



Planbureau voor de Leefomgeving

ANALYSE LEEFOMGEVINGSEFFECTEN VERKIEZINGSPROGRAMMA'S 2023-2027

PARTIJRAPPORT CHRISTENUNIE



Colofon

Analyse Leefomgevingseffecten Verkiezingsprogramma's 2023-2027 Partijrapport ChristenUnie

© PBL Planbureau voor de Leefomgeving
Den Haag, 2023
PBL-publicatienummer: 5351

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 ChristenUnie*, 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	10
1.3.3 Effecten op luchtvaart	11
1.3.4 Effecten op leefbaarheid	12
1.3.5 Effecten op kosten	14
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	19
2.3.2 Sociaal-economische effecten	23
2.3.3 Effecten op natuur en biodiversiteit	24
3 Klimaat en energie	27
3.1 Visie op klimaat en energie	27
3.2 Voorgestelde maatregelen	30
3.3 Reflectie op maatregelen en visie	32
3.3.1 Effecten op lange termijn	32
3.3.2 Effecten op broeikasgasemissies in 2030	36
Referenties	41
Bijlage Overzicht van maatregelen	44
Mobiliteit en bereikbaarheid	44
Landbouw en natuur	46
Klimaat en energie	47

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 ChristenUnie 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 ChristenUnie op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, landbouw en natuur, en klimaat en energie en analyseren daarna de concrete maatregelen die de ChristenUnie neemt om hun visie te realiseren. We laten zo zien waar de ChristenUnie 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 ChristenUnie, de maatregelen, en de effecten van deze maatregelen die de ChristenUnie 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 ChristenUnie 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 & ruimtelijke ordening, 2) belastingen, tarieven & 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 ChristenUnie 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:

Voor de ChristenUnie moet niet mobiliteit maar bereikbaarheid centraal staan. De vervuiler dient te betalen, maar dat moet op een sociale manier gebeuren. ChristenUnie wil meer duurzame mobiliteit. Voor elke afstand moet het duurzaamste alternatief het aantrekkelijkste zijn. Alleen vliegen als het echt moet, de overheid moet sturen op de omvang van de luchtvaart.

Visie op infrastructuur en ruimtelijk beleid

Over infrastructuur en ruimtelijk beleid zegt de ChristenUnie het volgende: 'Niet mobiliteit (de mogelijkheid van verplaatsing) maar bereikbaarheid (het bereiken van voorzieningen) moet wat de ChristenUnie betreft centraal komen te staan in het infrastructurele beleid. Het Mobiliteitsfonds wordt omgevormd tot bereikbaarheidsfonds. Er komen concrete bereikbaarheidsdoelen voor kernvoorzieningen, zoals scholen, ziekenhuizen en winkels. Het bereikbaarheidsfonds werkt integraal en modaliteitsoverstijgend: de vervoersvorm staat niet meer centraal.'

Visie op belastingen, tarieven en prijsbeleid

Over belastingen, tarieven en prijsbeleid zegt de ChristenUnie het volgende: 'In de visie van de ChristenUnie op het belasting- en subsidiedomein voor auto's staat het beginsel dat de vervuiler dient te betalen voorop. Het verbranden van fossiele brandstoffen leidt tot negatieve externe effecten. Via een pigouviaanse belasting¹ dienen deze volgens de ChristenUnie te worden beprijsd. Tegelijkertijd vindt de ChristenUnie het van belang dat dit op een sociale manier gebeurt. Veel mensen zijn voor hun werk of familiebezoek afhankelijk van de auto, en zijn niet kapitaalkrchtig genoeg om over te stappen op een groenere vorm van wegvervoer. De ChristenUnie vindt het onrechtvaardig als het probleem van grondslagerosie – dat wil zeggen de afname van de accijnsopbrengst door vergroening – wordt afgewenteld op deze groep. Dit zou het geval zijn als de accijns, gegeven een afnemende grondslag (dat is een kleinere pool aan fossiele auto's) omhoog moet om op dezelfde budgettaire omvang te blijven. Dit betekent dat op termijn – als de vergroening van het wagenpark in een verder gevorderd stadium is – de autobelastingen verschuiven van een nadruk op het belasten van vervuiling naar een belasting op verbruik. Daarom wil de ChristenUnie een systeem met kilometerbeprijzing doorvoeren, met een laag basistarief per kilometer, zodanig dat tot 2035 (het jaar waarin en waarna er in de Europese Unie alleen nog fossielvrije auto's mogen worden verkocht) gestimuleerd wordt om over te stappen op een elektrisch voertuig.'

Visie op verduurzaming van de mobiliteit

Over duurzame mobiliteit zegt de ChristenUnie het volgende: 'De ChristenUnie wil meer duurzame mobiliteit. Voor elke reisafstand moet wat de ChristenUnie betreft het duurzaamste alternatief ook het aantrekkelijkst zijn. Voor korte afstanden: meer lopen en (elektrisch) fietsen. Voor langere afstanden: openbaar vervoer. De ChristenUnie beprijsd het gebruik in plaats van het bezit van een auto en stimuleert duurzame deelmobiliteit. Vrachtvervoer gaat wat de ChristenUnie betreft zoveel mogelijk over water of spoor. Vliegverkeer wil de ChristenUnie meer beprijsen. Vliegverkeer moet wat de ChristenUnie betreft zich richten op internationale reizen die niet over spoor gemaakt kunnen worden. Daarom wil de ChristenUnie vliegpreizen op korte afstanden ontmoedigen.'

Visie op de luchtvaart

Over luchtvaart zegt de ChristenUnie het volgende: 'De tijd van ongebreidelde groei van de luchtvaart is wat de ChristenUnie betreft definitief voorbij. Het uitgangspunt wordt: zo mogelijk niet reizen, waar dat kan anders reizen (trein) en alleen vliegen als het echt moet. De overheid moet wat de ChristenUnie betreft actief sturen op de omvang van deze meest milieubelastende vorm van transport. De CO₂-emissies en de hinder van de luchtvaart moeten wat de ChristenUnie betreft naar beneden. De coronacrisis heeft laten zien dat minder vliegen kan. Een midweek dicht bij huis is echt veel minder milieubelastend dan een korte stedentrip met het vliegtuig.

Het aantal vluchten gaat bij de ChristenUnie trapsgewijs naar beneden. De eerste stap is het goed doorlopen van de *balanced approach* tot 440.000 vluchten op Schiphol. Vervolgens moet wat de ChristenUnie betreft verder gewerkt worden aan het verminderen van het aantal vliegbewegingen op Schiphol en op de andere luchthavens. In Europees verband moet wat de ChristenUnie betreft worden gewerkt aan de mogelijkheid tot verboden op internationale vluchten, te beginnen met

¹ Een Pigouviaanse belasting is een belasting heffen op elke marktactiviteit die negatieve externaliteiten genereert (de kosten die niet zijn opgenomen in de marktprijs).

ultrakorte vluchten, zoals van Amsterdam naar Londen, Brussel, Parijs, Frankfurt en Hamburg. Op Europees niveau wordt wat de ChristenUnie betreft gewerkt aan het verminderen van het aantal slots en meer nationale soevereiniteit in het toewijzen daarvan. Alle luchthavens krijgen wat de ChristenUnie betreft een plafond voor maximale CO₂-uitstoot.'

1.2 Voorgestelde maatregelen

Maatregelen infrastructuur en ruimtelijk beleid

De ChristenUnie bespaart 0,5 miljard euro per jaar (en dus tot en met 2040 in totaal 8 miljard euro) op de uitbreiding van het hoofdwegennet en investeert dit in extra uitbreiding van het spoorwegennet. Daarnaast investeert de ChristenUnie 3 miljard euro voor de aanleg van de Lelylijn. Er wordt voor fietsinfrastructuur jaarlijks 0,2 miljard euro per jaar (en dus tot en met 2040 in totaal 3,2 miljard) extra beschikbaar gesteld. Er wordt voor verkeersveiligheid jaarlijks 0,0475 miljard euro per jaar (en dus tot en met 2040 in totaal 0,76 miljard) extra beschikbaar gesteld.

Via de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) en het provinciefonds wordt 0,5 miljard euro per jaar (en dus tot en met 2040 in totaal 8 miljard) extra beschikbaar gesteld voor regionaal openbaar vervoer.

De maximumsnelheid van 100 kilometer per uur overdag op autosnelwegen breidt de ChristenUnie uit tot alle uren van de dag. Op stedelijke wegen wordt de maximumsnelheid 50 kilometer per uur op wijkontsluitingswegen waar dat veilig kan. Elders wordt dat 30 kilometer per uur.

Voor de verstedelijkingsopgave wil de ChristenUnie het huidige aandeel van binnenstedelijke verdichting continueren, maar wat er buiten de stad wordt gebouwd meer bundelen nabij hoogwaardig openbaar vervoer.

Maatregelen belastingen, tarieven en prijsbeleid

De ChristenUnie kiest voor een kilometerheffing met differentiatie naar CO₂-uitstoot, met een gemiddeld tarief van ongeveer 3,5 cent per kilometer voor personenauto's en circa 4,5 cent per kilometer voor bestelauto's.² Daarnaast geldt er een congestieheffing van 5 tot 15 cent per kilometer voor drukke wegvakken in de drukke uren. Gelijktijdig met de invoering van de kilometerheffing wordt de motorrijtuigenbelasting (mrb) voor elektrische auto's geschrapt en voor fossiele auto's gehalveerd. Richting 2040 wordt ook dit resterende halftarief voor fossiele auto's stapsgewijs omgezet in het kilometertarief, wat neerkomt op een verhoging van gemiddeld circa 1 cent per kilometer in 2040. De vrachtwagenheffing wordt verhoogd naar 20 cent per kilometer en uitgebreid naar alle wegen.

In de aanloop naar het invoeren van de kilometerheffing schrapt de ChristenUnie alle mrb-voordelen. Daarnaast voert de partij een SUV-taks in in de mrb, en een verhoging voor dieselauto's die niet voldoen aan de strengere normering van voor de invoering van de 'Real Driving Emissions'.

² Omdat bestelauto's gemiddeld zwaarder zijn, een hogere CO₂-uitstoot hebben en doordat ook het dieselaandeel onder bestelauto's hoog is, ligt het gemiddelde kilometertarief hoger dan voor de gemiddelde personenauto, ondanks de invoering van eenzelfde belastingregime (tariefstelling).

Vanaf 2026 bedraagt de korting op elektrische voertuigen in de mrb 50 procent. Conform het aanvullende klimaatpakket uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat (EZK2023b) wordt er geld beschikbaar gesteld ten behoeve van de aanschaf van tweedehands elektrische auto's.

De ChristenUnie schaft de btw op openbaarvervoerkaartjes af. De belastingvrije reiskostenvergoeding wordt verlaagd van 22 naar 19 cent per kilometer. De thuiswerkvergoeding wordt verhoogd en via CAO-afspraken wordt bevorderd dat op de dinsdagen en donderdagen meer thuis wordt gewerkt om spitsdrukke op deze drukke dagen op de weg en in de trein te beperken.

Maatregelen verduurzaming van de mobiliteit

Om te voldoen aan de doelen voor bijmenging van hernieuwbare brandstoffen in de transportsector uit de III (RED III) mengt de ChristenUnie vanaf 2030 10, 25 en 5 petajoule extra in respectievelijk de luchtvaart-, zeescheepvaart- en binnenvaartsector³. Via het verhogen van het bijmengpercentage voor diesel wordt er nog 15 petajoule extra bijgemengd bij het zware wegverkeer. De overige 15 petajoule benodigd voor het halen van de RED III-doelen wordt ingezet bij de bunkerbrandstoffen. Afhankelijk van de mate van elektrificatie in het wegverkeer zou de hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen benodigd om te voldoen aan de RED III kunnen wijzigen. Hiernaast mengt de ChristenUnie boven op de RED III 30 petajoule extra bij in het wegverkeer. Dat is 10 petajoule meer dan zoals voorzien in de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat.

Bij de binnenvaart wordt conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat gemiddeld emissielabel B verplicht vanaf 2030 en worden de emissies van de binnenvaart beprijsd onder het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS₂). Om de verplichting van gemiddeld emissielabel B te ondersteunen, wordt de subsidie hiervoor eenmalig met 100 miljoen euro verhoogd. Verder wilt de ChristenUnie de bijmengverplichting voor de binnenvaart die samen met omliggende landen is vastgelegd nationaal ophogen met 5 petajoule.

Vanaf 2029 moeten nieuwe leaseauto's verplicht emissieloos zijn. De ChristenUnie houdt daarnaast vast aan de klimaatmaatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en scherpt de CO₂-prestaties van goederenvervoer aan; de partij pleit voor het aanscherpen van Europese emissielimieten van zware bedrijfsvoertuigen. De voorgenomen emissievrije zones stadslogistiek (voor zowel bestelauto's als vrachtwagens) in de centra en omliggende wijken van de veertig grootste gemeenten worden ook emissievrije zones voor personenauto's. Een subsidie wordt ingevoerd voor de stimulering van de aanleg van laadinfrastructuur. Voor publieke laadinfrastructuur van elektrische vrachtwagens is tot 2030 10 miljoen euro per jaar beschikbaar.

