeren in innovatie. Innovatie vraagt om een goed ondernemingsklimaat. Het vraagt om bedrijven die voorop lopen en die weten wat de groeiemarkten van de toekomst zijn. Innovatie biedt overigens niet alleen economische kansen, maar kan ook in andere opzichten goed zijn voor de wereld. Duurzaamheid en schone energie zijn 'groene groeiemarkten' bij uitstek en bieden volop mogelijkheden. Nederland kan op dit terrein een voorsprong nemen. Daarvoor moeten we méér doen dan de rest van de wereld voor het verminderen van de uitstoot door fossiele brandstoffen en moeten we investeren in het ontwikkelen en toepasbaar maken van andere energiebronnen. Dat heeft als bijkomende voordeel dat het ons minder afhankelijk maakt van de energie-import uit de olielanden. Een vitale, innovatieve economie vraagt om uitstekend onderwijs, om een hoge arbeidsparticipatie, een goed wegennet, om gematigde lonen, om vakmensen, om ondernemerschap en verantwoordelijke sociale partners.

Daarom wil het CDA:

- dat de investeringen van bedrijven, overheid, universiteiten en hoge scholen in innovatie, onderzoek en ontwikkeling toenemen;
- een ambitieus bereikbaarheidsoffensief. De verbreding en gerichte uitbreiding van wegen vindt op den duur plaats via **een alleen daarvoor bestemde kilometerheffing en gaat gepaard met schoner rijden. Schonere brandstoffen (bio-ethanol, waterstof) en**

(bijvoorbeeld flexifuel) auto's moeten tegen concurrerende prijzen beschikbaar zijn en op den duur de wettelijke norm zijn;

- **de industrie en de landbouw samen laten werken om zo vervuilende fossiele brandstoffen te vervangen door biobrandstoffen;**
- het onderzoek naar en de toepassingen van duurzame energie (waaronder zonne-energie) een impuls geven. Toepassingen zullen werkgelegenheid gaan opleveren, ook omdat de opwekkingskosten van bijvoorbeeld zonne-energie op den duur waarschijnlijk niet groter zullen zijn dan die van conventionele elektriciteit;
- **dat Nederland voorop loopt bij het afvangen en ondergronds opslaan van CO₂ en met de expertise die het daarmee (inmiddels) opbouwt. Ook de NS moet kunnen rijden op elektriciteit die is opgewekt in centrales die geen CO₂ meer uitstoten;**
- investeren in de groene infrastructuur, met name in nationale landschappen en in groen in en om de steden, zodat mensen
- elkaar kunnen ontmoeten en ontspannen en er een goed vestigingsklimaat ontstaat voor bedrijven;
- het leven lang leren stimuleren, onder andere via leerrechten;
- een extra heffing op het vliegverkeer, om ook hier het milieubewustzijn te vergroten.

De criteria voor investeringen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) zijn aangescherpt. De aardgasbaten in dit fonds worden alleen gebruikt voor investeringen die onze economische structuur (waaronder kennis en innovatie) versterken: goed rentmeesterschap eist dat ondergronds vermogen wordt omgezet in bovengronds vermogen voor toekomstige generaties. Er worden afspraken gemaakt voor een vaste voeding van het FES aan het begin van de kabinetsperiode en over de besteding ervan wordt onafhankelijk geadviseerd.

Het bevorderen van duurzaamheid.

4.1.8. Het CDA wil dat de overheid een markt voor meer duurzame energie en duurzame producten stimuleert door innovaties en hun verspreiding te versnellen. Daarmee wordt ook nieuwe werkgelegenheid gecreëerd. Dit laatste kan door de duurzame producten qua prijs aantrekkelijker te maken ten opzichte van vervuilende producten (fiscale vergroening). Instrumenten stimuleren bij voorkeur zelfregulering, waardoor partijen zelf werken aan innovatieve oplossingen voor de milieuproblematiek.

4.2. Een duurzame economie

De aarde en de natuur zijn ons gegeven; we mogen er gebruik van maken om te leven en van te genieten. Maar we zullen dit alles ook weer in goede staat over moeten dragen aan onze kinderen en kleinkinderen. Het CDA wil milieudruk niet afwentelen op toekomstige generaties of op ontwikkelingslanden. Economische groei mag niet ten koste gaan van het milieu. Er is in Nederland al veel bereikt. We produceren veel milieuvriendelijker dan enige jaren geleden, mede dankzij goed beleid en samenwerking tussen overheid en

bedrijfsleven. Economische groei en een gezonder milieu gaan steeds beter samen. Verdere resultaten zijn te boeken door consumenten, producenten, bedrijven en maatschappelijke organisaties te betrekken bij het milieubeleid en hen aan te spreken op hun verantwoordelijkheid.

Milieu is een grensoverschrijdende aangelegenheid. Opkomende economieën zoals China en India zullen extra milieubelasting veroorzaken en het tempo van vervuiling versnellen. In Nederland zien we dat een groot deel van onze lucht- en watervervuiling van over de grens komt. Er zijn voorbeelden van goede internationale samenwerking. Met de zogenaamde Kyoto-afspraken zijn zeker vorderingen gemaakt, maar nog lang niet genoeg.

Dan een ander belangrijk onderwerp: energie. Onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen maakt ons kwetsbaar voor instabiliteit in die delen van de wereld waar deze brandstoffen vandaan komen. De voorraden olie, aardgas en ook kolen zijn bovendien niet alleen eindig, maar steeds vaker ook duur (olie) of smerig (steenkool). Onze economie is kwetsbaar voor schommelingen van olieprijsen. Op mondiaal en Europees niveau moet daarom worden samengewerkt, bijvoorbeeld over voorzieningszekerheid in Europa.

Energie moet betaalbaar, betrouwbaar en schoon worden. Een volledige omschakeling naar duurzame bronnen zal enkele decennia in beslag nemen. En dan nog zullen we er nu al mee moeten beginnen. Op de korte en middellange termijn kan dit bereikt worden door energiebesparing, een schoner gebruik van fossiele bronnen en de inzet van klimaatneutrale bronnen, bijvoorbeeld CO₂-opslag.

Het einddoel is de overstap naar duurzame energie zoals zonne-energie en windenergie. Deze transitie biedt ook enorme kansen voor innovatie en nieuwe werkgelegenheid.

4.2.1. Nederland steunt de Europese milieudoelstellingen, zolang die doelstellingen gepaard gaan met een ambitieuze aanpak aan de bron. Ook moet vooraf inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten van Europese regelgeving zijn op de specifieke Nederlandse situatie. Het CDA wil streefwaarden, opgenomen in EU-richtlijnen, op het gebied van energiegebruik (duurzame elektriciteit, biobrandstoffen) zo snel mogelijk in Nederlandse wetgeving vertalen.

4.2.2. Bij de milieunormering moet de overheid methoden kiezen die zoveel mogelijk een appèl doen op de

verantwoordelijkheid van mensen, ondernemingen en organisaties. Dat lokt innovatie uit. De normen moeten consistent en stabiel zijn en elkaar niet overlappen of tegenspreken. Regelgeving, vergunningverlening en handhaving moeten aangepast worden aan de eisen van deze tijd (bijvoorbeeld één omgevingsvergunning inclusief water). De overheid werkt pas met extra heffingen als er voor burgers ook reële alternatieven voor het extra belaste product zijn (bijvoorbeeld reël beschikbare schonere brandstoffen).

4.2.3. Energie is van essentieel belang voor onze samenleving. De Nederlandse overheid blijft daarom verantwoordelijk voor de energievoorzieningszekerheid. Zij zal erop toezien dat de energiebedrijven dit garanderen. Die moeten de komende jaren fors investeren in het productievermogen van de elektriciteitssector en in de toevoer van gas. Belangrijk voor

de energievoorzieningszekerheid is de opslagzekerheid van gas. Hier kunnen kleine gasvelden een oplossing en zelfs een belangrijke economische kans bieden. Het hoogspanningsnet blijft in de handen van de Nederlandse overheid.

Energiebedrijven die hun centrales en leveranciersbedrijven verkopen, splitsen hun distributienetten af, zodat deze in publieke handen blijven.

4.2.4. Energiebesparing is een goede manier om de risico's van het huidige energiegebruik te verminderen. Het levert bovendien geld op. Vanaf 2010 of zoveel eerder als mogelijk zal twee procent energie moeten worden bespaard.

4.2.5. Het CDA wil dat de milieubelasting meer in de kosten van het vliegverkeer worden verdisconteerd. Vliegen voor personen wordt daardoor duurder.

4.2.6. Het CDA wil van overheidswege een markt voor meer duurzame energie en duurzame producten realiseren door innovaties te stimuleren en hun verspreiding te versnellen. Het CDA wil Nederland en Europa binnen twintig jaar voor 25% op duurzame alternatieven en schone fossiele grondstoffen over laten stappen.

4.2.7. Het stimuleren van aardgas en biobrandstof bij verkeer en vervoer moet per direct gestart worden. Aardgas is als transitiebrandstof te gebruiken. Rond 2015 rollen de eerste zero-emission voertuigen van de band. Tegen 2015 dient daarom in Nederland waterstof getankt te kunnen worden.

4.2.8. Bij de energievoorziening voor nieuwe woningen en bedrijfspanden moet worden gezocht naar zuiniger verwarmingsmethoden. Bijvoorbeeld aardwarmte, restwarmte uit de industrie, zonne-energie en warmte-koudeopslag. Een verkenning naar de (on)mogelijkheden van Concentrated Sun Power zal uitgevoerd worden.

Het CDA wil duurzaamheid verwerken in de (energie-)prijs van goederen, bijvoorbeeld via hoge en lage BTW. Voor spaarlampen gaat het lage tarief van 6% gelden in plaats van 19%. De Energiebox voor consumenten wordt breed verspreid. En de overheid laat alleen nog energiezuinige gebouwen bouwen.

4.2.9. Duurzame energie zal gaandeweg een groeimarkt zijn. Nederland heeft goede mogelijkheden om CO₂ op te slaan, om te werken aan een kennisintensieve landbouw en om zijn kennisinstituten op het gebied van duurzame ontwikkeling tot de wereldtop te laten behoren. Nederland heeft ook voorzieningen voor relatief schoon aardgas. Opslag van aardgas in lege gasvelden biedt ons land bovendien de mogelijkheid om een knooppunt voor voorzieningszekerheid in West-Europa te worden. Werkgelegenheid kan groeien in de offshore-industrie (CO₂-opslag en windenergie op zee), in de biomassa-sector (landbouw, afvalverwerkers en distributie) en bij de PV-industrie (ten behoeve van zonnecellen).

4.2.10. Het bedrijfsleven zal onder het nieuwe systeem van de emissiehandel de kosten minimaliseren; dat zal innovatie bevorderen. Opslag of afvang van CO₂ kan onder het emissiehandelssysteem gebracht worden. Ruim voordat de Kyotoperiode afloopt, moet investeerders zekerheid worden geboden over het toekomstig emissierechtenbeleid. Het systeem voor handel in emissierechten kan worden verbreed met een langjarig perspectief voor investeerders.

4.2.11. Binnen de context van Europa, en uitgaande van een zich ontwikkelende innovatieve afvalverwerking en van de mogelijkheid om afval veilig op te slaan, blijft kernenergie gedurende de transitie naar duurzame energie een van de opties om op een klimaatneutrale manier de CO₂ uitstoot van de elektriciteitsproductie te verminderen. Vanzelfsprekend worden ook hoge eisen gesteld aan de productie: veilig en met de modernste technieken. Mede in het licht van de belangrijke internationale rol die Nederland vervult bij het verrijken van uranium zullen de inspanningen voortgezet worden om kernenergie verantwoord toe te passen / toepasbaar te maken.

4.4. Mobiliteit

De meeste mensen reizen elke dag: met de auto, fiets of openbaar vervoer. Met goederenvervoer verdienen we in Nederland veel geld. Maar we staan vaak in de file. Dat is een economische en sociale kostenpost. Files veroorzaken bovendien meer milieuvervuiling.

Het CDA wil daarom investeren in wegen: een beperkt aantal ontbrekende schakels in ons wegennet en vooral de verbreding van wegen. Verder pleiten wij voor het beprijzen van kilometers. Dat maakt autorijden niet duurder. Maar het geld wordt besteed aan onderhoud en aanleg wegen.

Het CDA wil de betrouwbaarheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer verhogen.

Het CDA wil daarbij inzetten op schoner rijden, op duurzame mobiliteit. Via meer en beter openbaar vervoer, maar ook door schoon rijden te belonen. De vervuilende uitstoot van benzine en diesel moet bij de bron worden aangepakt: door het stimuleren van schonere brandstoffen en motoren.

4.4.1. Het CDA wil Nederland beter bereikbaar maken. Het CDA geeft prioriteit aan wegverbreding en betere benutting van bestaande wegen. Rond een beperkt aantal ontbrekende schakels kunnen

nieuwe doorsnijdingen van het landschap aan de orde zijn. In de EU moeten de internationale weg, spoor- en vaarverbindingen verder ontwikkeld worden.

4.4.2. Bij de aanleg van infrastructuur moet meer gebruik gemaakt worden van kennis en risicokapitaal van het bedrijfsleven. Bijvoorbeeld door aanleg, financiering, beheer en onderhoud in één pakket onder te brengen. Dit zal leiden tot meer infrastructuur en tot een beter onderhoud.

4.4.3. In de komende periode wordt een andere beprijzingssysteem van autorijden voorbereid. Het streven is om in 2012 een systeem van betaling in te voeren. Per gereden kilometer wordt dan naar tijd en plaats betaald. Op rustige plaatsen en tijdstippen betalen mensen minder dan op drukke plaatsen en tijdstippen. BPM (aanschafbelasting), motorrijtuigenbelasting en Eurovignet worden uiteindelijk (geheel of gedeeltelijk) vervangen door een systeem van betalen per kilometer. De inningskosten mogen maximaal 5% van de opbrengsten bedragen. De opbrengsten van de beprijzing zullen ook werkelijk aan infrastructuur en bereikbaarheid worden besteed. Het moet voor regio's mogelijk worden om de aanleg van wegen te versnellen door hiervoor een prijs te vragen.

4.4.4. Het CDA wil meer investeren in (onderhoud van) het spoor. De achterstand moet worden weggewerkt. De snelle en hoogwaardige verbindingen binnen Randstad en Brabantstad hebben prioriteit. De openbaar vervoerverbindingen naar het oosten worden verbeterd. De afspraken met noord-Nederland over economische structuurversterking door een snelle Zuiderzeelijn-spoorverbinding dienen te worden nagekomen (inclusief de toegezegde rijksbijdrage van 2,7 miljard). Indien een dergelijke snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en/of niet verantwoord te exploiteren is, dient er, afgestemd met het Noorden en, uitgaande van deze afspraken, een alternatief samenhangend pakket te komen. Daarvan maken infrastructurele maatregelen een substantieel deel uit. Het CDA is tegenstander van een verdere liberalisering en privatisering van het nationale spoorvervoer. Decentraliseren van regionale spoorlijnen kan, als het volledige exploitatiebudget wordt overgeheveld.

4.4.5. Het CDA wil milieuvervuiling zo veel mogelijk aan de bron bestrijden. Schone en zuinige motoren en brandstoffen, bijvoorbeeld hybride auto's, worden fiscaal gestimuleerd. Ook in het systeem van beprijzing moet rijden in een schone auto flink voordeliger zijn. Het nadeel van het uitwijken naar buurlanden bij verschil in brandstofprijzen is met een hierop toegesneden kilometerheffing te ondervangen. Ook het openbaar vervoer moet schoon kunnen rijden. Bij busbedrijven zijn daarvoor al aanzetten gegeven. Ook op het spoor is emissievrij vervoer een belangrijke ambitie, ook al om op het punt van duurzaamheid geen achterstand op te lopen ten opzichte van het autoverkeer.

