



Planbureau voor de Leefomgeving

ANALYSE LEEFOMGEVINGSEFFECTEN VERKIEZINGSPROGRAMMA'S 2023-2027

PARTIJRAPPORT VVD



Colofon

Analyse Leefomgevingseffecten Verkiezingsprogramma's 2023-2027 Partijrapport VVD

© PBL Planbureau voor de Leefomgeving
Den Haag, 2023
PBL-publicatienummer: 5348

Contact

ALV2023@pbl.nl

Auteurs

Ton Dassen, Daan Boezeman, Dick van Dam,
Hans Hilbers, Aaldrik Tiktak

Met bijdragen van

Jonathan van den Berg, Dieuwert Blomjous,
Lennart Bours, Lia van den Broek, Lenny van
Bussel, Igor Davydenko, William van Dijk,
Hans Elzenga, Aldert Hanemaaijer, Marjon
Hellegers, Arjen van Hinsberg, Dirk-Jan van
der Hoek, Maarten 't Hoen, Robert
Koelemeijer, Paul Koutstaal, Sonja
Kruitwagen, Govert van Loon, Jordy van
Meerkerk, Folckert van der Molen, Amber
Nusteling, Steven van Polen, Marian van
Schijndel, Johanna Schild, Inge Stammes,
Lena Schulte-Uebbing, Henk Westhoek,
Emma van der Zanden (allen PBL), Marijke
Menkveld en Casper Tigchelaar (beide TNO).

Met dank aan

het CPB, Revnext en 4Cast

Stuurgroep

Marko Hekkert, André van Lammeren,
Jeannette Beck, Bram Bregman, Martine
Uyterlinde en Femke Verwest

Redactie figuren

Beeldredactie PBL

Tekstredactie en productie

Uitgeverij PBL

Omslagfoto

Rob Voss/ANP

Toegankelijkheid

Het PBL hecht veel waarde aan de toegankelijkheid van zijn producten. Mocht u problemen ervaren bij het lezen ervan, dan kunt u contact opnemen via info@pbl.nl. Vermeld daarbij s.v.p. de naam van de publicatie en het probleem waar u tegenaan loopt.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: PBL (2023), *Analyse Leefomgevingseffecten Verkiezingsprogramma's 2023-2027, Partijrapport VVD*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) is het nationaal instituut voor strategische beleidsanalyse op het gebied van milieu, natuur en ruimte. Het PBL draagt bij aan de kwaliteit van de politiek-bestuurlijke afweging door het verrichten van verkenningen, analyses en evaluaties waarbij een integrale benadering vooropstaat. Het PBL is vóór alles beleidsgericht. Het verricht zijn onderzoek gevraagd en ongevraagd, onafhankelijk en wetenschappelijk gefundeerd.

Inhoud

Introductie	4
1 Mobiliteit en bereikbaarheid	5
1.1 Visie op mobiliteit en bereikbaarheid	5
1.2 Voorgestelde maatregelen	7
1.3 Verwachte effecten van maatregelen	9
1.3.1 Effecten op mobiliteit	9
1.3.2 Effecten op bereikbaarheid	9
1.3.3 Effecten op luchtvaart	10
1.3.4 Effecten op leefbaarheid	11
1.3.5 Effecten op kosten	13
2 Landbouw en natuur	15
2.1 Visie op landbouw en natuur	15
2.2 Voorgestelde maatregelen	16
2.3 Verwachte effecten van maatregelen	18
2.3.1 Emissies uit de landbouw	18
2.3.2 Sociaal-economische effecten	21
2.3.3 Effecten op natuur en biodiversiteit	22
3 Klimaat en energie	25
3.1 Visie op klimaat en energie	25
3.2 Voorgestelde maatregelen	27
3.3 Reflectie op maatregelen en visie	29
3.3.1 Effecten op lange termijn	29
3.3.2 Effecten op broeikasgasemissies in 2030	32
Referenties	35
Bijlage Overzicht van maatregelen	38
Mobiliteit en bereikbaarheid	38
Landbouw en natuur	39
Klimaat en energie	40

Introductie

Op 22 november 2023 vinden de verkiezingen voor de Tweede Kamer plaats. Als nationaal instituut voor strategisch beleidsanalyse op het gebied van milieu, natuur en ruimte heeft het PBL alle politieke partijen uitgenodigd om deel te nemen aan de analyse van de effecten van hun programma's op de leefomgeving, de Analyse Leefomgevingseffecten Verkiezingsprogramma's (ALV). De VVD is één van de partijen die van dit aanbod gebruik hebben gemaakt.

In dit partijrapport geven we de resultaten van onze analyse. We beschrijven allereerst de visie van de VVD op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, landbouw en natuur, en klimaat en energie en analyseren daarna de concrete maatregelen die de VVD neemt om hun visie te realiseren. We laten zo zien waar de VVD in de aanloop naar de verkiezingen voor staat en wat de effecten zijn van de maatregelen die deze partij voorstelt.

Het PBL publiceert dit partijrapport gezamenlijk met partijrapporten van de overige partijen. Tegelijkertijd verschijnt het hoofdrapport waarin we de partijen vergelijken (PBL 2023a). Het PBL wil hiermee bijdragen aan het maatschappelijk debat over de toekomst van de leefomgeving en de verschillende keuzes die de kiezer daarvoor op basis van de partijprogramma's kan maken.

Een uitleg over de wijze waarop de analyse is uitgevoerd en de gebruikte methodiek staat in een apart achtergrondrapport (PBL 2023b). Daarin zijn ook de literatuurreferenties te vinden van de gebruikte bronnen bij de toepassing van de methodiek en een afkortingenlijst. In de analyse maken we een vergelijking met het basispad: de trendmatige ontwikkeling tot 2030 en 2040 op basis van bestaand beleid. Meer over het basispad is te vinden in bijlage C van het achtergrondrapport (PBL 2023b).

Het partijrapport beschrijft in drie achtereenvolgende hoofdstukken de visie van de VVD, de maatregelen, en de effecten van deze maatregelen die de VVD voorstelt op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, landbouw en natuur en klimaat en energie. In de bijlage is te vinden welke concrete maatregelen op het gebied van deze thema's door de VVD zijn voorgesteld en zijn meegenomen in onze analyse.

1 Mobiliteit en bereikbaarheid

Mobiliteit stelt mensen en bedrijven in staat om op verschillende plekken activiteiten te ontplooiën, wat zowel vanuit economisch als sociaal oogpunt belangrijk is. Mobiliteit kan wel negatieve effecten hebben op de leefomgeving, door bijvoorbeeld de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen en verkeersonveiligheid. Op uiteenlopende manieren beïnvloedt de overheid deze mobiliteit.

De analyse is er op gericht zichtbaar te maken welke effecten verwacht mogen worden van de maatregelen die de partijen bij het PBL hebben aangeleverd. De ingediende maatregelen zijn net als in de ALV 2021 geclusterd in vier deelthema's: 1) infrastructuur en ruimtelijke ordening, 2) belastingen, tarieven en prijsbeleid, 3) verduurzaming van de mobiliteit en 4) luchtvaart. Op elk van de vier deelthema's is partijen ook gevraagd hun visie te verwoorden, zodat duidelijk wordt vanuit welke gedachtengoed en met welk oogmerk de maatregelen zijn ingediend.

We richten ons in deze analyse op zowel 2030 en 2040. 2030 sluit aan bij de concrete doelen rond klimaatbeleid en stikstof en sluit redelijk aan bij het einde van de komende regeerperiode. Een andere koers in investeringen in infrastructuur of ander ruimtelijk beleid heeft pas op de langere termijn een substantieel effect. Daarom analyseren we ook de impact in 2040. Voor beide peiljaren hanteren we dezelfde indicatoren en dezelfde methodiek, zodat de uitkomsten vergelijkbaar zijn. We vergelijken met het basispad: de trendmatige ontwikkeling tot 2030 en 2040 op basis van bestaand beleid. Een uitleg over de gebruikte methodiek is te vinden in het achtergrondrapport (PBL 2023b). Daarin zijn de literatuurreferenties te vinden van de bronnen die we gebruikt hebben bij de toepassing van de methodiek. Meer informatie over het basispad is te vinden in bijlage C van het achtergrondrapport.

1.1 Visie op mobiliteit en bereikbaarheid

De VVD is gevraagd haar visie te geven op mobiliteit en bereikbaarheid aan de hand van vier deelthema's. Zo wordt duidelijk vanuit welke zienswijze de partij haar concrete maatregelen heeft gekozen. De visie is als volgt samen te vatten:

'De VVD vindt de vrijheid om zelf te kunnen kiezen hoe van A naar B te reizen belangrijk. De auto en het openbaar vervoer zijn namelijk essentieel in ons dagelijks leven. Daarom moeten de auto en het openbaar vervoer betaalbaar blijven. De VVD vindt de verduurzaming van belang, en wil daarbij maximaal ruimte geven voor innovaties en ondernemerschap. De overheid biedt waar nodig de helpende hand. Luchtvaart is belangrijk voor Nederland en voor de economie, maar moet wel verduurzamen.'

Visie op infrastructuur en ruimtelijk beleid

Over infrastructuur en ruimtelijk beleid zegt de VVD het volgende: 'In de visie van de VVD hebben mensen de vrijheid om zelf te kiezen hoe zij van A naar B gaan. De VVD wil ervoor zorgen dat inwoners deze vrijheid behouden, door de auto en het ov betaalbaar te houden. Hier hoort wat de VVD betreft ook bij dat de overheid zowel oog houdt voor de auto als het ov. De VVD maakt dus niet expliciet één keuze voor een vervoersmodaliteit/vervoermiddel. Daarnaast kiest de VVD voor een investering in het onderhoud en de aanleg van wegen en ov en ze houdt hierbij expliciet oog voor de regio's. Zo wil de VVD ervoor zorgen dat iedereen vlot van A naar B kan gaan.'

De VVD wil ervoor blijven zorgen dat vervoersmiddelen duurzamer en groener worden. Of dit nu auto's, schepen, of vliegtuigen zijn. De overheid stimuleert in de verduurzaming van deze vervoersmiddelen en stelt, waar dat nodig is, normen.

De komende jaren wil de VVD dat er veel meer huizen worden gebouwd. Alleen door het tekort aan betaalbare koopwoningen en huurwoningen terug te dringen, kan er wat de VVD betreft voor gezorgd worden dat iedereen fijn en betaalbaar kan wonen. Er moeten wat de VVD betreft daarom bindende afspraken met gemeentes, provincies, ontwikkelaars en corporaties worden gesloten om de bouwproductie te verhogen. De kern van dit akkoord is de uitrol van tientallen nieuwe wijken. Deze wijken wil de VVD zowel binnenstedelijk, als buitenstedelijk bouwen. De VVD wil procedures aanpassen zodat het makkelijk wordt op deze locaties te bouwen.'

Visie op belastingen, tarieven en prijsbeleid

Over belastingen, tarieven en prijsbeleid heeft de VVD de volgende visie aangereikt: 'De VVD wil dat de auto voor iedereen een betaalbaar vervoersmiddel blijft. De VVD wil daarnaast houden en de dienstverlening van het openbaar vervoer verbeteren. Hiertoe wordt onder andere de btw op ov-kaartjes afgeschaft. Daarnaast wil de VVD het wagenpark blijven verduurzamen. Om de auto op korte termijn een betaalbaar vervoersmiddel te houden wil de VVD de accijnzen in de komende kabinetsperiode per 2025 verlagen voor benzine en diesel. Om de betaalbaarheid verder te vergroten verhoogt de VVD de onbelaste reiskostenvergoeding. De VVD stimuleert de omslag naar elektrisch vervoer, bijvoorbeeld in de tweedehandsmarkt van elektrische auto's. De VVD wil dit doen op een manier waarmee de gewone automobilist niet geraakt wordt door hogere kosten of belastingen. De motorrijtuigenbelasting (mrb) wil de VVD zo aanpassen dat er vanaf 2026 een gewichtscorrectie komt voor elektrische auto's.

Elektrisch vervoer gaat bij de VVD ook meebetalen aan het gebruik van de weg. In de toekomst wil de VVD toewerken naar een nieuw systeem van autobelasting waarbij iedereen, ook elektrisch vervoer, bijdraagt. De belasting wordt wat de VVD betreft in elk geval niet hoger dan de huidige mrb. Betaalbaarheid voor middengroepen en ondernemers is voor de VVD randvoorwaardelijk aan dit systeem. Het tarief wordt niet gebonden aan de tijd en de plek waar je de auto gebruikt. Een spitsheffing voor hardwerkend Nederland is bij de VVD niet aan de orde. Ook wil de VVD oog houden voor de betaalbaarheid van de auto in de regio.'

Visie op verduurzaming van de mobiliteit

Over verduurzaming van de mobiliteit zegt de VVD het volgende: 'De VVD wil ervoor zorgen dat het wagenpark, de luchtvaart en de scheepvaart verder verduurzamen. De VVD wil maximaal ruimte geven aan innovaties en ondernemerschap om de verduurzaming te stimuleren. Mochten maatregelen niet door de sector zelf kunnen worden opgelost dan biedt wat de VVD betreft de overheid, waar dat wenselijk is, de helpende hand door subsidies. Verder wil de VVD fors aan de slag gaan met de uitrol van het laadpalennetwerk, zoals afgesproken is in het pakket van de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat. Daarnaast wil de VVD deelmobiliteit stimuleren, bijvoorbeeld door campagnes en uniformer gemeentelijk beleid.'

Visie op de luchtvaart

Over de luchtvaart zegt de VVD het volgende: 'Luchtvaart is wat de VVD betreft belangrijk voor de Nederlandse economie en de bereikbaarheid van Nederland. De VVD vindt dat iedereen op een schone manier Nederland en de wereld moet kunnen ontdekken. Daarom wil de VVD dat de

luchtvaart enerzijds verduurzaamt en anderzijds dat de andere negatieve effecten van vliegen (zoals geluidshinder) worden beperkt.

Daarom wil de VVD de luchtvaart verduurzamen en de sector houden aan eerder gemaakte afspraken hierover. Daarnaast zet de VVD zich in om Europees de bijmengverplichting voor biobrandstoffen te verhogen. Zo wil de VVD de luchtvaart verduurzamen maar een gelijk speelveld behouden. Indien deze bijmengverplichting op Europees niveau niet haalbaar blijkt, wil de VVD in overleg gaan met de Nederlandse sector om bio- of synthetische kerosine te tanken. De VVD wil tevens de grondoperatie van Schiphol energieneutraal maken en daarvoor onder andere de taxibots elektrificeren.'

1.2 Voorgestelde maatregelen

Maatregelen infrastructuur en ruimtelijk beleid

Ten opzichte van het basispad investeert de VVD jaarlijks 0,15 miljard euro meer in infrastructuur ter uitbreiding van het hoofdwegennet. Dat betekent in totaal tot en met 2040 2,4 miljard extra. Er gaat ten opzichte van het basispad 0,05 miljard euro per jaar extra naar infrastructuur voor het openbaar vervoer, 0,05 miljard euro per jaar extra naar fietsinfrastructuur en 0,05 miljard euro per jaar extra naar het veiliger maken van wegen. Dat betekent in totaal tot en met 2040 0,8 miljard extra voor het openbaar vervoer, 0,8 miljard voor fietsinfrastructuur en 0,8 miljard voor het veiliger maken van wegen.

Daarnaast beoogt de VVD het regionale openbaar vervoer te verbeteren door meer concurrentie. Hiervoor wordt onderzocht welke trajecten beter door alternatieve vervoerders dan de NS kunnen worden aangeboden. Ook wordt onderzocht welke sprintertreinen in de provincie de dienstregeling zouden kunnen verbeteren. De maximumsnelheid op autosnelwegen en regionale wegen blijft onveranderd. Wel wordt de rijsnelheid op stedelijke wegen verlaagd naar 30 kilometer per uur waar dit de verkeersveiligheid ten goede komt.

Tot 2030 blijft de ruimtelijke verdeling van de woningbouw volgens de trend van het basispad. Na 2030 wordt er relatief meer buitenstedelijk gebouwd.