Ook worden de voorstellen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat gevolgd omtrent de emissieloze bouw. De ChristenUnie zet hier bovenop 200 miljoen euro in voor het toepassen van emissieloze bouw in infrastructuurprojecten. Dit is bedoeld voor het emissieloos aanbesteden door rijksdiensten en (mede)overheden. De zeescheepvaart en binnenvaart krijgen van de ChristenUnie

³ 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.

meer toegang tot het Klimaatfonds; er komt 178 miljoen euro beschikbaar om waterstof te introduceren in de binnenvaart en het zwaardere wegtransport. Hiernaast wordt er conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat 111 miljoen euro vrijgemaakt uit het Klimaatfonds voor het opschalen van innovatieve duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart. Tot slot wil de partij vanaf 2030 het gebruik van walstroom in alle havens normeren.

Maatregelen luchtvaart

De capaciteit op Schiphol wordt beperkt tot 300.000 vluchten in 2030. Voor 2040 wordt het aantal beperkt tot 300.000 voor Nederland in totaal. Er komt een CO₂-plafond voor alle luchthavens.

De ChristenUnie voert een CO₂-heffing in voor vertrekkende passagiers van 100 euro per ton CO₂, met een minimumbelasting van 52,86 euro (dat is een verdubbeling van de huidige vliegbelasting van 26,43 euro). Transferpassagiers moeten voortaan de helft van deze vliegbelasting gaan betalen. Daarnaast gaat voor privéjets voortaan ook betaald worden. Dat geldt ook voor vrachtvliegtuigen.

1.3 Verwachte effecten van maatregelen

1.3.1 Effecten op mobiliteit

De autokilometers nemen bij de ChristenUnie naar verwachting af met zo'n 5 procent in 2030 en zo'n 10 procent in 2040, met name door de kilometerheffing voor personen-, bestel- en vrachtauto's. Dit effect is in 2040 groter dan in 2030, omdat vlak na de invoering van de heffing in 2030 niet het volledige mobiliteitseffect zichtbaar is.⁴ Ook de bezuinigingen in weginfrastructuur dragen bij aan de afname van de geraamde gereden kilometers. Hierbij geldt ook dat het effect van bezuinigingen op investeringen in het autowegennet ten opzichte van het basispad in 2040 groter is dan in 2030. De vergroening van het voertuigenpark (zie paragraaf 1.3.4) leidt naar verwachting tot een demping van de afname van de kilometers vanwege de lagere gebruikskosten. Daarentegen leidt de lastenverlichting als gevolg van de wijzigingen in de autobelastingen (van bezit naar gebruik) tot een toename van het aantal personenauto's, en daarmee ook tot een kleinere afname van de geraamde gereden kilometers met personenauto's. Het grotere aandeel woningbouw nabij hoogwaardig openbaar vervoer, de toename van het aantal zero-emissiezones voor personenauto's en de verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen in de nacht naar 100 kilometer per uur leiden ook tot een lichte daling van de geraamde gereden autokilometers.

Het openbaarvervoergebruik neemt naar verwachting toe met zo'n 5 procent in 2030 en 10 procent in 2040 ten opzichte van het basispad. Dit komt voornamelijk door extra investeringen in het openbaar vervoer en de afschaffing van de btw voor het openbaar vervoer. Bovendien stappen mensen over van de personenauto naar het openbaar vervoer, als gevolg van de kilometerheffing, de toename van zero-emissiezones voor personenauto's en de verlaging van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom en het ontwikkelen van woningbouw nabij hoogwaardig openbaar vervoer. De afgelegde kilometers met actief vervoer (lopen en fietsen) nemen bij de ChristenUnie toe met 0 à 5 procent in 2040. De grote investering in fietsinfrastructuur, de invoering van Betalen

⁴ De effecten van een kilometerheffing zijn op de lange termijn groter dan op de korte termijn. Zo zijn verhuizingen of werkwisselingen als gevolg van de verhoging van de reiskosten langetermijnbeslissingen.

naar Gebruik en de zero-emissiezones voor personenauto's vergrote het fietsgebruik. Het effect wordt wat geremd door de overstap van fiets naar het openbaar vervoer door de grote investeringen in het openbaar vervoer en de afschaffing van de btw in het openbaar vervoer.

Tabel 1.1

Geraamde effecten van het maatregelenpakket van ChristenUnie op mobiliteit

	Basispad	Effect partijpakket
Autokilometers (mld) 2030	143	ca. -5%
Autokilometers (mld) 2040	165	ca. -10%
Reizigerskilometers openbaar vervoer (mld) 2030	30	ca. +5%
Reizigerskilometers openbaar vervoer (mld) 2040	33	ca. +10%
Verplaatsingskilometers fietsen en lopen (mld) 2030	23	ca. 0%
Verplaatsingskilometers fietsen en lopen (mld) 2040	23	0% à +5%

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	+	--
Bereikbaarheid banen per auto 2040	+	--
Bereikbaarheid banen per ov, 2030	0/+	++
Bereikbaarheid banen per ov, 2040	++	+++
Bereikbaarheid banen per fiets, 2030	0/+	0/+
Bereikbaarheid banen per fiets, 2040	+	+

*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.

Gekeken naar alleen reistijd neemt de bereikbaarheid licht toe door de hogere doorstroming op het autowegennet (vanwege de kilometerheffing en het verhoogde tarief op drukke wegen). Dit wordt wel gedempt door besparingen op uitbreiding van het autowegennet en de verlaging van maximumsnelheden. Wanneer het reiskosteneffect wordt meegenomen, neemt de bereikbaarheid van banen met de auto ten opzichte van het basispad af (als gevolg van de kilometerheffing). Een lager autogebruik wijst er al op dat de hogere gebruikskosten zwaarder wegen dan de kortere reistijd, ook al worden die hogere gebruikskosten deels gecompenseerd door een lagere belasting op autobezit.

De bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer neemt in zowel 2030 als 2040 toe ten opzichte van het basispad. Dit is toe te schrijven aan het afschaffen van de btw op het openbaar vervoer, de extra investeringen in het openbaarvervoernetwerk en het ruimtelijk beleid om meer

buitenstedelijk nabij hoogwaardig openbaar vervoer te ontwikkelen. De bereikbaarheid van banen met de fiets neemt toe ten opzichte van het basispad. Dit wordt vooral verklaard door het ruimtelijk beleid en de forse investeringen in de fietsinfrastructuur.

1.3.3 Effecten op luchtvaart

In tabel 1.3 zijn voor 2030 en 2040 de ramingen voor het effect van de maatregelen van de ChristenUnie op de aantallen vluchten en passagiers en de CO₂-emissie weergegeven.

Tabel 1.3
Effecten van partijpakket op de luchtvaart

	Basispad	Effect partijpakket
Aantal vluchten nationaal (x1.000), 2030	520	ca. -30%
Aantal vluchten nationaal (x1.000), 2040	590	ca. -50%
Waarvan Schiphol (x1.000), 2030	454	ca. -35%
Waarvan Schiphol (x1.000), 2040	500	ca. -50%
Passagiers nationaal (mln), 2030	90	ca. -30%
Passagiers nationaal (mln), 2040	112	ca. -35%
CO₂-eq* (Mton), 2030	11	ca. -35%
CO₂-eq* (Mton), 2040	9	ca. -50%

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

Het maximeren van het aantal vluchten in 2030 tot 300.000 op Schiphol en in 2040 tot 300.000 in totaal heeft een sterk effect. De verhoogde vliegbelasting, de CO₂-heffing en de extra bijmenging van duurzame brandstoffen maken vliegen duurder, en dat remt de vraag naar vliegreizen. Maar het maximaal aantal toegestane vluchten blijft knellen. De inschatting is dat dit deels door luchtvaartmaatschappijen wordt opgevangen met de inzet van grotere vliegtuigen, en deels dat deze schaarste leidt tot hogere ticketprijzen. Duurdere tickets en extra bijmenging van duurzame brandstoffen leiden ertoe dat het doel van maximaal 8 megaton aan CO₂-emissies in 2030 wordt gehaald. In 2040 wordt het doel van maximaal 5 megaton aan CO₂-emissies waarschijnlijk ook gehaald zonder extra bijmenging boven op wat *ReFuelEU Aviation* voorschrijft.

De vliegbelasting op overstappende passagiers zou een groot effect kunnen hebben op het aantal overstappers, omdat deze groep zeer prijsgevoelig is. Dat effect kan wel gedempt worden als luchtvaartmaatschappijen hun prijzen op vluchten met overstap iets verlagen om het effect van deze belasting deels te compenseren.

Het mondiale CO₂-effect kan hoger uitvallen als door de hogere ticketprijzen minder vliegreizen worden gemaakt. Dan neemt immers niet alleen de CO₂-uitstoot van de vluchten vanuit Nederland af, maar ook de CO₂-uitstoot van de vluchten naar Nederland. Het mondiale effect kan echter ook kleiner uitvallen als overstappers door het prijsverschil uitwijken naar andere routes, of wanneer 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. -6
CO ₂ -eq nationaal transport (Mton), 2040	15	ca. -3
CO ₂ -eq* bunkerbrandstoffen (Mton), 2030	47	ca. -8
CO ₂ -eq* bunkerbrandstoffen (Mton), 2040	45	ca. -4
Kans op wegleffecten, 2030		aanwezig
Kans op wegleffecten, 2040		aanwezig
NO _x nationaal transport (kton), 2030	175	ca. -5
NO _x nationaal transport (kton), 2040	127	ca. -6
Verkeersveiligheid, 2030	0	+
Verkeersveiligheid, 2040	0	+ / ++

*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 ten opzichte van het basispad af, met circa 6 megaton in 2030 en met circa 3 megaton in 2040. Dat komt voor het overgrote deel door de combinatie van elektrificatie van het autopark en de extra inzet van hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer in 2030. Ook een afname van het volume van het wegverkeer leidt tot een kleine reductie. Het gewijzigde belastingpakket leidt ertoe dat circa een derde van de autokilometers in 2030 volledig emissieloos is. Richting 2040 loopt dit naar verwachting verder op tot circa driekwart. Dit is een significante toename ten opzichte van het basispad. Dit is vooral het gevolg van de naar brandstof en CO₂ gedifferentieerde kilometerheffing voor personen- en bestelauto's, de verhoging van de vrachtwagenheffing en de norm die bedrijven verplicht dat alle nieuw gekochte auto's emissieloos zijn. Daarmee geeft de ChristenUnie in de komende jaren een forse extra impuls aan elektrificatie van het wegverkeer, wat ook op de lange termijn doorwerkt omdat het tijd kost om het gehele wagenpark te vervangen.

Het bijmengen van extra hernieuwbare brandstoffen in de binnenvaart leidt tot een kleine emissiereductie op Nederlands grondgebied in 2030 en 2040. De uitbreiding van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen en ophoging van het totale subsidiebudget kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan de energietransitie in deze sector.

CO₂-reductie van de internationale scheepvaart en luchtvaart

Extra elektrificatie bij het wegverkeer leidt ertoe dat er in 2030 een significante hoeveelheid extra elektriciteit wordt gebruikt. In 2030 telt dit mee voor de RED III-doelen en hoeft er hierdoor minder bijgemengd te worden bij het wegverkeer. Door het maatregelenpakket van de ChristenUnie wordt er in 2030 30 petajoule meer bijgemengd dan nodig is om te voldoen aan 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 8 megaton in 2030 en circa 4 megaton in 2040. Circa de helft van deze afname 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. In 2040 wordt er niet extra bijgemengd in de zeescheepvaart en is het effect grotendeels toe te rekenen aan bijmenging in de luchtvaart.

De verplichting van gemiddeld emissielabel B bij de binnenvaart zou, naast een groei van het aantal emissieloze schepen, zo'n 67 procent extra bijmenging van hernieuwbare brandstof voor binnenvaartschepen in 2030 (EZK 2023b) vereisen. De meerkosten hiervan zijn groot, wat zonder subsidie zal leiden tot een groot risico op uitwijkeffecten. De ChristenUnie stelt eenmalig 100 miljoen euro beschikbaar; hiermee zouden naar verwachting 26 emissieloze schepen kunnen worden gesubsidieerd. Daarnaast zou er circa 5 petajoule extra hernieuwbare brandstof bijgemengd kunnen worden in 2030 en 2040, zonder een significante kans op weglekeffecten.

De beprijzing van de emissies van de binnenvaart binnen het EU-ETS₂ heeft een nog onbekend effect op broeikasgasemissies. Wel zal dit een belangrijke randvoorwaarde zijn om de energietransitie in de binnenvaartsector op gang te brengen. De maatregelen ter stimulering van innovatie, zoals de introductie van waterstof in zwaar wegtransport en binnenvaart en het opschalen van innovatieve aandrijftechnieken voor de zeescheepvaart, kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan de energietransitie in deze sectoren.

Kans op weglekeffecten

De mondiale CO₂-reductie wordt geringer als door uitwijkgedrag in het buitenland extra wordt gebunkerd. De kans daarop neemt toe als de procentuele prijsverhoging hoger is. Het in 2030 extra bijmengen van circa 9 procent hernieuwbare brandstoffen in de zeescheepvaart leidt tot een geringe kans op weglekeffecten. Het in 2030 extra bijmengen van 5 petajoule hernieuwbare brandstoffen in de binnenvaart, oftewel circa 12 procent van de daar gebunkerde brandstof, geeft een beperkte kans op weglekeffecten. Voor de luchtvaart wordt de capaciteit sterk beperkt en de vliegbelasting verhoogd, ook voor transferpassagiers. Door de lagere vraag kan ook de CO₂-uitstoot in de vluchten naar Nederland worden verminderd, maar met name bij de transferpassagiers is de kans op uitwijkgedrag groot. Het bijmengen van hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer in 2030 geeft een beperkte kans op weglekeffecten. Al met al is bij de ChristenUnie de kans op een weglekeffect aanwezig.