4.5.5. Nederland dient de omschakeling van het gebruik van fossiele naar duurzame energie in de komende periode te versnellen. Gesloten kassen met warmte, CO₂ en wateropslag in de bodem dragen bij aan een duurzaam energiebeleid. De landbouw kan bij duurzaamheid een hoofdrol spelen door de productie van bio-ethanol, van koolzaad voor biodiesel, van suiker voor biomassa en door de vergisting voor elektriciteit. De overheid stimuleert een gespreid aanbod en geeft accijnskorting op deze energiebronnen en brandstoffen. Het CDA wil energiewinning uit mest- en co-vergisting verbreden naar een grotere groep voorlopers in de agrarische sector door een investeringsstimulus voor ondernemers én een aanpassing van de Brusselse regelgeving.

Resolutie CDA-congres 30 september:

Op het partijcongres dat het verkiezingsprogramma vaststelde, werd een ontwerp-resolutie van het CDA-Duurzaamheidsberaad besproken waarin felle kritiek werd geuit op de beslissing van minister Wijn (EZ) van 18 oktober, om met onmiddellijke ingang de subsidieregeling MEP voor nieuwe duurzame elektriciteitsprojecten stopzette. In een door het Partijbestuur voorgestelde wijziging van die tekst werd benadrukt dat door het plotseling stopzetten van de subsidie een 'stop and go klimaat' ontstaat, dat voor investeerders niet de noodzakelijke stabiliteit biedt. Uitgesproken werd dat er een ruimhartige overgangsregeling moet komen voor kleinschalige projecten van bijvoorbeeld agrarische bedrijven die vóór 18 oktober in een vergaand stadium van voorbereiding waren, waarbij in beginsel

alle technieken voor subsidiëring in aanmerking komen die ook onder de MEP-regeling gesubsidieerd werden.



Bijlage III: Partij van de Arbeid

“Samen sterker. Werken aan een beter Nederland”; Ontwerp-programma Kamerverkiezingen 2006

Concrete ambities

9. Investeren in schone energie.

Wij willen dat Nederland in 2020 over de schoonste en meest efficiënte energievoorziening van Europa beschikt. Nederland neemt dan een technologische en economische voorsprong. Dat levert ons banen op en zorgt ervoor dat we de wereld schoner achterlaten voor onze kinderen en kleinkinderen. Waar het huidige kabinet de subsidies hiervoor heeft afgeschaft, investeren wij in de ontwikkeling van duurzame energie en energiebesparing.

Het Nederland van morgen

Het is waar dat we de fossiele brandstoffen niet eindeloos kunnen blijven verbranden en dat het milieu onder druk staat. Met minder gas en olie wordt energie niet alleen duurder, er zal ook meer strijd ontstaan tussen landen om het te bemachtigen. Maar we hebben de afgelopen eeuw toch ook laten zien dat we door technische vooruitgang schoner en efficiënter kunnen worden? Er zijn mogelijkheden om op schone energie over te gaan en minder afhankelijk te worden van olie en gas.

5. Oog voor morgen. De wereld moet nog langer mee. Dus we kunnen haar niet opbranden en uitleven, maar moeten zorgen dat we ons land beter nalaten dan toen we het kregen. Daarom een schoon milieu en schone en duurzame energie. De toekomst is van onze kinderen. Daarom staan kinderen centraal en hebben we oog voor de vergrijzing.

Investeren in innovatie

Een sterk Nederland van morgen betekent vandaag investeren in kennis, kunde en innovatie. Die drie vormen de motor van de vooruitgang. De basis is goed onderwijs. Daarbij is al het talent nodig. De kenniseconomie is niet alleen van hoogopgeleiden, maar van ons allemaal.

Nederland is altijd sterk innovatiegericht geweest, met goed onderwijs, een open wetenschappelijke cultuur, sociale ontwikkeling en een grote oriëntatie op het buitenland. Nederland is nu achterop geraakt, ondanks alle mooie woorden van het kabinet over het innovatieplatform. Er liggen grote problemen die vragen om oplossingen. Wat zou het betekenen als we de behandeling van hart- en vaatziekten of diabetes aanzienlijk konden verbeteren? Of slimme manieren om ouderen uit een sociaal isolement te halen met gebruik van nieuwe communicatiemiddelen? Of schone en goedkope alternatieven vinden voor het gebruik van fossiele brandstoffen op grote schaal? Voor dit soort problemen moeten innovatieve oplossingen komen.

Investeringsbeslissingen in innovatie zijn de laatste jaren te onvoorspelbaar en chaotisch geworden door de afhankelijkheid van de aardgasprijs. Innovatie moet een normaal onderdeel van overheidsbeleid en investeringsbeslissingen worden.

6. Werken aan een mooi en duurzaam Nederland

We willen veel in Nederland: wonen, werken, ontspannen en genieten van rust en ruimte, en we zijn daarbij met steeds meer Nederlanders. De druk op de schaarse ruimte is daardoor groot en daarom moeten we keuzen maken. Het is onze verantwoordelijkheid om de aarde ook voor komende

generaties leefbaar te houden. Het is onze taak om onze kinderen, klein- en achterkleinkinderen een schone leefomgeving te bieden met rust, ruimte en groen. Solidariteit houdt niet op bij de grens, dus we houden ook rekening met de gevolgen voor mensen in andere landen. De PvdA gaat niet mee in de schijntegenstelling tussen groen en groei: we moeten erin slagen om de groei in balans te brengen met een schoon en mooi Nederland. Nu en in de toekomst

Om die balans te vinden moeten we werk maken van duurzame energie. De zorg om ons klimaat duldt geen uitstel. Daarnaast moeten we inzetten op doordachte mobiliteit, want alleen zo houden we Nederland bereikbaar en leefbaar. (...)

Duurzame energie: met het oog op het klimaat

Het gebrek aan duurzaamheid van de mondiale energievoorziening vormt één van de grootste bedreigingen van de komende decennia. Broeikasgassen dreigen het klimaat drastisch te veranderen. De afhankelijkheid van olie, kolen en gas maakt Nederland kwetsbaar voor machtspolitiek van vaak instabiele landen. We dienen de overstap naar een duurzame energievoorziening te maken vóórdát klimaatverandering en energietekorten ons voor onoverkomelijke problemen plaatsen. Bovendien biedt een schone energievoorziening ook kansen: een koploperspositie betekent een betere concurrentiepositie en extra werkgelegenheid.

Nederland zou in 2020 de schoonste en efficiëntste energievoorziening van Europa moeten hebben. Dat betekent dat we in 2020 de uitstoot van broeikasgassen met minimaal een derde hebben teruggebracht en dat duurzame energie minstens een vijfde van onze energievoorziening zal uitmaken. De energiebesparing per jaar is minstens 2%. De resterende energieproductie moet gebruikmaken van mogelijkheden van superefficiënte centrales met CO₂-opslag. Ook na 2020 zal deze transitie moeten doorgaan, met als uiteindelijk doel een volledig schone en hernieuwbare energievoorziening in 2050. Dit wordt gefinancierd uit de aardgasbaten.

- Wanneer we voldoende investeren in energiebesparing, duurzame energie (zon, wind, water, biomassa en omgevingswarmte) en schone fossiele brandstoffen, is kernenergie voor deze ambities niet nodig. Er komen geen nieuwe kerncentrales.
- Mensen krijgen een premie als ze een bepaald pakket aan energiebesparende maatregelen doorvoeren bij de aanschaf van een huis.
- Uitbreiding van de huidige stimuleringsregeling voor duurzame energie (ook zonne-energie), op termijn aangevuld met de invoering van een verplicht aandeel duurzame energie voor energiebedrijven; zo worden bedrijven aangezet om zelf ook extra te innoveren en investeren.
- Ondergrondse CO₂-opslag bij nieuwe elektriciteitscentrales wordt verplicht.

De CO₂-emissiehandel wordt uitgebreid met de luchtvaart.

De overheid zelf geeft het goede voorbeeld en koopt/least alleen energievriendelijke apparaten en auto's.

Het speciale energietarief voor de glastuinbouw wordt afgeschaft: de opbrengst hiervan wordt geheel geïnvesteerd in innovatie in deze sector. Innovatie kan er namelijk voor zorgen dat onze kassen in 2020 geen grootverbruikers van energie meer zijn, maar energieleveranciers!

De PvdA wil in Europees verband een accijns op kerosine.

Versterking, naleving en uitbreiding van internationale verdragen zoals het Kyoto-verdrag voor de beperking van uitstoot van broeikasgassen.

De EU moet het initiatief nemen in de mondiale bescherming van kwetsbare natuurgebieden, zoals oceanen, oerwouden, koraalriffen en zoetwaterbassins, en hun biodiversiteit.

De Europese energiemarkt is grensoverschrijdend. Om de energie veilig te stellen moet de Europese Commissie namens de EU kunnen onderhandelen met de energieproducenten, en moet de EU zorgdragen voor fysieke veiligheid van de aanvoerroutes van energie.

Slimme mobiliteit: goede bereikbaarheid, sociaal en duurzaam

Goede wegen en goed openbaar vervoer zorgen voor sociale cohesie en economische groei. De mobiliteit moet verbeteren. We willen ons vaker en sneller verplaatsen en dat zal ook in de toekomst niet afnemen. Tegelijkertijd willen we ons land leefbaar houden. Files, lawaai, luchtverontreiniging zorgen er zo langzamerhand voor dat de wal het schip keert. De PvdA wil dat knelpunten in het huidige wegennet worden opgelost, dat er een nieuwe railinfrastructuur wordt aangelegd en dat files worden tegengegaan door het gericht invoeren van kilometerheffing, het benutten van nieuwe technologie, het aanzienlijk verbeteren van het openbaar vervoer en het experimenteren met nieuwe vormen van vervoer en vervoersdiensten.

Schone auto's en goede wegen

De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel. Wij willen de automobilist niet op kosten noch uit de auto jagen. Wel willen we de kosten van de mobiliteit en de schaarste op de weg eerlijk delen. Auto's moeten in de nabije toekomst schoner en zuiniger worden.

Om de files te bestrijden en de lasten van de mobiliteit eerlijker te verdelen komt er zo snel mogelijk een systeem van kilometerheffing, waarbij de heffing wordt gedifferentieerd naar plaats, tijd en milieudruk. Doordat de kilometerheffing de huidige vaste lasten en belastingen vervangt, zullen mensen die weinig autorijden minder geld kwijt zijn dan nu.

De auto moet zuiniger, schoner en stiller. Voor hybride auto's moet de BPM vervallen en moet de motorrijtuigenbelasting worden verlaagd. Accijnzen op fossiele brandstoffen moeten worden aangepast: dieselaccijns moet omhoog, benzineaccijns iets omlaag en rijden op aardgas wordt gestimuleerd. Geen accijns op alle biobrandstoffen voor minimaal vijf jaar.

Knelpunten in het wegennet worden opgelost, maar er komt geen tunnel onder het Naardermeer en geen weg door of langs het Naardermeer.

Openbaar vervoer

Goed en betaalbaar openbaar vervoer is belangrijk. In sociaal opzicht, ter bevordering van de mobiliteit van ouderen, vooral ook in de dorpen. Maar ook economisch, denk aan de bereikbaarheid van steden en het ontlasten van files. En voor het milieu. De behoefte van burgers staat voorop bij het aanleggen of openhouden van OV-lijnen, vooral in het landelijk gebied. Het openbaar vervoer moet goedkoper en beter. De PvdA wil het OV-gebruik uitbreiden en is bereid langdurig in modern OV te investeren.

Voor 65-plussers en gehandicapten is het van grote betekenis als ze gratis met het openbaar vervoer mogen reizen. Er komt gratis openbaar vervoer voor alle 65-plussers en gehandicapten in de daluren.

Net als HBO'ers en universitaire studenten krijgen ook MBO'ers vanaf het begin van hun studie een OV-kaart.

Gratis OV kan ingezet worden bij het oplossen van grote verkeersknelpunten.

We investeren in comfortabeler openbaar vervoer. Meer mogelijkheden om rustig te kunnen werken, inclusief internetaansluitingen, werkruimten, PC's, koffie/thee etc.

Het openbaar vervoer moet veilig zijn voor reiziger en personeel. Vele reizigers voelen zich nu niet veilig in de trein en bus of op stations. Er moet een vaste conducteur op alle tramlijnen komen en extra

toezicht in de metro en op de risicovolle stations. Vuiligheid vergroot het gevoel van onveiligheid, de stations en wagons moeten schoon zijn.

Openbaar vervoer is een publiek belang en de behartiging daarvan moet geschieden binnen de spelregels die door de politiek en niet door de markt worden bepaald. De marktwerking in het stads- en streekvervoer is helaas verworden tot een geloofsartikel. Bij de organisatie van het vervoer moet het belang van de reiziger voorop staan. Lokale bestuurders krijgen meer ruimte hun eigen beleid hierin te maken.

De NS moeten niet alleen afgerekend worden op punctualiteit, maar ook op de dienstregeling, de kwaliteit van de aansluitingen, het aantal reizigers en de service die wordt geboden

- Vooral in, rond en tussen stedelijke gebieden zijn investeringen in openbaar vervoer noodzakelijk. De PvdA wil investeren in modern openbaar vervoer, bijvoorbeeld in light-rail. Met nieuwe infrastructuur kan de Randstad zich ontwikkelen tot een echte metropool.
- Er wordt geïnvesteerd in het vervoer van station naar huis: de treintaxi komt terug. Andere mogelijkheden worden ook onderzocht.

Woon-werkverkeer

Nederland is traditioneel een fietsland. De PvdA wil dat dit ook in de toekomst zo blijft en ziet liefst nog meer mensen op de fiets. In het woon-werkverkeer valt nog veel te winnen. Veel mensen staan onnodig in de file.

Veilige fietsroutes voor het korte woon-werkverkeer.

Werktijden moeten flexibeler worden zodat werknemers kunnen kiezen voor het meest wenselijke en duurzame vervoer, zowel in economisch, ecologisch als sociaal opzicht.

- Werkgevers worden gestimuleerd om OV-abonnementen te vergoeden.

Telewerken of “telestuderen” moet voor een groter aantal mensen een reële optie worden. Ook dit vergt samenwerking met werkgevers en een flexibilisering van arbeidsovereenkomsten. De overheid geeft het goede voorbeeld met telewerken: 20% van het werk gebeurt in 2010 thuis.

Vliegen

Een vliegreis is voor bijna iedereen betaalbaar geworden. Schiphol is belangrijk voor de Nederlandse en de regionale economie en werkgelegenheid. Daar staan milieukosten tegenover. Bovendien zijn er hoge maatschappelijke kosten voor investeringen in de bereikbaarheid en het niet kunnen bebouwen van grote gebieden.

De PvdA is tegen de privatisering van Schiphol. Het strategische (publieke) belang dat Schiphol behartigt is te groot om er als overheid afstand van te doen.

Schiphol mag niet meer herrie maken. Schiphol kan dus alleen extra groeien wanneer de geluidhinder afneemt door stillere vliegtuigen en vliegroutes. Ook mensen in de bredere omgeving van Schiphol moeten beter tegen geluidsoverlast worden beschermd.

Binnen de wettelijke grenzen worden omwonenden en Schiphol uitgenodigd om samen plannen te ontwikkelen om de geluidhinder terug te dringen.

Vliegveld Lelystad kan in de toekomst een deel van de groei van Schiphol opvangen. Daarbij moeten de Oostvaardersplassen worden ontzien.