Maatregelen belastingen, tarieven en prijsbeleid

De VVD verlaagt de accijnzen op benzine en diesel met 500 miljoen euro ten opzichte van het basispad. Binnen de motorrijtuigenbelasting (mrb) wordt een gewichtscorrectie toegepast voor elektrische voertuigen. De VVD houdt de subsidie voor de tweedehandsverkoop van emissieloze auto's in stand conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat, maar dekt dit niet uit de belasting voor personenauto's en motorrijwielen (bpm).

De btw op het openbaar vervoer wordt afgeschaft. In de concessie die het Rijk met de NS en de provincies met regionale vervoerders sluiten wordt dit doorgerekend in een vermindering van de kosten voor de reiziger van het openbaar vervoer. De voorgestelde prijsdifferentiatie in het openbaar vervoer op basis van tijd en plaats gaat niet door. De onbelaste reisvergoeding voor woon-werkverkeer voor de fiets en de auto wordt met 2 eurocent per kilometer verhoogd, boven op de reeds in het belastingplan 2024 voorziene verhoging met 1 cent per kilometer. De onbelaste reiskostenvergoedingen worden standaard geïndexeerd. Via de Werkkostenregeling wordt 100 miljoen euro vrijgemaakt voor een verhoging van de thuiswerkvergoeding.

De VVD wil op termijn een kilometerheffing invoeren, maar maakt nu nog geen keuze over de tariefstelling. De Invoering van de vrachtwagenheffing wordt uitgesteld en opnieuw bekeken in samenhang met de overgang naar een systeem voor betalen naar gebruik.

Maatregelen verduurzaming van de mobiliteit

Om te voldoen aan de doelen voor bijmenging van hernieuwbare brandstoffen in de transportsector uit de *Renewable Energy Directive III* (RED III) wil de VVD vanaf 2030 14 petajoule en 51 petajoule extra bijmengen in respectievelijk de luchtvaart- en de scheepvaartsector¹. Hiernaast beoogt de VVD 25 petajoule extra bijmenging in het wegverkeer, waarvan 20 petajoule conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat boven op de RED III. Afhankelijk van de mate van elektrificatie in het wegverkeer zou de hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen benodigd om te voldoen aan de RED III kunnen wijzigen. Deze verdeling is indicatief en kan worden aangepast afhankelijk van impactstudies.

Vanaf 2029 moeten nieuwe leaseauto's verplicht emissieloos zijn. Daarbij beziet de VVD of de fiscale behandeling van elektrische lease bij de invoering van deze normering in 2029 aansluit bij de gestelde doelen en de betaalbaarheid voor de automobilist. Er komt een gerichte ontheffing voor kleine ondernemers die met een gegronde reden niet kunnen voldoen aan de voorwaarden van de zero-emissiezones. Voor personenauto's komen er geen zero-emissiezones. De VVD voert conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat een subsidie in voor de stimulering van de aanleg van laadinfrastructuur. Hetzelfde geldt voor de stimulering van de aanleg van walstroomvoorzieningen en voor de stimulering van emissieloze bouw. De zeescheepvaart en binnenvaart krijgen van de VVD meer toegang tot het Klimaatfonds; er komt 178 miljoen euro beschikbaar om waterstof te introduceren in de binnenvaart en het zwaardere wegtransport. Daar komt tot 2030 100 miljoen euro bovenop voor initiatieven voor verschoning van de zee- en binnenvaart. Omdat de invoering van de vrachtwagenheffing wordt herbezien in samenhang met de overgang naar een systeem voor betalen naar gebruik vervalt vooralsnog ook de terugsluis gericht op de verduurzaming zoals die voorzien was in het bestaande opzet.

Maatregelen luchtvaart

De VVD houdt vast aan de plannen om het aantal vluchten van en naar Schiphol te verlagen. Dit gaat niet verder terug dan 440.000 vluchten per jaar. Er worden voor Schiphol een geluids- en CO₂-plafond ontworpen waar een eventuele groei in het aantal vluchten aan gekoppeld kan worden. Vliegveld Lelystad wordt geopend als er een oplossing is gevonden voor laagvliegroutes en er aan de eisen is voldaan voor een natuurvergunning. De VVD past de bestaande vliegbelasting niet aan, maar zet zich wel in voor een Europese vliegbelasting. De VVD zet zich verder in om op Europees niveau de bijmengverplichting voor de luchtvaart te verhogen. Als dit niet lukt, wordt er in overleg met de Nederlandse sector gepoogd meer bio- of synthetische kerosine te tanken. Zoals al aangegeven wordt er in 2030 14 petajoule extra hernieuwbare brandstoffen bijgemengd om te

¹ Op moment van schrijven wordt de TNO analyse, waarop de benodigde bijmenging van biobrandstoffen om in 2030 aan de REDIII te kunnen voldoen, herzien. Dit kan er mogelijk toe leiden dat de raming van de benodigde bijmenging om aan de REDIII te voldoen wijzigt ten opzichte van wat in de ALV is verondersteld. Dit zou kunnen betekenen dat er minder extra bijgemengd hoeft te worden om aan de Europese verplichting te voldoen. Het is op het moment van schrijven nog onduidelijk wat de exacte implicaties van deze bijstelling zullen zijn.

voldoen aan de doelen voor de RED III. Ook zet de VVD zich in om op Europees niveau een kerosinebelasting in te voeren. Mocht dit niet lukken, dan wordt deze geprobeerd in te voeren met omliggende landen.

1.3 Verwachte effecten van maatregelen

1.3.1 Effecten op mobiliteit

Met het maatregelenpakket van de VVD neemt het autogebruik naar verwachting met 0 à 5% toe ten opzichte van het basispad. De toename komt vooral door de lagere gebruikskosten van de auto, de extra investeringen in weginfrastructuur en het grotere aandeel buitenstedelijk bouwen. Ook het herbezielen en daarmee voorlopig vervallen van de vrachtwagenheffing draagt bij aan de toename van het wegverkeer. De afname van de gebruikskosten komt met name door de accijnsverlaging en de verhoging van de onbelaste reiskostenvergoeding, maar ook de lichte toename van elektrisch rijden heeft tot resultaat dat de gemiddelde brandstofkosten afnemen.

De VVD wil op termijn Betalen naar Gebruik invoeren. Dat leidt normaal gesproken tot een afname van het autogebruik, al beoogt de VVD dit effect niet. De tariefstelling is bepalend voor de omvang van het effect, maar de VVD maakt hier op dit moment nog geen keuze over. Omdat de omvang van het effect van Betalen naar Gebruik zo sterk afhankelijk is van de tariefstelling, kon dit in de effectraming voor de VVD niet meegenomen worden.

Het openbaarvervoergebruik neemt naar verwachting toe met zo'n 0 tot 5 procent. Het overgrote deel van deze groei komt door het afschaffen van de btw voor het openbaar vervoer. Ook het extra geld voor investeringen in het ov versterken de groei van het openbaar vervoer. Daarentegen wordt de geraamde groei licht beperkt door de verschuiving naar het buitenstedelijk bouwen van woningen na 2030. Naar verwachting nemen het lopen en fietsen marginaal toe als gevolg van investeringen in het fietsnetwerk, maar vindt er ook een overstap plaats van de fiets naar het openbaar vervoer als gevolg van de afschaffing van btw voor het openbaar vervoer. Per saldo blijft het lopen en fietsen daarmee op het niveau van het basispad.

Tabel 1.1

Geraamde effecten van het maatregelenpakket van partijpakket op mobiliteit

	Basispad	Effect partijpakket
Autokilometers* (mld) 2030	143	0% à +5%
Autokilometers* (mld) 2040	165	0% à +5%
Reizigerskilometers openbaar vervoer (mld) 2030	30	0% à +5%
Reizigerskilometers openbaar vervoer (mld) 2040	33	0% à +5%
Verplaatsingskilometers fietsen en lopen (mld) 2030	23	ca. 0%
Verplaatsingskilometers fietsen en lopen (mld) 2040	23	ca. 0%

* Zonder effect van Betalen naar Gebruik.

1.3.2 Effecten op bereikbaarheid

De afstanden tussen woon- en werkgebieden, de snelheid waarmee die afstanden overbrugd kunnen worden en de reiskosten die daarvoor gemaakt moeten worden bepalen samen hoe de bereikbaarheid van banen per auto, per openbaar vervoer en per fiets beoordeeld worden.

Daarvoor laten we zien hoe de bereikbaarheid van banen met de auto, de fiets en het openbaar vervoer door het partijpakket verandert op basis van reistijd en op basis van reistijd en reiskosten.

Tabel 1.2
Effecten van partijpakket op de bereikbaarheid van banen*

	Effect partijpakket o.b.v. reistijd	Effect partijpakket o.b.v. reistijd en reiskosten
Bereikbaarheid banen per auto ,2030*	0	0/+
Bereikbaarheid banen per auto 2040*	0	+
Bereikbaarheid banen per ov, 2030	0	++
Bereikbaarheid banen per ov, 2040	-	+
Bereikbaarheid banen per fiets, 2030	0	0
Bereikbaarheid banen per fiets, 2040	-/0	-/0

*De schaal voor de verandering in de bereikbaarheid van banen loopt van ---- tot +++, waarbij de verandering varieert tussen minimaal -20/-15 procent en maximaal +15/+20 procent.

** Zonder effect van Betalen naar Gebruik

De bereikbaarheid van banen met de auto verbetert met het maatregelenpakket van de VVD licht ten opzichte van het basispad, vooral door verlaging van de reiskosten. In 2030 zie je een lichte toename in de autobereikbaarheid door de lagere accijns op brandstof en de hogere reiskostenvergoeding. In 2040 komen hier de lagere kosten voor rijden door verdere elektrificatie bij. Het reistijdeffect is beperkt omdat de kortere reistijden door investeringen in weginfrastructuur worden vermindert door het ruimtelijke spreidingsbeleid.

De bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer neemt in 2030 toe. Die bereikbaarheid neemt vooral toe door het afschaffen van de btw op openbaarvervoertickets. Daarnaast geven de investeringen in het openbaarvervoernetwerk enig positief effect. De meer verspreide verstedelijking na 2030 is niet gunstig voor de openbaarvervoerbereikbaarheid, waardoor de verbetering van de bereikbaarheid van banen in 2040 minder groot is dan in 2030. De bereikbaarheid van banen met de fiets daalt richting 2040 om dezelfde reden enigszins, maar dit effect wordt beperkt door de investeringen in het fietsnetwerk.

1.3.3 Effecten op luchtvaart

Voor 2030 en 2040 is het effect van het maatregelenpakket van de VVD op de aantallen vluchten en passagiers en CO₂-uitstoot als volgt geschat (zie tabel 1.3).

Tabel 1.3
Effecten van partijpakket op de luchtvaart

	Basispad	Effect partijpakket
Aantal vluchten nationaal (x1.000), 2030	520	-5% à 0%
Aantal vluchten nationaal (x1.000),2040	590	ca. 0%
Waarvan Schiphol (x1.000), 2030	454	-5% à 0%
Waarvan Schiphol (x1.000), 2040	500	ca. 0%
Passagiers nationaal (mln), 2030	90	-5% à 0%
Passagiers nationaal (mln), 2040	112	ca. 0%
CO ₂ -eq* (Mton), 2030	11	ca. -10%
CO ₂ -eq* (Mton), 2040	9	ca. 0%

*CO₂-eq zijn exclusief effecten van contrails bij de luchtvaart.

De VVD wil in 2030 14 petajoule en daarmee 9 procent extra duurzame brandstoffen bijmengen in de luchtvaart, boven op het basispad. Dit betekent in 2030 wat hogere ticketprijzen en daarmee een lichte afname van het aantal passagiers en vluchten op Schiphol ten opzichte van het basispad. Het aantal vluchten op Schiphol zal dan in 2030 rond de 440.000 zijn. Voor 2040 worden de doelen van het Akkoord Duurzame Luchtvaart waarschijnlijk al behaald door het voldoen aan de *ReFuelEU Aviation*-doelen. In 2040 wordt daardoor geen afwijking van het basispad verwacht. Door de trendmatige introductie van duurzamere en stillere vliegtuigen komt er ruimte voor groei van de aantallen passagiers en vluchten.

De bijmenging van 14 petajoule extra duurzame brandstoffen (15 procent in de gehele brandstofmix) in 2030 zal leiden tot een reductie van 10 tot 15 procent van de CO₂-uitstoot van de vluchten die in Nederland vertrekken. Het hogere bijmengpercentage in de luchtvaart kan er bij schaarste aan duurzame brandstoffen voor zorgen dat andere sectoren langzamer kunnen verduurzamen, maar het kan er ook toe leiden dat de productiecapaciteit van duurzame brandstoffen wordt vergroot.

Het hoge bijmengpercentage van duurzame brandstoffen in de luchtvaart zal de operationele kosten van de vluchten vanuit Nederland enigszins doen stijgen. Dit maakt vliegen vanuit of via Nederland iets duurder.

Dit kan het mondiale CO₂-effect vergroten voor zover door de lagere vraag ook de CO₂-uitstoot van de vluchten naar Nederland wordt verminderd. Het mondiale effect kan echter ook kleiner uitvallen als overstappers door het prijsverschil uitwijken naar andere routes, of Nederlandse passagiers kiezen voor een reis met overstap in plaats van een directe vlucht.

1.3.4 Effecten op leefbaarheid

Tabel 1.4

Effecten van partijpakket op uitstoot broeikasgassen, stikstofoxiden en verkeersveiligheid

	Basispad	Effect partijpakket
CO ₂ -eq nationaal transport (Mton), 2030	26	ca. -2
CO ₂ -eq nationaal transport (Mton), 2040	15	ca. +1
CO ₂ -eq* bunkerbrandstoffen (Mton), 2030	47	ca. -5
CO ₂ -eq* bunkerbrandstoffen (Mton), 2040	45	ca. 0
Kans op wegleffecten, 2030		beperkt
Kans op wegleffecten, 2040		beperkt
NOx nationaal transport (kton), 2030	175	ca. 1
NOx nationaal transport (kton), 2040	127	ca. 3
Verkeersveiligheid, 2030	0	o/+
Verkeersveiligheid, 2040	0	o/+

*CO₂-eq zijn exclusief effecten van contrails bij de luchtvaart; het basispad is bij de scheepvaart nog zonder het effect van *FuelEu maritime*.

CO₂-reductie binnenlandse mobiliteit

De uitstoot van broeikasgassen (in CO₂-equivalenten) door binnenlandse mobiliteit neemt af met circa 2 megaton in 2030. Dat komt voornamelijk door de extra inzet van hernieuwbare

brandstoffen in het wegverkeer. In 2030 draagt ook elektrificatie van het wegverkeer bij aan de afname. Het gewijzigde belastingpakket leidt ertoe dat het aandeel emissieloze kilometers wijzigt. Bij het lichte wegverkeer neemt dat toe, terwijl het aandeel emissieloze kilometers bij het zware wegverkeer afneemt; dit laatste komt door het heroverwegen van de vrachtwagenheffing en de daaraan gekoppelde overheidssteun voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Per saldo neemt het aandeel emissieloze kilometers in het wegverkeer licht toe. Naar verwachting is iets minder dan een derde van de autokilometers in 2030 volledig emissieloos; dit is een lichte toename ten opzichte van het basispad.

In 2040 neemt de uitstoot toe met circa 1 megaton ten opzichte van het basispad. Dit komt door een toename in het aantal personen- en vrachtautokilometers en door een afname van het aandeel emissieloze kilometers van vrachtauto's ten opzichte van het basispad. Het effect hiervan wordt deels gecompenseerd door een lichte toename in het aandeel emissieloze kilometers bij de personenauto's.

Het bijmengen van extra hernieuwbare brandstoffen in de binnenvaart leidt tot een kleine emissiereductie op het Nederlandse grondgebied in 2030.

CO₂-reductie van de internationale scheepvaart en luchtvaart

Extra elektrificatie bij het wegverkeer zorgt ervoor dat er een kleine hoeveelheid extra elektriciteit wordt gebruikt in 2030. In 2030 telt dit mee voor de RED III-doelen en er hoeft hierdoor minder bijgemengd te worden bij het wegverkeer. Door het maatregelenpakket van de VVD wordt er in 2030 20 petajoule meer bijgemengd dan benodigd voor het halen van de RED III-doelen.