Stikstofoxiden

De uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) op Nederlands grondgebied neemt naar verwachting af, met circa 5 kiloton in 2030 en met circa 6 kiloton in 2040 ten opzichte van het basispad. Dit komt grotendeels door emissieloos wegverkeer en voor een kleiner deel door de afname van de verkeersvolumes als gevolg van de kilometerheffing en een volume-afname van de luchtvaart. Ten slotte leiden de subsidie voor walstroomaansluitingen in de zeescheepvaart en de subsidies voor schoon en emissieloos bouwen tot een kleine afname van de NO_x-uitstoot.

Verkeersveiligheid

Het maatregelenpakket van de ChristenUnie heeft in 2030 een substantieel tot groot effect en in 2040 een groot effect op de verkeersveiligheid. In de eerste plaats leidt Betalen naar Gebruik tot een afname van het wegverkeer, en dat heeft met name binnen de bebouwde kom positieve effecten op de verkeersveiligheid. Ook de zero-emissiezones voor personenauto's dragen hier aan bij.

Daarnaast heeft de uitrol van 30-kilometerzones een positief effect en de verlaging van de maximumsnelheid op autosnelwegen 's avonds en 's nachts. Tot slot leveren de jaarlijkse investeringen in fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid een tot 2040 oplopende bijdrage.

1.3.5 Effecten op kosten

De overheidsuitgaven voor investeringen in weg-, openbaarvervoer- en fietsinfrastructuur stijgen bij de ChristenUnie met zo'n 1 miljard euro per jaar. De uitgaven voor de openbaarvervoer- en fietsinfrastructuur worden deels gedekt door bezuinigingen in de weginfrastructuur.

Met het maatregelenpakket van de ChristenUnie nemen de opbrengsten van de autobelastingen per saldo toe en stijgt de lastendruk voor het bestel- en vrachtverkeer. Dit is met name het gevolg van het vervallen van bestaande mrb-kortingen en -vrijstellingen bij bestelauto's en de verhoging van de vrachtwagenheffing.

De kilometerheffing voor personen- en bestelauto's wordt budgetneutraal vormgegeven. Het systeem leidt ertoe dat de marginale kosten van autorijden toenemen en daarmee dat autorijden duurder wordt. De gekozen tariefstelling leidt tot extra ingroei van emissieloze auto's. Dit leidt tot minder inkomsten uit de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en accijns (saldo accijns minus energiebelasting). Deze belastingderving wordt vervolgens via een verhoogd kilometertarief gedekt. Ook de accijnsderving als gevolg van minder gereden kilometers (vraaguitval) wordt gedekt door een hoger kilometertarief. De uitvoeringskosten van de kilometerheffing worden in het kilometertarief verdisconteerd. Mede door de korting in de mrb voor emissieloze auto's in aanloop naar Betalen naar Gebruik blijft het verschil in de gemiddelde belastingdruk ten opzichte van het basispad beperkt, en blijft de gemiddelde belastingdruk op termijn richting 2040 afnemen zoals dat in het basispad ook het geval is vanwege de autonome overstap naar emissieloze auto's (wegvallen van accijns en bpm).

Het effect op de lastendruk zal anders uitpakken voor verschillende groepen automobilisten. Het omzetten van een belasting op autobezit naar een belasting op gebruik betekent logischerwijs een besparing voor mensen die jaarlijks weinig kilometers rijden en een lastenverzwaring voor mensen die jaarlijks veel kilometers rijden. Daarnaast is er een verschil in lastendruk tussen automobilisten naar autotype, gegeven de differentiaties in de autobelastingen. Door de tariefdifferentiatie met een korting voor emissieloze auto's en het behouden van een malus voor fossiele auto's zullen de lasten voornamelijk terecht komen bij de automobilisten die op fossiele brandstoffen rijden. Richting 2040 worden deze verschillen kleiner omdat het verschil in belastingdruk wat minder groot wordt. Dit geldt zowel voor personen- en bestelauto's als vrachtauto's.

Omdat de lagere-inkomensgroepen zich op kortere termijn minder snel een overstap naar een elektrische auto kunnen veroorloven, zal vanuit dat oogpunt de lastendruk in die groepen toenemen. Daartegenover staat dat deze groepen gemiddeld genomen minder kilometers rijden. Voor de hogere-inkomensgroepen is het omgekeerde het geval. Hoe de verandering in lastendruk per saldo uitpakt zal sterk verschillen per individu/huishouden.

Voor treinreizigers neemt de lastendruk af als gevolg van de afschaffing van de btw. Als gevolg van deze maatregel nemen voor de overheid de belastinginkomsten wel af.

Vliegen wordt bij de ChristenUnie substantieel duurder, door de hogere vliegbelasting en de schaarse capaciteit. De hogere vliegbelasting geeft extra belastinginkomsten.

2 Landbouw en natuur

2.1 Visie op landbouw en natuur

De ChristenUnie wil regionale kringlooplandbouw waarin de landbouw drager van het landschap is

De ChristenUnie streeft *een type landbouw* na ‘waarbij kringlopen worden gesloten op regionaal en lokaal niveau’. De ChristenUnie wil ‘de huidige situatie van intensieve veehouderij, die gevoed wordt met grotendeels geïmporteerd krachtvoer, en aan de andere kant met een akkerbouw die gevoed wordt met grote hoeveelheden kunstmest, veranderen’. In de visie van de ChristenUnie is ‘de boer steeds vaker natuurbeheerder’ die ‘verbonden is met het landschap en oog heeft voor dierenwelzijn’. Om te voldoen aan ‘noodzakelijke duurzaamheidsvoorwaarden’ staat de ‘eigen verantwoordelijkheid, ruimte en kennis’ van boeren centraal. De ChristenUnie houdt ‘rekening met een krimp van de dierlijke sectoren’. Op *sociaal-economisch* terrein ziet de partij het als ‘randvoorwaardelijk’ dat boeren een ‘eerlijke prijs’ en een ‘betere positie in de keten’ gaan krijgen. De partij voorziet een landbouwsector die ‘zorgdraagt voor een vitaal en leefbaar platteland’ en wil ‘de afname van bedrijven afremmen’. De ChristenUnie houdt vast aan de huidige (jaartallen voor de) *landbouwemissiedoelstellingen* uit de Wet stikstofreductie en natuurverbetering voor 2025, 2030 en 2035 en de opgave in de landbouwsector voor klimaat⁵, want de partij wil ‘het beleid wijzigen en niet de doelen’. Richting 2040 wil de partij het beleid verder aanscherpen. De ChristenUnie streeft – in lijn met het ‘niet-Landbouwakkoord’ – een biologisch areaal na van circa 15 procent in 2030. Op *voedselterrein* wil de ChristenUnie ‘dat consumenten zich bewust zijn van wat ze eten’ en een voedingspatroon met meer plantaardige (‘minimaal 60 procent’) en minder dierlijke eiwitten.

De ChristenUnie zet in op uitbreiding van het areaal agrarische natuur

In haar visie op natuur benadrukt de ChristenUnie de ‘intrinsieke waarde’ van natuur, die ook ‘noodzakelijk [is] voor ons welbevinden’. De partij wil ‘investeren in meer natuur en die natuur ook beter beschermen’. De partij voorziet daarbij ‘ruimte aan particulier initiatief’ en maatschappelijke betrokkenheid via educatie, recreatie en ‘een groenere omgeving die door mensen zelf wordt beheerd’. Het centrale *natuurdoel* voor de ChristenUnie is ‘de afname van biodiversiteit en natuurrijkdom te stoppen en te bouwen aan een robuust netwerk van Nederlandse natuurgebieden en Nationale Parken.’ De ChristenUnie wil daartoe het Natuurnetwerk Nederland voor 2030 voltooien, maar benoemt geen verdere uitbreiding daarvan. Het areaal agrarisch beheerde natuur, inclusief groen-blauwe dooradering en landschapselementen, wil de partij laten toenemen tot ruim 300.000 hectare.

Voor de ChristenUnie staat doelsturing centraal voor het bereiken van de doelen

Vrijwilligheid is het uitgangspunt om opgaven te kunnen oppakken. Centraal staat een *reguleringsstelsel* van doelsturing via het ‘introduceren van [een] bedrijfsdashboard’ waaraan ‘we

⁵ Het huidige klimaatdoel voor 2030 is 17,9 megaton CO₂-equivalenten waarvan 13,6 megaton CO₂-equivalenten voor de veehouderij en de akkerbouw en 4,3 megaton CO₂-equivalenten voor de glastuinbouw (EZK 2023c).

ook financiële prikkels en sancties hangen om het gedrag van boeren te bewegen'. Doelsturing is volgens de ChristenUnie ook een principiële vertrekpunt vanuit het 'sovereiniteit in eigen kring-principe en [de] subsidiariteitsgedachte'. Om 'juridische overwegingen sluit de partij dwang/onteiening niet uit'. De voorziene *rol van de overheid* is niet alleen 'kaders stellen en faciliteren'. Het Rijk moet ook een grotere overheidsinspanning leveren in het bijsturen van de markt voor voedsel- en landbouwproducten, in Europa en richting ketenpartijen. Een 'Economische Autoriteit' moet eenheid en maatwerk van regels van Rijk en provincies bevorderen en toetsen op economisch perspectief. Om de visie te realiseren voorziet de ChristenUnie op het vlak van *financiering* een aantal wijzigingen op het Transitiefonds landelijk gebied en natuur. Daarnaast stelt de partij voor om een 'brede doelheffing' in te voeren bij de toeleverende en verwerkende industrie. De ChristenUnie wil hiermee structurele financiële ruimte scheppen bij boeren om activiteiten in het kader van agrarisch natuur- en landschapsbeheer te realiseren '(en/of andere bovenwettelijke verduurzamingsstappen te belonen)'. In de visie van de ChristenUnie 'spelen [ook] consumenten een grote rol in de verduurzaming van de landbouw'.

2.2 Voorgestelde maatregelen

Tabel 2.1 geeft een overzicht van de door de ChristenUnie voorgestelde maatregelen. De tabel bevat alleen maatregelen die financiële consequenties hebben. De ChristenUnie stelt ook regulerende en communicatieve maatregelen voor. Deze maatregelen beschrijven we in de tekst hierna. Daar staat ook een verdere toelichting op de maatregelen in de tabel.

Landbouwmaatregelen

De ChristenUnie voert een aantal wijzigingen door in het Transitiefonds landelijk gebied en natuur (tabel 2.1). Allereerst reserveert de ChristenUnie tot en met 2030 5 miljard euro voor het beëindigen van veehouderijen. Oorspronkelijk was dat bedrag 6,1 miljard euro. Omdat de lopende piekbelastersregeling (Lbv-plus) van 975 miljoen euro al in het basispad zit, is aanvullend 4 miljard euro beschikbaar (tabel 2.1). Naast bedrijfsbeëindigingen wil de partij die middelen ook inzetten om fosfaat- en dierrechten die op de markt worden aangeboden op te kopen. De partij wil op die wijze 'het natuurlijk verloop in de sector graag beter benutten'. De ChristenUnie wil ongeveer 25 procent van de dier- en productierechten afkomen bij handel tussen veehouders. Bij handel buiten de sector wil de ChristenUnie alle rechten doorhalen. Daarnaast wil de partij een klein aandeel van het beschikbare budget inzetten voor verplaatsing van veehouderijen.

De ChristenUnie handhaaft tot en met 2030 het budget van 5,7 miljard euro voor het afwaarderen van landbouwgrond. Het grootste deel van dit budget wil de partij gebruiken voor het afwaarderen van landbouwgrond om extensieve landbouw te bevorderen. De ChristenUnie wil het budget verder gebruiken om 19.000 hectare extra bos buiten het Natuurnetwerk aan te leggen. Daarnaast wil de ChristenUnie de melkveehouderij in 10 tot 15 jaar grondgebonden maken. De partij wil in 2030 maximaal 2,3 koeien ('grootvee-eenheden') per hectare; zij stelt voor deze maatregel geen budget beschikbaar. Om te voorkomen dat dit leidt tot een hogere productie per koe wil de ChristenUnie ook de melkproductie begrenzen, namelijk op 17.000 kilogram per hectare. Voor bufferzones rond Natura 2000-gebieden wil de ChristenUnie een strengere norm dan daarbuiten: 2,0 koeien per hectare en maximaal 15.500 kilogram melk per hectare. Richting 2040 wil de partij deze normen verder aanscherpen naar 2,1 koeien per hectare buiten de bufferzones en 1,7 koeien per hectare in de bufferzones.