Amendementen overgenomen op congres 30 september 2006:**Nieuwe tekst duurzaamheid mondiale energievoorziening:**

Het gebrek aan duurzaamheid van de mondiale energievoorziening vormt een van de grootste bedreigingen van de komende decennia. Broeikasgassen dreigen het klimaat drastisch te veranderen. De afhankelijkheid van kolen, olie en gas maakt Nederland kwetsbaar voor machtspolitiek van vaak instabiele landen. Bovendien zorgt de wereldwijde groeiende vraag van 50 tot 70 procent in de komende decennia ervoor dat we de overstap naar duurzame energievoorziening moeten maken vóórdat klimaatverandering en energietekorten ons voor onoverkomelijke problemen plaatsen. Schone energievoorziening biedt ook kansen: een koploperpositie betekent een betere concurrentiepositie en extra werkgelegenheid.

Aan de zin: Er komen geen nieuwe kerncentrales wordt toegevoegd: en traditionele kolencentrales.

Aan het programmapunt over een kerosineheffing (in Europees verband) wordt toegevoegd: Daarop vooruitlopend heft Nederland accijns op kerosine voor alle binnenlandse vluchten binnen Nederland.

De tekst over verduurzaming van de energievoorziening in programmapunt 6.2 wordt verbreed naar: duurzame productie, waarbij hernieuwbare grondstoffen worden gebruikt en minder afval ontstaat. Dat geldt in het bijzonder voor duurzame energie.

In de tekst over een kilometerheffing wordt de bepaling: Voor hybride auto's moet de BPM vervallen, vervangen door: De auto moet zuiniger, schoner en stiller worden. Voor de schoonste auto's, waaronder de hybride auto's, moet de BPM vervallen en moet de motorrijtuigenbelasting worden verlaagd. Accijnzen op brandstoffen moeten worden aangepast: dieselaccijns moet omhoog, benzineaccijn iets omlaag en rijden op gas wordt gestimuleerd. Geen accijns op alle schone, alternatieve brandstoffen voor minimaal vijf jaar.

Bijlage IV: VVD

“Voor een samenleving met ambitie.”

Energie vergt actie nu

We moeten ons voorbereiden op een forse inkrimping van de fossiele brandstoffen in de komende decennia. Het is onverantwoord een of meerdere bronnen van energiewinning voor de toekomst uit te sluiten. Kernenergie hoort daarbij als onderdeel van de mix. Nieuw onderzoek naar en toepassing van zonne- en kernenergie, biomassa en andere bronnen is urgent. Het zekerstellen van een energie die betaalbaar is voor mensen en bedrijven kan alleen in Europese context. Duurzaamheid is daarbij een zaak van toenemend belang. Milieu is een evenwaardig element in de totale afweging, geen bijzaak of af te kopen restpost. Maatregelen worden getroffen ter nakoming van de Europese afspraken inzake biobrandstof en het Verdrag van Kyoto over vermindering van CO₂-uitstoot.

Files zorgen voor economische schade en zijn slecht voor de verkeersveiligheid. Daarom moeten Nieuwe wegen worden aangelegd en bestaande wegen verbreed of gestapeld. Kilometerbeprijzing, waarbij je gebruik in plaats van bezit van de auto belast, is een goed middel voor verkeersregulering. Ter voorkoming van lastenverhoging moeten bij de invoering ervan de luxebelasting (bpm) en de motorrijtuigenbelasting navenant worden verlaagd dan wel afgeschaft.

Minder files

Tevens moet het openbaar vervoer kwalitatief worden verbeterd om een groter deel van het spitsverkeer te kunnen opvangen. Niet met dwang, maar met verleiding – met ruimte, rust en snelheid. Daarnaast moeten nieuwe vormen van elektronische breedbandnetwerken zorgen voor betere mogelijkheden voor werken van huis uit. Er moet aparte, snellere wetgeving komen voor grote infrastructurele projecten.

Land in zee

In het kielzog van de wereldwijde informatiestromen groeien de goederenstromen. Voor Nederland als sterk overslag- en transportland liggen hier geweldige kansen. Daartoe is wel een radicale doorbraak nodig in de inrichting van onze zee- en luchthavens en het spoorwegen- en wegennet. De zeehavens van Rotterdam en Amsterdam integreren hun bedrijfsstructuur. Een snelle spoorlijn zorgt ervoor dat je in de Randstad binnen het uur van de ene op de andere plek bent. De verbindingen met de andere economische regio's, in Nederland én over de grens, worden verbeterd; goed voor de ontsluiting van minder bevolkte gebieden. Ook onze luchthavens moeten kunnen groeien. We hebben een kortetermijnplan, maar moeten ons verplichten ook innovatief aan de slag te gaan voor de lange termijn, voor 2030.

Sterk in de wereld

Ons land moet in een turbulente wereld krachtig opkomen voor zijn belangen. Bovendien willen wij actief streven naar een menswaardig bestaan voor alle wereldburgers. (...)

De Europese Unie en de interne markt zijn voor Nederland van enorm belang. Maar Europa moet goed kijken naar haar kerntaken en de overlap van regels. Uitbreiding van de EU, mits volgens de vastgestelde regels, betekent dat meer mensen meedoen met de gezamenlijke markt en rechtsorde. Dit is uiteindelijk goed voor onze economie en veiligheid. Hier past bij een zo sterk mogelijke Europese handelspolitiek en energiepolitiek. Ons land levert al een belangrijke bijdrage aan ontwikkeling elders

in de wereld. De opening van de markten van de rijke landen voor de arme landen moet aan deze ontwikkeling nieuwe impulsen geven.

Partijafdelingen eisen krachtiger milieubeleid

Verscheidene VVD-afdelingen in het land hadden voorafgaande aan het partijcongres op 30 september amendementen op het ontwerp-programma ingediend, waarin ze een krachtiger passage over het energie- en milieubeleid, verduurzaming en klimaatbescherming vroegen.

Het congres ging akkoord met de toezegging van de programmacommissie voor een betere milieuparagraaf, waarin de strekking van de meeste amendementen wordt overgenomen. Enkele kernpunten uit de amendementen: we moeten ons voorbereiden op een forse inkrimping van de fossiele brandstoffen, een zuinig, efficiënt en schoon gebruik van die brandstoffen is essentieel, evenals een lange termijn, stabiel investeringsklimaat voor innovatieve, duurzame oplossingen.

Nieuwe milieuparagraaf

Op 19 oktober publiceerde de VVD haar definitieve verkiezingskrant met het gewijzigde verkiezingsprogramma. De kest van de nieuwe milieuparagraaf luidt als volgt:

Milieu; zorg en kans

Milieu is een zorg voor ons allemaal. Gezamenlijk moeten we eraan werken lucht, water en bodem schoon te krijgen en te houden. Dat zit in gedrag. In technologische innovatie – groenere en slimmere productie – ligt de voornaamste sleutel tot oplossingen. Daar moeten we krachtig op inzetten.

Tegelijk moet de overheid stringente milieunormen opleggen en die handhaven. Het belang van **duurzaamheid** moet doorklinken in alle geledingen van het overheidsbeleid, en privaat worden gestimuleerd. Milieu is een evenwaardig element in de afwegingen, geen bijzaak of af te kopen restpost.

Goed milieubeleid kan een bron zijn van **innovatie** en een motor van economische groei. Denk aan de ontwikkeling en export van **kennis in energie** en waterbeheer. Als we erin slagen economie en ecologie te verbinden, kan de zorg voor het milieu zich ontpoppen tot kans.

Energie vergt actie nu

We moeten ons voorbereiden op een **forse inkrimping** van de **fossiele** brandstoffen in de komende decennia. Het is onverantwoord een of meerdere bronnen van energiewinning voor de toekomst uit te sluiten. **Kernenergie** hoort daarbij als essentieel onderdeel van de mix. **Nieuw onderzoek** naar en toepassing van **zonne- en kernenergie, biomassa** en andere bronnen is urgent. Het zekerstellen van energie die betaalbaar is voor mensen en bedrijven is een gezamenlijk Europees belang.

Duurzaamheid is ook gebaat bij **energiebesparing**. Maatregelen worden getroffen ter nakoming van de afspraken inzake **biobrandstof** en het Protocol van Kyoto over **vermindering van CO2-uitstoot**.



Bijlage V: SP

“Een beter Nederland voor hetzelfde geld”

(...) Wat we vooral nodig hebben is een investeringsplan voor de toekomst. Wij willen Nederland een sociaal en **duurzaam alternatief** bieden voor het kille en kortzichtige beleid van de afgelopen jaren. Met een beleid dat mensen niet angstig maakt, maar hoop geeft voor de toekomst en burgers weer vertrouwen geeft in elkaar en in de politiek. Betrokken burgers en een effectief opererende overheid kunnen ervoor zorgen dat Nederland de komende jaren wat socialer en plezieriger wordt.

6. Beter wonen en vervoer

Investeren in openbaar vervoer

Omdat we in een dichtbevolkt land wonen, moeten we verstandig omgaan met de ruimte. Het beleid moet erop gericht zijn om wonen en werken dicht bij elkaar te brengen. Het vervoer moet efficiënt, kwalitatief goed en betaalbaar zijn en het milieu zo veel mogelijk worden ontzien. Uit het feit dat minstens de helft van de werknemers in de vier grootstedelijke gebieden buiten hun eigen stad werkt, kun je concluderen dat wonen en werken te sterk gescheiden zijn. Zowel de omvang van het pendelverkeer Het openbaar vervoer had kunnen zorgen voor ontlasting van het autoverkeer, als er tijdig in geïnvesteerd was. Het **openbaar vervoer** is door achtereenvolgende kabinetten echter stiefmoederlijk behandeld. Het geld dat beschikbaar was verdween voor een groot deel in megalomane projecten als de Betuwelijn en de hogesnelheidslijn. Door de politiek van de terugtrekkende overheid verdween de samenhang tussen bouwen en vervoer, waardoor nieuwe wijken en buurten vaak verstoken bleven van goed openbaar vervoer.

De Nederlandse Spoorwegen hebben de afgelopen jaren veel gesaneerd, met het oog op de verzelfstandiging en de voorgenomen beursgang. Een slechte dienstregeling, tekort aan materieel, achterstallig onderhoud en slechte communicatie maakten het reizen met de trein steeds minder aantrekkelijk.

Het stads- en streekvervoer werd voor een belangrijk deel aanbesteed en kwam op eigen benen te staan. Dit leidde veelal tot het saneren van buslijnen, waardoor vooral het platteland slechter bereikbaar werd. De overheid is begonnen aan een inhaalslag om de achterstanden in de infrastructuur aan te pakken, maar het openbaar vervoer krijgt nog steeds niet de prioriteit die het verdient. Alleen waar openbaar vervoer rendabel is, wordt het nog gestimuleerd. In andere gevallen wordt het vervangen door gebrekkige vormen van ‘collectief vraagafhankelijk vervoer’, zoals belbussen.

Weinig aandacht is er in de politiek voor de **luchtvervuiling als gevolg van de toename van het autoverkeer**.

Hetzelfde geldt voor het **milieubelastende vliegverkeer**. Er is nog steeds geen brandstofheffing op kerosine. Ruim baan wordt gegeven aan Schiphol, waarvoor de milieuregels voortdurend worden bijgesteld. Nu al is de Nederlandse luchtvaart verantwoordelijk voor 10 procent van de klimaatemissies in ons land en bij ongewijzigd beleid zal dat cijfer de komende 15 jaar verdubbelen.

In België is veel geïnvesteerd in het openbaar vervoer, wat heeft geleid tot verbetering van en meer waardering voor het openbaar vervoer. Ook bij ons moet de komende jaren meer worden geïnvesteerd, zodat het openbaar vervoer aantrekkelijk wordt voor een breder publiek. Alleen op deze manier kunnen de wegen worden ontlast en kan het milieu worden ontzien. Liberalisering van de taximarkt en privatisering van bijvoorbeeld Schiphol en Connexxion moeten niet worden doorgezet of worden teruggedraaid. ProRail en de NS moeten weer worden bijeengebracht. De komende 4 jaar dient het openbaar vervoer **gratis te worden voor jongeren onder de 12, met begeleiding, en voor ouderen boven de 65**. Als stevig is geïnvesteerd in het openbaar vervoer, kan over 4 jaar een **systeem voor eerlijke betaling van het wegvervoer** worden ingevoerd, waarbij je meer betaalt als je meer reist.

Onze voorstellen

6.13 Door gerichte **investeringen wordt het openbaar vervoer gemoderniseerd**. De bereikbaarheid van het platteland wordt bevorderd, ook per trein en bus.

6.14 **Gratis openbaar vervoer** wordt mogelijk voor jongeren onder de 12 jaar, met begeleiding, en ouderen boven de 65 jaar.

6.15 **Prijsstijgingen** van kaartjes voor trein, bus en tram mogen **niet boven het inflatiepercentage** uitkomen.

6.16 De reisinformatie dient gratis te worden, ook via de telefoon.

6.17 Internetverbindingen worden mogelijk gemaakt in de treinen.

6.18 De overheid moet de NS opnieuw aan gaan sturen en de dienstverlening op een hoger niveau brengen. De spoorbedrijven NS en ProRail worden weer samengevoegd.

6.19 De verplichte aanbesteding van bus- en treinvervoer wordt niet langer verplicht en het privatiseren van busbedrijven wordt stopgezet.

6.20 De liberalisering van de taximarkt wordt teruggedraaid.

6.21 De aandelen van Schiphol worden niet verkocht. Er komt een **heffing op vliegverkeer**.

6.22 Geïnvesteerd wordt in het gebruik van **hybride auto's**.

6.23 Het doortrekken van de A4 en het aanleggen van de A6-A9 gaan de komende 4 jaar niet door.

6.24 Over 4 jaar kan een **systeem voor eerlijke betaling van het wegvervoer** worden ingevoerd, op voorwaarde dat dan fors is geïnvesteerd in het openbaar vervoer.

6.25 Het gebruik van de **fiets wordt gestimuleerd**.

7. Beter groen

Boeren worden geconfronteerd met verstikkende regelgeving, die voorbijgaat aan het eigen ethos. Dierziektes steken steeds vaker de kop op. Overbemesting en verzuring verslechteren het milieu. Massale 'ruiming' en voedselschandalen zorgen voor veel maatschappelijke onrust en hebben het boerenbedrijf een slecht aanzien gegeven. Het aantal boerenbedrijven dat wordt beëindigd is verontrustend hoog. Deze crisisverschijnselen hangen, direct of indirect, samen met internationale ontwikkelingen als liberalisering en globalisering. De afgelopen kabinetten deden vooral een beroep op 'ondernemerschap' en pleitten voor verdere schaalvergroting en specialisering, maar dit is eerder een deel van de kwaal gebleken dan een aanzet tot een oplossing. Het is belangrijk om een gezonde landbouw in Nederland te behouden. Honderdduizenden mensen zijn voor hun werk direct of indirect afhankelijk van de landbouw. De landbouw heeft bovendien grote betekenis voor het instandhouden

en beheren van de natuur. En natuurlijk voor het bevorderen van voedselzekerheid, voedselveiligheid en voedselkwaliteit. Aanpassing én verdediging van de landbouw dienen in de komende periode de uitgangspunten te zijn van het beleid.

Duurzame handel bevorderen

Europese bemoeienis en internationale handelsafspraken beperken onze mogelijkheden om een goed eigen duurzaamheidsbeleid te voeren. Veel verdragen en afspraken over natuur en milieu leggen het in de praktijk af tegen de handelsverdragen van de WTO en de Wereldbank. Zo is een Nederlands verbod op illegaal gekapt hout niet mogelijk. Boeren kunnen ongestoord soja importeren waarvoor bij de productie tropisch regenwoud wordt gekapt. We zien toe hoe asbestschepen worden verwerkt op de sloopstranden in India. Het is hoog tijd dat **internationaal prioriteit** wordt gegeven aan **milieuafspraken boven handelsverdragen**. Nederland zal daarin binnen de EU en in de WTO het **initiatief** moeten nemen.