Voor 2040 is het nog niet duidelijk hoe er vorm wordt gegeven aan de RED III. Wel zijn er al hoge bijmengingspercentages vastgelegd door de Europese Commissie voor de luchtvaart vanuit *ReFuelEU Aviation* en de zeescheepvaart vanuit *FuelEU Maritime*.

Het extra bijmengen van hernieuwbare brandstoffen in de bunkerbrandstoffen levert een afname op van de uitstoot van CO₂-equivalenten van circa 5 megaton in 2030. Voor 2040 is er geen daling voorzien. Circa driekwart van de afname in 2030 komt door het bijmengen van hernieuwbare brandstoffen in de internationale zeescheepvaart en internationale binnenvaart. Het overige deel is toe te kennen aan bijmenging in de luchtvaart.

De maatregelen ter stimulering van innovaties, zoals de introductie van waterstof in zwaar wegtransport en binnenvaart en voor initiatieven voor verschoning van de zeescheepvaart en binnenvaart, kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan het begin van de energietransitie in deze sectoren.

Kans op wegleffecten

De mondiale CO₂-reductie wordt geringer als er door uitwijkgedrag in het buitenland extra wordt gebunkerd. De kans daarop neemt toe als de procentuele prijsverhoging hoger is. Het extra bijmengen van circa 11 procent hernieuwbare brandstoffen in de zeescheepvaart geeft een beperkte kans op wegleffecten. Het extra bijmengen van circa 5 petajoule hernieuwbare brandstoffen bij de binnenvaart in 2030, oftewel circa 12 procent van de gebunkerde brandstof bij de binnenvaart, geeft een beperkte kans op wegleffecten. Bij de luchtvaart wordt in 2030 9 procent extra bijgemengd. Daar is de kans op uitwijkgedrag wat groter, maar daar staat tegenover dat door de lagere vraag ook de CO₂-uitstoot in de vluchten naar Nederland afneemt. Het bijmengen van

hernieuwbare brandstoffen bij het wegverkeer in 2030 geeft een beperkte kans op wegleffecten. Al met al is bij de VVD de kans op een wegleffect beperkt.

Stikstofoxiden

In het basispad daalt de stikstofuitstoot van het verkeer al substantieel. De uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) op Nederlands grondgebied neemt naar verwachting toe met circa 1 kiloton in 2030 en met circa 3 kiloton in 2040 ten opzichte van dit basispad. Deze toename in uitstoot wordt veroorzaakt door de lichte toename in autokilometers en door een flinke afname van het aantal emissieloze autokilometers van vrachtwagens ten opzichte van het basispad. Vrachtwagens hebben per autokilometer een uitstoot van stikstofoxiden die circa 4 tot 20 keer hoger is dan die van personen- en bestelauto's. Een afname van het aantal emissieloze autokilometers bij vrachtwagens heeft daardoor een groot effect op de stikstofuitstoot. Ten slotte zorgt de subsidie voor walstroomaansluitingen in de zeescheepvaart en de subsidie voor laadinfrastructuur voor de bouw voor een kleine afname van de NO_x-uitstoot.

In 2040 wordt de afname van NO_x-emissies door extra gebruik van walstroomvoorzieningen in de zeescheepvaart gecompenseerd door een toename van de autokilometers op de weg.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt bij de VVD ten opzichte van het basispad in enige mate verbeterd. Dit komt vooral door de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur in straten waar dit de verkeersveiligheid vergroot. Daarnaast levert ook de extra jaarlijkse investering van 50 miljoen in fietsinfrastructuur en de extra jaarlijkse investering van 50 miljoen in verkeersveiligheid een oplopende bijdrage. De grotere omvang van het wegverkeer heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Als er een kilometerheffing wordt ingevoerd kan dit het wegverkeer verminderen en een aanvullende bijdrage aan verbetering van de verkeersveiligheid leveren.

1.3.5 Effecten op kosten

De lastendruk voor automobilisten neemt bij de VVD af. Dit geldt zowel voor gebruikers van fossiele als emissieloze auto's. Mensen die gebruikmaken van een auto op fossiele brandstof krijgen te maken met een accijnsverlaging. Gebruikers van emissieloze auto's krijgen een lastenverlichting als gevolg van de gewichtscorrectie in de mrb voor emissieloze auto's, de aanschafsubsidie voor emissieloze auto's op de tweedehandsmarkt en de verhoging van de onbelaste reiskostenvergoeding.

Omdat de vrachtwagenheffing wordt heroverwogen en daarmee niet in meegenomen nemen de lasten voor het vrachtverkeer af. Hierdoor vervalt voornamelijk ook de 'terugsluis'; de geldstroom die zou terugvloeien naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming.

Voor treinreizigers vindt er eveneens een lastenverlichting plaats door het afschaffen van de btw.

De overheidsuitgaven stijgen bij de VVD voor investeringen in weg-, ov- en fietsinfrastructuur met zo'n 0,3 miljard euro per jaar. Door de lastenverlagingen en stimuleringsmaatregelen zullen de belastinginkomsten voor de overheid afnemen ten opzichte van het basispad.

De VVD wil op termijn een kilometerheffing invoeren, maar maakt nu nog geen keuze over de tariefstelling. De invloed van de kilometerheffing op de lastendruk voor automobilisten en de opbrengsten voor de overheid hangt in sterke mate af van de vormgeving van de tariefstructuur.

In de luchtvaart leidt de extra inzet van hernieuwbare brandstoffen in 2030 tot marginaal hogere ticketprijzen. Voor 2040 is bij de VVD inzet van hernieuwbare brandstoffen conform de ingroei van het basispad en zijn de ticketprijzen niet gewijzigd.

2 Landbouw en natuur

2.1 Visie op landbouw en natuur

Wereldwijd toonaangevende landbouwsector; kennis en innovatiekracht behouden

De VVD streeft naar een type landbouw dat 'wereldwijd toonaangevend blijft en wat betreft verduurzaming de toon gaat zetten in Europa'. Dat wil de partij 'bereiken met nieuwe innovaties en technieken' om verliezen van stoffen naar het milieu te voorkomen en 'efficiëntie verder te verbeteren'. In de visie van de VVD 'blijft de sector wereldwijd voorop lopen door zijn kennis en innovatiekracht en kan de sector dit ook als exportproduct verwaarden'. Verder moet de productie 'gaan passen bij de omgeving'. Op sociaal-economisch terrein wil de VVD een 'eerlijkere verdeling van marktmacht'. Bovendien wil de partij de positie van de boer in de keten sterker maken. De VVD houdt vast aan de huidige (jaartallen voor de) *landbouwemissiedoelstellingen* uit de Wet stikstofreductie en natuurverbetering voor 2025, 2030 en 2035 en de opgave voor de landbouwsector voor klimaat.² Richting 2040 voegt de partij daar geen kwantitatieve doelstellingen aan toe. De VVD benoemt geen doelstelling voor biologische landbouw. Op *voedselterrein* wil de VVD inzetten op het aanbod van 'nieuwe, duurzame vormen van voedselproductie zoals kweekvlees, precisiefermentatie, genetische modificatie en nieuwe veredelingstechnieken als CRISPR-Cas'.

Natuurnetwerk voltooien en daarna geen nieuwe, generieke hectaredoelstellingen

In haar visie op natuur stelt de VVD dat 'meervoudig ruimtegebruik' nodig is omdat Nederland een klein land is. De partij wil de 'knip tussen wat landbouwgrond is en wat natuur is' laten verdwijnen. Ook moet 'natuur een onderdeel van landbouwgrond worden en zo bijdragen aan nieuwe verdienmodellen van boeren'. Ten aanzien van *natuurdoelen* wil de VVD de bestaande afspraken over het Natuurnetwerk Nederland (NNN) behouden en bestaande natuurgebieden met elkaar verbinden. De VVD is 'geen voorstander van verdere uitbreiding van beschermd natuurareaal zoals Natura 2000 en NNN', maar ziet 'kansen in het creëren van meer natuur door middel van functiecombinaties. Bijvoorbeeld door economische activiteiten te verweven met natuur en door vergroening van onze leefomgeving; denk aan agrarisch natuurbeheer, ecosysteemdiensten, natuurinclusief bouwen of extensieve vormen van landbouw in samenwerking met natuurorganisaties'.

Toewerken naar een systeem van doelsturing

Vrijwilligheid en eigen verantwoordelijkheid zijn het uitgangspunt om doelen te realiseren. Om die 'vrijheid te maximaliseren' wil de VVD toewerken naar een *reguleringsysteem* van doelsturing, 'waarbij het uiteindelijk aan de ondernemer is om die doelen te halen': een Afrekenbare Stoffenbalans met metingen op bedrijfsniveau. Ondernemers zijn verplicht om mee te doen, maar verder is de partij 'geen voorstander van generieke verplichtingen en algemene middelvoorschriften'. De VVD wil 'geen verplichte opkoop of verplichte onteigening'. De VVD wil

² Het landbouwdoel is 17,9 megaton CO₂-equivalenten in 2030, waarvan veehouderij en akkerbouw 13,6 megaton CO₂-equivalenten en glastuinbouw 4,3 megaton CO₂-equivalenten (EZK 2023c).

doelstellingen op basis van wat ‘gebiedsgericht’ nodig is. Buiten het stellen van die doelen en kaders voorziet de VVD een rol voor de Rijksoverheid die in Europa streeft naar Europees landbouwbeleid dat ‘dienstbaar’ is aan ‘de verdere verduurzaming van onze voedselproductie door het stimuleren van innovatie, efficiëntie en duurzaamheid, bijvoorbeeld met toelating van nieuwe veredelingstechnieken en kunstmestvervangers’. Ook wil de VVD op Europees niveau ‘bespreken of de verplichtingen ten aanzien van de Natura 2000-gebieden vernieuwd kunnen worden, zodat deze zijn toegespitst op de dynamiek van de natuur en het veranderende klimaat, met als doel een robuuster natuurareaal’. De VVD wil vooral sturen via afspraken met private partijen, zoals in het convenant Dierwaardige Veehouderij of afspraken over duurzaamheidsstandaarden ‘die ervoor moeten zorgen dat de boer een vergoeding krijgt voor extra inspanningen voor verduurzaming’. Op het vlak van financiering voorziet de VVD vooralsnog geen wijzigingen op de indicatieve bedragen in het Transitiefonds landelijk gebied en natuur, maar dat ‘kan veranderen bij een mogelijk landbouwakkoord of overleg met provincies’.

2.2 Voorgestelde maatregelen

Tabel 2.1 geeft een overzicht weer van de door de VVD voorgestelde maatregelen. De tabel bevat alleen maatregelen die financiële consequenties hebben.

Landbouwmaatregelen

De VVD gaat uit van de budgetten uit het Transitiefonds landelijk gebied en natuur. Tot en met 2030 is daarin 6,1 miljard euro beschikbaar voor het beëindigen van veehouderijen. Omdat de piekbelastersregeling (Lbv-plus) van 975 miljoen euro al in het basispad zit, is in deze analyse uitgegaan van een aanvullend budget van ruim 5 miljard euro (tabel 2.1). Hierbij stelt de VVD als kanttekening dat geld dat overblijft wegens onderuitputting besteed moet worden aan de opzet van doelsturing en aan de ontwikkeling en stimulering van nieuwe verdienmodellen. De VVD continueert tot en met 2030 5,7 miljard euro voor het afwaarderen van landbouwgrond. De partij wil gebiedsgericht via het NPLG bekijken waar dat plaats moet vinden. Veehouders die deelnemen aan een opkoopregeling kunnen hun grond verkopen aan de Grondbank. De VVD stelt vooralsnog geen wijziging voor in het systeem van afroming van dier- en fosfaatrechten, maar ‘dit kan veranderen bij een mogelijk landbouwakkoord of overleg met provincies’. Daarnaast wil de VVD ‘toewerken naar een grondgebonden melkveehouderij met voldoende grond voor veevoer en mestafzet’. Samenwerkingsverbanden met akkerbouwers zijn mogelijk. De VVD wil verder dat de omvang van de Nederlandse melkveehouderij de maatstaf wordt voor de kalverhouderij. De VVD kiest voor een ‘nader te bepalen’ grondgebondenheidsnorm met een ingroeipad tot 2032.

De VVD continueert het budget voor stal- en managementmaatregelen zoals aangegeven in het Transitiefonds (1,0 miljard euro tot en met 2030). De VVD pleit verder voor een verbetering van de vergunningverlening. ‘De overheid moet zorg dragen voor sluitende vergunningen op basis van heldere kaders voor passende beoordelingen’. Daarnaast continueert de VVD tot en met 2030 1,2 miljard euro voor het stimuleren van precisielandbouw en de omschakeling naar duurzamere vormen van landbouw. De VVD heeft ‘groot geloof in de toekomst van precisielandbouw’. De VVD wil een ‘Afrekenbare Stoffenbalans’ met metingen op bedrijfsniveau ontwikkelen. ‘De VVD is [daarbij] voorstander om toe te werken naar een marktgebaseerd stelsel om schadelijke stikstofuitstoot te beprizen’. Eventuele inkomsten dienen volledig terug te vloeien en benut te worden voor verdere verduurzaming. Voor de VVD is dit marktgebaseerde stelsel het ‘borgingsmechanisme om de doelen te halen’. Die doelen zijn ‘niet-vrijblijvend, maar ondernemers krijgen wel keuzevrijheid voor het nemen van maatregelen om aan de slag te gaan met

verduurzaming en uitstoot te verminderen'. Ten slotte continueert de VVD 63 miljoen euro voor bedrijfsovername door jonge boeren.

Tabel 2.1

Door de VVD voorgestelde landbouw- en natuurmaatregelen inclusief de budgettaire gevolgen*

Maatregelen in miljoenen euro's cumulatief voor de periode 2024-2030	Miljoen euro
Landbouwmaatregelen	13.088
Beëindigen van veehouderijen, verplaatsing en verminderen dieren	5.125
Financiële afwaardering van grond	5.700
Innovatieve stalsystemen en management	1.000
Versterken ondernemerschap (precisielandbouw, omschakelfondsen, jonge boeren)	1.263
Opzet doelsturing inclusief onderzoek naar systeem van normering en beprijzing	PM ^c
Natuurmaatregelen	4.120
Uitbreiden natuurareaal ^a	0
Natuurherstel ^a	665
Groen-blauwe dooradering ^a	665
Additioneel ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water	670
Agrarisch natuur- en landschapsbeheer en bevorderen ecosysteemdiensten ^b	2.120
Voedsel- en ketenmaatregelen	PM ^c
Ontwikkeling duurzaamheidsstandaard	PM ^c
Uitvoeringskosten	1.750
Netto-uitgaven overheid	18.958

a) Onderdeel van de oorspronkelijke Transitiefonds-post 'uitbreiden natuurareaal (niet zijnde Natura 2000)'.

b) Onderdeel van de oorspronkelijke Transitiefonds-post 'natuurinclusieve landbouw'.

c) Geld dat overblijft bij onderuitputting van beëindigingsregelingen en subsidies voor innovatieve stalsystemen

* Alle bedragen zijn ten opzichte van het basispad. De categorieën sluiten aan bij de begroting van het Transitiefonds landelijk gebied en natuur.

De VVD stelt ook regulerende en communicatieve maatregelen voor. Deze maatregelen staan in de tekst hieronder beschreven. Daar staat ook een verdere toelichting op de maatregelen in de tabel. De hieronder genoemde bedragen zijn indicatief omdat de VVD de verdeling van die bedragen onderdeel wil laten zijn van gebiedsprocessen via het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) en het gesprek over de toekomst van de landbouw.