Tabel 2.1

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

Maatregelen in miljoenen euro's cumulatief over de periode 2024-2030	Miljoen euro
Landbouwmaatregelen	12.625
Beëindigen van veehouderijen, verplaatsing en verminderen dieren	4.025
Financiële afwaardering van agrarische grond	5.700
Innovatieve stalsystemen en management	1.000
Versterken ondernemerschap (precisielandbouw, transitievergoedingen, jonge boeren)	1.750
Opzet doelsturing inclusief onderzoek naar systeem van normering en beprijzing	150
Natuurmaatregelen	8.805
Uitbreiden natuurareaal ^a	735
Natuurherstel ^a	665
Groen-blauwe dooradering ^a	3.375
Additioneel ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water	670
Agrarisch natuur- en landschapsbeheer en bevorderen ecosysteemdiensten ^b	3.360
Voedsel- en ketenmaatregelen	250
Verhogen Investeringsfonds Duurzame Leningen	200
Ontwikkeling duurzaamheidsstandaard, productlabel eerlijke prijzen, voorlichting	50
Heffing in de agrarische productieketen	-5.600
Taakstellende heffing bij slachterijen	-1.400
Taakstellende heffing bij de voedselverwerkende industrie op zuivel en suiker	-1.400
Taakstellende heffing bij handel van gewasbeschermingsmiddelen en kunstmest	-1.400
Taakstellende heffing bij veevoerbedrijven	-1.400
Heffing aan de marge bij veehouderijen	PM
Uitvoeringskosten	1.750
Netto-uitgaven overheid	17.830

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

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

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

De ChristenUnie continueert het budget voor stal- en managementmaatregelen in het Transitiefonds (1,0 miljard euro tot en met 2030). Behalve die (subsidie)middelen reserveert de ChristenUnie gelden voor een systeem van 'doelsturing in combinatie met normeren en beprijzen' met een brede set aan prestatie-indicatoren die bij voorkeur op bedrijfsniveau gemeten worden. Op korte termijn (2025) wil de partij een systeem invoeren van ammoniakrechten met een stapsgewijs dalend plafond richting 2040 en een heffing 'aan de marge'.⁶ De te verwachten emissiereducties zullen in eerste instantie forfaitair worden vastgesteld, maar de ChristenUnie wil op termijn 'openingen bieden voor aantoonbare reducties op basis van meetgegevens (bewijslast bij de boer)'.

⁶ Bij een 'heffing aan de marge' betaalt een boer of tuinder alleen belasting over het gedeelte van de uitstoot dat hoger ligt dan een vrijgesteld deel. Het tarief kan dan hoger zijn dan wanneer de hele uitstoot belast zou worden, waardoor de prijsprikkel om emissies terug te dringen groter wordt.

Ten slotte reserveert de ChristenUnie 1.750 miljoen euro tot en met 2030 voor fondsen voor de omschakeling naar natuurinclusieve landbouw⁷ (1.000 miljoen euro), precisielandbouw (500 miljoen euro), biologische landbouw (75 miljoen euro) en bedrijfsovername voor jonge boeren (175 miljoen euro).

Natuurmaatregelen en agrarisch natuur- en landschapsbeheer

Om circa 15 procent van het landbouwareaal onder het agrarisch natuurbeheer te brengen reserveert de ChristenUnie tot en met 2030 ongeveer 6,6 miljard euro. Hiervan is ruim 1 miljard euro afkomstig uit het Transitiefonds. De resterende 5,6 miljard euro haalt de ChristenUnie op via de brede doelheffing. Het geld wil de ChristenUnie inzetten voor de aanleg en het onderhoud van landschapselementen, voor de uitbreiding van het areaal met beheerpakketten en voor ecosysteemdiensten zoals koolstofopslag.

De ChristenUnie reserveert tot en met 2030 1,3 miljard euro voor het Natuurnetwerk, herstelmaatregelen en ecologische verbindingen tussen gebieden ('meer ecoducten, wildtunnels, etc.'). De ChristenUnie handhaaft het bedrag van 670 miljoen euro tot 2030 in het Transitiefonds voor inrichtingsmaatregelen ten behoeve van het doelbereik voor de Kaderrichtlijn Water.

Voedsel- en ketenmaatregelen

De hiervoor benoemde 'brede doelheffing' bij ketenpartijen heeft een taakstellende omvang van 800 miljoen euro structureel per jaar. De opbrengsten van deze heffing – tot en met 2030 5,6 miljard euro – wil de ChristenUnie besteden aan agrarisch natuur- en landschapsbeheer. De heffing zou geheven moeten worden bij slachterijen, bij voedselverwerkende bedrijven en bij de handel in kunstmest, gewasbeschermingsmiddelen en veevoer. Ook trekt de ChristenUnie tot en met 2030 50 miljoen euro uit voor het verder ontwikkelen van een duurzaamheidsstandaard, rapportageverplichtingen bij supermarkten en productlabels met informatie over 'werkelijke prijzen'. Ook wil de partij tot 2030 200 miljoen extra uittrekken voor het verhogen van het gezamenlijke Investeringsfonds Duurzame Leningen van banken en overheid. De ChristenUnie uniformeert de btw op een tarief van 18 procent, behalve voor groente en fruit waarvoor een nultarief gaat gelden. Dit betekent dat voor vlees en zuivel een hoger btw-tarief gaat gelden dan nu het geval is.

2.3 Verwachte effecten van maatregelen

In tabel 2.2 zijn de effecten samengevat van het maatregelenpakket van de ChristenUnie op landbouw en natuur in 2030. 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.

⁷ De ChristenUnie definieert natuurinclusieve landbouw als 'een type landbouw die ten opzichte van conventioneel fors extensiever is, gebruik maakt van agrarisch natuur- en landschapsbeheer en gebruik maakt van verbreding van activiteiten'.

Tabel 2.2Verwachte effecten van het maatregelenpakket van de ChristenUnie op landbouw en natuur in 2030 ^a

Indicator	Huidig (2021)	Basispad (2030)	ChristenUnie (2030)	Eenheid
Ammoniakemissie uit de landbouw	105	90	70-80	Kiloton
Emissie van broeikasgassen uit de veeteelt en de akkerbouw	18	16	13-15	Megaton CO ₂ -equivalenten
Conditie voor duurzaam voorkomen van plant- en diersoorten uit de VHR	56	65	70-80	Procentpunt
Toegevoegde waarde veeteeltsector	15	14	11-13	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

Dalende emissietrends brengen doelen dichterbij

Naar verwachting nemen de emissies van ammoniak af naar 70-80 kiloton. Extensivering van het landgebruik, technische en voermaatregelen en in iets mindere mate krimp van de veestapel dragen hieraan bij (figuur 2.1) Het door het ministerie van LNV genoemde indicatieve doel van 63 kiloton ammoniak uit de landbouw (LNV 2023b) wordt met het pakket maatregelen van de ChristenUnie in 2030 nog niet gehaald. De ChristenUnie wil, in lijn met de wettelijk vastgelegde stikstofdoelen, tot 2035 de tijd nemen om dit doel te halen. Dat betekent dat er voor de periode 2030-2035 nog een restopgave ligt van 7-17 kiloton. Met de verschillende maatregelen van de ChristenUnie – en dan met name het dalende emissieplafond voor ammoniak – kan dit doel in 2035 naar verwachting gehaald worden. De emissies van broeikasgassen uit de landbouw nemen in 2030 naar verwachting af naar 13-15 megaton CO₂-equivalenten per jaar in 2030. Deze afname komt voor bijna twee derde door krimp van de veestapel en voor een derde door de grootschalige toepassing van methaanremmers en integraal-emissiearme stalsystemen. Het doel uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat (EZK 2023c) voor de broeikasgasuitstoot uit de landbouw (exclusief glastuinbouw) van 13,6 megaton CO₂-equivalenten per jaar in 2030 komt daarmee binnen bereik, maar dan mogen zich geen tegenvallers voordoen.

Afname van dieraantallen vooral door vrijwillige beëindigingsmaatregelen

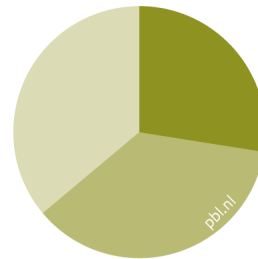
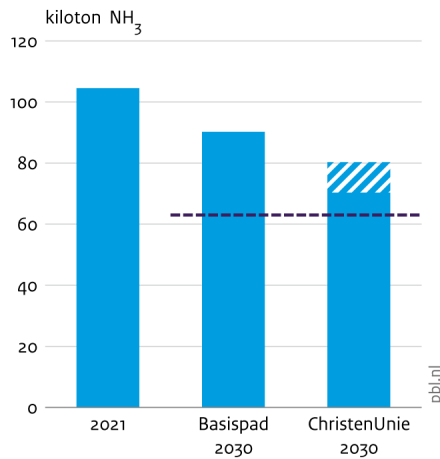
Naar verwachting zijn er ten opzichte van 2021 in 2030 ongeveer 20 procent minder dieren. Het grootste aandeel van de afname van de dieraantallen wordt naar verwachting bereikt door vrijwillige beëindigings- en opkoopregelingen. Dit is in lijn met het idee van de ChristenUnie om het ‘natuurlijk verloop’ in de sector te benutten. In deze analyse is aangenomen dat eerst de oudere veehouders zonder opvolger zullen deelnemen, en dat de dan resterende budgetten zodanig verdeeld worden over de verschillende soorten dieren dat het aantal dieren in de verschillende sectoren evenredig krimpt (vergelijk ook de scenariostudies van Gies et al. 2023 en van Lesschen et al. 2023).

Figuur 2.1

Verwachte effecten op landbouwemissies door maatregelen van ChristenUnie

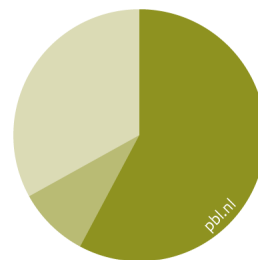
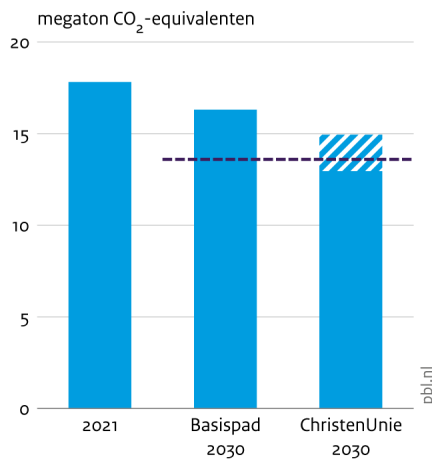
Emissie ammoniak

Bijdrage van maatregelen aan emissiereductie ammoniak, 2021 – 2030



Emissie broeikasgassen

Bijdrage van maatregelen aan emissiereductie broeikasgassen, 2021 – 2030



Emissie

Indicatief doel 2030

Krimp veestapel

Waarvan:

Bandbreedte

Extensiveren grondgebruik (bemesting en beweiding)

Technologie en management (stal- en voermaatregelen)

Bron: PBL

Op basis van een eerdere PBL-studie naar beëindigingsregelingen in de veehouderij (Boezeman & Vink 2022) signaleert het PBL dat niet het gehele budget al in 2030 zal worden uitgeput. Voor hoge deelnamepercentages en daarmee uitputting van gelden zullen niet alleen oudere veehouders zonder opvolger en veehouders met kleine bedrijven moeten worden verleid om mee te doen, maar ook een deel van de nu rendabele veehouderijen. Dat is alleen plausibel als een zeer strikt normerings- of beprijzingsbeleid het economisch perspectief van (een deel van de) veehouderijen zodanig verslechtert dat beëindiging of omschakelen naar andere verdienmodellen – zoals plantaardige teelten – hun beste alternatief is. Onderdelen uit de ‘brede doelheffing’ zullen kostprijsverhogend zijn voor toeleverende en aanleverende bedrijven in de dierlijke sector. Van de aanvullende instrumenten (zoals de verhandelbare ammoniakrechten) en de eisen voor grondgebondenheid (zoals de norm voor het maximaantal koeien per hectare) zal richting 2030 beperkte druk uitgaan om te stoppen of om te schakelen. Richting 2035 zal dit anders zijn.

Aanpalend beleid versterkt de doelmatigheid van de beëindigingsregelingen

Naast beëindigingsregelingen zet de ChristenUnie beleidsinstrumenten in waarmee zij stuurt op het verminderen van het aantal dier- en fosfaatrechten. Ten eerste stelt de ChristenUnie voor om dier- en fosfaatrechten direct op de markt aan te kopen. Dat deed de overheid in 1999 op beperkte schaal ten tijde van de 'Opkoopregeling varkensrechten'. Hiermee beperkt de ChristenUnie de mogelijkheden dat rechten van veehouders die extensiveren overgaan naar andere veehouders. Ten tweede zal het aantal dieren afnemen doordat de ChristenUnie een groter aandeel van de dier- en fosfaatrechten afroemt bij handel tussen veehouderijen. In de afgelopen jaren werd jaarlijks 0,4-0,6 procent van het totale aantal fosfaatrechten afgeroomd (LNV 2023a). De handel tussen landbouwbedrijven zal naar verwachting afnemen door concurrentie met de overheid, die ook rechten aankoopt en beëindigingsregelingen uitvoert, en het hogere afroompercentage. Hierdoor draagt het afkopen van dier- en fosfaatrechten tot 2030 naar verwachting enkele procenten bij aan de vermindering van het aantal dieren. Ten derde wil de ChristenUnie bij handel buiten de sector alle dier- en fosfaatrechten doorhalen. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer de overheid of het bedrijfsleven een veehouderij verwerft om de stikstofruimte te kunnen gebruiken. Hiermee maakt de ChristenUnie het opkopen van stikstofruimte ten koste van de agrarische sector ook minder aantrekkelijk. Omdat het aantal aanvragen voor dit zogeheten 'extern salderen' in omvang beperkt is en meestal tussen veehouders onderling plaatsvindt (Witteveen+Bos 2022), zal deze maatregel op zichzelf weinig effect hebben op de omvang van de veestapel.