Zuinig zijn met energie

Het **toenemende energieverbruik** leidt tot een **steeds urgenter klimaatprobleem** en tast de luchtkwaliteit aan. Nederland dient de uitstoot drastisch te beperken. De bouw van nieuwe kernenergiecentrales is geen verantwoorde oplossing, vanwege het nog steeds niet opgeloste afvalprobleem. Wel moeten we een **grondige omslag maken in ons denken over energie**. We verbruiken veel te veel energie en moeten meer leren besparen: op autobrandstof en elektrische apparaten, de verwarming van huizen en kantoren en het brandstofverbruik, bijvoorbeeld in de glastuinbouw. De overheid kan burgers en bedrijven daarbij ondersteunen.

De beschikbaarheid van olie en gas komt in de nabije toekomst onder druk te staan en we worden steeds meer afhankelijk van invoer uit een beperkt aantal, soms risicovolle landen. Daarom is een geleidelijke **overgang nodig naar een niet-fossiele** brandstofvoorziening. We moeten meer investeren in **hernieuwbare energie**, in wind, zon en nieuwe vormen van **schone energie**. Daarbij mag ook van energieconcerns een grotere bijdrage worden gevraagd. **Energiebedrijven** zouden een **groter deel** van hun energie moeten leveren in de vorm van duurzame energie. Privatisering van energiebedrijven past daar niet bij. De overheid kan de overgang naar een duurzame energieproductie stimuleren door een uit de aardgasopbrengsten te bekostigen fonds. Een eventuele nieuwe kolencentrale kan worden gebruikt als demonstratieproject voor de nieuwe technologie voor de opslag van CO₂.

Onze voorstellen

7.1 We maken groene ‘corridors’ in en om de steden. Het bestaande groen wordt toegankelijker gemaakt.

7.2 We laten onderzoeken hoe in het Markermeer een groot natuurgebied kan ontstaan. De Ecologische Hoofdstructuur wordt omringd met buffergebieden met **duurzame landbouw**. Voor belangrijke natuurgebieden als de Wadden en de Veluwe komen ecologische kwaliteitsdoelstellingen. Het Naardermeer wordt beschermd.

7.3 Er komt een **verduurzamingoffensief in de landbouw**, met veel aandacht voor technische innovatie, biobrandstoffen en biologische landbouw. We willen **minimaal 65 procent minder energieverbruik in de glastuinbouw**. Externe kosten van de intensieve landbouw gaan we doorberekenen.

7.12 De uitstoot van broeikasgassen wordt beperkt, door per jaar **2 procent energie te besparen** en meer te investeren in **wind- en zonne-energie**. De **emissiehandel in CO₂** wordt verbeterd door **uitstootrechten stapsgewijs te verlagen**. Nederland gaat ontwikkelingslanden helpen om hun Kyoto-doelstellingen te bereiken.

7.13 Er komt een **heffing op vliegverkeer**, dat evenredig wordt belast voor de schadelijke milieugevolgen.

7.14 Door het stimuleren van de productie van **schonere auto's** en de ontwikkeling van **biologische brandstoffen** kan de uitstoot van schadelijke stoffen in het verkeer worden beperkt.

7.15 **Kernenergie** is geen oplossing voor ons energieprobleem. Er is geen oplossing voor het afvalprobleem de voorraad uranium is beperkt.

7.16 **Milieuvriendelijk** handelen wordt **beloond, vervuilers** gaan **meer** voor de vervuiling **betalen**.

7.17 We streven naar een zo groot mogelijke '**vergroening**' van het **belastingstelsel**. Overheden en burgers krijgen meer mogelijkheden om bedrijven aansprakelijk te stellen voor schade aan mens en milieu.

7.19 **Milieu- en duurzaamheidsbeleid** mogen **niet worden ingeperkt** door internationale handelsverdragen. Nederland moet zich daar sterk voor maken bij de WTO en de Wereldbank.

Bijlage VI: GroenLinks

Concept-verkiezingsprogramma “Groeï mee”

(September 2006)

Volgens de Verenigde Naties zijn er meer dan 800 miljoen mensen ondervoed. Daar staan één miljard mensen met overgewicht tegenover.

Een moderne en duurzame Europese economie vraagt om forse investeringen in milieu, kennis en innovatie.

4. Het goede leven

... is kwetsbaar

Zo zorgvuldig zijn we niet met onze leefomgeving. Geleidelijk verdwijnt door teveel asfalt en beton de ruimte voor spelen en ontspanning. Het toenemend aantal auto's verstopt de stad, met ergernis, herrie en luchtvervuiling tot gevolg. Jaarlijks sterven 18.000 Nederlanders tien jaar eerder door vieze lucht. Kwetsbaar natuurgebied dreigt te worden versnipperd door nieuwe snelwegen. Het landschap wordt ontsierd door wilde bebouwing, lelijke kantoordozen en industriële landbouwmethoden. Gemeenten, projectontwikkelaars en recreatieondernemers trekken zich weinig aan van het landschap.

De totale lengte van de Nederlandse wegen is 135.000 kilometer. Dat is meer dan drie keer de omtrek van de aarde.

Leven met schone lucht, genieten van het landschap

Het leven is prettig in een omgeving die veilig en schoon is. We investeren in hoogwaardig openbaar vervoer rondom en tussen de grote steden. Op het platteland is de auto niet weg te denken, maar voor hen die niet zelf rijden is openbaar vervoer beschikbaar. We experimenteren met gratis openbaar vervoer. Dat is uitstekend toegankelijk voor ouderen en gehandicapten. Auto's en bussen worden schoner door schone technologie en het filteren van uitlaatgassen. Door snel een slimme kilometerheffing in te voeren, betalen autogebruikers de werkelijke kosten en worden zij gestimuleerd om zuinig te rijden. Mensen met schone auto's betalen minder dan mensen met benzineslurpers. Europa kan bijspringen door goede milieunormen te stellen aan nieuwe auto's. Zo wordt onze omgeving niet alleen schoner, maar wordt ook het broeikas-effect aangepakt. Wij willen geen nieuwe snelwegen of wegverbredingen.

5. Duurzame welvaart

Werk maken van groene innovatie Een groene economie ...

De moderne economie is schoon en slim. Meer economische welvaart is geen doel op zich, maar staat ten dienste van ons welzijn en van die van toekomstige generaties. We lopen in de wereld voorop met groene innovaties en duurzame technologie. In tijden van globalisering creëren we zo nieuw werk en helpen we andere landen hun economie duurzaam te maken. De sleutel tot een duurzame economie is een groene energievoorziening. We halen veel meer uit zon, wind en water. Bovendien zijn we heel zuinig met energie.

... is nog mijlenver weg

Waren we maar zover. We zijn slordig met mens en milieu. We leven ecologisch op te grote voet. Het klimaat verandert veel sneller dan we dachten. De biodiversiteit gaat snel achteruit. Tropische oerwouden vallen ten prooi aan illegale houtkap. Dat hout wordt verwerkt in onze vloeren en tuinmeubels. De gevolgen van milieubederf treffen als eerste de allerarmsten in de wereld. Overstromingen, droogtes en orkanen hebben rampzalige gevolgen voor miljoenen mensen in het Zuiden. De Nederlandse economie is verslaafd aan fossiele brandstoffen en is met andere rijke landen afhankelijk van de olie- en gasvoorziening uit het Midden-Oosten en Rusland. We zijn nog ver verwijderd van een groene en duurzame economie. Nederland was in het verleden een koploper. Nu komen we niet eens de Europese afspraken na. De afgelopen jaren was 'het milieu' zelfs geen ministerspost waard.

De zon levert per jaar 785 keer meer energie dan we jaarlijks wereldwijd verbruiken.

Wij nemen afscheid van Nederland als distributieland. Van het verschuiven van dozen en containers worden we wijzer noch welvarender. Talloze mensen, organisaties en maatschappelijk verantwoorde bedrijven hebben ideeën om een schone en groene economie dichterbij te brengen. Zij hebben last van een slappe overheid zonder visie. Zij hebben baat bij heldere en effectieve milieuregels. Met het belasten van milieuvervuiling sturen we de economie in een groene richting. De opbrengsten gebruiken we om de belastingen op laag betaald werk te verlagen. Dat levert meer banen op. Nederlandse bedrijven hebben veel kennis over duurzaamheid en technologie en lopen voorop bij digitale ontwikkelingen. In de toekomst zal wereldwijd de honger naar 'groene kennis' blijven groeien. Daar moeten wij van profiteren. Nu al werken honderdduizenden Europeanen in de duurzame energiebranche.

Nieuwe energie

Zonder ingrijpen zal de komende 25 jaar het energiegebruik wereldwijd met ongeveer zestig procent stijgen, terwijl het klimaatprobleem juist een snelle reductie vergt van het gebruik van fossiele brandstoffen. In Kyoto zijn internationale afspraken gemaakt om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Deze afspraken zijn geldig tot ongeveer 2010. Het is een eerste, maar bescheiden stapje voor de rijke landen die meedoen. Nederland en Europa zetten een diplomatiek offensief in om zo snel mogelijk een vervolg op Kyoto af te spreken. Nu al strijden landen om schaarser wordende olie-reserves. Ook daarom is alternatieve energie nodig. Met onze kennis steunen we arme landen bij het duurzaam maken van de energievoorziening en het omgaan met de negatieve effecten van klimaatverandering, zoals de extreme droogtes en wateroverlast. Onze expertise in watertechnologie kan andere landen helpen.

In een gemiddelde woning zijn 31 lampen aanwezig, waarvan er slechts twee spaarlampen zijn.

We kunnen in eigen land nog veel doen aan energiebesparing. Niet alleen door bijvoorbeeld onze oude huizen beter te isoleren, maar ook door nieuwe energiezuinige productiemethoden bij bedrijven te introduceren. Energiebesparing is aantrekkelijker met hogere energiebelastingen op fossiele brandstoffen. Innovatie gericht op zon-, wind- en bio-energie wordt dan ook interessanter. Energiebedrijven verplichten we een toenemend aandeel duurzame energie te verkopen aan consumenten en bedrijven. Kernenergie en kernafval zijn te gevaarlijk, te schadelijk en te duur. Borssele wordt uiterlijk 2013 gesloten.

Voorstellen voor de komende vier jaar

5. Duurzame welvaart

Werk maken van groene innovatie

1. Een innovatieve duurzame samenleving wordt bevorderd door het principe "de vervuiler betaalt" zo volledig mogelijk toe te passen. Emissierechten worden niet gratis uitgedeeld, maar geveild. Naast

heffingen en verhandelbare emissierechten wordt nationale en Europese wet- en regelgeving gebruikt om effectief milieubeleid te voeren. Subsidies worden terughoudend gegeven.

2. De invoering van een grootverbruikerheffing op energie draagt bij aan de gewenste verandering van de structuur van de Nederlandse economie. Die wordt minder energie-intensief en meer gericht op innovatie en kennis. Energiebedrijven worden verplicht tot het leveren van een oplopend percentage duurzame energie.

Nieuwe energie

3. Nederland is voortrekker van een revolutionair Europees milieu- en energiebeleid. Zelf zet Nederland in op forse energiebesparing: twee procent minder energiegebruik per jaar. Veel kan bereikt worden door het isoleren van oude huizen, het gebruik van energiezuinige apparaten zoals spaarlampen en terugdringen van het standby-gebruik. Er worden op lange termijn alleen nog energiezuinige auto's toegelaten op de Europese markt.

4. Duurzame energie wordt krachtig bevorderd, waar nodig met subsidie. De harde nationale doelstelling voor duurzame energie wordt vijftig procent in 2050 en vijftien procent in 2015.

5. Nederland en Europa zetten een diplomatiek offensief in voor behoud van wereldwijde biodiversiteit en voor een internationale aanpak van klimaatverandering. Het vervolg op Kyoto moet een ambitieus en zo volledig mogelijk akkoord zijn. De inzet van handelssancties wordt niet geschuwd bij rijke landen die blijven weigeren deel te nemen. Ontwikkelingslanden worden meer gestimuleerd om mee te doen. Evenals lagere overheden en multinationals.

6. Kernenergie is geen optie. Borssele wordt alsnog versneld, uiterlijk in 2013, gesloten.

Amendementen aanvaard op partijcongres 30 september:

Duurzame energie, aldus gewijzigd:

Duurzame energie wordt waar nodig gestimuleerd met subsidies (die continuïteit kennen) en concreet gerealiseerd door in de tijd aanscherpende doelstellingen voor het aandeel duurzame energie, van leveranciers van energie, vanaf 10 % in 2010 naar 25 % in 2020 en 50 % in 2050. Nederland streeft internationaal naar strenge eisen waaraan biobrandstoffen moeten voldoen en aan de herkomst en het soort materiaal dat energiecentrales mogen bijstoken voor het opwekken van groene stroom.

De overheid gaat zelf het goede voorbeeld geven: zij gebruikt groene stroom, koopt biologische en fair trade producten en bouwt duurzaam

Bedrijven worden gestimuleerd om warmte, water en restproducten uit te wisselen zodat het gebruik hiervan vermindert.



Bijlage VII: D66

“Het gaat om mensen”

Investeren in duurzaamheid

We zijn te afhankelijk van milieuvervuilende fossiele brandstoffen (olie en gas) die hoe dan ook een keer opraken. Bovendien leidt deze schaarste tot spanningen in de hele wereld. Wij willen zo naar **snel mogelijk overschakelen duurzame energiebronnen** die het milieu niet belasten, zoals wind, zon en biogas. Daarnaast is grootschalig **onderzoek** nodig naar nieuwe **schone technologieën**. Daarvoor willen wij de **aardgasbaten** inzetten en - in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven - heel gericht investeren in het ontwikkelen van duurzame energiebronnen. Zo kan Nederland een voortrekkersrol gaan spelen bij het ontwikkelen van een duurzame samenleving, met vele economische (export)kansen.

Streef naar een duurzame en harmonieuze samenleving

Wij willen de wereld om ons heen tegemoet treden met respect en mededogen. Dat geldt voor de mensen om ons heen en voor onze omgeving. De aarde is niet van ons en dus geen gebruiksartikel. We willen stoppen met het uitputten en vervuilen van onze leefomgeving. We willen dat in de discussie over natuur en milieu niet het behoud, maar de aantasting van natuur en milieu beargumenteerd wordt.

1 miljard voor energietransitie

Voor D66 is de werkelijke openheid van onze economie, gecombineerd met sociale cohesie, voorwaarde om te kunnen profiteren van de grote veranderingen die in de internationale economische verhoudingen optreden. De opkomst van de economieën van China en India, de **energiegiganten** die zich ontwikkelen in onder andere Rusland, Iran, Saudi Arabië en Venezuela en de verplaatsing van economische activiteiten naar lage-lonen landen zullen hun invloed hebben op de Nederlandse economie.

D66 wil in een open en concurrerende economie een sterke overheid die de marktontwikkelingen volgt en stimuleert. **Toegangsblokkades** in de economie moeten verdwijnen. D66 ziet de globalisering als een noodzakelijkheid voor een betere toekomst. Open grenzen en een internationaal georiënteerde economie leiden tot inkomensverbetering en meer solidariteit tussen oud en jong, actief en niet actief, nieuwkomer en bestaande bevolking. Nederland is in het buitenland geprezen voor zijn economisch beleid van loonmatiging, stelselherziening en solide overheidsfinanciën. D66 realiseert zich dat dit beleid de sociale cohesie in ons eigen land onder druk heeft gezet. Een **duurzame samenleving** zorgt voor haar burgers als zij dit zelf niet kunnen. Armoede is in Nederland uit den boze en moet ook internationaal bestreden worden door hoog in te zetten op de millenniumdoelen en eerlijke wereldhandel.

Economische ontwikkeling mag niet ten koste gaan van de natuur. Ecosystemen hebben ook een internationaal economisch belang. De overheid kan onder andere bijdragen aan **vergroening en verduurzaming van de economie** door haar inkoopbeleid daarop in te stellen en maatregelen te treffen.