Natuurmaatregelen en agrarisch natuur- en landschapsbeheer

De VVD continueert tot en met 2030 het bedrag van 1,3 miljard euro uit het Transitiefonds voor de post 'Uitbreiden natuurareaal (niet zijnde Natura 2000)'. De VVD wil 'geen nieuwe, generieke verplichtingen en doelstellingen ten aanzien van *beschermd* natuurareaal.' Voor de berekeningen van de effecten is het PBL er daarom van uitgegaan dat de VVD de helft van dat budget besteedt aan herstelmaatregelen (665 miljoen euro). De VVD geeft expliciet aan het budget voor natuurherstel gebiedsgericht in te willen zetten voor het bestrijden van verdroging, natuurbeheer of het verhogen van het waterpeil. De andere helft van het budget gaat naar groen-blauwe dooradering in de vorm van landschapselementen. De VVD handhaaft het budget van 2,1 miljard euro in het Transitiefonds voor het bevorderen van natuurinclusieve landbouw tot en met 2030. Het PBL is er in zijn analyse van uitgegaan dat dit budget indicatief wordt besteed aan het uitbreiden van het agrarisch natuur- en landschapsbeheer. De VVD wil met langjarige vergoedingen

voor agrarisch natuur- en landschapsbeheer en (tijdelijke) waterberging nieuwe vormen van inkomsten creëren. De VVD handhaaft het bedrag van 670 miljoen euro tot en met 2030 in het Transitiefonds voor inrichtingsmaatregelen ten behoeve van doelbereik voor de Kaderrichtlijn Water.

Voedsel- en ketenmaatregelen

De VVD wil dat de Autoriteit Consument & Markt (ACM) toeziet dat ‘boeren en tuinders prijsafspraken kunnen maken over de productie en verkoop van duurzame producten’. Daarnaast wil de VVD dat duurzaamheidsstandaarden ervoor zorgen dat de boer een vergoeding krijgt voor extra inspanningen voor verduurzaming. De partij voorziet geen overheidsmaatregelen die zich direct op consumentengedrag richten, zoals beprijzing.

2.3 Verwachte effecten van maatregelen

Tabel 2.2 vat de effecten van het maatregelenpakket van de VVD op landbouw en natuur in 2030 samen. In paragraaf 2.3.1 bespreken we de effecten van de maatregelen op de emissies uit de landbouw. In paragraaf 2.3.2 gaan we in op de sociaal-economische effecten. Ten slotte bespreken we de gevolgen voor natuur en biodiversiteit (paragraaf 2.3.3). In deze paragrafen bespreken we op welke wijze de effecten bereikt worden en bespreken we onzekerheden bij de uitvoering.

Tabel 2.2

Verwachte effecten van het maatregelenpakket van de VVD op landbouw en natuur in 2030^a

Indicator	Huidig (2021)	Basispad (2030)	VVD (2030)	Eenheid
Ammoniakemissie uit de landbouw	105	90	76-86	Kiloton
Emissie van broeikasgassen uit de veeteelt en de akkerbouw	18	16	14-16	megaton CO ₂ -equivalenten
Conditie voor duurzaam voorkomen van plant- en diersoorten uit de VHR	56	65	70-75	procentpunt
Toegevoegde waarde van de veeteeltsector	15	14	12-14	miljard euro

a) De effecten van maatregelen op de emissies uit landgebruik zijn in deze analyse niet kwantitatief beschouwd.

2.3.1 Emissies uit de landbouw

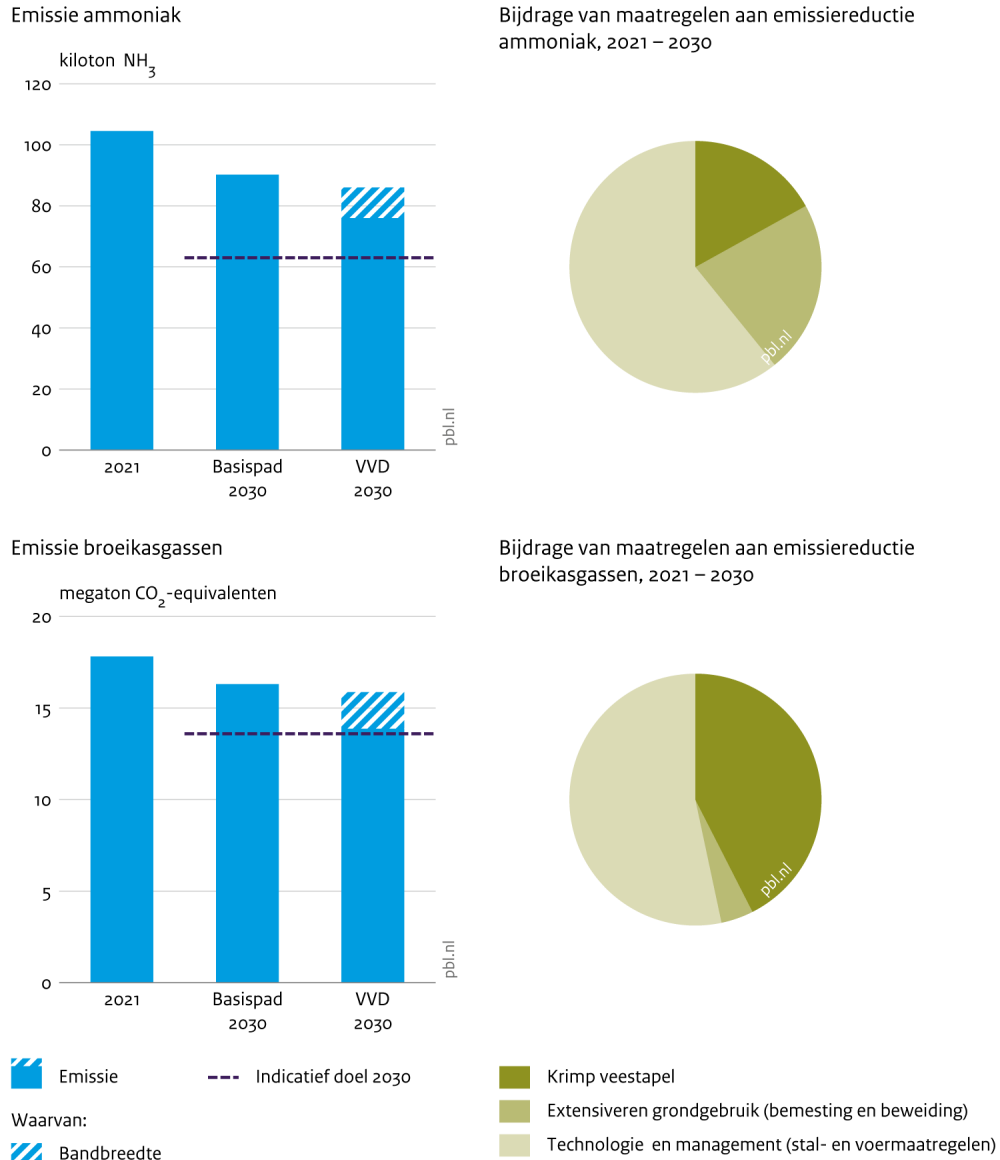
Landbouwemissiedoelen in 2030 nog niet binnen bereik, mogelijk wel in 2035

Naar verwachting neemt de emissie van ammoniak uit de landbouw in 2030 af naar 76 tot 86 kiloton (tabel 2.2). In het maatregelenpakket van de VVD is de bijdrage van stal- en managementmaatregelen aan de totale emissiereductie ruim twee derde (figuur 2.1). De rest komt voor rekening van minder dieren en extensivering van het landgebruik. Het door het ministerie van LNV genoemde indicatieve doel van 63 kiloton ammoniak uit de landbouw (LNV 2023) is met het pakket maatregelen van de VVD in 2030 nog niet binnen bereik. De VVD wil echter, in lijn met de wettelijk vastgelegde stikstofdoelen, tot 2035 de tijd nemen. Dat betekent dat er voor de periode 2030-2035 nog een restopgave ligt van 13 tot 23 kiloton. Met de budgetten die in het Transitiefonds beschikbaar zijn voor de periode 2030-2035 kan deze opgave mogelijk gerealiseerd worden. De emissies van broeikasgassen uit de landbouw (akkerbouw en veehouderij) nemen in 2030 naar verwachting af naar 14 tot 16 megaton CO₂-equivalenten per jaar in 2030. Technische maatregelen (methaanremmers in het bijzonder) leveren daaraan de grootste bijdrage, gevolgd door krimp van

de veestapel (figuur 2.1). Het actuele doel uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat (EZK 2023c) voor de broeikasgasuitstoot door de veehouderij en akkerbouw van 13,6 megaton CO₂-equivalenten per jaar in 2030, is daarmee nog niet binnen bereik.

Figuur 2.1

Verwachte effecten op landbouwemissies door maatregelen van VVD



Bron: PBL

Krimp van de veestapel door uitstroom oudere veehouders zonder opvolger

Ten opzichte van 2021 dalen de dieraantallen in 2030 naar verwachting met 10 tot 15 procent. Behalve voor melkvee wordt het grootste deel van die krimp al bereikt door de verschillende regelingen in het ALV-basispad. De VVD volgt het budget uit het Transitiefonds voor vrijwillige beëindigings- en opkoopregelingen. Op basis van een eerdere PBL-studie naar beëindigingsregelingen in de veehouderij (Boezeman & Vink 2022) signaleert het PBL dat niet het gehele budget in 2030 zal worden uitgeput. Hoge deelnamepercentages zijn alleen plausibel als strikt normerings- of prijsbeleid het economisch perspectief van een deel van de

veehouderijsector beperkt waardoor meer bedrijven moeten stoppen of omschakelen. Omdat de VVD de vormgeving van de Afrekenbare Stoffenbalans en de grondgebondenheidsnorm per 2032 nog openhoudt, gaat daar vooralsnog geen sterk effect vanuit. Vooral oudere veehouders zonder opvolger zullen naar verwachting interesse hebben in deelname in beëindigingsregelingen, maar kunnen er ook voor kiezen hun bedrijf op de markt te verkopen. Dat maakt de krimp cijfers onzeker. In het transitiefonds is ruim 1,3 miljard euro gereserveerd voor beëindigingsregelingen na 2030. Met dit geld kan de veestapel richting 2040 verder krimpen.

Door extensiever grondgebruik in specifieke gebieden lopen emissies beperkt terug

Door extensivering van grondgebruik nemen de landbouwemissies beperkt af. Het grootste effect komt naar verwachting van het budget voor de afwaardering van landbouwgrond in gebiedsprocessen. Dat is in potentie een krachtig instrument om aan zowel biodiversiteits- als klimaatdoelstellingen bij te dragen. Als uitgegaan wordt van een afwaardering van de helft van de grondwaarde, dan zou het budget toereikend zijn voor circa 150.000 hectare. Tegelijkertijd staat vrijwillige afwaardering nog in de kinderschoenen en wordt dit instrument op een schaal van hooguit enkele honderden hectaren per jaar toegepast. De Dienst Landelijk Gebied verwierf eerder circa 8.000 hectare per jaar voor gebiedsprocessen (Damen 2004; DLG 2009) en gebiedsprocessen kennen een doorlooptijd van 5 tot 10 jaar (PBL & WUR 2023). Gelet op het huidige tempo van grondaankoop en de lange doorlooptijden, gaat het PBL ervan uit dat tot en met 2030 ongeveer de helft van het budget besteed kan worden. Richting 2040 kan met het nog beschikbare budget meer grond afgewaardeerd worden. Doelsturing zal naar verwachting een prikkel geven voor relatief goedkopere maatregelen, zoals extra beweiding en optimalisering van de bedrijfsvoering. De ammoniakemissies uit toediening van dierlijke mest en kunstmest en beweiding kunnen enkele kilotonnen dalen. Het effect op broeikasgasuitstoot via dit spoor is nagenoeg nihil.

Budget voor innovatieve stalsystemen wordt naar verwachting niet uitgeput

De grootste vermindering van ammoniakemissie is het gevolg van stal- en managementmaatregelen (figuur 2.1). Deze dragen voor ruim 60 procent bij aan de vermindering. Voor broeikasgassen is de bijdrage ongeveer 55 procent. De inzet op innovaties en technieken sluit aan bij de visie van de VVD. De reductie van ammoniak is voor een belangrijk deel het gevolg van de verdere ontwikkeling en toepassing van nieuwe innovatieve stalsystemen. Ook draagt een lager eiwitgehalte van het voer van melkvee bij aan de reductie. Voor broeikasgassen dragen toepassing van integraal-emissiearme stallen, waarbij minder methaan uit de mest vrijkomt, en de grootschalige toepassing van methaanremmers in gelijke mate bij aan de reductie. Bij methaanremmers past de kanttekening dat niet alle melkveehouders deze maatregel daadwerkelijk gaan toepassen omdat ze daar mogelijk ethische bezwaren tegen hebben.

Voor het stimuleren van stal- en managementmaatregelen stelt de VVD tot 2030 1 miljard euro beschikbaar (tabel 2.1). Bij stal- en managementmaatregelen zijn diverse kanttekeningen te plaatsen. Recent onderzoek heeft aangetoond dat een aantal typen emissiearme stallen voor de melkveehouderij in de praktijk vaak minder goed werken dan op papier (Van Bruggen & Geertjes 2019; Bremmer et al. 2022; Groenestein et al. 2023). Mede hierdoor liggen investeringen in emissiearme stallen op dit moment nagenoeg stil en zijn er problemen ontstaan bij de vergunningverlening voor dit type stallen. Integraal emissiearme stallen, waarbij naast ammoniak ook methaan wordt gereduceerd, zijn nog volop in ontwikkeling en worden op dit moment alleen op kleine schaal en in proeven toegepast. De investeringsmodule hiervoor binnen de Subsidieregeling brongerichte verduurzaming stal- en managementmaatregelen (Sbv) is ook nog niet opengesteld. Het PBL is ervan uitgegaan dat boeren hun stallen alleen aanpassen met integraal

emissiearme technieken als de betreffende stalonderdelen afgeschreven zijn. Bij de gangbare afschrijvingstermijn van 20 jaar betekent dit dat in 2030 maximaal 25 procent van de stallen ook de methaanemissies kan reduceren, mits deze technieken in 2025 marktrijp zijn en mits er vanaf 2025 aangescherpte normen voor ammoniak gaan gelden voor nieuwbouw en renovatie. Dit betekent dat niet het volledige budget van 1 miljard euro in 2030 kan worden uitgeput. Richting 2040 worden er additioneel aanzienlijke reducties voor methaan en ammoniak verwacht door bredere toepassing van integraal emissiearme stallen.

Doelsturing stimuleert boeren om managementmaatregelen te nemen

Een Afrekenbare Stoffenbalans, afhankelijk van de bedrijfsspecifieke uitwerking in streefwaarden en beprijzend beleid, zal voor veehouders een stimulans geven om op bedrijfsniveau managementaanpassingen te doen. Vanwege uitvoerbaarheidsbeperkingen zal doelsturing op de korte en middellange termijn gebaseerd zijn op forfaitaire waarden en nauwelijks op metingen, en kan daarmee vooral maatregelen stimuleren waarvan effecten op die manier kunnen worden vastgesteld (PBL 2023d; WUR 2023). Het PBL verwacht dat melkveeouders zullen sturen op een lager ruw eiwitgehalte in het rantsoen, zeker omdat deze maatregel geen meerkosten met zich brengt. De maatregel vergt wel aanpassing van de bedrijfsvoering en vakmanschap. Inzetten op eigen managementkeuzes past binnen de visie van de VVD, waarbij de ‘eigen verantwoordelijkheid, ruimte en kennis’ van boeren centraal staat. Het verlagen van het eiwitgehalte bij varkens en pluimvee leidt evenwel tot meerkosten. Omdat er geen directe sturing of stimulans is, is hier geen effect verondersteld. Het toepassen van methaanremmers in het melkveerantsoen zorgt voor circa 6 procent reductie van de methaanemissies door pensfermentatie. Omdat pensfermentatie bij melkkoeien veruit de grootste bron van methaanemissies is, heeft een bescheiden reductie hiervan toch een aanzienlijk effect op de totale methaanemissies.

Richting 2040 kunnen de emissies verder afnemen, door de combinatie van verdere inzet van methaanremmers, veevoeraanpassingen en genetische aanpassing. Van deze laatste technieken wordt pas een substantieel effect verwacht na 2030. Dit effect is wel primair afhankelijk van de invulling en implementatie van de doelsturingssystematiek.