De drie maatregelen zijn goed uitvoerbaar en kunnen de samenhang en doelmatigheid van het beëindigingsbeleid als geheel versterken. Met het door de ChristenUnie beschikbaar gestelde budget voor opkoop kan het aantal dieren richting 2040 verder krimpen naar 25 tot 30 procent ten opzichte van nu. Mogelijk zal de sector door stapsgewijze aanscherping van het ammoniakemissieplafond verder krimpen. Of dit gebeurt, is mede afhankelijk van het beschikbaar komen van betaalbare alternatieven om de emissies te beperken, zoals technologische maatregelen.

Extensiever agrarisch landgebruik zal emissies doen dalen

Verschillende maatregelen van de ChristenUnie dragen bij aan de extensivering van het agrarisch grondgebruik en daarmee aan reductie van de landbouwemissies. Het afwaarderen van landbouwgrond is in potentie een krachtig instrument om aan zowel biodiversiteits- als klimaatdoelstellingen bij te dragen. 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) – een factor 3 tot 4 hoger dan de huidige jaarlijkse agrarische grondaankoop van alle overheden samen (Kuiper et al. 2023) – en gebiedsprocessen kennen een doorlooptijd van vijf tot tien jaar (PBL & WUR 2023). Als uitgegaan wordt van een afwaardering van de helft van de grondwaarde, dan zou het budget toereikend zijn voor circa 150.000 hectare. Gezien deze doorlooptijden en het huidige tempo van grondaankoop is het niet waarschijnlijk dat de ChristenUnie het gehele budget dat voor afwaardering tot en met 2030 beschikbaar is, kan besteden. Richting 2040 kan wel meer geld besteed worden.

Doelsturing zal naar verwachting een prikkel geven voor relatief goedkopere maatregelen als beweiding en optimalisering van de bedrijfsvoering. Ook daalt het landbouwareaal in 2030 met circa 35.000 hectare ten opzichte van het basispad door uitbreiding van het areaal groen-blauwe dooradering en natuur. De ammoniakemissies uit bemesting met dierlijke mest en kunstmest en beweiding nemen daardoor af. Het effect daarvan op de uitstoot van broeikasgassen is gering.

Mede omdat de emissies uit dierlijke mest en kunstmest in het basispad al met 6 kiloton aanzienlijk dalen als gevolg van de afbouw van de Nederlandse uitzonderingspositie ('derogatie') om meer mest te mogen uitrijden (Groenendijk et al. 2023) en door de krimp van het landbouwareaal, is het steeds moeilijker om grote reducties via het bemestingspoot te realiseren. Het additionele effect dat door de ChristenUnie wordt bereikt, ligt in dezelfde orde van grootte.

Als door extensivering ook veenweidegebieden vernat zouden worden, kunnen de emissies uit landgebruik afnemen. Voorwaarde hiervoor is wel dat de waterschappen peilen opzetten om veenoxidatie te voorkomen. Door de aanleg van houtige landschapselementen en bossen neemt koolstofvastlegging toe. Samen gaat het om 0,5-1,5 megaton CO₂-equivalenten (vergelijk ook Lesschen et al. 2023).

Budget voor innovatieve stalsystemen wordt naar verwachting niet uitgeput

Met stal- en managementmaatregelen realiseert de ChristenUnie ruim een derde van de additionele reductie van de ammoniakemissie. De relatieve bijdrage van deze maatregelen aan de reductie van de broeikasgasemissie ligt in dezelfde orde van grootte (figuur 2.1). De reducties van de ammoniakemissies zijn voor een belangrijk deel het gevolg van de verdere ontwikkeling en toepassing van nieuwe stalsystemen. De verlaging van het eiwitgehalte van het melkveerantsoen draagt ook bij aan een lagere ammoniakuitstoot. De grootschalige toepassing van methaanremmers levert een belangrijke bijdrage aan de reductie van de broeikasgasemissies. Hierbij past wel de kanttekening dat vanwege de additionele kosten mogelijk niet alle melkveehouders deze maatregel daadwerkelijk gaan toepassen. Ook de toepassing van integraal-emissiearme stalsystemen, waarbij minder methaan uit de mest vrijkomt, draagt in belangrijke mate bij aan de reductie van de methaanemissie.

Voor het stimuleren van stal- en managementmaatregelen stelt de ChristenUnie tot 2030 1 miljard euro beschikbaar (tabel 2.1). Hierbij zijn een aantal 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 stalsystemen, 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 twintig jaar betekent dit dat tot 2030 in maximaal 25 procent van de stallen ook de methaanemissies kan afnemen. De voorwaarde is wel dat dergelijke stalsystemen in 2025 marktrijp zijn en er vanaf 2025 aangescherpte normen voor ammoniak gaan gelden voor nieuwbouw en renovatie. Een maximale implementatiegraad van 25 procent in 2030 betekent dat niet het volledige budget van 1 miljard euro kan worden uitgeput. Richting 2035 en 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

Doelsturing kan, afhankelijk van de bedrijfsspecifieke uitwerking in streefwaarden en beprijzend beleid, veehouders een extra 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). Daarom verwacht het PBL dat melkveehouders vooral zullen gaan sturen op een lager ruw eiwitgehalte in het rantsoen, zeker omdat deze maatregel geen of beperkte meerkosten met zich brengt. De maatregel vergt wel aanpassing van de bedrijfsvoering en vakmanschap. Inzetten op eigen managementkeuzes past binnen de visie van de ChristenUnie, waarbij de ‘eigen verantwoordelijkheid, ruimte en kennis’ van boeren centraal staat. Het verlagen van het eiwitgehalte bij varkens en pluimvee leidt wel tot meerkosten. Omdat daarvoor beperkte directe sturing of stimulans is, is hiervoor in 2030 geen effect verondersteld. Richting 2035 zal door het stapsgewijs dalende emissieplafond de druk toenemen om ook kostbaardere maatregelen te nemen, zeker als de emissieplafonds zodanig zijn ingesteld dat daarmee landelijk de doelen van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) gehaald worden. Mogelijk zal dit er ook toe leiden dat een groter aandeel boeren gebruik gaat maken van beëindigingsregelingen of omschakelt naar andere (plantaardige) teelten.

2.3.2 Sociaal-economische effecten

Lasten voor veehouders sterk afhankelijk van de invulling van ‘doelsturing’

Naar verwachting zullen de directe lasten voor met name veehouders beperkt stijgen als gevolg van het maatregelenpakket van de ChristenUnie. Een ‘Economische Autoriteit’ moet daar ook op gaan toezien. De kosten voor bedrijven zijn in het pakket van de ChristenUnie sterk afhankelijk van de nadere invulling en streefdoelen van de systematiek voor ‘doelsturing’. Indien die normen een directe afspiegeling zijn van de emissiedoelstellingen voor de sector, dan zullen bedrijven ook maatregelen moeten nemen die met aanzienlijke kosten gepaard gaan en is de keuzevrijheid in de praktijk beperkt (WUR 2023).

De brede doelheffing bij de keten op het slachten van dieren en op zuivel, suiker, veevoer, kunstmest en gewasbeschermingsmiddelen zal leiden tot enigszins hogere kostprijzen van in Nederland geproduceerde goederen. Import van producten wordt dan relatief goedkoper, terwijl Nederlandse producten tegen een hogere kostprijs in het buitenland afgezet moeten worden. Vanwege de open Europese markt is het lastig om de vraag naar dergelijke producten te verbeteren (Jongeneel 2022). Als de overheid erin slaagt om met supermarkten tot een ‘duurzaamheidsstandaard’ met extra vergoedingen te komen, dan kan dit het effect voor boeren die zich op de Nederlandse markt richten verzachten (WUR 2023; PBL 2023d).

Langjarige financiële ondersteuning voor ‘natuurinclusieve’ boeren

Het maatregelenpakket om ‘natuurinclusieve boeren’ te ondersteunen leunt op omschakelfondsen, het afwaarderen van landbouwgronden met extensiveringseisen en vooral op structurele extra middelen voor het agrarisch natuur- en landschapsbeheer. Dat budget is zevenmaal hoger dan het huidige budget in het Nationaal Strategisch Plan (Rijksoverheid 2022). Het is de vraag of er voldoende belangstelling onder boeren zal zijn om dit extra budget uit te putten. De deelnamebereid kan wellicht toenemen omdat het nieuwe Gemeenschappelijk Landbouwbeleid ruimte biedt voor een extra marge van maximaal 20 procent boven op de gemaakte kosten en gedeelde inkomsten (Baayen et al. 2022). Het budget voor extra agrarisch natuurbeheer moet dan wel worden toegevoegd aan het Nationaal Strategisch Plan. De maatregelen van de ChristenUnie versterken elkaar waar het gaat om het verstevigen van het verdienvermogen voor het type landbouw dat de partij in haar visie beoogt.

Krimp van de dierlijke landbouwketen

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 naar circa 11-13 miljard euro per jaar. Dat is een krimp van circa 1,5 miljard euro ten opzichte van het basispad. 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. Richting 2040 zal de dierlijke sector naar verwachting verder krimpen. Dit past ook bij de visie van de ChristenUnie, waarin een transitie naar meer plantaardige eiwitten wordt beoogd. Bij een krimp van de primaire sector zal 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.

Sturen op een ander voedselconsumptiepatroon verzacht eventuele weglekeffecten

De ChristenUnie wil andere voedselconsumptiepatronen stimuleren door vlees naar het hogere btw-tarief te brengen en groente en fruit onder een nultarief. Hoewel dat mogelijk is binnen de Europese belastingrichtlijn, wijzen verschillende onderzoeken ook op diverse juridische, uitvoerings- en afbakeningsproblemen (PBL 2020; SEO 2023). Daarnaast wil de partij via communicatie sturen op ander consumptiegedrag, en zullen prijzen voor vlees en zuivel mogelijk extra stijgen via de ‘brede doelheffing’ in combinatie met eventuele ketenafspraken. De btw-verhoging doet de prijs van vlees en vleesproducten met circa 10 procent stijgen. In rijke landen zoals Nederland reageren consumenten in het algemeen beperkt op de prijs voor voedingsmiddelen (Muhammad et al. 2011): In een eerdere studie (PBL 2020) bleek dat 10 procent verhoging van de prijs van vlees de consumptie ervan met 3-4 procent doet dalen. Door de afname van de consumptie van vlees daalt het risico op weglekeffecten (Herrero 2016; Arvanitopoulos 2021), die ontstaan als productiekrimp hier zou leiden tot een groei van de productie – met bijbehorende emissies – in het buitenland. Het risico van weglekeffecten naar het buitenland is mede afhankelijk van de regelgeving in de landen waar die productie toeneemt. Lidstaten van de Europese Unie zijn 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 een afname van stikstofdepositie op gevoelige natuur

Door het maatregelenpakket van de ChristenUnie daalt in 2030 de gemiddelde stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur met 5 tot 10 procent ten opzichte van het basispad. Ten opzichte van 2021 is de afname 15-20 procent. De afname zal per natuurgebied sterk verschillen. De verminderde emissie van ammoniak uit de landbouw en in mindere mate van stikstofoxiden uit verkeer en industrie draagt hieraan bij. Het percentage stikstofgevoelige landnatuur waar de stikstofdepositie lager wordt dan de zogenoemde kritische depositiewaarde (KDW) stijgt hierdoor. Desalniettemin zal veel stikstofgevoelige natuur in 2030 nog een overschrijding van de KDW kennen. Dit zal ook in 2035 nog het geval zijn, ondanks dat door stikstofbronmaatregelen 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 (zie onder andere PBL 2021b). 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 kritische depositiewaarden aangescherpt (Wamelink et al. 2023), waardoor het lastiger zal worden om de doelen van de Wsn 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 de natuur achteruitgaat en herstel urgent is (PBL 2021b).

Pakket leidt tot verbetering in het agrarisch gebied én bestaande natuurgebieden

Door het maatregelenpakket van de ChristenUnie verbeteren in 2030 de condities voor het duurzaam voorkomen van Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten (VHR-soorten) op land met 5 tot 15 procentpunten ten opzichte van het basispad. Het percentage waarbij condities geschikt worden voor duurzaam voorkomen van beschermde plant- en diersoorten neemt hierdoor toe tot 70-80 procent (tabel 2.2). Deze verbetering is voor ongeveer twee derde toe te schrijven aan versterking van de biodiversiteit in het agrarisch gebied via extensivering van het agrarisch gebruik in met name overgangszones, uitbreiding van het agrarisch natuur- en landschapsbeheer en een toename in de groen-blauwe dooradering. Ongeveer een derde van het effect komt door verbetering in natuurgebieden. Hierin leveren met name de reductie van de stikstofdepositie en verbetering van de hydrologie een grote bijdrage. Ook verbeteren de condities voor het voorkomen van beschermde plant- en diersoorten door uitbreiding met nieuwe natuur in verbindingszones, waaronder ook aanleg van bossen.