D66 wil ook investeren in **milieuvriendelijke energie**. Het gebruik van **fossiele brandstoffen** heeft een **verwoestend effect** op het leefmilieu van onze planeet. De opwarming van de aarde zorgt ook voor toenemende droogte en het stijgen van de zeespiegel. Het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen is niet alleen in het belang van het milieu. Ook de **grote afhankelijkheid** van instabiele regio's is een reden om in te zetten op **alternatieve energiebronnen**. Tijdens de oliecrisis in de jaren zeventig heeft aan aantal landen, waaronder Nederland, de gevolgen al ervaren. De gascrisis die begin 2006 werd veroorzaakt door onenigheid tussen Rusland en Oekraïne is de meest recente illustratie van de grote politieke gevoeligheid.

Barrières wegnemen

Met het wegnemen van barrières om van Nederland een werkelijk concurrerende, innoverende en flexibele economie te maken is nog maar nauwelijks begonnen. Om daar in succesvol te zijn vindt D66 dat vertrouwen in vindingrijkheid van de mensen als ondernemer voorop moet staan bij verschillende beslissingen die nu dringend op ons afkomen. Dat betekent het vrijmaken van markten voor nieuwkomers. Dat betekent ook het wegnemen van barrières voor outsiders op de arbeidsmarkt.

Honorering publieke functies binnen de perken

In de **publieke en semi-publieke sector zijn de inkomens voor topfuncties** de laatste jaren uit de hand gelopen. Publieke functies horen echter binnen publieke normen te worden gehonoreerd. Uitsluitend onder politieke verantwoordelijkheid (goedkeuring ministerraad) kan daar in zeer bijzondere gevallen van worden afgeweken. Alleen als werkelijk sprake is van een markt (waarin aandeelhouders, toezichthouders, en klanten echt wat te zeggen of te kiezen hebben) is er voor de overheid geen reden om in te grijpen.

Toezichthouders naar behoefte van de markt

Toezichthouders (Opta, media, zorg, NMA, agentschap telecom etc) worden ingesteld voor zolang als in de analyse van de verantwoordelijke minister de markt dat toezicht noodzakelijk maakt; toezichthouders worden niet vanzelfsprekend in stand gehouden. Toezichthouders met een toegevoegde waarde moeten voldoende middelen krijgen om effectief te zijn.

Duurzaamheidsdoelstellingen laten meewegen

De overheid kan een belangrijke rol spelen in het verduurzamen van de economie. Dat zal ze moeten doen door duurzaamheidsdoelstellingen bij voortduring te laten meewegen in haar handelen:

- **Ecosystemen benaderen op economisch belang.** Ecosystemen hebben een breder economisch belang dan vaak wordt aangenomen. De totale waarde van een ecosysteem is dan groter dan een van de op de markt gebrachte diensten. Zo leveren bossen niet alleen kaphout, maar zijn ook bron van zuurstof en leverancier van geneeskrachtige planten. Economische kosten door schade aan ecosystemen kunnen aanzienlijk zijn. Door overbevissing kan een hele visserij instorten, gepaard gaand met banenverlies en kosten voor bijstand en omscholing.
- **Milieuaspecten opnemen in WTO-onderhandelingen.** De aantasting van de ecosystemen is een barrière voor het realiseren van de millenniumdoelen. D66 pleit voor het opnemen van de milieuaspecten in de WTO-onderhandelingen op een zodanige manier dat zij niet contraproductief uitpakken voor ontwikkelingslanden. Dat kan bijvoorbeeld door **labeling**. In de volgende onderhandelingsronde moet actiever worden ingezet op eerlijke wereldhandel, het aanpakken van versturende subsidies en tariefbarrières en het aanpakken van het 'verplicht' open stellen van markten door ontwikkelingslanden.
- **100% duurzaam inkopen.** De overheid en semi-overheden zijn grote afnemers van consumptiegoederen. In haar aankoopbeleid moet de overheid het goede voorbeeld geven. Binnen vier jaar zal 100% van alle producten die worden aangeschaft door overheden en semi-overheden moeten

voldoen aan **duurzaamheidscriteria**. Door de aanschaf van bijvoorbeeld biologische producten wordt een enorme impuls gegeven aan het verbeteren van de marktpositie van duurzaam geproduceerde goederen.

Klimaatbeleid integreren

Nederland moet klimaatbeleid en de bescherming van de bio-diversiteit integreren in ontwikkelingsbeleid en strijden tegen illegale houtkap en de palmolie en soja-industrie, waarvoor regenwouden sneuvelen en kleine lokale boeren worden onteigend en vervolgd.

Investeren in milieuvriendelijke energie

- **Energiebesparing** heeft prioriteit. Daarnaast zal komende jaren geïnvesteerd moeten worden in onderzoek naar meer milieuvriendelijke vormen van energievoorziening, met een stimulans van wat nu al effectief kan worden.

Investeren in duurzame energie vormt ook een grote potentiële economische kracht voor Nederland. Op dit moment zijn in Europa circa 300.000 mensen werkzaam in deze sector, voornamelijk in Duitsland. Ook in landen als Oostenrijk, Denemarken, Finland en Portugal wordt in de sector een grote groei van werkgelegenheid verwacht. Jaarlijks zet deze industrie in Europa 15 miljard euro om. Nederland blijft in deze ontwikkelingen vooralsnog achter. Dat moet veranderen.

- **Verdubbeling inzet milieuvriendelijke energie.** Het budget voor duurzame energie moet de komende jaren, analoog aan de aanbevelingen van de **taskforce energietransitie**, worden **verdubbeld van 1 miljard naar 2 miljard per jaar**. Grootschalige toepassing van windenergie op zee, biomassa en andere vormen van milieuvriendelijke energie kunnen hiervan gefinancierd worden.

- **Teruglevergarantie zonne-energie.** Er moet een teruglevergarantie voor zonne-energie komen, vergelijkbaar met de systemen in Duitsland en Spanje. Gedurende een periode van 20 jaar krijg je een vast terugvertarief als je stroom teruglevert aan het elektriciteitsnet. D66 wil een honderdduizend-daken-programma voor PV zonne-energie in Nederland starten bij overheidsgebouwen en de semi-publieke sector.

- **Informatie.** Consumenten moeten op hun energierekening kunnen zien van welke vorm van energievoorziening de geleverde energie afkomstig van is.

- **Steun aan schone biomassa.** Landbouwsubsidies die nu nog bestemd zijn voor conventionele landbouw kunnen gebruikt worden voor de productie van biomassa. De biomassa moet wel op duurzame wijze verkregen zijn: het mag niet ten koste gaan van regenwouden of biodiversiteit.

- **Bijmengen biodiesel.** Het gebruik van biobrandstoffen en het bijmengen van biobrandstoffen bij diesel moet fiscaal worden gestimuleerd. Deze verplichting zou de komende jaren stap voor stap moeten worden verhoogd.

- **Subsidies.** D66 is geen voorstander van marktversturende subsidies. Voor groene stroom moet dan ook de reële prijs worden betaald. In plaats daarvan stelt D66 een opslag op niet- groene stroom voor. De opbrengst hiervan wordt gebruikt voor onderzoek naar milieuvriendelijkere energievoorziening.

- **Schoon fossiel.** Het gebruik van fossiele brandstoffen kan schoner. D66 kiest voor kolenvergassingstechnologie, de mogelijkheid van het meeergassen van biomassa en het afvangen van ondergrondse opslag van CO₂.

- **Grootschalige zonne-energie.** De toepassing van grootschalige zonne-energie (Concentrating Solar Power) heeft grote potentie. Hoewel dit soort centrales niet kunnen worden geplaatst in Nederland, door een gebrek aan zon, moet Nederland voorop lopen in de financiering en technologische ontwikkeling voor toepassing in landen als Spanje en Noord-Afrika.

- **Strengere normen energiebesparing.** Er moeten strengere normen komen voor energiebesparing. Standby-apparatuur moet wettelijk worden teruggedrongen. Op verspillende apparaten kan een CO₂-heffing worden geheven. Het keurmerk voor de mate van energievriendelijkheid van apparaten moet regelmatig aan de nieuwste stand van de techniek worden aangepast.
- **Energievriendelijke nieuwe woningen.** De eisen aan de energiezuinigheid van nieuwe woningen moet de komende jaren stapsgewijs worden verscherpt.
- **Korting op overdrachtsbelasting.** Bij aankoop van een oud huis krijgt de eigenaar korting op de overdrachtsbelasting, wanneer hij investeert in het energiezuiniger maken van de woning.
- **Kernenergie.** Met de huidige stand van techniek en de kosten hebben nieuwe kerncentrales niet de eerste voorkeur en krijgen geen financiële steun van de overheid. Bestaande kerncentrales kunnen een rol spelen in het overbruggen van de tijd naar een duurzame energiehuishouding en eventueel later sluiten. Onderzoek naar betere verwerking van het kernafval moet doorgaan.
- **Groen energiebeleid kern EU-samenwerking.** D66 vindt dat een gezamenlijk energiebeleid een nieuwe pijler moet worden van de Europese Unie. Doordat de lidstaten nog nauwelijks samenwerken in onderzoek en ontwikkeling van milieuvriendelijke energie mist Europa zowel economisch als ecologisch de boot.

Niet langs het Naardermeer / Snel en frequent openbaar vervoer / Kilometerheffing vervangt motorrijtuigenbelasting /

Meer ruimte voor biotechnologie

Nederland is klein en kent vele dicht bij elkaar gelegen steden. Nederland functioneert in feite steeds meer als een groot uitgevallen stadsstaat binnen Europa. Een dichtbevolkte delta waarbinnen de steden, het landschap en de natuur sterk met elkaar zijn verweven. Dat geeft onze leefomgeving een unieke rijkdom, maar stelt de inrichting van het land ook voor gecompliceerde uitdagingen. Daarbij kunnen ruimtelijke ordening, **mobilititeit**, wonen en landschapsontwikkeling niet los van elkaar worden gezien. Het rijk heeft een grote verantwoordelijkheid om die samenhang te bewaken en de grote uitdagingen waar we met z'n allen voor staan krachtadig tegemoet te treden(...)

Een andere uitdaging is de groei van de **mobilititeit**. D66 vindt dat die groei, essentieel voor welvaart en welzijn in onze stadsstaat, niet meer met hap-snap wegbreidingen kan worden opgevangen. Nederland moet eindelijk gericht gaan werken aan een echt **hoogwaardig en samenhangend net van openbaar vervoer**, zoals verschillende stedelijke regio's in het buitenland dat hebben.

Hoogwaardig openbaar vervoer / Minder files, meer milieu / Duurzame landbouw

- **D66 kiest voor een hoogwaardig openbaar vervoer.** In de stedelijke gebieden zal dat er anders uitzien dan op het platteland. Er moet maatwerk geleverd worden. In de Randstad zullen alle besturen moeten samenwerken om een integrale strategie rond het OV uit te werken. De landsdelen zijn als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor een sluitend OV-netwerk.
- **Hoogwaardige verbinding tussen de steden.** Tussen de steden in de Randstad moeten met grote regelmaat snelle treinen rijden. Ook tussen de steden in Brabant moeten dit soort hoogwaardige verbindingen gerealiseerd worden. Het Rondje Randstad en het Rondje Brabantstad moeten met voorrang worden gerealiseerd.
- **Snel OV in andere landsdelen.** Rond Nijmegen en Arnhem dienen de lightrailprojecten voorrang te krijgen. Het geld dat bestemd was voor de Zuiderzeelijn naar Noord-Nederland kan beter worden besteed aan projecten met een grotere (economische) meerwaarde. D66 kiest voor het hoogwaardige

OV-project Kolibri (openbaarvervoersysteem voor de regio Groningen- Assen) dat in de oorspronkelijke vorm moet worden gerealiseerd.

- **Hogesnelheidslijn.** Een beter internationaal netwerk van hogesnelheidstreinen is nodig als alternatief voor luchtverkeer. Investerings in het huidige netwerk en doortrekking van hogesnelheidstreinen en snelle intercity's zijn wel degelijk hoognodig: bijvoorbeeld in zuidoostelijke, oostelijke en noordoostelijke richting.
- **Vervoer op maat in landelijke gebieden.** Er moet extra geld beschikbaar worden gesteld om in de meer landelijke gebieden van Nederland openbaar vervoer op maat te bieden. Lege bussen laten rijden heeft geen zin, maar beltaxivervoer en kleinere bussen kunnen het OV-gebruik op peil houden en zelfs een impuls geven.
- **Toegankelijkheid minder-validen.** Het toegankelijk maken en houden van haltes en opstapplaatsen van het OV voor minder validen moet worden versneld.
- **Weg met het OV-plafond voor gehandicapten.** D66 wil af van het plafond van het goedkoop reizen per OV voor gehandicapten en chronisch zieken. Gehandicapten moeten maximaal in staat worden gesteld zich te bewegen in de maatschappij.
- **Gaswinning Waddenzee.** Gaswinning via een schuine buis onder de Waddenzee heeft geen gevolgen voor de natuur en geeft geen zichthinder. Daarom steunt D66 deze schone winning. Een aanzienlijk deel van de opbrengst moet worden besteed aan het uitkopen van de kokkelvisserij en forse investeringen in duurzame projecten.
- **Mainport Schiphol.** De luchthaven Schiphol is van belang voor de economische ontwikkeling van Amsterdam en de noordelijke Randstad. Bij de evaluatie van de Wet Luchtvaart is een kans gemist om een helder en handhaafbaar milieustelsel in te voeren dat de verwachte groei (en belang) van de luchtvaart combineert met kwaliteit van leven in het omringende gebied. De komende vier jaar zal een **milieustelsel** tot stand dienen te komen dat duurzame ontwikkeling van demainportfunctie van Schiphol mogelijk maakt.
- **Groei van de luchtvaart op Lelystad.** Een deel van het vliegverkeer van Schiphol kan worden uitgeplaatst naar vliegveld Lelystad. Dit kan ook een impuls betekenen voor de werkgelegenheid ten oosten van Almere.
- **Heffing op vliegverkeer.** Het vliegverkeer kent op dit moment geen belasting op brandstof. D66 wil dat binnen Europa een **beperkte heffing op het vliegverkeer** komt, waarvan de opbrengst ten goede komt aan investeringen in schone energiebronnen.

Minder files en meer milieu

- **Verbetering bestaande wegen eerste keus.** D66 kiest voor verbetering en gerichte uitbreiding van bestaande wegen in plaats van nieuwe wegen. Bestaande wegen kunnen worden verbreed om meer verkeer aan te kunnen.
- **Geen doorgetrokken A6-A9 langs het Naardermeer.** D66 is tegen deze plannen en steunt een slimme variant over bestaande wegen, waarbij luchtvervuiling wordt tegengegaan door overkapping van en verdieping van de (Gaasperdammer)weg. Ook andere varianten die natuur en landschap respecteren, zoals een tunnel onder het IJmeer, zijn denkbaar.
- **Kilometerheffing vervangt motorrijtuigenbelasting.** Naast investeringen in Openbaar Vervoer en het bestaande wegennet moeten mensen ook slimmer gebruik maken van de auto. D66 wil zo snel mogelijk een kilometerheffing voor personenauto's invoeren. Zo worden automobilisten die niet per sé in de spits hoeven te rijden gestimuleerd op een ander moment gebruik van de weg te maken. Hierdoor nemen de files af. Vieze auto's worden ook zwaarder belast dan schone. Introductie van deze

heffingen moet de huidige generieke motorrijtuigenbelasting vervangen zodat de kilometerheffing niet leidt tot een verzwaring van de lasten.