2.3.2 Sociaal-economische effecten

Lasten voor veehouders sterk afhankelijk van invulling van ‘doelsturing’

Afhankelijk van de nadere invulling en streefdoelen van de systematiek van de Afrekenbare Stoffenbalans zullen vooral veehouders extra kosten moeten maken om aan de uitstooteisen te voldoen. De kosten voor bedrijven zijn in het pakket van de VVD sterk afhankelijk van de nadere invulling en streefdoelen van de systematiek voor ‘doelsturing’. Die doelen zijn in de visie van de VVD niet vrijblijvend. Indien die normen een directe afspiegeling zijn van de emissiedoelstellingen voor de sector, dan geeft het systeem van doelsturing niet de door de VVD in haar visie beoogde ‘keuzevrijheid voor het nemen van maatregelen om de benodigde reductie te bewerkstelligen’. Om aan de doelen te voldoen zal er in de praktijk maar weinig keuzeruimte overblijven en moeten bedrijven een groot aantal maatregelen nemen met aanzienlijke kosten (WUR 2023).

Door de krimp van de dieraantallen en lagere productievolumes neemt de toegevoegde waarde van het veehouderijcomplex – de veehouderijsector inclusief het geheel van toeleverende en verwerkende bedrijven – in 2030 af met circa een half miljard euro per jaar ten opzichte van het basispad. De toegevoegde waarde van de dierlijke sector komt daarmee uit op 12 tot 14 miljard euro. Afgezet tegen de totale toegevoegde waarde van 57 miljard euro in 2021 van de Nederlandse

agroketen – waar bijvoorbeeld ook de plantaardige sectoren en de verwerking van buitenlandse grondstoffen onder vallen – is dat effect procentueel kleiner. Door het maatregelenpakket van de VVD zal de dierlijke sector richting 2040 mogelijk verder krimpen. Bij een krimp van de primaire sector zullen een deel van de toeleverende en verwerkende bedrijven zich op termijn kunnen aanpassen, bijvoorbeeld door een verandering van activiteiten op het gebied van logistiek of advisering, andere aanvoer van (buitenlandse) grondstoffen of andere buitenlandse afzetmogelijkheden (Berkhout et al. 2015). Voor individuele bedrijven en werknemers die moeilijk een andere baan vinden kunnen de gevolgen echter aanzienlijk zijn. Voor een deel van de melkveehouders biedt de teelt van biobased bouwmaterialen (Studio Marco Vermeulen 2020) en plantaardige eiwitten, zoals voorgesteld door de VVD, op termijn mogelijk een aanvullend verdienmodel. Ook de langjarige vergoedingen voor het agrarisch natuur- en landschapsbeheer en waterberging kan nieuwe vormen van inkomsten genereren. Uit een analyse van Baayen et al. (2022) blijkt dat het nieuwe Gemeenschappelijk Landbouwbeleid ruimte biedt voor een extra marge van maximaal 20 procent boven op de gemaakte kosten en gedeerde inkomsten. In het geval van extra agrarisch natuurbeheer zouden de middelen dan toegevoegd moeten worden aan het Nationaal Strategisch plan. Hierbij past de kanttekening dat de mogelijkheden voor aanvullende verdienmodellen regionaal sterk verschillen.

Weglekeffect door verplaatsing van de uitstoot waarschijnlijk

De VVD voert geen direct beleid waarvan het aannemelijk is dat het een daling van de consumptie van vlees en zuivel in Nederland tot gevolg zal hebben, terwijl de Nederlandse productie wel daalt. De totale vraag naar die producten blijft nagenoeg gelijk. In het geval dat de zuivel- en vleesproductie elders toeneemt, zal de emissie van broeikasgassen op mondiale schaal niet afnemen (Herrero 2016; Arvanitopoulos 2021) en neemt ook de stikstofemissie in het buitenland toe. Deze effecten zijn niet gekwantificeerd. Het risico van weglekeffecten naar het buitenland is mede afhankelijk van de regelgeving in de landen waar die productie toeneemt. De VVD zet zich er in Europa voor in om dit effect te verzachten door te pleiten voor gelijke (productie)standaarden in omliggende landen. Overigens zijn de lidstaten van de Europese Unie nu al gehouden aan dezelfde Europese regelgeving voor de uitstoot van broeikasgassen en aan de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Nitraatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water. Een eventuele groei van de veestapel in die landen kan stuiten op hiervan afgeleide nationale regels en doelstellingen.

2.3.3 Effecten op natuur en biodiversiteit

Emissiereductie resulteert in afname van stikstofdepositie op gevoelige natuur

Door het maatregelenpakket van de VVD neemt in 2030 de gemiddelde stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur af met maximaal 5 procent ten opzichte van het basispad. Ten opzichte van 2021 is de afname 15 tot 20 procent. De afname zal per natuurgebied sterk verschillen. De afname wordt vooral veroorzaakt door de verminderde emissie van ammoniak uit de landbouw. Het percentage stikstofgevoelige landnatuur waar de stikstofdepositie lager wordt dan de zogenoemde kritische depositiewaarde (KDW) stijgt hierdoor. Desalniettemin zal een deel van de stikstofgevoelige natuur in 2030 nog een overschrijding van de KDW kennen. Dit zal ook in 2035 nog het geval zijn, ondanks dat door stikstofbronmaatregelen die de VVD voorstelt de stikstofdepositie verder zal dalen (zie paragraaf 2.3.1).

Of de stikstofdoelen uit de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) gehaald worden, kan in deze analyse niet worden vastgesteld. Daarvoor is het nodig om per gebied specifiek de maatregelen te kennen (PBL 2021). Daar komt bij dat recent wetenschappelijk onderzoek heeft

aangetoond dat de gevoeligheid van natuur voor overmatige stikstofneerslag groter is dan eerder aangenomen (Bobbink et al. 2022). Op basis daarvan zijn de KDW's aangescherpt (Wamelink et al. 2023), waardoor het lastiger zal worden om de stikstofdoelen van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering te halen (Marra et al. 2023). Overigens is er een risico dat een stikstofaanpak die is gericht op de landelijke doelen voor stikstofreductie (zoals de Wsn), ontkoppeld raakt van de aanpak van natuurherstelmaatregelen en daardoor weinig effectief is voor plekken waar natuur achteruitgaat en herstel urgent is (PBL 2021).

Pakket leidt tot verbetering in het agrarisch gebied én bestaande natuurgebieden

Door het maatregelenpakket van de VVD verbeteren in 2030 de condities voor het duurzaam voorkomen van Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten (VHR-soorten) op land met 5 tot 10 procentpunt ten opzichte van het basispad. Het percentage waarbij condities geschikt worden voor het duurzaam voorkomen van beschermde planten en dieren neemt hierdoor toe tot ongeveer 70 tot 75 procent (tabel 2.2). Deze verbetering is voor ongeveer twee derde toe te schrijven aan versterking van de biodiversiteit in het agrarisch gebied; die wordt gerealiseerd door extensivering van het agrarisch gebruik in met name overgangszones, uitbreiding van het agrarisch natuur- en landschapsbeheer en een toename van de groen-blauwe dooradering. Ongeveer een derde van het positieve effect komt door verbetering van de biodiversiteit in bestaande natuurgebieden. Deze verbetering komt vooral door het verminderen van de stikstofdepositie en door verbetering van de hydrologie.

Natuurherstel vergt lange adem

Het huidige provinciale beleid streeft ernaar om in twaalf jaar tijd het areaal met goede condities voor het duurzaam voorkomen van VHR-soorten met 10 procentpunten te verbeteren (PBL & WUR 2023). Door de maatregelen van de VVD kan de natuurkwaliteit verder verbeteren. Hoe snel deze verbetering kan worden gerealiseerd, is onzeker. Recente studies laten zien dat de realisatie van maatregelen gericht op systeemherstel, zoals vernatting van het totale gebied, langdurige processen zijn, die vijf tot tien jaar kunnen duren (PBL & WUR 2023). Systeemherstel vraagt vaak om gebiedsprocessen van meerdere jaren. Stapeling van recente beleidsprogramma's en sectorale beleidsdoelen hebben die uitvoering eerder vertraagd dan versneld (PBL & WUR 2023).

Volledig doelbereik Vogel- en Habitatrichtlijn ook op termijn niet mogelijk zonder extra natuur

Voor extensivering van de landbouw verwachten we dat een vergelijkbare problematiek speelt en gaan we ervan uit dat de realisatie voor 2030 niet geheel kan plaatsvinden (zie paragraaf 2.3.1). Richting 2040 kan de door de VVD geplande extensivering van de landbouw waarschijnlijk volledig worden uitgevoerd. Samen met de verdere daling van de stikstofdepositie zal die naar verwachting leiden tot een verdere verbetering van de condities voor het duurzaam voorkomen van VHR-soorten. Voor volledig herstel is investering in uitbreiding met nieuwe natuur noodzakelijk om de afgesproken doelen van de Vogel- en Habitatrichtlijn te halen. Dat komt doordat de meeste Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten niet alleen knelpunten ervaren omdat de condities in bestaande natuur niet op orde zijn, maar ook door te weinig leefgebied en door versnippering (Hinsberg et al. 2020; WUR & Sovon 2022).

Verbetering agrarische natuur is sterk afhankelijk van uitvoering in gebiedsgerichte aanpak

De VVD investeert in gebiedsgerichte extensivering van de landbouw (overgangszones rond Natura 2000-gebieden), het uitbreiden van het agrarisch natuur- en landschapsbeheer en het realiseren van de groen-blauwe dooradering. Bij groen-blauwe dooradering gaat het bijvoorbeeld om het

aanleggen van heggen, natuurlijke slootranden en bloem- of kruidenrijke randen (langs akkers en weilanden). Deze maatregelen scheppen kansen voor agrarische plant- en diersoorten uit de VHR en hebben naar verwachting een positief effect op het voorkomen van algemene plant- en diersoorten in het agrarisch gebied, de zogenoemde basiskwaliteit natuur (Biesmeijer et al. 2021). Veel van deze soorten nemen momenteel sterk af (CBS et al. 2023).

De onzekerheden in de effecten van de voorgestelde maatregelen in het agrarisch gebied zijn aanzienlijk. De praktijk laat zien dat het effect van agrarisch natuur- en landschapsbeheer soms achterblijft bij de verwachte resultaten (Boonstra et al. 2021; PBL & WUR 2023). Allereerst is om daadwerkelijk effect te boeken langjarige financiering van zowel agrarisch natuur- en landschapsbeheer als groen-blaue dooradering noodzakelijk. Alleen dan zullen er voldoende agrariërs gaan participeren (PBL 2023d) en langjarig hun landbouwkundig gebruik aanpassen. Ten tweede is binnen het agrarisch natuur- en landschapsbeheer de zwaarte van de agrarische beheerpakketten van belang. Lichte beheerpakketten (zoals nestbescherming van weidevogels) zijn relatief makkelijk inpasbaar in de bestaande bedrijfsvoering en zijn daardoor populairder bij boeren. Dergelijke lichte pakketten hebben echter relatief weinig ecologisch effect (Boonstra et al. 2021). Zware pakketten (zoals vernatting) kunnen daarentegen veel ecologisch effect hebben, maar vragen om aanpassing van de bedrijfsvoering. Hierdoor wordt er verwacht dat er minder animo voor zal zijn, wat onzekerheid in de uitvoering met zich meebrengt. Ten derde zal het effect afhangen van de locatie en omvang, zoals inzet in aaneengesloten gebieden. In grotere eenheden of in zones rondom natuurgebieden zal het effect op de biodiversiteit groter zijn. Veel zal afhangen van de snelheid en keuzes in de gebiedsgerichte aanpak die de VVD voorstaat.

3 Klimaat en energie

3.1 Visie op klimaat en energie

De VVD wil de doelen uit de Klimaatwet handhaven en geen technieken bij voorbaat uitsluiten

De VVD stelt voor om de doelen uit de Klimaatwet aan te houden en wil 'een nationaal streefdoel voor 2040: 85 procent emissiereductie' ten opzichte van 1990 (zie ook tabel 3.1 en figuur 3.1).

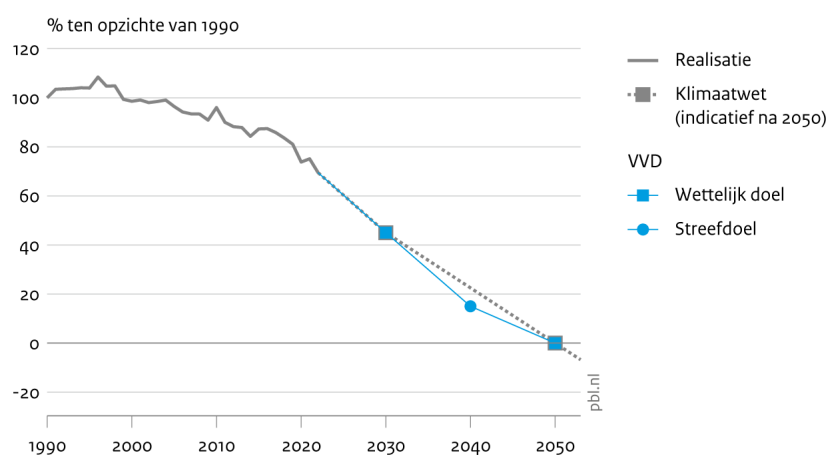
Tabel 3.1

Klimaatdoelen VVD (exclusief sectordoelen)

	Klimaatwet	VVD
Doel 2030 (t.o.v. 1990)	-55%	-55%
Doel 2035 (t.o.v. 1990)	geen	Geen
Doel 2040 (t.o.v. 1990)	geen	Streefdoel -85%
Doel 2050	Klimaatneutraal	Klimaatneutraal
Klimaatwet aanpassen?	n.v.t.	Nee

Figuur 3.1

Voorstellen van VVD voor nationale doelen broeikasgasemissie



Bron: PBL

De VVD wil dat de 'vervuiler betaalt, maar wel met voldoende stimulering zodat bedrijven wel mee kunnen en [...] in Nederland willen blijven' en 'middengroepen (en lage inkomens) en mkb de transitie mee [...] kunnen maken'. Daarvoor kijkt de VVD vooral naar 'subsidies/stimulering', die de VVD toegankelijker wil maken voor 'kleinere bedrijven' en 'lage- en middeninkomens'. De VVD is 'voorstander van alle duurzame opties'. Bij het verbranden van biomassa moet volgens de VVD CCS 'een vereiste' zijn en wil de partij 'strenge duurzaamheidskaders' hanteren.

De VVD wil doorgaan met de industriekoers van het kabinet-Rutte IV en inzetten op zoveel mogelijk eigen groene- en blauwewaterstofproductie

De VVD sluit aan bij de koers van het kabinet-Rutte IV en ziet de industrie 'liever groen hier dan grijs elders'. De VVD wil aan het beleidspakket voor de industrie een 'stringente hardheidsclausule' toevoegen, die alleen van kracht is als de infrastructuur niet conform toezeggingen van overheid of netbeheerders gerealiseerd wordt. De VVD wil zo veel mogelijk eigen duurzame energieproductie – waaronder groene en blauwe waterstof – realiseren, maar als dat onvoldoende lukt of te duur is ook inzetten op import door contracten te sluiten met bevriende landen. VVD ziet een blijvende rol voor blauwe waterstof, waar zij Noordzeegas voor wil inzetten. Verder wil de VVD een doel van 6 tot 8 gigawatt elektrolysecapaciteit in 2032.

De VVD wil positie mijnbouw en grondstofraffinage versterken en onderschrijft circulariteitsdoelen

Ook wil de VVD fabrieken die grondstoffen raffineren naar Nederland halen. Grondstoffen die eenmaal in Nederland zijn gekomen, bijvoorbeeld in zonnepanelen, wil de VVD zoveel mogelijk behouden via recycling. De VVD is voorstander van 'mijnbouw naar duurzame aardmetalen in Nederland en [...] op een ecologisch verantwoorde manier in de diepzee'. De partij wil ook circulaire-economiemaatregelen inzetten met het oog op de reductie van broeikasgasemissies. De VVD onderschrijft de huidige kabinetsdoelen om in 2030 50 procent circulair en in 2050 100 procent circulair te zijn. De maatregelen wil de VVD 'zo veel mogelijk in Europees verband nemen', met het oog op een gelijk speelveld voor Nederlandse bedrijven.