Natuurherstel vergt lange adem

Met het huidige provinciale beleid wordt ernaar gestreefd om in twaalf jaar tijd het areaal met goede condities voor het duurzaam voorkomen van door Europese afspraken beschermde plant- en diersoorten (zogenoemde VHR-soorten) met 10 procentpunten te verbeteren (PBL & WUR 2023). Door de maatregelen van de ChristenUnie kan de natuurkwaliteit verder verbeteren. Hoe snel deze verbetering kan worden gerealiseerd, is onzeker. Recente studies laten zien dat het doorvoeren van maatregelen gericht op systeemherstel, zoals vernatting van natuurgebieden, een langdurig proces is (PBL & WUR 2023). Systeemherstel vraagt vaak om gebiedsprocessen van meerdere jaren. Stapeling van recente beleidsprogramma's en sectorale doelen hebben de uitvoering eerder vertraagd dan versneld (PBL & WUR 2023). Dat maakt een snelle opschaling lastig, zeker als door extra ambities doelen opnieuw moeten worden aangepast.

Tempo van natuuraanleg moet omhoog om het Natuurnetwerk tijdig af te ronden

Ook het aanleggen van nieuwe natuur vergt veel tijd, kennis én een zeer forse versnelling. In de afgelopen jaren kwam er gemiddeld 2.000 hectare nieuwe natuur per jaar bij en is er nog een restopgave van het Natuurnetwerk van 34.000 hectare (CBS et al. 2023). Met dit tempo zou het tot 2035 duren voordat het Natuurnetwerk Nederland is voltooid. Dit betekent dat het tempo ruim twee keer omhoog moet om het Natuurnetwerk Nederland volgens afspraak in 2027 te voltooien. Omdat het steeds lastiger wordt om gronden te verwerven voor nieuwe natuur (PBL & WUR 2023), is het onzeker of dit ook daadwerkelijk zal gebeuren.

Voor extensivering van de landbouw verwachten we een vergelijkbare problematiek en gaan we ervan uit dat de realisatie voor 2030 niet geheel kan plaatsvinden (zie paragraaf 2.3.1). Richting

2040 zal de door de ChristenUnie geplande extensivering van de landbouw naar verwachting volledig worden uitgevoerd. Samen met de verdere daling van de stikstofdepositie zal dit leiden tot een verdere verbetering van de condities voor het duurzaam voorkomen van VHR-soorten.

Verbetering van agrarische natuur door langjarige financiering

De ChristenUnie investeert in extensivering van de landbouw in overgangszones rond Natura 2000-gebieden, het uitbreiden van het agrarisch natuur- en landschapsbeheer in het hele agrarisch gebied en het realiseren van 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. 2023b). Door het verbeteren van de basiskwaliteit van natuur in het agrarisch gebied kunnen algemene soorten gaan profiteren en kunnen ecosysteemdiensten die de natuur levert en waar de landbouw van afhankelijk is verbeteren. Denk hierbij aan natuurlijke bestuiving, plaagonderdrukking en bodemgezondheid.

De onzekerheden in de effecten van de voorgestelde maatregelen in het agrarisch gebied zijn aanzienlijk (tabel 2.2). De praktijk laat zien dat het effect van agrarisch natuur- en landschapsbeheer ecologisch soms achterblijft bij de verwachte resultaten (Boonstra et al. 2021; PBL & WUR 2023). Doordat de ChristenUnie jaarlijks structureel circa 800 miljoen euro toevoegt aan het huidige budget van circa 120 miljoen per jaar (Rijksoverheid 2022), wordt één van de veel genoemde risico's weggenomen. Deze langjarige financiering verkleint de kans dat aangepast beheer in de loop der tijd wordt stopgezet en geboekte natuurverbeteringen weer verdwijnen. Onzeker blijft wel of er veel groei optreedt in de inzet van zware agrarische beheerpakketten, die met name zorgen voor een positief ecologisch effect. 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 effecten hebben, maar vragen om aanpassing van de bedrijfsvoering. Dat roept de vraag op of er voldoende animo voor zal zijn, wat onzekerheid in de uitvoering met zich brengt. Verder zal het effect op biodiversiteit afhangen van de locatie en samenhang. In grotere eenheden of in zones rondom natuurgebieden zal het effect op de biodiversiteit groter zijn. De ChristenUnie stelt geen locatie-eisen, waarmee de partij participatie van boeren vergroot, maar het ecologisch effect verkleint.

3 Klimaat en energie

3.1 Visie op klimaat en energie

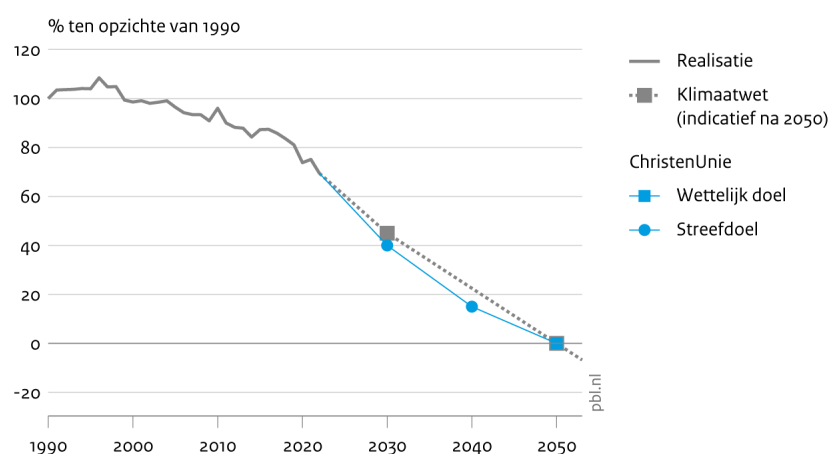
De ChristenUnie wil vooroplopen in Europa en geen technieken bij voorbaat uitsluiten

De ChristenUnie is van mening dat flankerend beleid noodzakelijk is in aanvulling op het Europese beleid, omdat 'alleen het prijsmechanisme nog geen transitie teweegbrengt en er bovendien uitstelgedrag kan worden vertoond met louter het Europese beleid'. Daarom moeten de sectoren in Nederland minimaal gelijke tred houden met de Europese verduurzaming, maar bij voorkeur voorlopen op dit pad. De ChristenUnie stelt voor om in Nederland 'het beleid te richten op een emissiereductie van 60 procent in 2030 ten opzichte van 1990' en het tussendoel voor 2035 uit het Coalitieakkoord van het kabinet-Rutte IV aan te houden. Het tussendoel voor 2040 wordt aangescherpt tot 85 procent emissiereductie ten opzichte van 1990 (zie ook tabel 3.1 en figuur 3.1).

Tabel 3.1
Klimaatdoelen van de ChristenUnie (exclusief sectorale doelen)

	Klimaatwet	ChristenUnie
Doel 2030 (t.o.v. 1990)	-55%	-60% (richtdoel; om zeker te zijn van -55%)
Doel 2035 (t.o.v. 1990)	Geen	-70%
Doel 2040 (t.o.v. 1990)	Geen	-85%
Doel 2050	Klimaatneutraal	Klimaatneutraal
Doelen in Klimaatwet aanpassen?	N.v.t.	Nee

Figuur 3.1
Voorstellen van ChristenUnie voor nationale doelen broeikasgasemissie



Bron: PBL

De ChristenUnie wil alle sturingsprincipes, zoals normeren, beprijzen en subsidiëren, gebruiken en ook inzetten op 'bekering'. Daarmee doelt de ChristenUnie op 'het informeren van burgers en bedrijven over het nut en de noodzaak van de ingrijpende maatregelen en een beroep doen op hun verantwoordelijkheid richting de aarde, haar bewoners en komende generaties'. Verder wil de

ChristenUnie eventuele koopkrachteffecten repareren 'via ander inkomensbeleid'. De ChristenUnie 'is techniekneutraal en sluit geen technieken uit op voorhand'. Vanwege de concurrentie met voedsel en impact op ecologie moeten biograndstoffen volgens de ChristenUnie 'beperkt blijven tot lokale reststromen', waarbij lokaal verwijst naar Nederland en de grensstreken; in ieder geval niet van buiten Europa. Daarnaast vindt de ChristenUnie dat 'plantaardig bioafval [...] bij voorkeur als compost [moet] worden ingezet, om het gebruik van kunstmest terug te dringen'. In 2050 zal het gebruik van fossiele brandstoffen worden verboden en zullen fossiele grondstoffen nog in beperkte mate worden toegestaan, maar onder voorwaarde van hergebruik, zodat emissies worden voorkomen en een circulaire keten wordt opgebouwd. Dit moet 'het gebruik van fossiele grondstoffen tot een minimum beperkt' houden. Negatieve emissies bij verwerking van biograndstoffen, via bio-energie met CO₂-afvang en -opslag (BECCS), zijn in principe in 2050 nog wel mogelijk, maar alleen onder zeer strenge voorwaarden en monitoring van de effecten.

Wat de ChristenUnie betreft is 'volledige [energie-]onafhankelijkheid van andere landen [...] geen doel op zich en sowieso onhaalbaar'. De partij wil bijdragen aan 'een wereldwijde positieve herverdeling [...] als ontwikkelingslanden zich ontwikkelen tot exporteur van duurzame brandstoffen'.

De ChristenUnie beoogt met het vergroenen van de Nederlandse industrie ook internationaal effect

De ChristenUnie vindt het van groot belang dat klimaatbeleid 'internationaal minstens een even groot effect heeft als nationaal, het liefst groter'. Daarom is de partij in principe tegen het weglekken van industriële productie, wanneer de consumptie niet verandert. Ook denkt de ChristenUnie dat 'het afdwingen van groene technieken' in rijke landen 'ontwikkelingslanden [kan] helpen bij het vergroenen van hun industrie'. De partij ziet in 'dat sommige bestaande productieprocessen in Nederland onder druk komen te staan, omdat bepaalde comparatieve voordelen zijn verdwenen'. De ChristenUnie is voorstander van maatwerkafspraken, maar ziet ook een grens: 'Je kunt niet alles gaan vergoeden' om van fossiel naar duurzaam te gaan.

De ChristenUnie heeft een voorkeur voor directe elektrificatie, maar stelt dat daarnaast dat 'de ontwikkeling van de waterstofketen [...] van groot belang is' vanwege netcongestie en het onregelmatige aanbod van hernieuwbare elektriciteit. De partij wil in 2030 naast import 4 gigawatt hernieuwbare waterstofproductie in Nederland. Waterstof zal vooral worden ingezet in de industrie en de transportsector, en vooralsnog niet in de gebouwde omgeving. In de transitie is naast groene waterstof ook plaats voor blauwe waterstof (geproduceerd uit aardgas of restgassen met toepassing van CO₂-afvang en -opslag). De overheid zorgt voor de aanleg van de benodigde waterstofinfrastructuur.

De ChristenUnie zet in op consumptieverandering

De ChristenUnie ziet een cruciale rol voor de transitie naar een circulaire economie bij de verduurzaming van de samenleving, op klimaatgebied, maar ook op het gebied van zorgvuldig omgaan met beperkte grondstoffen. Daarbij wil de partij zo nodig vooruitlopen op Europese wetgeving. Uitgaande van de planetaire grenzen heeft de ChristenUnie ook aandacht voor het gedrag van consumenten en wil ze 'consumptiepatronen [...] beïnvloeden door prijsprikkels, samenwerking met ketens en bewustwordingscampagnes'.

De ChristenUnie zet het huidige beleid voor de gebouwde omgeving voort, met aanscherping op enkele punten

De ChristenUnie bouwt voort op de koers die is ingezet door het kabinet-Rutte IV, maar intensiveert deze wel op verschillende vlakken. Er wordt meer ingezet op normering, naast prijsprikkels en subsidies. In de visie van de ChristenUnie wordt niet alleen een normering toegepast bij de huurwoningen, maar worden ook normeringen voorgesteld voor koopwoningen. In de transitie naar een klimaatneutrale gebouwde omgeving in 2050 ziet de ChristenUnie 'de *all-electric* warmtepomp als leidende warmtevoorzieners in de gebouwde omgeving'.

In het pad richting dit eindbeeld ziet de ChristenUnie een belangrijke rol weggelegd voor de hybride warmtepomp, zeker in combinatie met een snelle opschaling van groen gas. Daarbij geeft de partij ook aan dat hybride warmtepompen een belangrijke rol kunnen spelen in het bredere energiesysteem. De hybride warmtepomp kan namelijk overgaan op groen gas wanneer er te weinig stroom beschikbaar is, en zo kunnen deze 'slimme snuffelketels' volgens de partij een grote rol spelen in een betaalbare, groene energievoorziening. Naast (hybride) warmtepompen hebben ook warmtenetten een rol binnen de visie van de ChristenUnie. Het gaat dan met name om wijken waar warmtenetten de laagste systeemkosten lijken te hebben.

Er wordt ook aandacht besteed aan huishoudens met lage inkomens: 'De lasten van de klimaattransitie moeten eerlijk verdeeld worden. Tegelijkertijd mogen maatregelen die ook voor lage inkomens nadelen hebben niet als geheel tegengehouden worden, maar dan wel zo [dat] huishoudens met lage inkomens niet achteraan hoeven te staan in de verduurzaming, maar als eerste kunnen gaan genieten van een goed geïsoleerd en verduurzaamd huis.' Hierin spelen gemeenten een belangrijke rol om de huishoudens in slecht geïsoleerde woningen met een laag inkomen te ondersteunen. Daarnaast wordt er inkomensbeleid buiten het klimaatbeleid gevoerd om de nadelen verder te repareren. In de CPB-analyse *Keuzes in Kaart* wordt uitgebreid ingegaan op de uitwerking van het inkomensbeleid.