- **Schonere auto's.** Er dient in Europa een harde afspraak gemaakt te worden voor schonere auto's. Als dat te traag gaat, moet Nederland voorop durven te lopen en strengere eisen stellen. Via de APK-keuring moeten binnen tien jaar auto's met een te grote uitstoot van de weg worden gehaald. Automobilisten die een roetfilter aanbrengen op hun oude auto krijgen een fiscaal voordeel.
- **Woon-werkverkeer door bedrijf slimmer aangepakt.** Bedrijven moeten worden gestimuleerd om hun werknemers op slimme wijze naar hun werk te laten gaan. Flexibele werktijden, thuiswerken, nieuwe vormen van collectief vervoer, gedeeld autogebruik en bevordering van de fiets dragen bij aan minder files.
- **Overkappingen en ondertunneling in steden.** De hinder van bestaande tracés door steden moet worden weggenomen door overkappingen en ondertunneling. Dat biedt nieuwe mogelijkheden voor verbetering van bereikbaarheid, milieu én ruimtelijke kwaliteit en spaart kwetsbare landschappen. De Gaasperdammerweg in Amsterdam, maar ook de A2-traverse door Maastricht zijn plaatsen waar dit mogelijk is.

Duurzame Landbouw

- **Afschaffen van exportsubsidies.** De exportsubsidies op landbouwproducten vanuit de Europese Unie hebben een zeer negatief effect op boeren in ontwikkelingslanden. Nederland dient zich hard te maken om deze landbouwsubsidies zo spoedig mogelijk af te bouwen.
- **Biotechnologie als kans.** Voor de duurzaamheid van de landbouw, het milieu, voor ontwikkelingslanden en voor een betere gezondheid. Ook biedt deze techniek economische kansen voor innovatie. Nederland zou op dit gebied ook veel meer voorop moeten lopen. (...)
- **Biologische landbouw.** Ook de biologische land- en tuinbouw heeft een innovatieve kracht D66 streeft ernaar dat in 2010 10% van het landbouwareaal biologisch is.
- **Landbouwsteun naar groen.** Nederland moet haar Europese landbouwsteun inzetten voor het leveren van 'groene diensten' zoals het onderhoud aan landschap, de bescherming van weidevogels en weidegang van koeien.

Bijlage VIII: ChristenUnie

“Duurzaam voor elkaar”

Uit de Inleiding:

Te veel mensen kunnen of willen niet meedoen in de samenleving; goed onderwijs en een goede gezondheidszorg staan onder druk; een grote groep jongeren verlaat het onderwijs zonder diploma. Doordat we geen grenzen durven te stellen, lijden jonge mensen schade door een overmatige aandacht voor seks en het gebruik van drugs en alcohol; **er is te weinig besef van onze verantwoordelijkheid voor het milieu en de natuurlijke hulpbronnen**. Bevolkingsgroepen vertrouwen elkaar niet en het komt niet tot wederzijds begrip.

- De vrije markt is niet de oplossing voor alle problemen.

De marktwerking in de zorg, in de **energiesector** en bij het openbaar vervoer heeft de kwaliteit niet verbeterd en heeft de prijs niet verlaagd.

- We moeten zuinig zijn met ons **milieu**. We kunnen niet onbeperkt gebruik maken van de natuur en **energiebronnen**.

Wij weten ons verbonden met onze natuurlijke leefomgeving. Onze kinderen moeten na ons ook van Gods schepping kunnen genieten. De ChristenUnie wil daarom grenzen stellen aan het onbekommerd volbouwen van het platteland, de **vervuiling**, de uitstoot van **CO2** en de **verarming van het leefmilieu**. In de industrie, de landbouw, de **energieproductie** en het **verkeer en vervoer**, kan het niet alleen gaan om de economie, maar móet het ook gaan om de **ecologie**.

Uit: Buitenlands beleid - gerechtigheid zonder grenzen:

Nederland heeft vanuit zijn positie van welvaart en stabiliteit een extra verantwoordelijkheid om zich in te zetten voor veiligheid, de **wereldwijde milieuproblematiek** en vluchtelingenvraagstukken.

Nederland heeft een bijzondere positie als gebruiker, producent en transporteur van **fossiele brandstoffen** en kan een eigen rol spelen in de **energievoorzieningszekerheid** in Europa. Het bedrijfsleven wordt gestimuleerd om de ethiek van het maatschappelijk verantwoord ondernemen ook in de internationale handelsrelaties vorm te geven. Aan internationale bedrijven wordt gevraagd zich publiek te verantwoorden over de omgang met werknemers, de rechtsorde in het land van vestiging en het **milieu, inclusief het beheer van grondstoffen**. De overheid toetst dit bij het verlenen van subsidies. Dat betekent onder meer een blijvend kritische houding tegenover China, ook als de handels- en investeringsmogelijkheden lonken.

Nederland ontwikkelt op korte termijn, bij voorkeur met EU-partners, een beleid om de energievoorzieningszekerheid te vergroten.

Uit: Samenwerking in Europa na het verwerpen van de Europese Grondwet:

- De ChristenUnie vindt dat over de volgende terreinen op Europees niveau (dat wil zeggen: met (gekwalificeerde) meerderheid en met een medewetgevende rol voor het Europees Parlement) moet worden besloten: interne markt, landbouw, milieu, asiel en immigratie.

Uit: Sociaal, economisch en financieel beleid:

De ChristenUnie streeft naar een verantwoorde economische ontwikkeling. Economische groei is geen doel in zichzelf, maar behoort dienstbaar te zijn aan mens, **milieu** en samenleving. Hierbij past geen ongebreidelde **marktwerking** die te veel ruimte laat voor het recht van de sterkste. Aan de marktwerking worden **grenzen** gesteld als zij ten koste gaat van de **duurzame ontwikkeling** van de samenleving, van zwakkeren en van het **milieu**.

Economisch beleid moet niet gericht zijn op ontwikkeling zonder meer, maar op **duurzame ontwikkeling**: rekening houdend met **mens en milieu**. Kennisontwikkeling, innovatie, onderzoek en ontwikkeling (R&D) zijn daarbij van fundamenteel belang. Nieuwe kennis vergroot de arbeidsproductiviteit. Dat helpt om de toekomstige druk op de arbeidsmarkt te verlichten en versterkt de internationale concurrentiepositie. Nieuwe kennis draagt ook bij aan **duurzame** ontwikkeling en een verstandiger **gebruik van grondstoffen**.

Milieueffecten en -risico's worden expliciet betrokken bij afwegingen in het economisch beleid. Beleidsadviserende instituten (zoals het CPB) ontwikkelen hun analyse-instrumenten verder om in hun rapportering ook de milieueffecten zichtbaar te maken.

De overheid zal als grote publieke opdrachtgever bij gunning van aanbestedingen aan marktpartijen niet alleen letten op de laagste geboden prijs, maar ook rekening houden met duurzaamheid, innovatie, vernieuwing en 'waardetoevoeging'. De overheid streeft naar een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor maakindustrieën. Productbewerking en – distributie worden dichter bij elkaar gebracht om transportstromen terug te dringen. Nieuwe industrie dient vooral gericht te zijn op verhoging van de toegevoegde waarde.

Milieukosten moeten zoveel mogelijk tot uitdrukking komen in de prijzen van producten. De belastingvergroening wordt daarom op een voortvarende en realistische wijze voortgezet, waarbij de overheid niet alleen milieuvriendelijk gedrag ontmoedigt, maar ook milieuvriendelijk gedrag stimuleert.

De overheid dient de aardgasbaten niet aan te wenden voor consumptieve en/of structurele uitgaven. De aardgasbaten dienen via het Fonds Economische Structuurversterking (FES) gedeeltelijk geïnvesteerd te worden in economische infrastructuur en gedeeltelijk ten goede te komen aan staatsschuldreductie. Onder economische infrastructuur wordt niet alleen de harde infrastructuur verstaan, maar ook zaken als integrale gebiedsontwikkeling en energietransitie.

Binnen het FES wordt een absolute grens gesteld aan de investeringen om kostenineffectieve investeringen te voorkomen. Een eventueel overschot komt jaarlijks ten goede aan de staatsschuldreductie. De huidige achterkamertjespolitiek rond de besteding van de FES-gelden wordt beëindigd. De Tweede Kamer krijgt meer invloed.

Met het oog op verbetering van de bedrijfsomstandigheden van agrarische bedrijven, opschoning van het landschap en een lagere milieudruk op de Ecologische Hoofdstructuur is reconstructie van het platteland noodzakelijk. Een zekere concentratie van agrarische bedrijvigheid kan nuttig zijn met het oog op beperking van transport of vermindering van milieubelasting. Dit mag echter niet leiden tot een industrialisering van de veehouderij ('varkensflats').

De herstructurering in andere sectoren dan de intensieve veehouderij wordt eveneens gestimuleerd. Daarbij gaat het enerzijds om versterking van de concurrentiepositie en anderzijds om aanpassing van de bedrijven aan maatschappelijke wensen. De productie en consumptie van duurzaam voortgebracht landbouwproducten wordt krachtig gestimuleerd. De omschakelingsregeling naar

biologische landbouw gaat gelden voor alle landbouwsectoren. De consument wordt, behalve door voorlichting, door financiële prikkels (zoals prijskortingen) gestimuleerd om duurzaam geproduceerd voedsel te kopen. De ontwikkeling en toelating van milieuvriendelijker bestrijdingsmiddelen wordt versneld. Doel van het beleid is een verminderde afhankelijkheid van chemische bestrijdingsmiddelen door stimulering van milieuvriendelijke middelen en methoden en van het ontwikkelen van resistente rassen.

Het evenwicht tussen economie en ecologie is in de visserij zeer wankel. Enerzijds is verduurzaming van de visserij vanuit ecologisch én economisch perspectief (herstel visstand, duurzamer vangstmethoden, energiebesparing) dringend gewenst. Anderzijds is de visserij gebaat bij stabiele vangsthoeveelheden om de sanering en herstructurering van met name de kottervloot te laten slagen.

Milieu en klimaat

Een goed en gezond milieu is van groot belang voor een prettige leefomgeving. Tegen aantasting daarvan moeten we maatregelen nemen. Niet alleen voor ons eigen welbevinden, maar ook voor de komende generaties.

Onder andere de opwarming van de aarde en de daarmee gepaard gaande weersveranderingen vragen de komende jaren om concrete milieumaatregelen in zowel nationaal als internationaal verband. Er is namelijk een omvangrijke reductie van de uitstoot van broeikasgassen nodig om het tempo van de klimaatverandering te temperen. Maar aangezien binnen afzienbare termijn geen vertraging van de klimaatverandering is te verwachten, zullen we ook maatregelen moeten nemen om de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, op te kunnen vangen. Overheid, burgers en bedrijven spannen zich gezamenlijk in om de nationale uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) terug te dringen. De Kyoto-afspraken gelden daarbij als minimum. Ook na 2010 zet de overheid het CO₂-reductiebeleid ambitieus voort. Nederland zet zich in om huidige opkomende industrielanden, zoals China en India, te ondersteunen in de beperking van hun CO₂-uitstoot. Verbetering van de luchtkwaliteit in het belang van de volksgezondheid is een belangrijke opgave voor de komende jaren. Nederland zet zich in Europees verband in voor ambitieuze én realistische wetgeving. De overheid dient een duurzaam toezicht- en handhavingsbeleid voor maatschappelijke veiligheidsrisico's te voeren. Datzelfde geldt voor productie, transport en opslag van vuurwerk en andere risicovolle stoffen. Door de hoge stedelijke bevolkingsdichtheid en de aanwezigheid van grote kassencomplexen wordt het 's nachts steeds minder donker (lichtvervuiling). Dit heeft zijn weerslag op de dierenwereld. De overheid zal een actief beleid voeren om lichtvervuiling tegen te gaan, bijvoorbeeld door de isolatie van kassencomplexen te bevorderen en de verlichting van autowegen te verminderen. Bij veel menselijke activiteiten ontstaat afval. Dat kan hinderlijk zijn en schadelijk voor het milieu. Afval zal zoveel mogelijk moeten worden voorkomen en hergebruikt. Door productgerichte milieuzorg worden milieubelastend materiaal en verpakkingen teruggedrongen (dematerialisatie). Overheid, bedrijven en burgers hebben daarnaast een taak in het bestrijden van zwerfafval.

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 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.

Doelstelling is om de uitstoot van broeikasgassen conform de Kyoto-afspraken in 2010 met 6% terug te dringen ten opzichte van 1990. Minstens de helft van de reductiemaatregelen worden in eigen land genomen, onder meer door invoering van de kilometerheffing.

- Nederland zet zich in voor een tweede internationaal klimaatverdrag. Dit moet gericht zijn op 40-60% CO₂-reductie in 2030. Ook de ontwikkelingslanden krijgen een CO₂-doelstelling. De verdeling van emissierechten mag ontwikkelingslanden niet onevenredig belemmeren in de mogelijkheden van inkomensgroei.

- De milieukosten van producten en diensten worden zoveel mogelijk via een milieuheffing in de kostprijs doorberekend.
- Nederland zet zich internationaal in om overheidsbeleid dat niet-duurzaam gedrag stimuleert, zoals subsidies op energie- of waterverbruik, af te schaffen. In Europees verband worden milieuschadelijke subsidies geïnventariseerd en afgebouwd voor 2010.
- Bedrijven worden verplicht inzicht in de milieu- en gezondheidseffecten van producten en processen te verstrekken. Handhaving en controle op de naleving van milieu- en veiligheidsnormen hebben een hoge prioriteit.
- Er is een helder en consistent afval- en verpakkingenbeleid nodig. Er wordt op basis van de milieudruk een ‘verpakkingstax’ ingevoerd. Uit de opbrengsten kan het verwijderen van zwerfafval worden bekostigd.
- De risico’s van transport en opslag van gevaarlijke stoffen, zoals chloor, ammoniak en LPG, worden versneld in kaart gebracht. Transporteurs worden verplicht informatie te verschaffen over de aard van de vervoerde stoffen aan alle betrokken autoriteiten. De chloortransporten over spoor worden afgebouwd. Voor de ammoniaktransporten door de Westerschelde wordt op korte termijn naar alternatieven gezocht.
- Om de luchtkwaliteit te verbeteren worden er meer bronmaatregelen (maatregelen om de uitstoot van bronnen van luchtvervuiling zoals auto’s en vrachtwagens te verminderen) genomen. Zo wordt de roetfilter op alle diesellootuigen verplicht gesteld.
- De import van en handel in illegaal hout wordt verboden. Het gebruik van duurzaam hout wordt gestimuleerd. De overheid geeft daarbij het goede voorbeeld door in het aanbestedingsbeleid 100% legaal en duurzaam hout te gebruiken en het gebruik van duurzaam hout door financiële prikkels te stimuleren.

Duurzaam energiebeleid

Dagelijks merken we de gevolgen van de steeds grotere vraag naar olie in de olie- en gasprijen. De sterk gestegen olieprijs veroorzaakt enerzijds financiële problemen bij sommige bedrijven en particulieren; anderzijds is de hoge olieprijs een kans om onze energiehuishouding efficiënter en duurzamer te maken. Energieopwekking op lange termijn vormt een belangrijk strategisch vraagstuk. Onze afhankelijkheid van energie, de noodzaak om de mondiale uitstoot van broeikasgassen terug te dringen en de veranderingen op de energiemarkt na de liberalisering vragen om beslissingen voor de lange termijn. Daarbij geldt ‘think long term, act short term’ en ‘think globally, act locally’. Daarbij is het voor de ChristenUnie duidelijk dat **het overheidsbeleid van de afgelopen jaren te veel verwachtte van marktwerking**. Het marktdenken – geef alles een prijs en de markt regelt schaarste aan grondstoffen en vermindert vervuiling – is te optimistisch. Een duurzamere energiehuishouding begint met het beperken van de vraag – **energiebesparing** – en vervolgens met het **zo duurzaam mogelijk leveren** van de energie. De ChristenUnie ziet nog veel mogelijkheden voor energiebesparing (zie kader ‘aan de slag met energiebesparing’) en toepassing van duurzame energie (zie kader ‘aan de slag met duurzame energie: een actielijst’). Energievoorziening voor de toekomst houdt in: het ontwikkelen van diverse bronnen, het beschikbaar stellen van fondsen en het stimuleren van nieuwe structuren.