Gebouwde omgeving: de VVD wil geen verplichtende maatregelen in de koopsector, en wil de weg naar subsidies vergemakkelijken

Richting 2040 bouwt de VVD voort op de koers die door kabinet-Rutte IV voor de gebouwde omgeving is ingezet. Voor huurwoningen en de dienstensector betekent dit dat gebouwen worden verduurzaamd door een hogere normering van het energielabel, met als voorwaarde dat de toegepaste maatregelen kosteneffectief zijn. Bij koopwoningen worden geen verplichtende maatregelen genomen, maar wordt verduurzaming voornamelijk gestimuleerd door middel van subsidies. Qua verduurzaming wordt daarbij ingezet op verschillende technologische maatregelen zoals na-isolatie, (hybride) warmtepompen, warmtenetten en groen gas. Daarnaast zal worden ingezet op het toegankelijker maken van subsidies voor mkb en huishoudens, omdat volgens de VVD de weg naar subsidies soms nog moeilijk te vinden is.

Energie-onafhankelijkheid is binnen klimaatbeleid het grootste thema voor de VVD

De VVD gaat bij elektriciteit 'voor maximale onafhankelijkheid binnen acceptabele kosten'. Onderdeel van de strategie zijn vier nieuwe kerncentrales, SMR's (kleine kerncentrales), en doorgaan met de uitbouw van windparken op zee. Daarmee wil de VVD ervoor zorgen dat Nederland 'veel betaalbare energie' krijgt: 'dat is goed voor de energierekening en ons vestigingsklimaat'. De elektriciteitssector moet in 2035 CO₂-vrij zijn. Qua duurzame energiebronnen wil de VVD 'geen opties uitsluiten'. Ook geldt 'dat we de reductiedoelen zo veel mogelijk in Europees verband halen.'

3.2 Voorgestelde maatregelen

De VVD neemt vrijwel gehele pakket uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat over

De VVD wil de maatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat (EZK 2023c) en de besteding van middelen conform het Ontwerp Meerjarenprogramma Klimaatfonds (EZK 2023b) overnemen, met een aantal aanpassingen, waarvan de belangrijkste voor dit thema zijn:

- De taakstellende aanpassing van de tarieven in de energiebelasting.
- De normering van de inzet van niet-fossiele bronnen voor nieuwe warmteproductie; de VVD wil hiervoor ‘een tijdelijke ontheffing in gebieden met netcongestie waarbij er de komende jaren geen mogelijkheid bestaat om te elektrificeren’.
- De VVD wil de inzet op negatieve emissies verhogen van 1,5 naar 3,5 megaton CO₂ in 2030.

Daarnaast stelt de VVD een aantal additionele maatregelen voor, waarvan de belangrijkste hieronder zijn weergegeven.

De VVD wil CO₂-heffing voor de industrie doortrekken tot 2040, SDE++-budget verhogen voor de CCS en circulair aanbesteden

De belangrijkste maatregelen gericht op de industrie zijn:

- De CO₂-heffing voor de industrie doortrekken na 2030, met volledige afbouw van dispensatierechten per 2040. Daarbij wil de VVD wel een ‘stringente hardheidsclausule’ opnemen bij gebrek aan handelingsperspectief bij bedrijven door vertraging van de benodigde infrastructuur of vergunningen, buiten de schuld van bedrijven om. De hardheidsclausule kan leiden tot een tijdelijke ontheffing van het betalen van de CO₂-heffing.
- Verhoging van het budget voor de SDE++ met 200 miljoen euro per jaar, die specifiek wordt ingezet voor de stimulering van CCS.

Naast maatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat wil de VVD circulair aanbesteden en een circulaire-plasticheffing

- De VVD wil de voorgestelde maatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat om een circulaire economie te bevorderen uitvoeren. Dit betreft een bijmengverplichting van 25 tot 30 procent aan bio- en gerecyclede plastics, een normering voor circulair slopen, een normering voor bouwmaterialen en het stimuleren van biobased bouwen. Daarnaast stelt de VVD voor om circulariteitsdoelen op te nemen bij aanbestedingen. Hierdoor krijgen bedrijven die inzetten op het gebruik van minder grondstoffen en het efficiënt benutten van de grondstoffen een betere uitgangspositie bij het verwerven van overheidsopdrachten. Dit is bijvoorbeeld relevant voor Rijkswaterstaat of Tennet.
- Tevens stelt de VVD een circulaire-plastic-heffing voor de industrie voor, met een taakstellende opbrengst van 500 miljoen euro. De plastic-heffing op plastic wegwerpproducten voor winkeliers en horecabedrijven trekt de VVD in. Daarnaast stelt de VVD een opschaalingssubsidie voor van 100 miljoen euro per jaar voor het produceren van plastic uit hergebruikte materialen.

In de gebouwde omgeving zet de VVD in op normering en prijsprikkels, groen gas wordt opgeschaald om resterende gasvraag te verduurzamen

Voor de gebouwde omgeving stelt de VVD voor om het ingezette en voorgenomen beleid voor verduurzaming voort te zetten, met de volgende aanvullende maatregelen:

- De VVD geeft aan dat warmtenetten ook privaat mogen zijn/blijven.
- Richting 2040 kan de uitfasering van energielabels voor huurwoningen worden uitgebreid met energielabels C en D, mits de maatregelen om deze energielabels te halen kosteneffectief zijn. Voor woningbouwcorporaties wordt genormeerd op label D in 2035.
- Voor utiliteitsbouw geldt hetzelfde, ook hier worden de slechte energielabels (G tot en met C) uitgefaseerd richting 2040.
- Het verduurzamingsfonds voor mkb wordt doorgezet.
- Bij koopwoningen worden geen verplichtingen opgelegd, maar wordt verduurzaming gestimuleerd door middel van de Investeringsubsidie Duurzame Energie (ISDE), het Warmtefonds en gesprekken via de Nationale Hypotheek Garantie (NHG).
- De VVD stelt hogere bijmengingspercentages voor groen gas voor in 2035 en 2040, afhankelijk van de aardgasvraag op dat moment en de beschikbaarheid van groen gas. De ambitie voor de bijmenging van groen gas loopt elke 5 jaar op, waarbij in 2050 de resterende gasvraag volledig wordt ingevuld met groen gas.
- Energiebelasting op elektriciteit verlagen voor huishoudens.

VVD wil CCS verplichten bij biomassaverbranding en budget voor kernenergie opnemen in een staatsdeelneming

De belangrijkste maatregelen gericht op de elektriciteitssector zijn:

- 3,5 megaton CO₂-equivalenten negatieve emissies worden in 2030 gerealiseerd door middel van BECCS (Bio-Energy with Carbon Capture and Storage). Hiervoor wil de VVD één van de bestaande kolencentrales ombouwen. De kosten voor CCS worden gesubsidieerd vanuit de SDE++, maar de biomassa wordt niet gesubsidieerd. Per 2030 wordt CCS voor biomassacentrales verplicht, en de VVD wil een prikkel voor negatieve emissies via het ETS (hieraan wordt reeds door de Europese Unie gewerkt). Ten slotte moeten de duurzaamheidskaders voor biomassa verder worden aangescherpt. De VVD zet in op minder biomassagebruik dan nu.
- 40 gigawatt aan wind op zee in 2040, georganiseerd via subsidieloze tenders.
- Voor de bouw van vier nieuwe kerncentrales en meerdere SMR's wil de VVD 5 miljard 'startkapitaal' (uit het Klimaatfonds) onderbrengen in een staatsdeelneming. Deze moet vervolgens zelf kapitaal ophalen bij de financiële markten. Deze constructie moet:
 - leiden tot lage rentelasten vanwege '(financiële) overheidsgaranties' en
 - risico's omtrent veranderende voorwaarden tijdens de bouwperiode beperken 'omdat de staatsdeelneming wat afstand heeft tot de politiek'.
 - De VVD is bereid om indien nodig aanvullende financiering te regelen voor kernenergie.
- Voor het elektriciteitsnet wil de VVD het Landelijke Actieprogramma Netcongestie uitbreiden naar het midden-, en laagspanningsnet. Ook wil de partij 'maatschappelijk prioriteren' en 'van het ontlasten van het stroomnet een verdienmodel maken'. Concrete maatregelen zijn:
 - een snelle uitbreiding van het stroomnet via onder andere de Crisis- en Herstelwet
 - het invoeren van het *right to challenge*-principe waarbij burgers zelf het initiatief nemen om een publieke taak, zoals aanleg van infrastructuur, te regelen
 - het mogelijk maken om groeps capaciteitsbeperkingscontracten af te sluiten waarbij groepen netgebruikers contracten kunnen afsluiten voor een gezamenlijk transportvermogen.

3.3 Reflectie op maatregelen en visie

3.3.1 Effecten op lange termijn

De VVD schetst een langetermijnperspectief door een emissiestreefdoel voor 2040. Het overgrote deel van de maatregelen in de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en het Klimaatfondsbudget wordt overgenomen, wat eventuele vertraging in de uitvoering beperkt.

Naast effecten van Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en Klimaatfonds weinig aanvullende effecten in industrie verwacht met VVD-maatregelen

Het huidige EU-beleid leidt tot een sterke afname van de industriële emissies (tot in de buurt van netto nul enkele jaren na 2040), als gevolg van het EU-ETS en het EU-ETS-II. Het beleid van de VVD is faciliterend van aard en heeft naar verwachting geen zelfstandig effect boven op het afbouwpad van de emissies, afgezien van de maatregelen in de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en het Klimaatfonds (die zijn beschreven in de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023)). Het verlengen van de CO₂-heffing tot 2040 geeft, afhankelijk van het tarief van de heffing, een aanvullende nationale prikkel tot verduurzaming, boven op het EU-ETS.

De kans dat bedrijven productie afschalen in Nederland als ze hun emissies niet voldoende kunnen verminderen door een gebrek aan energie-infrastructuur is kleiner dan in het basispad en dit komt door de voorgestelde hardheidsclausule die kan worden ingeroepen als de benodigde infrastructuur niet tijdig gereed is. De hardheidsclausule zou wel aanleiding kunnen geven tot onduidelijkheid en juridische procedures, met risico op vertraging in de verduurzaming. Voor het aankopen van de emissierechten van het EU-ETS is geen hardheidsclausule, dus op langere termijn blijft de prikkel tot emissiereductie bestaan.

Circulaire grondstoffen voor bouw en plastics komen dichterbij, verdere effecten afhankelijk van invulling en uitwerking

De VVD zet met een aantal aanvullende verplichtende en stimulerende maatregelen in op het dichterbij brengen van de circulaire economie voor specifiek de bouw en plastics. Zo leidt de voorgestelde circulaire-plastieffing op plasticsproducenten naar verwachting tot afname van de productie van plastic producten uit fossiele grondstoffen in Nederland. Dit omdat voor Nederlandse producenten de kosten omhoog gaan en hiermee hun businesscase voor de productie van plastics verslechtert. Tegelijkertijd is de verwachting dat de heffing leidt tot extra productie van bioplastics en recycalaat in Nederland, omdat door de heffing de businesscase hiervoor relatief gunstiger wordt. De aangekondigde opschalingssubsidie kan ervoor zorgen dat de hoeveelheid recycalaat en biobased grondstoffen zal toenemen. Dit maakt het voor bedrijven mogelijk om de stap van primair fossiel materiaal naar hernieuwbare materialen te maken, en kan daarmee de verplaatsing van de productie van plastics uit fossiele grondstof beperken. De opschalingssubsidie vormt dus ook een steun in de rug voor het naleven van de bijmengverplichting uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat. Het opheffen van de plastic-heffing op wegwerpproducten betekent dat de hoeveelheid eenmalige producten bij winkeliers en horeca niet zal afnemen. Het betekent tevens minder administratieve lasten voor bedrijven. Voor andere relevante productgroepen zijn geen additionele maatregelen opgenomen. Bij circulair aanbesteden is het verwachte effect afhankelijk van de vormgeving en nadere invulling. Datzelfde geldt voor het voorstel om de mijnbouw naar zeldzame aardmetalen in Nederland en diepzeemijnbouw te bevorderen.

Door normering bij huurwoningen en utiliteitsbouw aanzienlijke emissiereductie, maar klimaatneutraliteit koopwoningen in 2050 afhankelijk van beschikbaarheid groen gas

Het uitgangspunt van de VVD bij de toekomst van de transitie in de gebouwde omgeving is dat wordt gekeken naar een combinatie van sturing en kosteneffectiviteit. Bij huurwoningen en utiliteit wordt richting gegeven door aan te geven dat in 2035 bij sociale huurwoningen label D wordt uitgefaseerd en richting 2040 bij alle huurwoningen labels C en D uitgefaseerd moeten worden. Energielabels geven daarbij de vrijheid om label B te bereiken door middel van hernieuwbare elektriciteitsopwekking (zonnepanelen), installaties (zoals (hybride) warmtepompen of door middel van na-isolatie. Dit zou kunnen worden ingevuld door middel van de meest kosteneffectieve opties voor gebouweigenaren. Richting 2040 zal dit een aanzienlijke reductie in emissies opleveren, waarbij mogelijk wel aanvullende maatregelen nodig zijn om ook klimaatneutraliteit in 2050 te bereiken voor huurwoningen en bedrijfspanden.

Voor de koopsector is het de vraag in welk tempo de verduurzaming gaat plaatsvinden, omdat hier alleen wordt ingezet op stimulering en informatievoorziening, door middel van subsidies en het aanbieden van gesprekken bij de verstrekking van hypotheek met de Nationale Hypotheekgarantie. De verwachting is dat de besparing soortgelijk is als afgelopen jaren (RVO 2023). Daarmee zal de totale uitstoot geleidelijk afnemen, waarbij de totale structurele reductie in emissies, na circa 15 jaar, uitkomt op circa 20 tot 30 procent ten opzichte van het verbruik in 2022.³ Het grootste deel van de huidige emissies zou hiermee nog moeten worden verduurzaamd in de periode tussen 2040 en 2050. Met dit tempo zal de koopsector zeer sterk afhankelijk worden van de inzet van groen gas om de doelstellingen van klimaatneutraliteit te halen.

De VVD zet in op een brede set aan technologieën, zoals (hybride) warmtepompen, warmtenetten en groen gas. Daarbij wordt bij groen gas aangegeven dat de VVD hogere doelen stelt voor het percentage bijmenging in 2035 en 2040, afhankelijk van de aardgasvraag en de beschikbaarheid van groen gas op dat moment. De bijmengverplichting van groen gas voor 2030 is 20 procent, wat neerkomt op circa 1,6 miljard kubieke meter (bcm) (EZK 2023a). Om deze 1,6 bcm te realiseren zijn echter wel aanvullende maatregelen nodig. In de Klimaat- en Energieverkenning 2023 wordt namelijk in 2030 een productie van groen gas (aardgaskwaliteit) geraamd van 0,4 tot 0,8 bcm (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023). Daarbij is dit groen gas met name afkomstig uit verschillende (voornamelijk plantaardige) reststromen en mest. De bandbreedte in deze verkenning wordt verklaard doordat forse opschaling van deze technologieën mogelijk niet haalbaar is doordat mest die decentraal wordt vergist aanpassing vereist aan de stallen en er lange doorlooptijden zijn door vergunningsproblemen en omdat het goedkoper kan zijn om het biogas zelf te gebruiken dan het op te waarden. Dit komt nog boven op de onzekerheid met betrekking tot de hoeveelheid beschikbare mest in de toekomst. In de ambitie van de VVD wordt aangegeven dat de ambitie voor de bijmenging van groen gas wordt afgestemd op basis van de beschikbare hoeveelheid groen gas en de aardgasvraag. Daarbij geeft de ambitie om in 2050 de gehele gasvraag in te vullen met groen gas duidelijkheid over de uitfasering van aardgas. Echter, de beschikbaarheid van groen gas zal een beperkende factor zijn in de toekomst. Om de Nederlandse productie toe te laten nemen zullen concrete maatregelen nodig zijn, waarbij het de vraag is in welke mate de 1,6 bcm behaald kan

³ Dit is het totale verbruik voor koopwoningen op basis van de woningvoorraad in 2022, inclusief temperatuurcorrectie maar zonder het effect van de hoge energieprijzen op het gedrag van huishoudens (deze data zijn nog niet beschikbaar bij het CBS).

worden. Een mogelijkheid is nog wel om de vraag naar groen gas gedeeltelijk in te vullen door middel van import, als ook in het buitenland groen gas geproduceerd gaat worden (en dit beschikbaar is voor Nederland). Daarbij zal dit mogelijk ook leiden tot een forse prijsstijging van gas. Dit vertaalt zich dan ook door naar de gebouwen die tussen 2040 en 2050 nog van gas afhankelijk zijn en die dan in een hoog tempo willen verduurzamen. Het is onwaarschijnlijk dat het daarvoor nodige hoge tempo van verduurzaming dan behaald kan worden.