De ChristenUnie streeft naar een klimaatneutrale elektriciteitssector in 2035 en wil flexibele afname stimuleren

Om het doel van een klimaatneutrale elektriciteitssector in 2035 te kunnen halen, sluit de ChristenUnie 'op voorhand geen aanbodopties uit' en biedt de partij 'beperkt ruimte' voor kernenergie met het bijbouwen van twee grote kerncentrales. Voor CO₂-afvang en -opslag (CCS) ziet de ChristenUnie komend decennium een grote rol, omdat daarmee 'gascentrales CO₂-vrij regelbaar worden'. Bij de keuze voor energiebronnen moet wel rekening worden gehouden met mogelijke negatieve effecten voor bijvoorbeeld de omgeving of voor de kosten van het energiesysteem. De vraag naar elektriciteit moet voldoende flexibel zijn, waarvoor onder andere de nettarieven worden aangepast. Ook moet het voor netbeheerders mogelijk zijn om te prioriteren bij de aanleg van nieuwe aansluitingen. Als het gaat om het leveren van flexibiliteit heeft de ChristenUnie van de inzet van groene waterstof in de elektriciteitssector tot 2035 geen hoge verwachtingen,

3.2 Voorgestelde maatregelen

De ChristenUnie neemt maatregelen uit Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en Klimaatfonds over, met enkele aanpassingen

De ChristenUnie wil de maatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat (EZK 2023c) en de besteding van middelen conform het Ontwerp Meerjarenprogramma Klimaatfonds (EZK 2023a) overnemen, met een aantal uitzonderingen, waarvan de belangrijkste zijn dat:

- de opbrengst van de emissiebelasting glastuinbouw terugvloeit naar de verduurzaming van de glastuinbouw;
- de subsidie op batterijen bij zonneparken wordt geschrapt, omdat er vanaf 2025 een verplichting geldt om batterijen te plaatsen bij zonneparken;
- er extra budget wordt uitgetrokken voor de verduurzaming van industriële bedrijven buiten regionale clusters en de opbouw van internationale waterstofketens.

De ChristenUnie scherpt CO₂-heffing aan en wil minder degressiviteit in de energiebelasting

De belangrijkste maatregelen gericht op de industrie zijn:

- Ten aanzien van CO₂-heffing industrie:
 - Heffing doortrekken na 2030, met volledige afbouw dispensatierechten per 2039.
 - Tarief oplopend naar 190 euro per ton in 2030.
 - 4 megaton minder dispensatierechten in 2030 (exclusief AVI's), 0,5 megaton minder dispensatierechten voor AVI's in 2030; extra reductieopgave maatwerkbeleid gaat naar 4 megaton.
- AVI's worden onder het EU-ETS gebracht (opt-in).
- NO_x-heffing industrie met een tarief van 25 euro per kilogram NO_x.
- Verhogen energiebelasting op aardgas en elektriciteit in hoogste schijf naar respectievelijk 10 cent per kubieke meter en 1 cent per kilowattuur.
- Ten aanzien van vrijstellingen belasting/accijns op fossiele energie:
 - Raffinaderijvrijstelling wordt beperkt.
 - Vrijstelling kolenbelasting vervalt per 2025.
- Verplichte energiebesparing, equivalent met een terugverdiensijdreis van tien jaar.
- Een doel voor elektrificatie in de industrie van 30 terawattuur in 2030.
- Voor hernieuwbare waterstofproductie in plaats van subsidies inzet op tweezijdige *Contracts for Difference* (CfD's).
- Het budget voor H₂Global (voor internationale waardeketens voor waterstof) verhogen van 300 naar 416,6 miljoen euro. De Europese RED III-verplichting voor de industrie en raffinaderijen – 42 procent van het waterstofgebruik bestaat uit *renewable fuel of non-biological origin* (RFNBO) – wordt doorvertaald in een nationale afnameverplichting.
- 50 miljoen euro per jaar voor CCS bij gascentrales of waterstofproductie, via SDE++.

De ChristenUnie zet in op meer circulair materiaalgebruik

De voorgestelde maatregelen van de ChristenUnie zijn gericht op meerdere productgroepen en verschillende strategieën om efficiënter met grondstoffen om te gaan, zoals reparatie en recycling.

- Via een bijmengverplichting voor textiel in de Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid wil de ChristenUnie de markt voor secundaire materialen in de textielketen vergroten.
- Daarnaast stelt de partij invoering en ondersteuning voor van een systeem van Uitgebreide Producentverantwoordelijkheid voor luiers en incontinentiemateriaal.

- Ook stelt de ChristenUnie voor om reparatie te bevorderen via verplichtingen richting de producent om een minimale garantie van vijf jaar te geven op installaties en om reserveonderdelen en reparatiehandleidingen voor een breed scala aan producten langjarig beschikbaar te hebben. Dit beleid is aanvullend ten opzichte van het Europese circulaire-economiebeleid (*right to repair*) en geeft consumenten de mogelijkheid om producten te laten repareren. ChristenUnie wil het BTW-tarief op reparatie terugbrengen tot 0 procent.
- Naast de genoemde verplichtende maatregelen stelt de partij ook beprijzende maatregelen voor. Zo stelt de ChristenUnie een verhoging met 10 procent voor van de belasting op het verbranden van afval, het invoeren van een belasting op verpakkingen en het invoeren van een circulaire plasticsheffing van 10 procent van de verkoopprijs (conform maatregel 3.4 van de Fiscale Maatregelenlijst, maar met een lager tarief).
- Daarnaast geeft de ChristenUnie aan de voorgestelde maatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat te willen uitvoeren om een circulaire economie te bevorderen. Dit betreft een bijmengverplichting van 25 tot 30 procent aan biobased en gerecyclede plastics, een normering voor circulair slopen, een normering voor bouwmaterialen en een stimulering voor biobased bouwen.

De ChristenUnie wil een labelplicht voor koopwoningen en normeren op werkelijk energiegebruik in utiliteitsbouw

Voor de gebouwde omgeving stelt de ChristenUnie verschillende maatregelen voor, de belangrijkste hiervan zijn:

- Het uitfaseren van label D (in aanvulling op de EFG-labels) bij huurwoningen per 2029, daarna worden alle huurwoningen geïsoleerd tot de standaard bij renovatiemomenten.
- Labelplicht voor koopwoningen, met drie verschillende maatregelen:
 - mogelijk maken om minimaal label C binnen twee jaar na verhuizing te bereiken vanaf 2025;
 - een verbod op label G vanaf 2025;
 - een verbod op label F vanaf 2029.
- Uitfasering van label D, in aanvulling op label F tot en met E, voor utiliteitsbouw vanaf 2030.
- De energiebelasting op aardgas in de eerste schijf (tot 800 kubieke meter per jaar) wordt verlaagd naar 32,5 cent per kubieke meter en in de tweede schijf (800 tot 170.000 kubieke meter per jaar) verhoogd naar 65 cent per kubieke meter. Voor elektriciteit gaat de energiebelasting in de eerste schijf (tot 2.900 kilowattuur per jaar) omlaag naar 7 cent en in de tweede schijf naar 9 cent per kilowattuur.
- De energiebesparingsplicht wordt uitgebreid, waarbij maatregelen met een terugverdientijd van tien jaar, vanaf 2029, op de Erkende Maatregelenlijst (EML) komen.
- Boven op de normering van bestaande en nieuwe utiliteitsbouw op energielabels wordt ook genormeerd op het werkelijke gebouwgebonden energiegebruik, via de Werkelijke Energie Intensiteitsindicator (WEII) (TNO 2021).
- Inzetten op een snelle opschaling van groen gas in de gebouwde omgeving uit rioolwaterzuiveringsinstallaties en in beperkte mate mestvergisting.
- Normering van biobased bouwmaterialen aanpassen door de introductie van een Milieuprestatie Gebouwen (MPG) 2, waarbij er rekening mee wordt gehouden dat koolstofopslag wordt meegenomen in de nieuwe MPG 2-score.
- Extra geld via SDE++ voor groen gas.

De ChristenUnie wil Contracts for Difference en lagere tarieven voor opslag en conversie van elektriciteit

Zoals eerder genoemd wil de ChristenUnie voor batterijen bij zonneparken geen subsidie omdat er vanaf 2025 een verplichting geldt om batterijen te plaatsen bij zonneparken. Daarnaast komt de partij met een tweetal nieuwe maatregelen:

- Na 2025 wordt de SDE++ ook ingezet voor windparken op zee, met een extra budget van 250 miljoen euro per jaar. De subsidiëring met de SDE++ gaat in de vorm van een *Contract for Difference*, eventuele opbrengsten daarvan vallen toe aan de middelen voor de SDE++. In de SDE++ wil de ChristenUnie ook sturen op systeemkosten en infrastructurele effecten.
- Het transporttarief voor opslag en conversie wordt verlaagd met 50 tot 100 procent, batterijen en electrolyzers met een eigen netaansluiting ontvangen een korting van 100 procent. De gederfde inkomsten worden afgewenteld op de overige netgebruikers.

3.3 Reflectie op maatregelen en visie

3.3.1 Effecten op lange termijn

De ChristenUnie schetst een langetermijnperspectief voor een emissiestreefdoel voor 2040 en het uitfaseren van fossiele brandstoffen in 2050. Het overgrote deel van de maatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en het Klimaatfondsbudget wordt overgenomen, wat eventuele vertraging in de uitvoering beperkt.

De ChristenUnie wil verder inzetten op communicatie richting burgers, wat kan helpen bij het verder uitwerken en implementeren van het beleid en de uitvoering ervan (TNO 2022).

Maatregelen van de ChristenUnie leiden tot uitfasering van fossiele energetische inzet

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 Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS en EU-ETS-II). De partij beoogt de transitie te faciliteren en te versnellen. Het totaal van de maatregelen kan echter wel een afname van industriële activiteit tot gevolg hebben, wat verder beschreven wordt in paragraaf 1.3.2. 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. 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.

De ChristenUnie beoogt fossiele energetische inzet per 2050 volledig uit te faseren. Dit legt een extra eis op aan het klimaatneutraal worden, en de vraag is of er rond 2050 voldoende aanbod is van hernieuwbare energie (inclusief import) om de energievraag te dekken. Hoewel de meeste internationale scenario's conform de 1,5-graaddoelstelling in 2050 nog veel fossiele energie gebruiken, zijn er wel mondiale studies beschikbaar die uitkomen op (bijna) geen fossiele energie in

2050 (Rogelj et al. 2018). Het effect van deze doelstelling hangt sterk af van of omringende landen en handelspartners vergelijkbare doelstellingen zullen introduceren. Doordat de ChristenUnie ruimte biedt voor enig gebruik van fossiele grondstof, kan de productie van hernieuwbare elektriciteit en waterstof voor een groter deel worden ingezet voor het vervangen van energetische inzet van fossiele energiedragers.

Maatregelen dragen bij aan transitie naar een circulaire economie

Het maatregelenpakket van de ChristenUnie draagt via verschillende sporen bij aan de transitie naar een circulaire economie en is met name gericht op beprijzen en normeren. Diverse maatregelen kunnen veranderingen tot stand te brengen die verder gaan dan incrementele verbeteringen. Zo geeft de voorgestelde verpakkingenbelasting een prikkel om meer recyclebaar in producten toe te passen en minder meerlaagse verpakkingen te gebruiken. Dit kan de markt aan het denken zetten over hoe producten anders te verpakken en helpt koplopers omdat er minimumeisen worden gesteld. De maatregel gericht op reparatie vormt een belangrijke, maar niet voldoende voorwaarde voor succes. De verplichtingen gelden voor de producent, maar dat betekent niet automatisch dat de consument ook meer producten laat repareren. Voor de consument zijn de kosten van reparatie namelijk nog een aandachtspunt.

Maatregelen in de gebouwde omgeving hebben impact, maar er zijn ook verschillende uitdagingen

De ChristenUnie heeft als doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Daarbij wordt gekeken naar een combinatie van normering, sturing en prijsprikkels. De partij beoogt dat na 2030 alle huurwoningen bij renovatiemomenten worden geïsoleerd tot de standaard. Daarbij is er wel een verschil tussen de korte termijn waar de normering zit op energielabels (G tot en met D) en daarna op de standaard. Energielabels geven namelijk vrijheid om het doellabel te bereiken door middel van hernieuwbare opwek (zonnepanelen), installaties (zoals (hybride) warmtepompen of door middel van na-isolatie. De standaard is specifiek gericht op de nettowarmtevraag en is hiermee direct gericht op na-isolatie van woningen. De vraag is daarbij wel of er na 2030 voldoende renovatiemomenten zijn waarin alle huurwoningen tot 2050 kunnen worden nageïsoleerd.