Verkeer en vervoer

Verkeer en vervoer zijn een onlosmakelijk onderdeel van ons dagelijks leefpatroon. Mobiliteit brengt mensen bij elkaar. De mobiliteit blijft echter groeien en als we hier niet bewust mee omgaan, gaat dit ten koste van veiligheid, milieu en leefbaarheid. Er moeten daarom keuzes gemaakt worden. De technische mogelijkheden om **voertuigen zuiniger** te maken, overlast en **vervuiling te beperken** en de veiligheid te bevorderen moeten maximaal worden benut. Maar er is ook een kritische blik nodig op ons consumptie- en productiepatroon. Waarom de **groei van het goederenvervoer** blijven accepteren terwijl onze bevolking groeit stagneert? Waarom het vollopen van de wegen (onder andere door het groeiende sociaalrecreatieve verkeer en een geringe bezetting per auto) ongecorrigeerd laten doorgaan? De ChristenUnie kiest voor leefbaarheid en veiligheid en daarom voor een **ombuiging van de groei van het personenvervoer naar het openbaar vervoer en de fiets**. Kosten verbinden aan het

gebruik van de weg in plaats van aan het bezit van de auto dwingt weggebruikers elke keer een bewuste keuze te maken. Dit gaat onnodige mobiliteit tegen. Op deze manier kunnen ook maatschappelijke kosten (belasting van milieu en woonomgeving) in rekening worden gebracht. Het openbaar vervoer moet **goedkoper en aantrekkelijker** worden. Het openbaar vervoer is echter niet overal een aantrekkelijk alternatief. Maar ook op het platteland is door een slimmere organisatie een aanzienlijke verbetering van het aanbod mogelijk. De ambities voor het openbaar vervoer moeten en kunnen hoger! Nederland heeft een sterke positie in het internationale goederenvervoer. Rotterdam zou nooit aan de top van de wereld van het goederenvervoer behoren zonder het totaalpakket van aanvoer, (gedeeltelijke) bewerking, logistieke dienstverlening en doorvoer. Die positie is het waard om te behouden, maar wel met verbetering van de luchtkwaliteit en de veiligheid, en een betere benutting van milieuvriendelijke vervoersmogelijkheden.

Automobiliteit

- Het **kilometertarief** (berekend naar tijd, plaats en milieubelasting) wordt snel ingevoerd. Voor de eerste 5000 gereden kilometers per jaar geldt een laag tarief. De inkomsten van deze heffing worden benut voor beter openbaar vervoer, milieuvriendelijker goederenvervoer en grotere verkeersveiligheid. Gelijkzeitig wordt de motorrijtuigenbelasting afgeschaft.
- Zolang de motorrijtuigenbelasting niet is afgeschaft, wordt de vrijstelling (de oldtimersregeling) geleidelijk verschoven naar auto's van 25 jaar naar 30 jaar en ouder. De overheid stelt voor zware auto's (boven de 1500 kg) een toeslag in, de zogenaamde 'trekkertax'.
- Voor de hoogte van de aanschafbelasting (**BPM**) gaat niet alleen de relatieve zuinigheid als criterium gelden, maar vooral ook de **absolute zuinigheid**. Bij aanschaf van een auto met snelheidsbegrenzer komt een aftrekregeling van de BPM. Deze wordt bekostigd door een kleine verhoging van de totale BPM. De werkgever wordt ontmoedigd een leaseauto ter beschikking te stellen aan werknemers die (te) weinig zakelijk rijden. Een werkgeversheffing kan hierbij helpen.
- Alle varianten van de A6/A9 worden vergeleken op basis van een netwerkanalyse waar ook het openbaar vervoer en de effecten van 'beprijzing' worden meegenomen. Een tweede Ovverbinding via het IJmeer verdient aanbeveling. De locatiespecifieke variant van het CPB voor de A6/A9 (waarbij o.a. de A1 wordt verbreed) wordt snel gerealiseerd. De ontsluiting van de uitbreiding van Almere in westelijke en oostelijke richting over zowel de weg als het spoor moet tijdig worden gerealiseerd.
- In de wegebouw wordt het accent verlegd naar betere benutting en onderhoud. Uitbreiding mag slechts zeer spaarzaam plaatsvinden. Besluitvorming over grote infrastructuurprojecten kan alleen na een netwerkanalyse, waarbij ook de mogelijkheden van het openbaar vervoer betrokken zijn.

Aan de slag met energiebesparing door:

- Een overheids campagne voor **energiebesparing**, waarbij elke overheidsdienst en semi-overheidsdienst tenminste één investeringsproject met een duurzame uitstraling realiseert.
- Versnelde **vervanging van oude cv-ketels** door hr-ketels bij overheidsgebouwen en woningcorporaties en belastingaftrek bij vervanging als stimulans voor woningeigenaren.
- De instelling van een risicofonds voor investeringsprojecten die restwarmte en/of restgassen van bedrijven benutten.
- Meer gebruik van restwarmte door de verplichting afvalwarmte kosteloos ter beschikking te stellen aan derden.
- Beperking van het affakkelen van brandbare gassen door een belasting te heffen op de afgefakkelde energie en te verplichten het gas kosteloos aan derden ter beschikking te stellen.
- De invoering van **energie-prestatienormen** met een malus/bonusregeling **voor elektriciteit en transport en distributie van aardgas**.

- Reductie van de **warmtevernietiging** bij opwekking van groene stroom uit biomassa door de bonus/malus op de subsidie MEP afhankelijk te maken van warmtebenutting.
- Verbetering van de **steun voor Warmte Kracht Koppeling (WKK)**: vermindering van administratieve lasten en een extra stimulans voor WKK met lage emissies en/of extreem hoog rendement.
- Beperking van het **elektriciteitsverbruik** in woningen door aanpassing van de EPC-berekening. Voorzieningen voor een gasgestookte wasdroger en een hot fill van wasmachines moeten meegewogen worden.
- **Samenwerking** op bedrijventerreinen bij **energiebesparing en transport**.

Aan de slag met duurzame energie: een actielijst

1. Duidelijke keuzes maken - Ambitueus zijn in de doelstellingen. De **duurzaamheidsdoelstelling** voor 2010 moet van 9% **omhoog naar 14%**. De **besparingdoelstelling** (vanaf 2008 1,3% en na 2012 1,5%) moet **naar minimaal 2%**.

- **Meer onderzoek** naar duurzame energietechnologieën (wind- zon- en biomassa).
- **Geen nieuwe kerncentrale** zolang er geen duurzame en betrouwbare oplossing is gevonden voor de veiligheids- en afvalproblematiek.

2. Besparen - Intensiever uitwisselen en samenwerken met het (meer innovatieve) buitenland.

- Een beloningsbeleid voor koplopers en subsidieregelingen afstemmen op de effectiviteit van investeringen.
- Investeren in aandacht van vergunningverleners voor besparing via workshops of studiereizen.
- Laagdrempelig vergunningstrajecten voor besparingsmaatregelen.
- Een Nationaal **risicofonds** als vangnet om risicovolle duurzame investeringen gemakkelijker te maken.

3. Diversiteit waarderen - Strategische evaluaties uitvoeren van kosten en verwachte opbrengsten.

- Een gebalanceerd **subsidiesysteem** dat de diversiteit dient en aanstuurt op concrete doelstellingen.

4. Tussenschappen - Primair investeren in duurzame oplossingen, niet in tussenoplossingen.

5. **Locale oriëntatie** - Huidige basisinfrastructuur bijhouden. Uitbreiding (voor de nieuwe energievraag) gedeeltelijk op lokaal niveau laten plaatsvinden.

- **Subsidiegelden toegankelijk** maken voor **lokaal en duurzaam** georganiseerde energievoorziening.

6. Keren van anonimiteit - **Campagnes** organiseren om energievoorziening en -gebruik aan persoonlijke verantwoordelijkheid te verbinden en inzicht te scheppen.

7. Innovatie - Onderzoek naar rendabele vormen van **opslag** van energie.

- Meer onderzoek stimuleren naar alternatieve duurzame technieken, zoals biologische productie van waterstof en geothermie.

- Een substantieel deel van de aardgasbaten bestemmen voor onderzoek en ontwikkeling van duurzame energievormen.
- Marktrijpe duurzame technieken met een relatief korte terugverdientijd bevorderen door het aanscherpen van de normen en een verhoogde controle op het voorkomen van het freerider effect.
- Subsidies aan producent en consument verschaffen om bijna uitontwikkelde technieken commercieel aantrekkelijk te maken.

8. **Duurzaam transport** - Ruimhartig implementeren van de huidige biobrandstoffenrichtlijn. Verplichte bjmenging per 2007 is stap in de goede richting.

- Ontwikkelen en introduceren van **verbruiksnormen** voor de verbrandingzuinigheid van personenauto's en vrachtverkeer.
- **'Schoon vervoer'** (fiets, openbaar vervoer) aantrekkelijk maken door voorzieningen te **subsidieren**.

9. Energie voor de ontwikkelingsagenda

- Toezien op de bijdrage van het klimaatfondsbeleid aan projecten met een ClearDevelopment Mechanism (CDM).
- Een **duurzaamheidsfonds** dat gebaseerd is op CO₂-uitstootrechten en dat gelden genereert voor duurzame ontwikkeling in ontwikkelingslanden.
- Als Nederlandse overheid steun geven aan een **internationale CO₂-belasting** en daarmee investeren in duurzame ontwikkeling en het behalen van de Millenniumdoelstellingen.

Vervolg automobilititeit:

- Er komt op zondag een verbod op vrachtvervoer over de weg, zoals in andere Europese landen het geval is.
- Het winnen van warmte-energie uit het asfalt verdient grootschalige toepassing, omdat het slijtage voorkomt, de verkeersveiligheid bevordert en bovendien duurzame energie oplevert.
- Uitgangspunt bij de aanleg van een nieuwe weg- en railinfrastructuur is om versnippering van het landschap te voorkomen en inpassing in de bestaande omgeving. Geluidswallen worden bij voorkeur 'groen' uitgevoerd.
- Lichthinder ('lichtvervuiling') in natuurgebieden moet worden voorkomen door terughoudendheid bij de aanleg van wegverlichting en door de toepassing van nieuwe verlichtingstechnieken (bijv. LED's in het wegdek).

Goederenvervoer

- De Rotterdamse haven is voor ons land van blijvend belang. De vollopende achterlandverbindingen moeten meer mogelijkheden krijgen, met name door bevordering van de binnenvaart. Het 'modal shiftbeleid' (gericht op vermindering van het wegvrachtvervoer) wordt opnieuw ingevoerd. Zo wordt aangesloten bij het EU Witboek 2010 over duurzaam en economisch vervoersbeleid.
- In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) vindt een verandering plaats ten gunste van goederenvervoer over water en spoor.
- Het vaarwegennet kan meer dan nu worden gebruikt voor distributie van goederen voor het midden- en kleinbedrijf.
- De realisatie van trimodale overslagterminals (water, weg, spoor) wordt krachtig gestimuleerd. Er komt meer geld voor onderhoud van vaarwegen.

- Emissie-eisen worden aangescherpt. Vooral het gehalte aan zwavel in de brandstoffen dient te worden gereduceerd. Schepen die versneld voldoen aan de aangescherpte eisen krijgen korting op de havengelden.
- Er komen ruimere subsidies voor vrachtwagens en schepen die (gedeeltelijk) willen overgaan op biologische brandstof, waterstof, aardgas, LPG, zonne-energie, windenergie of hybride aandrijfsystemen. Ook innovatie komt in aanmerking.

Luchtvaart

- Schiphol kan zich tot 2012 op de huidige locatie ontwikkelen mits binnen de huidige wettelijke normen van geluid, veiligheid en emissie. Om woonwijken te beschermen tegen geluidsoverlast komen er meer handhavingpunten en mag tussen deze punten niet gesaldeerd worden. Ook wordt een wettelijke bescherming van het buitengebied opgesteld.
- Voor de lange termijn vormt de luchthaven Lelystad een mogelijke aanvulling, waarbij de Hanzelijn een nuttige verbindingfunctie kan hebben.
- Er wordt een ticketheffing ingevoerd. Zolang er geen accijnzen worden betaald en het (internationale) vliegverkeer is vrijgesteld van BTW corrigeert deze heffing het concurrentienadeel van andere vervoerwijzen.
- De regionale luchtvaart wordt ontmoedigd door sluiting van regionale luchthavens tussen 22.00 en 07.00 uur.
- Er komt een specifieke heffing voor de recreatieve luchtvaart (sportvliegtuigen) en strengere geluidseisen voor circuiten parachutevluchten.

Aan de slag met een beter openbaar vervoer

- Meer geld. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) vindt een wezenlijke verschuiving van gelden plaats ten gunste van het openbaar vervoer.
- Bereikbaarheid van het Noorden. De Zuiderzeelijn mag niet zomaar afgeblazen worden. Er is onderzoek nodig naar de mogelijkheden voor een goedkopere nieuwe snelle verbinding. Het geld dat gereserveerd is voor de Zuiderzeelijn wordt in ieder geval besteed aan verbetering van de bereikbaarheid en de economische structuur van het noorden.
- Capaciteitsuitbreiding van het spoor. Inhaalsporen, extra perronsporen en ongelijkvloerse kruisingen en tunnels in stedelijke gebieden zijn op een aantal punten noodzakelijk. In de Randstad wordt het kernnet viersporig. De capaciteit van het spoorwegnet wordt vergroot door verhoging van de bovenleidingspanning naar 25 KV en de introductie van een modern beveiligingssysteem.
- Snelle treinen. De hoofdverbindingen in het kernnet van de spoorwegen worden geschikt gemaakt voor snelheden tot 200 km per uur.
- Herstel van oude spoorverbindingen. De aanleg van een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht wordt onderzocht.
- Geen sluiting van treinstations. Waar nodig wordt geïnvesteerd in optimalisering van de OV-aansluiting van en naar stations.
- Goed OV in de nieuwe wijken. In de nieuwe bouwlocaties moet openbaar vervoer tijdig beschikbaar zijn.
- Geen verdere privatisering en marktwerking (in het bijzonder van het spoor).
- Een eenduidig informatie- en tariefstelsel. Er komt een vervoersautoriteit als onafhankelijke beroepsinstantie. Deze beslist wanneer consumentenorganisaties, vervoerders en concessieverleners het niet eens worden, en kan eventueel bij concessiegrensoverschrijdende vraagstukken knopen doorhakken.
- Geen versnipperde budgetten meer voor het streek- en doelgroepenvervoer. Een regeling basismobiliteit naar Vlaams voorbeeld is nastrevenswaardig. Daarin wordt vastgelegd welke OV-voorzieningen minimaal moeten worden geboden.
- De OV-studentenkaart voor HBO en MBO studenten van 16 en 17 jaar.

Bijlage IX: SGP

“Naar eer en geweten”

Uit hoofdstuk 7. Ons dagelijks brood:

Willen we onze bijbelse opdracht zo goed mogelijk kunnen uitvoeren, dan is in onze maatschappij een gezonde economische basis onmisbaar. Bij het creëren van die basis is de rol van de overheid beperkt. In essentie komt die rol neer op het aanmoedigen van de in de maatschappij aanwezige gaven en krachten. Daardoor kan het particulier initiatief goed tot z'n recht komen, zodat ieders persoonlijke verantwoordelijkheid als rentmeester inhoud krijgt. Ook hier geldt voor ieder mens de volop actuele scheppingsopdracht: bouw en bewaar de aarde. En, nadat de mens z'n eigen gang ging: in het zweet uws aanschijns zult gij uw brood eten!