Bij de verdeling van lusten en lasten is aandacht voor lage- en middeninkomens en het mkb. Daarbij worden bestaande maatregelen, van de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat, voortgezet, zoals het nationaal isolatieprogramma waarin wordt gefocust op wijken met een hogere mate van energiearmoede. Aanvullend wordt de energiebelasting op elektriciteit verlaagd, wat maakt dat de lasten van alle huishoudens licht zullen dalen. Andere maatregelen, zoals de ISDE en het verlagen van verduurzamingshypotheken via NHG, worden nu nog voornamelijk ingezet door hogere inkomens. Lagere inkomens vragen dit (nog) nauwelijks aan (TNO 2021), maar de VVD wil deze groep wel bereiken door de subsidies toegankelijker te maken. Het bereiken van de lagere inkomens is randvoorwaardelijk voor de VVD. Over het geheel is er daarmee aandacht voor deze groep huishoudens, maar het blijft de vraag in welke mate deze huishoudens ook gebruik gaan maken van deze mogelijkheden. Ook is er aandacht voor het mkb. Het financieringsfonds voor het kleine mkb, zoals opgenomen in de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat, wordt voortgezet. Voor een meer compleet overzicht over de effecten van de maatregelen op huishoudens, zie de analyse *Keuzes in Kaart* van het CPB (2023).

VVD biedt ruimte voor de energietransitie, realisatie van productievermogen onzeker

In de energietransitie speelt de elektriciteitssector een grote rol: andere sectoren zullen hun energievraag in toenemende mate gaan elektrificeren om emissies te reduceren en de vraag naar elektriciteit om groene waterstof te produceren zal ook fors stijgen. De uitdaging voor de elektriciteitssector is om de uitstoot in de elektriciteitsopwekking te reduceren en tegelijkertijd aan de stijgende vraag te voldoen. Bovendien moet de infrastructuur worden uitgebreid en verzwared om aan de stijgende behoefte voor transportcapaciteit te kunnen voldoen.

De VVD besteedt de nodige aandacht aan het uitbreiden van het elektriciteitsnet met verschillende maatregelen, zoals snelle uitbreiding op basis van de Crisis- en herstelwet. Ook zijn er maatregelen om het flexibel omgaan met elektriciteit en efficiënt gebruik van het net te bevorderen. Dit vermindert de belasting van het elektriciteitsnetwerk. Deze maatregelen zullen bijdragen aan het realiseren van de benodigde infrastructuur, al is niet aan te geven wat precies het effect zal zijn.

Aan de aanbodkant zijn er ambitieuze doelen gesteld voor vier nieuwe kerncentrales en SMR's, negatieve emissies via BECCS, en een CO₂-vrije elektriciteitssector in 2035. De VVD richt haar pijlen op veel en betaalbare energie, en gebruikt om dit doel te bereiken voornamelijk subsidies. Het is echter moeilijk in te schatten of het beschikbare geld, een staatsdeelneming van 5 miljard euro, voldoende is om de kerncentrales te realiseren. Daarnaast worden er ook financiële staatsgaranties gegeven, maar het is onduidelijk hoe dit worden vormgegeven en of dat voldoende zal zijn om kapitaal aan te trekken (PBL 2023e). De VVD is bereid om indien nodig aanvullende financiering te regelen.

CCS speelt een belangrijke rol in de plannen van de VVD. Dit komt onder andere terug bij de inzet op BECCS. Hoewel de kosten voor CCS worden gesubsidieerd vanuit de SDE++ is het geen gegeven dat er voor een biomassa-centrale een sluitende businesscase te maken valt zonder subsidie voor de

inzet van biomassa. Afhankelijk van de waarde van negatieve emissies en kosten van biomassa kan de verplichting voor CCS bij biomassaverbranding ertoe leiden dat CCS wordt ingezet, maar het kan ook dat het ervoor zorgt dat biomassaverbranding niet in Nederland plaatsvindt en centrales in het buitenland de elektriciteitsproductie overnemen..

Volledig klimaatneutrale elektriciteitssector in 2035 niet strikt noodzakelijk voor klimaatdoelen op lange termijn

Voor het realiseren van internationale klimaatdoelen zoals die in het Parijsakkoord is het niet strikt noodzakelijk dat de elektriciteitssector in 2035 volledig klimaatneutraal is, zoals de VVD ten doel stelt. Zo zou het bijvoorbeeld ook een optie kunnen zijn om voor regelbaar vermogen in de toekomst gascentrales in te zetten op basis van een mix van aardgas, groen gas en waterstof. Gegeven het naar verwachting beperkte aantal draaiuren van dergelijk regelbaar vermogen zijn de resulterende CO₂-emissies uiteindelijk minimaal en gereguleerd onder EU-ETS. De keuze voor een volledig CO₂-vrije elektriciteitsopwekking in 2035 beperkt de keuzeruimte en zal daardoor tot hogere kosten kunnen leiden (Netbeheer Nederland 2030).

Indien kerncentrales en biomassacentrales worden gerealiseerd, wordt balancerings van vraag en aanbod makkelijker en vraag naar waterstof in elektriciteitssector lager

Op de langere termijn is er het nodige CO₂-vrije regelbare vermogen beschikbaar, als de plannen van de VVD voor kerncentrales en een biomassacentrale met CCS daadwerkelijk gerealiseerd worden. Het is niet zeker of dit in 2035 al het geval zal zijn; ontwerp en constructie van een kerncentrale neemt gemiddeld 11 tot 15 jaar in beslag (KPMG 2021).

Een CO₂-vrije elektriciteitssector in Nederland in 2035 is mogelijk wel haalbaar met het voorgestelde beleid, maar leidt waarschijnlijk tot de verplaatsing van emissies naar het buitenland, als het beleid voorloopt op andere Europese landen en op Europese ontwikkelingen (Anke et al. 2022). Het verdient daarom aanbeveling om het Nederlandse beleid af te stemmen op het Europese beleid en op het beleid in andere lidstaten.

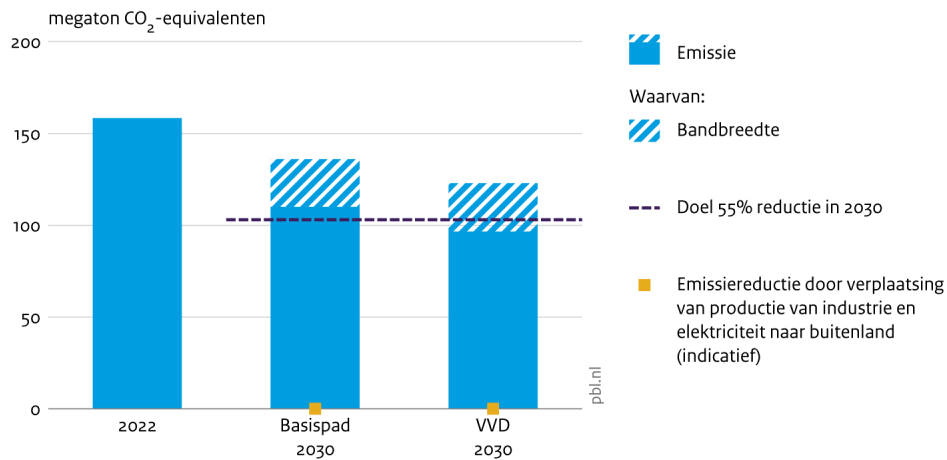
Als de geambieerde kerncentrales voortvarend gerealiseerd worden, én de biomassacentrale operationeel is, heeft Nederland een substantiële hoeveelheid controleerbaar aanbod. Dit maakt het makkelijker om vraag en aanbod te balanceren en komt de leveringszekerheid ten goede. Dit betekent ook dat de vraag naar bijvoorbeeld waterstof of groen gas voor elektriciteitsopwekking beperkter zal zijn dan in een systeem met minder van deze bronnen.

3.3.2 Effecten op broeikasgasemissies in 2030

In deze paragraaf schatten we de effecten van de VVD-maatregelen op broeikasgasemissies in 2030. Naar schatting komt de totale reductie van de uitstoot van broeikasgassen in 2030 uit op 46 tot 58 procent ten opzichte van 1990, oftewel zo'n 5 procentpunt meer reductie dan in het basispad (zie figuur 3.2). Het emissiedoel van de VVD voor 2030 (-55% ten opzichte van 1990) ligt daarmee binnen de bandbreedte van de verwachte emissies.

Figuur 3.2

Verwachte effecten op broeikasgasemissie door maatregelen van VVD



Bron: PBL

De additionele reductie komt grotendeels doordat de VVD het beleid uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en het Klimaatfonds overneemt, dat is beschreven in de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023). De emissies in de mobiliteitssector nemen echter wat minder af dan in deze verkenning (zie hoofdstuk 1), al staat daar mogelijk extra CCS tegenover. Verdere toelichting per sector volgt hieronder. De effecten op de emissies in de sectoren mobiliteit en landbouw en landgebruik zijn eerder beschreven.

Daling emissies in de industrie door maatregelen in Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en Klimaatfonds, mogelijk extra daling door meer CCS

De emissie van de industrie komt met de maatregelen van de VVD uit op circa 27 tot 42 megaton CO₂-equivalenten in 2030. Dat is ongeveer 5 megaton minder uitstoot dan in het basispad en correspondeert ongeveer met de emissie volgens de raming van de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023). Daarbovenop zou een emissiereductie van circa 3 megaton kunnen komen, als gevolg van extra CCS die wordt gestimuleerd door de reservering in de SDE++. Deze emissiereductie is niet toegewezen aan een specifieke sector, omdat dat afhangt van hoe de waterstof wordt ingezet. Dit wordt hieronder uitgelegd. Het emissie-effect wordt veroorzaakt door emissiereductiemaatregelen bij de industrie, gestimuleerd door de maatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en het budget van het Klimaatfonds (zie ook PBL, TNO, CBS & RIVM 2023).

De VVD verhoogt het budget voor de SDE++ met 200 miljoen per jaar, met als doel om CCS te bevorderen, bijvoorbeeld voor de productie van blauwe waterstof. Uitgaande van de subsidie-intensiteit die in de SDE++ wordt gehanteerd (PBL 2023c) is denkbaar dat circa 3 megaton emissiereductie kan worden gerealiseerd door de productie van blauwe waterstof. Het is onzeker in welke sector deze reductie zou neerslaan. Als de blauwe waterstof wordt ingezet in de industrie, zal dat gepaard moeten gaan met een proportionele verhoging van het gebruik van groene waterstof, omdat in de hernieuwbare-energie-richtlijn RED III een bindend doel is opgenomen om te komen tot een aandeel van 42 (2030) en 60 procent (2035) groene waterstof in de industrie. Alternatief is dat de blauwe waterstof wordt ingezet in andere sectoren, zoals de elektriciteitssector, transport, de gebouwde omgeving of de glastuinbouw. De subsidie-intensiteit van de verschillende vormen van CCS varieert, waarbij CCS bij waterstofproductie een van de goedkoopste opties is. De

emissiereductie kan dus ook lager uitvallen dan de genoemde hoeveelheden.

Realisatie van dit additionele potentieel vereist dat er voldoende interesse vanuit de markt is, anders is de kans groot dat het extra budget naar andere door de SDE++ ondersteunde technieken gaat. Allocatie aan een specifieke toepassing kan door het budget in de SDE++ bijvoorbeeld middels een ‘hekje’ te reserveren voor deze toepassing.

Emissiereductie in 2030 bij de gebouwde omgeving komt overeen met effecten Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en Klimaatfonds

Het doorzetten van de afspraken in de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat heeft al een significant effect op de emissies vanuit de gebouwde omgeving. In de Klimaat- en Energieverkenning 2023 wordt een inschatting van deze effecten gegeven (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023). In totaal leiden de voorgestelde maatregelen van de VVD in de gebouwde omgeving tot een uitstoot van 12 tot 18 megaton CO₂ in 2030, ofwel een reductie van 1,5 tot 3 megaton CO₂ ten opzichte van het basispad.

Naast de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat is er een maatregel bij de gebouwde omgeving, namelijk dat warmtenetten in private handen kunnen blijven. Door de VVD wordt gesteld dat dit de huidige stilstand doorbreekt en dat er zo meer reductie kan worden behaald in 2030. Het is echter nog maar de vraag of dit ook het geval is. Op dit moment wordt de Wet collectieve warmte (WCW) uitgewerkt en het is inderdaad zo dat de ontwikkeling van warmtenetten vertraging oploopt zo lang de WCW nog geen duidelijkheid geeft over de toekomstige eigenaarsconstructie van warmtenetten. In het huidige voorstel van de WCW wordt een publiek meerderheidsbelang in een warmtebedrijf verankerd (EZK 2023d). De wet wordt nu verder uitgewerkt op basis van dit principe en wanneer het voorstel is om uit te gaan van privaat eigendom kan dit ook deze discussie weer (opnieuw) open gooien waardoor de vertraging verder oploopt. Het is hiermee zeer onzeker of het behouden van het private eigendom van warmtenetten leidt tot een versnelling van de uitrol van warmtenetten en dit geeft zelfs een risico op verdere vertraging van de WCW en daarmee een verdere vertraging van de uitrol van warmtenetten.

Emissies elektriciteitssector nemen licht toe

In de elektriciteitssector nemen de emissies licht toe door de toenemende vraag naar elektriciteit in de vraagsectoren, tot 8 tot 23 megaton CO₂-equivalenten in 2030. Het effect van de extra vraag wordt deels gecompenseerd door de toename van de elektriciteitsopwekking uit zon-pv. Dit komt zowel door de sterkere autonome groei van zon-pv vergeleken met het basispad (door gewijzigde inzichten) als door het extra beleid voor zon-pv. Maar dit is niet voldoende om de extra vraag volledig te dekken. De extra vraag zal deels gedekt worden door extra productie van Nederlandse gascentrales, wat leidt tot extra emissies in Nederland, en deels door minder export of meer import van elektriciteit. Hierdoor zullen de emissies buiten Nederland ook toenemen. De effecten van de VVD-maatregelen komen daarmee overeen met die in de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023).

Emissies glastuinbouw nemen af door maatregelen in energiebelasting en heffing uit Voorjaarsbesluitvorming Klimaat

Het voorgestelde beleid van de VVD voor de glastuinbouw sluit aan bij dat van de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat. Dat levert een reductie op van 3 tot 6 megaton CO₂-equivalenten (zoals werd berekend in de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023).