De andere kant van de medaille is dat de mens niet ongebreideld zijn gang mag gaan. Hij heeft een duidelijke verantwoordelijkheid tegenover God en tegenover zijn omgeving. Die verantwoordelijkheid moet hij in eerste instantie zélf invullen. Voor de overheid ligt er een taak om grenzen te trekken en om duidelijke normen te stellen, want ook in het economisch leven openbaart zich maar al te snel de ‘ongebondenheid’ van de mensen. De desastreuze gevolgen daarvan kennen we: uitbuiting van de aarde, voortdurende onrust en roofoverval op mensen en toekomstige generaties. Daarnaast heeft de regering uitdrukkelijk de roeping om hen die niet, of minder goed inhoud kunnen geven aan hun verantwoordelijkheid, te helpen en te ondersteunen. Dat is de overheid als ‘schild der zwakken’. De doelstelling is natuurlijk niet om mensen afhankelijk te maken van vaders staat, maar om ze verder te helpen, en waar mogelijk (weer) op eigen benen te leren staan.

Innovatie

Wie niet sterk (en groot) is, moet slim zijn. Dit gezegde is wel bij uitstek van toepassing op Nederland. Om de eenvoudige reden dat we, gelet op onze omvang en andere niet te beïnvloeden omgevingsfactoren, nu eenmaal groot noch sterk zijn. Op de lange(re) termijn moet Nederland het dan ook vooral hebben van de **kennis** die we al in huis hebben en waar we hard aan moeten trekken om die op peil te houden. Dat betekent dat zowel ondernemers als de overheid zullen moeten inzetten op de verdere ontwikkeling van kennis en innovatie. Twee speerpunten daarbij zijn het **milieu en de productieprocessen**. Lukt het inderdaad om te innoveren, dan geeft dat een goede uitgangspositie om de Nederlandse economie weerbaar en concurrerend te houden.

Verkeer

Naarmate meer mensen meer mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen, neemt de behoefte om op pad te gaan toe. Dat daar ook grenzen aan zijn, ervaren velen iedere dag aan den lijve. Het verkeer loopt dagelijks vast, terwijl het **openbaar vervoer** nog lang geen volwaardig alternatief is. Het is een illusie te denken dat in een zó vol land als het onze, files en andere vervoersproblemen op korte termijn opgelost zijn. Al was het maar omdat de bevolking blijft groeien en de ruimte (relatief gezien) minder wordt, zeker in en om de Randstad. Aan soms pijnlijke keuzes valt dan ook niet te ontkomen. Uitgangspunt daarbij is dat de intensiefste gebruiker en **ergste vervuiler ook het meest betaalt**. Dat is wel zo eerlijk, en hopelijk vormt het een rem op nóg meer overlast en overbelasting.

Weg

Om het verkeer veiliger (en ook iets schoner) te maken, moet er een **variabele maximumsnelheid** komen en moet er meer gecontroleerd worden (ook op alcohol- en drugsgebruik). Verder moet er meer aan verkeersonderwijs worden gedaan en zal er een ‘alcoholslot’ ingevoerd moeten worden voor bestuurders die betrapt zijn op het rijden onder invloed.

Er moet werk worden gemaakt van de invoering van een, afhankelijk van tijd en plaats, verschillende kilometerheffing.

Voor het oplossen van knelpunten in de infrastructuur moet er extra geld worden uitgetrokken.

Net als in veel omringende landen moet er een verbod komen op vrachtverkeer op zondag.

Het verkeersprobleem tussen Almere en Amsterdam moet worden opgelost door de stroomlijning en opwaardering van bestaande verbindingen plus een **opwaardering van het openbaar vervoer**. Dus: geen tunnel onder het Naardermeer!

Gemeenten, provincies en waterschappen moeten worden gestimuleerd om fietspaden aan te leggen en te verbeteren. Veiliger oversteekplaatsen en voldoende fietsenstallingen bij bijvoorbeeld stations en winkelcentra kunnen eveneens helpen meer mensen wat vaker de fiets te laten pakken.

Spoor

Er moet **meer geld** worden uitgetrokken voor het bevorderen van het **openbaar vervoer**.

De Betuwelijn mag niet oneerlijk concurreren met de binnenvaart.

Het schrappen van de Zuiderzeelijn (Amsterdam-Groningen-Hamburg) is onontkoombaar. Daarom moet er gewerkt worden aan alternatieven waar het noorden baat bij heeft.

Bekeken moet worden of internationale 'treinshuttles' (treinen geschikt voor trailervervoer) veel verkeer van de (auto)wegen af kunnen halen.

Lucht

Schiphol kan om verschillende redenen **niet blijven groeien** op de huidige locatie. Uitbreiding, indien echt noodzakelijk, moet daarom elders plaatsvinden, waarbij te denken is aan een eiland in zee.

Water

Relatief goedkoop en gegarandeerd het schoonst is vervoer over water, de zee- en binnenvaart dus. Regelingen om het aantrekkelijk te maken oude schepen milieuvriendelijk om te bouwen, moeten worden uitgebouwd.

De knelpunten in het **vaarwegennet** moeten voortvarend worden aangepakt, inclusief het noodzakelijke onderhoud.

De tweede Maasvlakte moet goed bereikbaar zijn voor de binnenvaart.

Energie en milieu

De vraag naar energie neemt wereldwijd fors toe, terwijl het aanbod achterblijft. De prijsstijging die daarvan het gevolg is, drukt nu al zwaar op de economie. Daar komt bij dat we voor onze energie sterk afhankelijk zijn van anderen, waaronder veel landen en regio's die om hun instabiliteit en corruptie slecht bekend staan. De verre aanvoer maakt ons daarbij extra kwetsbaar. Voeg hier de gevreesde klimaateffecten bij (CO₂), en iedereen beseft dat één van de moeilijkste opgaven waar we voor staan, is ervoor te zorgen dat er voor iedereen voldoende (**schone**) **energie** beschikbaar blijft. Dat is onder andere een kwestie van '**energiebewust**' **gedrag**, iets waar de regering via heffingen en beloningen aardig in sturen kan en waar Nederland ook internationaal een taak heeft liggen. Want de zorg voor **gezond water en lucht en een schone bodem** houdt niet op bij de landsgrenzen. Als ergens geldt, dat goed rentmeesterschap bittere noodzaak is, dan is het wel hier.

Energiebesparing

Bij renovatie van bestaande woningen moet de energieklassse verbeterd worden.

Aanschaf van zuinige(r) apparaten en systemen moet nóg meer worden gestimuleerd.

Alternatieve energie

Onderzoek naar en toepassing van goedkoop te produceren **zonnecellen** moet sterker aangezet worden.

Zeker in Nederland, in het bijzonder voor onze kust, moet meer te halen zijn uit **windenergie**. Wie wind vangt, zal energie oogsten.

Betere benutting van **biomassa** levert meer schone energie op en daarom moet benutting van biomassa gestimuleerd worden.

Kernenergie is een aanvaardbare tussenoplossing zolang het niet mogelijk is op een verantwoorde manier aan onze noodzakelijke energiebehoefte te voldoen door schone energiebronnen. Borssele is een uitstekende locatie voor de bouw van een tweede kerncentrale.

Vergroening en afval

Gemeenten moeten verplicht worden om een variabele afvalstoffenheffing ('diftar') in te voeren, zodat iedereen betaalt voor zijn eigen hoeveelheid afval.

Er moet een **accijns op kerosine** worden ingevoerd.

Er moet werk worden gemaakt van de invoering van een afhankelijk van tijd en plaats verschillende **kilometerheffing**.

Er moet een (Europees) invoerverbod komen op illegaal gekapt hout, met name uit de tropische regenwouden.

Er moet een vuurwerkheffing ingevoerd worden.

Roetfilters op (vracht)auto's worden verplicht.

Er moeten geen nieuwe afvalverbrandingsinstallaties meer worden gebouwd. **Storten is schoner** en goedkoper dan verbranden.

Bijlage X: Groep Wilders, 'Partij voor de Vrijheid

Uit het Verkiezingspamflet:

- lagere benzineprijzen door terugdraaien 'kwartje van Kok'
- Meer investeren in wegen en automobilititeit: meer wegen, prioriteit bij knelpunten.
- Geen tolheffing, geen rekeningrijden, afschaffen trajectcontroles
- Verhoging maximumsnelheid, extra verhoging in avonduren en 's nachts
- Tweede nationale luchthaven in Flevopolder of in zee
- Van Groene Hart naar Kloppend Hart: wonen, werken en recreëren
- Bouw nieuwe kerncentrales

Uit het Plan voor een nieuwe Gouden Eeuw - lagere belastingen, kleinere overheid - van de Groep-Wilders (Partij voor de Vrijheid - PVV):

(Rijksbegroting 2006)

Activiteit	Omschrijving	Beoordeling	Budgettaire implicatie
Beleidsartikel 4: Doelmatige en duurzame energiehuishouding (XIII, blz. 52-62) — 368,7 miljoen (7%)			
4. Een energiehuishouding tot stand brengen met een goede economische efficiëntie, milieu-kwaliteit en voorzieningszekerheid.	Toezicht houden op marktwerking en transparantie in de energiesector (oa. door DTE); subsidiëren van duurzame energievoorziening en -gebruik (dmv. MEP, EIA, stimulering windmolens etc.); subsidiëren van CO ₂ -reducerende technologie; waarborgen van toevoer en opslag van fossiele brandstoffen (oa. door COVA).	De overheidsrol in de energiesector beperkt zich tot het reguleren van markten waarvan de infrastructuur beperkingen oplegt aan vrije concurrentie. Efficiënt energiegebruik wordt van nature nagestreeft op de vrije markt; menselijke CO ₂ -uitstoot is niet duidelijk gerelateerd aan klimaatverandering, dus CO ₂ -reductie is onnodig.	- € 270,0 miljoen (- 73%)



Bijlage XI: Partij voor Nederland (Groep Nawijn)

Uit: De 25 kernpunten van het programma van Hilbrand Nawijn:

Verdere belastingverlichting voor iedereen en **compensatie energieprijzen** aan (agrarische bedrijven en burgers;

Gratis Openbaar Vervoer te beginnen in en rond de grote steden;

‘**Kwartje van Kok**’ terug, **geen kilometerheffing**, bevordering doorstroming verkeer;

Beperking parkeerlasten

Bijlage XII: Lijst Vijf Fortuyn (Voorheen LPF)

(Voorheen LPF) Uit het Verkiezingsprogramma

‘Dit is niet het land wat ik voor mijn kinderen wil achterlaten’:

Het probleem van dichtgeslibde wegen in Nederland gedurende de spitsuren zal waarschijnlijk nooit helemaal op te lossen zijn. (...) Extra asfalt zal de last wel enigszins verlichten, maar we zullen **anders tegen mobiliteit aan moeten gaan kijken**. De trechtersvorming in de steden moet worden tegengegaan. De overheid kan daarbij het goede voorbeeld stellen: laat ambtenaren zo dicht mogelijk bij huis werken. ICT stelt ons voldoende in staat dit te doen, we hoeven niet dagelijks een eind met de auto te rijden voor werk. Verder moeten onnodige hindernissen worden weggenomen. Stoplichten op elkaar afstemmen moet een fluitje van een cent zijn. Wanneer dit niet gebeurt, kunnen we het ook gewoon zien als onwil van de plaatselijke overheid. Het wegennet dient beter aan elkaar te worden geknoopt. De autorijder is er niet om de staatskas te spekken. Overbodige kolderieke maatregelen om zogenaamd de verkeersveiligheid te handhaven of het milieu te beschermen dienen naar de prullenbak te worden verwezen.

Bescherming van het milieu is een groot goed, maar hoeft niet door te slaan in pesterij. Immers, een beter milieu begint bij jezelf en hoeft niet van boven opgelegd te worden. Keuzes moeten per slot van rekening worden gemaakt, *en-en* bestaat alleen in de utopische wereld van de inmiddels achterhaalde ideologie van het collectivisme. (...)

In *Nederland Subsidieland* steunt elke belastingbetaler, vaak zonder dit te beseffen, doelen waar hij zelf niet achter kan staan of initiatieven die strijdig zijn met de eigen belangen. De overheid legt een groot gemak aan de dag bij het uitdelen van deze subsidies. (...) Wij willen een **kleinere overheid** die zich beperkt tot haar kerntaken. Onze partij wil hierbij de ervaring van burgers centraal stellen. (...)

Maar al te vaak wordt de oplossing van belangrijke maatschappelijke problemen, bijvoorbeeld wat betreft het milieugebied, de veiligheid en leefbaarheid, het sociaal-economisch beleid en vele andere domeinen, geroepen om tussenkomst van de overheid. Maar zelden of nooit vraagt men zich af of overheidsop treden wenselijk is. (...)

Mensen van 65 jaar en ouder mogen na hun pensioen doorwerken als zij dit willen. Om dit te bevorderen streeft onze partij naar een passende positieve prikkel in de vorm van verdubbeling van de arbeidskorting. Ook kunnen zij **gratis** gebruik maken van het **openbaar vervoer in de stadsregio**.



Bijlage XIII : EénNL

(Marco Pastors en Joost Eerdmans)

Uit het verkiezingsprogramma

Open

Eerlijk

Duidelijk :

EénNL staat voor een **kleinere en efficiëntere overheid**, minder verspilling en minder bureaucratie, en veel lagere belastingen. Anders dan de bestaande politiek geloven wij niet dat de overheid de oplossing is voor alle problemen en daarom zijn wij tegen een ongebreidelde groei van overheidstaken, hoge uitgaven, veel ambtenaren en hoge belastingen. En we willen de **menselijke maat** terug in dit land. Geen grote organisaties met een dikke overhead. Maar wel: kleinere scholen, meer leraren voor de klas (die gewoon weer gaan lesgeven), meer handen aan het bed en meer blauw op straat.

Bestuur:

Binnen drie maanden terug naar 6 ministeries:

Veiligheid (justitie en politie)

Ruimte (vrom, landbouw en v&w)

Buitenlandse Zaken (buza, noodhulp, defensie)

Algemene Zaken (mp, deregulering, Antillen)

Financiën (personeel, informatisering en bestuur)

En

Sociale Zaken (ez, vws, onderwijs, sozawe, immigratie, integratie)

Belasting: een van de voorstellen is:

Accijns op benzine wordt met 12 eurocent verlaagd ('**kwartje van Kok**')

Ruimte:

Alle bestuurslagen van de overheid bemoeien zich in ons land met ruimtelijke ordening. (...) Door ingewikkelde regelgeving, botsende belangen en bestuurlijk onvermogen leidt dit tot impasses en besluiteloosheid. De A4 tussen Delft en Rotterdam is *het* symbool van dit bestuurlijke onvermogen. (...) EénNL zal **de A4 versneld** aanleggen, ten teken dat de overheid weer aan het werk is. **Mobiliteit is van groot belang.**

EénNL vindt dat Nederland zo snel mogelijk een programma moet ontwikkelen om nucleaire energie te gaan opwekken. Het is goedkoper, beter voor het milieu en het maakt ons minder afhankelijk van andere, soms niet democratische, landen. Ook de opwekking van wind-, zonne-, en waterenergie moet worden doorontwikkeld. Het particulier opwekken van energie door windmolens en zonnepanelen voor huishoudelijk gebruik moet worden aangemoedigd. (...)

Biologische landbouw moet worden gestimuleerd.

Voorstellen EénNL:*Milieu:*

- Ontwikkelen programma om **meer nucleaire energie** op te wekken
- Opwekken van rendabele **wind-, zonne- en waterenergie** wordt aangemoedigd
- Stimuleren van biologische landbouw
- Stoppen van **onnodig transporteren** van dieren door Europa
- Bio-industrie wordt omgevormd naar een meer biologische en diervriendelijke bedrijfstak
- Boeren en particulieren die zich schuldig maken aan ernstige dierenverwaarlozing of - mishandeling krijgen een houdverbod
- **Milieudelicten** worden hard aangepakt.