Referenties

- Arvanitopoulos, T., G. Garsous & P. Agnolucci (2021), *Carbon leakage and agriculture: A literature review on emissions mitigation policies*, OECD Food, Agriculture and Fisheries Papers, No. 169, Paris: OECD Publishing.
- Baayen, R. P., A.M. van Doorn, J. Reijs, T. Kisters & O. van Hal (2022), *Sturing, waardering en beloning van duurzaamheid in de landbouw met kritische prestatie-indicatoren*, no. 3179, Wageningen: Wageningen Environmental Research.
- Berkhout, P.M., J. van Asseldonk, L. Benninga, R. Gé, B. Hoste & B. Smit (2015), *De kracht van het agrocluster. Het belang van de primaire landbouw voor het totale agrocomplex*, Wageningen: Wageningen Economic Research.
- Biesmeijer, K., S. Klumpers, I. Visseren-Hamakers, D. Kleijn & R. Kwak (2021), *Op weg naar Basiskwaliteit Natuur*, Leiden: Naturalis.
- Bobbink, R., C. Loran, H. Tomassen (eds.) (2022), *Review and revision of empirical critical loads of nitrogen for Europe*, Dessau: Umweltbundesamt.
- Boezeman, D. & M. Vink (2022), *Beëindigen van veehouderijen – lessen uit 25 jaar beëindigingsregelingen*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Boonstra, F.G., W. Nieuwenhuizen, T. Visser, T. Mattijssen, F. van der Zee, R.A. Smidt, & N. Polman (2021), *Stelselvernieuwing in uitvoering: tussenevaluatie van het agrarisch natuur-en landschapsbeheer*, Wageningen: Wageningen University & Research.
- Bremmer, B., I. Huisman, F. Toemen, H.H. Ellen, J. van Harn, H.J. van Dooren, I. de Jonge, F. Stouthart & N.W.M. Ogink (2022), *Verbetering van effectiviteit emissiearme stalsystemen in de praktijk: inventarisatie, analyse kritische factoren en advies voor verbetering van toepassing van ammoniak reducerende technieken*, Wageningen: Wageningen Livestock Research.
- Bruggen, C. van & K. Geertjes (2019), *Stikstofverlies uit opgeslagen mest*, Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS, PBL, RIVM, WUR (2023), 'Fauna van het agrarisch gebied, 1990-2021', (indicator 1580, versie 07, 8 maart 2023), CLO.nl, zie: www.clo.nl/nl1580, Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS); Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving; Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu & Wageningen: Wageningen University and Research.
- Damen, J. (2004), *Land banking in The Netherlands in the context of land consolidation*, in: International Workshop: Land Banking/Land Funds as an Instrument for Improved Land Management for CEEC and CIS (Vol. 254).
- DLG (2009), *Bureau beheer landbouwgronden. Rekening en verantwoording, Jaarverslag 2008*, Utrecht: Dienst landelijk gebied.
- EZK (2023a), *Concept-Nationaal Plan Energiesysteem, Ambtelijk werkdocument B: Ontwikkelpaden ketens van het energiesysteem*, Den Haag: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- EZK (2023b), *Ontwerp Meerjarenprogramma Klimaatfonds 2024*, Den Haag: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- EZK (2023c), *Voorjaarsbesluitvorming klimaat*, 26 april, 32 813 nr. 1230, Den Haag: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- EZK (2023d), *Voortgang voorstel Wet collectieve warmte*, Kamerbrief, 6 juli 2023, Den Haag: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

- Groenestein, K., P.W. Goedhart, C. van Bruggen, I. de Jonge & N. Ogink (2023), *Schatting van stikstofverliezen uit stallen op basis van de stikstof-fosfaat verhouding in afgevoerde mest: Evaluatie van de NP-methode en effect van staltype*, Wageningen: Wageningen Livestock Research.
- Herrero, M., B. Henderson, P. Havlík, P.K. Thornton, R.T. Conant, P. Smith, S. Wiersenius, A.N. Hristov, P. Gerber, M. Gill, K. Butterbach-Bahl, H. Valin, T. Garnett & E. Stehfest (2016), 'Greenhouse gas mitigation potentials in the livestock sector', *Nature Climate Change*, 6(5), 452-461.
- Hinsberg, A. van, P. van Egmond, R. Pouwels, G.H.P. Dirx & B.C. Breman (2020), *Referentiescenario's Natuur, Tussenrapportage Natuurverkenning 2050*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- KPMG (2021), *Marktconsultatie kernenergie*, Amstelveen: KPMG.
- LNV (2023), *Kamerbrief Voortgang integrale aanpak landelijk gebied, waaronder het NPLG*. 10-02- 2023, Kenmerk DGLGS / 26174881. Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- Marra, W.A., S.B. Hazelhorst, S. Jonkers, J.M. Schram, G.J.C. Stolwijk, T.N.P. Nguyen, K.M.F. Brandt & L.A. de Jong (2023), *Actualisatie AERIUS Calculator en Monitor 2023*, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- McKinsey (2021), *Net zero by 2035: A pathway to rapidly decarbonize the US power system*, Amsterdam: McKinsey.
- PBL & WUR (2023), *Lessen uit 10 jaar Natuurpact: Derde lerende evaluatie van het Natuurpact*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2021), *Analyse leefomgevingseffecten verkiezingsprogramma's 2021-2025*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2021), *Naar een uitweg uit de stikstofcrisis*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2023a), *Analyse Leefomgevingseffecten Verkiezingsprogramma's 2023-2027*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2023b), *Analyse Leefomgevingseffecten Verkiezingsprogramma's 2023-2027. Achtergrondrapport*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2023c), *Eindadvies basisbedragen SDE++ 2023, (paragraaf 14.3.1 nieuwe pre-combustion CO₂-afvanginstallaties bij bestaande Installaties)*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2023d), *Reflectie op 'In Beweging', concept-Landbouwakkoord 2040*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2023e), *Reflectie op voorstellen voor de inzet van middelen uit het Klimaatfonds*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL, TNO, CBS & RIVM (2022), *Klimaat en Energieverkenning 2022*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL, TNO, CBS & RIVM (2023), *Klimaat- en Energieverkenning 2023*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- RVO (2023), 'Energiebesparing woningen', *Energiecijfers.databank.nl*, zie: <https://energiecijfers.databank.nl/dashboard/dashboard/energiebesparing>, geraadpleegd 1 oktober 2023..
- Studio Marco Vermeulen (2020), *Ruimte voor Biobased Bouwen – Strategische Verkenning*, Rotterdam: Studio Marco Vermeulen.
- TNO (2021), *Evaluatie van de Subsidierегeling energiebesparing eigen huis 2016-2020*, Amsterdam: TNO.

- Wamelink, W., H. van Dobben, F. van der Zee, A. van Hinsberg & R. Bobbink (2023), *Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000: Herziening 2023*, Wageningen: Wageningen Environmental Research.
- WUR & Sovon (2022), *Benodigde oppervlakte extra natuur voor de Natura 2000-doelen: Quick scan in het kader van het NPLG*, Wageningen: Wageningen University & Research; Nijmegen: Sovon Vogelonderzoek Nederland.
- WUR (2023), *Appreciatie Concept landbouwakkoord 2040, In beweging*, Wageningen: Wageningen University & Research.

Bijlage Overzicht van maatregelen

Mobiliteit en bereikbaarheid

Voorgestelde maatregelen

De maatregelen in het verkiezingsprogramma van de VVD op het gebied van mobiliteit & bereikbaarheid kunnen als volgt worden samengevat.

Infrastructuur en ruimtelijk beleid

- Jaarlijks 0,15 miljard euro meer in infrastructuur ter uitbreiding van het hoofdwegennet. Dat betekent in totaal tot en met 2040 2,4 miljard extra.
- Jaarlijks 0,05 miljard euro meer naar infrastructuur voor het openbaar vervoer. Dat betekent in totaal tot en met 2040 0,8 miljard extra.
- Jaarlijks 0,05 miljard euro meer naar fietsinfrastructuur. Dat betekent in totaal tot en met 2040 0,8 miljard extra.
- Jaarlijks 0,05 miljard euro extra voor het veiliger maken van wegen. Dat betekent in totaal tot en met 2040 0,8 miljard extra.
- Onderzocht wordt welke trajecten beter door alternatieve vervoerders dan de NS kunnen worden aangeboden. Ook wordt onderzocht welke sprintertreinen in de provincie de dienstregeling zouden kunnen verbeteren.
- De rijsnelheid op stedelijke wegen wordt verlaagd naar 30 kilometer per uur waar dit de verkeersveiligheid ten goede komt.
- Na 2030 wordt er ten opzichte van het basispad voor een groter aandeel buitenstedelijk gebouwd.

Prijs- en gedragsmaatregelen

- De accijnzen op benzine en diesel worden verlaagd met 500 miljoen euro ten opzichte van het basispad.
- Binnen de motorrijtuigenbelasting (mrb) wordt een gewichtscorrectie toegepast voor elektrische voertuigen, ter omvang van 500 miljoen euro ten opzichte van het basispad.
- Subsidie voor de tweedehands verkoop van elektrische auto's conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat
- De VVD wil op termijn overgaan naar een systeem voor betalen naar gebruik, maar maakt nu nog geen keuze over de tariefstelling.
- Invoering vrachtwagenheffing wordt uitgesteld en opnieuw bekeken in samenhang met de overgang naar een systeem voor betalen naar gebruik.
- De btw op het openbaar vervoer wordt afgeschaft.
- De voorgestelde prijsdifferentiatie in het openbaar vervoer op basis van tijd en plaats gaat niet door.
- In de komende kabinetsperiode wordt de onbelaste reisvergoeding voor woon-werkverkeer voor de fiets en de auto met 2 eurocent per kilometer verhoogd, bovenop reeds in het belastingplan 2024 voorziene verhoging met 1 cent per kilometer.
- De onbelaste reiskostenvergoedingen worden standaard geïndexeerd.
- Via de Werkkostenregeling wordt 100 miljoen euro vrijgemaakt voor een verhoging van de thuiswerkvergoeding.

Mobiliteit en milieu

- 51 PJ extra bijmenging van hernieuwbare brandstoffen in de scheepvaart in 2030 om te voldoen aan de Renewable Energy Directive III (REDIII).
- 14 PJ extra bijmenging van hernieuwbare brandstoffen in de luchtvaart in 2030 om te voldoen aan de REDIII.
- Er wordt 25 PJ extra hernieuwbare brandstoffen bijgemengd in het wegverkeer in 2030, waarvan 20 PJ conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat bovenop de REDIII.
- De terugsluis uit de vrachtwagenheffing vervalt.
- Er komt een gerichte ontheffing voor kleine ondernemers die met een gegronde reden niet kunnen voldoen aan de voorwaarden van de zero-emissiezones
- Conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat komt er een subsidie voor de stimulering van de aanleg van laadinfrastructuur.
- Conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat komt er extra subsidie voor de stimulering van de aanleg van walstroomvoorzieningen
- Conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat komt er een subsidie voor de aanleg van laadinfrastructuur voor de bouw.
- Conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat komt er een subsidie om waterstof te introduceren in de binnenvaart en het zwaardere wegtransport.
- Tot 2030 is er 100 miljoen euro extra beschikbaar voor initiatieven voor verschoning van de zee- en binnenvaart.
- De VVD wil de leasemarkt voor auto's normeren naar elektrisch per 2029. Daarbij beziet de VVD of de fiscale behandeling van elektrische lease bij de invoering van deze normering in 2029 aansluit bij de gestelde doelen en de betaalbaarheid voor de automobilist

Luchtvaart

- Het aantal vluchten van en naar Schiphol wordt verlaagd, maar niet lager dan 440.000 vluchten per jaar. Er worden voor Schiphol een geluids- en CO₂-plafond ontworpen waar een eventuele groei in het aantal vluchten aan gekoppeld kan worden.
- 14 PJ extra bijmenging in de luchtvaart om te voldoen aan de REDIII.
- Vliegveld Lelystad wordt geopend als er een oplossing is gevonden voor laagvliegroutes en er aan de eisen is voldaan voor een natuurvergunning.
- Inzetten op Europese vliegbelasting.
- Inzetten om op Europees niveau de bijmengverplichting voor de luchtvaart te verhogen. Als dit niet lukt, wordt er in overleg met de Nederlandse sector gepoogd meer bio- of synthetische kerosine te tanken.
- Inzetten om op Europees niveau een kerosinebelasting in te voeren. Mocht dit niet lukken, dan wordt deze geprobeerd in te voeren met omliggende landen.

Landbouw en natuur

Voorgestelde maatregelen

De maatregelen in het verkiezingsprogramma van de VVD op het gebied van landbouw en natuur kunnen als volgt worden samengevat.

Landbouw

- Beëindigen van veehouderijbedrijven (budget: 6,1 miljard euro).
- Toewerken naar een grondgebonden melkveehouderij met voldoende grond voor veevoer en mestafzet (samenwerkingsverbanden met akkerbouwers zijn mogelijk), en een kalverhouderijsector die qua omvang in balans is met de omvang van de Nederlandse melkveehouderij (geen budget).
- Subsidie voor staltechniek en management (budget: 1 miljard euro).
- Opzetten van systeem voor een Afrekenbare Stoffenbalans met metingen op bedrijfsniveau en toewerken naar een stelsel om stikstofuitstoot te beprijsen (geen budget).
- Afwaarderen van landbouwgrond om extensieve landbouw te bevorderen (budget: 5,7 miljard euro).
- Versterken ondernemerschap door beschikbaar stellen fondsen voor omschakeling naar duurzame landbouw en precisielandbouw (budget: 1,2 miljard euro), en voor bedrijfsovername voor jonge boeren (0,063 miljard euro).

Voedsel en keten

- Ontwikkelen duurzaamheidsstandaard(en) die ervoor zorgen dat de boer een vergoeding krijgt voor extra inspanningen voor verduurzaming

Natuur

- Uitbreiden van het areaal agrarisch natuur- en landschapsbeheer (budget: 2,12 miljard euro).
- Uitbreiden groenblauwe dooradering (landschapselementen) en herstelmaatregelen zoals bestrijden van verdroging, natuurbeheer of het verhogen van het waterpeil (budget: 1,3 miljard euro).
- Inrichtingsmaatregelen ten behoeve van doelbereik voor de Kaderrichtlijn Water (budget: 0,67 miljard euro).

Klimaat en energie

Voorgestelde maatregelen

De maatregelen in het verkiezingsprogramma van de VVD op het gebied van klimaat en energie kunnen als volgt worden samengevat.

Algemeen

- Het beleid uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat wordt overgenomen, tenzij hieronder anders omschreven.
- Aanpassing energiebelasting met taakstellend doel van 1,2 megaton CO₂-reductie uit Voorjaarsbesluitvorming Klimaat wordt geschrapt.

Industrie

- De dispensatierechten voor de CO₂-heffing lopen af tot nul in 2040, in combinatie met een hardheidsclausule voor infrastructuur.
- Het budget voor de SDE+-subsidie wordt uitgebreid met 200 mln euro per jaar, geormerkt voor CCS.

- Mijnbouw bevorderen; onder meer door betere verdeling lusten en lasten. Op land alleen met draagvlak. Bedoeld voor nationaal verbruik, niet voor export. Bij gaswinning geen extra emissies ten opzichte van import. Diepzeemijnbouw alleen ecologisch verantwoord.

Circulaire economie

- Er wordt een heffing voor circulair plastic ingesteld met een taakstellende opbrengst van 500 mln.
- Voor de productie van plastic uit gerecyclede materialen wordt een opschalingssubsidie van 100 mln per jaar beschikbaar gesteld.

Gebouwde omgeving

- De energiebelasting op elektriciteit wordt voor huishoudens verlaagd met een beoogd budget van 400 mln per jaar.
- Warmtenetten hoeven niet in publieke handen te zijn.
- Richting 2040 wordt de uitfasering van energielabels voor huurwoningen uitgebreid met energielabels C en D, mits de maatregelen om deze energielabels te halen kosteneffectief zijn. Voor woningbouwcorporaties wordt genormeerd op label D in 2035.
- Voor utiliteitsbouw geldt hetzelfde, ook hier worden de slechte energielabels (G t/m C) uitgefaseerd richting 2040.
- Het verduurzamingsfonds voor mkb wordt doorgezet.
- Bij koopwoningen worden geen verplichtingen opgelegd, maar wordt verduurzaming gestimuleerd door middel van de Investeringsubsidie Duurzame Energie (ISDE) en het Warmtefonds.
- De bijmengingspercentages voor groen gas worden vanaf 2035 elke vijf jaar verhoogd tot een verplichting van volledig groen gas in 2050.

Elektriciteit

- De doelstelling van 1,5 megaton CO₂ negatieve emissies per jaar wordt aangepast naar 3,5 megaton per jaar. Deze wordt ingevuld door BECCS, met SDE++ voor de CO₂-afvang en opslag.
- De doelstelling van wind op zee wordt aangepast naar 40 GW in 2040.
- Het landelijk actieplan netcongestie wordt uitgebreid naar het midden- en laagspanningsnet.
- De 5 mld in het Klimaatfonds wordt via een staatsdeelneming ingezet voor de bouw van 4 kerncentrales. De staatsdeelneming moet meer geld ophalen op kapitaalmarkt.