Voor de koopsector is de vraag in welk tempo de verduurzaming gaat plaatsvinden. De ChristenUnie stelt voor de koopsector verschillende vormen van normering voor, in combinatie met stimulering en prijsprikkels. Daarbij gelden bovenstaande overwegingen over energielabels ook. Met de introductie van de verschillende vormen van normering worden meer handvatten geboden om de koopsector te verduurzamen, naast alleen het verleiden van de woningeigenaar. De handhaving van deze normeringen is echter een complexe opgave, vanwege de grote hoeveelheid koopwoningen en de mate waarin juridisch kan worden gehandhaafd wanneer deze koopwoningen niet aan de labelnormering voldoen. Wel kan er van deze normeringen op de lange termijn een signaalfunctie uitgaan die een positieve bijdrage kan leveren.

In de visie van de ChristenUnie wordt ook aandacht besteed aan de rol van energiecoöperaties, waarbij ook geld wordt gereserveerd voor deze organisaties. Het versterken van de positie en mogelijkheden van energiecoöperaties biedt verschillende voordelen. De energiecoöperaties kunnen de bewoners ontzorgen bij de keuze en toepassing van verduurzamingsmaatregelen. Daarnaast kunnen ze leiden tot een hogere acceptatie van verduurzamingsmaatregelen en tot een groter bereik aan huishoudens die geïnformeerd worden over mogelijke verduurzamingsmaatregelen. Daarnaast zijn er mogelijk ook bredere voordelen, zoals het ontlasten van het elektriciteitsnet doordat de warmtepompen kunnen inspelen op tekorten en/of

overschotten op het elektriciteitsnet. Om deze voordelen te kunnen benutten, is het wel van cruciaal belang dat er ook goed wordt afgestemd met gemeenten, omdat ook zij plannen kunnen hebben die mogelijk interfereren met de ideeën van de energiecoöperaties. Denk hierbij aan afstemming met netbeheerders over elektriciteitsnetten, of de afstemming met de Transitievisies Warmte van gemeenten.

De ChristenUnie focust op een brede set aan technologieën, zoals (hybride) warmtepompen, warmtenetten en groen gas. Bij groen gas wordt aangegeven dat 'de bijmengverplichting van 2 bcm groen gas in de gebouwde omgeving in 2030 behouden blijft en waar mogelijk verhoogd'. Om dit te realiseren zijn echter wel aanvullende maatregelen nodig. In de Klimaat- en Energieverkenning 2023 wordt namelijk een productie van groen gas (aardgaskwaliteit) geraamd van 0,4-0,8 bcm in 2030 (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023). Daarbij is dit 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. Daarvoor zijn meerdere redenen: omdat mest die decentraal wordt vergist aanpassing vereist aan de stallen, er lange doorlooptijden zijn door vergunningsproblemen en het goedkoper kan zijn om het biogas zelf te gebruiken dan het op te waarderen tot groen gas. Dit komt nog boven op de onzekerheid over de hoeveelheid beschikbare mest in de toekomst.

Om de productie van groen gas toe te laten zijn daarom concrete maatregelen nodig om de productie te waarborgen. De ChristenUnie stelt voor om de SDE++ voor groen gas te verhogen. Dit betekent een verhoging van het SDE++-budget binnen het domein Moleculen van de SDE++ (RVO 2023). Dit kan een extra impuls geven om de productie op te schalen. Daarnaast is het mogelijk om groen gas te importeren. Het is daarbij wel de vraag in welke mate er in het buitenland groen gas geproduceerd gaat worden (en of dat beschikbaar is voor Nederland). Daarbij zal dit mogelijk ook leiden tot een forse prijsstijging van groen gas. Over het geheel genomen kan groen gas een belangrijke rol spelen, maar de benodigde opschaling om 2 bcm te halen is op dit moment nog niet zichtbaar.

De beschikbaarheid van groen gas is hiermee onzeker, maar de door ChristenUnie genoemde 'snuffelketels' kunnen wel een belangrijke bijdrage leveren aan het energiesysteem als geheel. De druk op het elektriciteitsnet is groot en vraagsturing is een van de maatregelen waarmee deze druk verminderd kan worden. Het is wel de vraag hoe snel deze 'snuffelketels' veel invloed kunnen hebben, omdat het ook een (gecontroleerde) aanpassing van het tariefstelsel van energie vraagt waar alle huishoudens mee overweg kunnen en er geen extreme (onverwachte) stijgingen in de energierekening komen.

De veranderingen in de energiebelasting leiden voor de meeste mensen met een laag inkomen tot lagere lasten. Zij leven in het algemeen in kleinere woningen en hebben een lager verbruik. Deze worden minder belast met dit voorstel. Huishoudens met hogere inkomens die meestal grotere woningen hebben zullen een hoger marginaal tarief gaan betalen. Hiermee wordt een hoger verbruik zwaarder belast. In combinatie met de lagere belasting op elektriciteit worden elektrische oplossingen zoals de (hybride) warmtepomp interessanter voor huishoudens. De daling in de eerste schijf is het hoogst en daarmee is het voordeel relatief het grootst voor lagere-inkomensgroepen (met meestal een lager verbruik).

De visie van de ChristenUnie bevat een beschrijving van de samenhang tussen de energietransitie en andere (duurzaamheids)onderwerpen. De transitie binnen de gebouwde omgeving wordt vanuit

een bredere context beschouwd, waarbij ook aandacht is voor circulariteit en de verbinding met de aanpak van andere problemen die in wijken spelen. De samenhang tussen deze onderwerpen is essentieel bij de toekomstige aanpak van de energietransitie in de gebouwde omgeving. Het kan daarbij wel zijn dat doelen elkaar soms kunnen bijten, wat ook invloed kan hebben op de keuzes die gemaakt kunnen worden met betrekking tot de energietransitie in de gebouwde omgeving.

Maatregelen dragen bij aan verduurzaming van de elektriciteitssector

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 verzaamd om aan de stijgende behoefte aan transportcapaciteit te kunnen voldoen.

Naast de maatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat⁸ wil de ChristenUnie met tweezijdige *Contracts for Differences* windenergie op zee stimuleren, waardoor het risico van onvoldoende opbrengst bij lage prijzen wordt afgedekt. Hiermee wordt aan een belangrijke voorwaarde voldaan voor de verdere groei van windparken op zee. Door de maatregelen mag worden verwacht dat de capaciteit van de belangrijkste bronnen voor CO₂-vrije opwekking, wind en zon, verder zal toenemen. Of de nieuwbouw van twee kerncentrales daadwerkelijk zal plaatsvinden is onzeker; 5 miljard euro is voor de bouw van twee nieuwe kerncentrales waarschijnlijk niet voldoende zonder additionele financiële ondersteuning (PBL 2023e). De ChristenUnie wil hiervoor in de jaren dertig tot 50 miljard extra budget beschikbaar stellen.

CO₂-vrije elektriciteitssector in 2035 haalbaar, maar dat betekent mogelijk wel verplaatsing van emissies naar het buitenland

De ChristenUnie streeft naar een CO₂-vrije opwekking in 2035. Het is echter niet gegarandeerd dat dit doel ook daadwerkelijk wordt bereikt met de voorgestelde maatregelen. Op momenten met onvoldoende aanbod van wind en zon zal regelbaar vermogen moeten worden ingezet. Naar verwachting zullen dit in 2035 deels gascentrales zijn, die de ChristenUnie wil uitrusten met CCS. Voor CCS bij gascentrales en bij blauwewaterstofproductie wordt het jaarlijkse budget van de SDE++ opgehoogd met 50 miljoen euro. Het is echter waarschijnlijk dat dit budget naar de productie van blauwe waterstof gaat, en niet naar gascentrales, omdat dit naar verwachting kostenefficiënter is. Er worden ook middelen vrijgemaakt voor het geschikt maken van gascentrales voor waterstof. Het is dus onzeker of producenten zullen overgaan tot CCS zonder aanvullend beleid. En als het regelbaar vermogen in Nederland door toepassing van CCS hogere operationele kosten zou hebben dan dat in omliggende landen, dan zal er meer elektriciteit uit het buitenland geïmporteerd worden. Hierdoor verschuiven emissies naar het buitenland, waar ze nog wel steeds onder het EU-ETS vallen.

Hoe de elektriciteitssector zich precies zal ontwikkelen is ook afhankelijk van de ontwikkeling van het elektriciteitsaanbod en de vraag in andere Europese landen, een ontwikkeling die de nodige onzekerheid kent. Gegeven de steeds meer geïntegreerde elektriciteitsmarkt in Europa is het belangrijk om het beleid voor de elektriciteitsopwekking goed af te stemmen met de andere landen

⁸ Beschreven in de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023).

in Noordwest-Europa. Specifiek nationaal beleid los van dat van Europa en andere landen zal minder effectief en efficiënt zijn (zie Anke et al. 2022).

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

Voor het behalen van internationale klimaatdoelen – zoals die uit het Parijsakkoord – is het niet strikt noodzakelijk dat de elektriciteitssector in 2035 volledig klimaatneutraal is, zoals ChristenUnie ten doel stelt. Zo zou het 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 het EU-ETS. De keuze voor een volledig CO₂-vrije elektriciteitsopwekking in 2035 en voor gascentrales met CCS beperkt de keuzeruimte van opties en zou daardoor tot hogere kosten kunnen leiden (Netbeheer Nederland 2023).

Uitbreiding en verzwaring van elektriciteitsinfrastructuur blijft een uitdaging

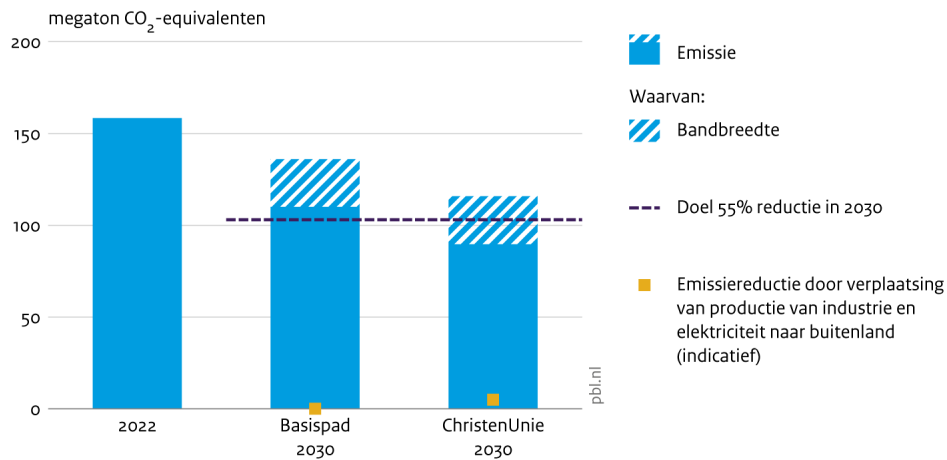
De ChristenUnie stelt een aantal maatregelen voor om de elektriciteitsinfrastructuur uit te breiden. Gegeven de toename van vraag en aanbod van elektriciteit is dit noodzakelijk, maar ook een grote uitdaging, mede vanwege gebrek aan personeel, materiaal en het ruimtebeslag van de infrastructuur. De ChristenUnie zet ook in op meer flexibiliteit, met onder andere het stimuleren van *demand side response* in eindgebruikssectoren en invoering van een batterijverplichting voor zonneparken. Dit vermindert de noodzakelijke uitbreiding en verzwaring van de elektriciteitsinfrastructuur omdat er efficiënter gebruik wordt gemaakt van het netwerk. Het vrijstellen van elektrolyse en elektrische warmteproductie van transporttarieven zal de behoefte aan subsidie verlagen. Het geeft echter geen prikkel om het net daadwerkelijk te ontlasten, omdat het geen specifieke stimulering van opslag of omzetting dicht bij de productielocatie inhoudt: opslag en omzetting ver weg van de productielocatie wordt even goed gestimuleerd. De ChristenUnie wil wel meer sturen op systeemkosten en infrastructurele effecten in de SDE++. In hoeverre de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om het benodigde elektriciteitsnet te realiseren is echter moeilijk in te schatten.

3.3.2 Effecten op broeikasgasemissies in 2030

In deze paragraaf schatten we de effecten op broeikasgasemissies in 2030. Naar schatting komt de totale reductie van de uitstoot van broeikasgassen in 2030 uit op 49-61 procent ten opzichte van 1990, oftewel zo'n 9 procentpunt meer reductie dan in het basispad (zie figuur 3.2). Het emissiedoel van de ChristenUnie voor 2030 (-55% ten opzichte van 1990) ligt daarmee midden in de bandbreedte van de verwachte emissies, terwijl het streefdoel (-60% ten opzichte van 1990) aan de rand ligt.

Figuur 3.2

Verwachte effecten op broeikasgasemissie door maatregelen van ChristenUnie



Bron: PBL

De additionele reductie komt grotendeels doordat de ChristenUnie het beleid uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en het Klimaatfonds overneemt, dat is beschreven in de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (PBL PBL, TNO, CBS & RIVM 2023). Er is ook sprake van afname van de emissies door verplaatsing van productie. Een verdere toelichting per sector volgt hierna. De effecten op de emissies in de sectoren mobiliteit en landbouw zijn eerder beschreven.

Emissie van industrie neemt sterk af, deels door emissiereductiemaatregelen en deels door verplaatsing

De emissie van de industrie komt naar schatting uit op circa 24-38 megaton CO₂-equivalenten in 2030. Dit is ongeveer 8-9 megaton lager dan in het basispad. Een deel van de emissieafname komt door emissiereductiemaatregelen bij de industrie onder invloed van de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en het Klimaatfonds en is vergelijkbaar met de emissieontwikkeling zoals beschreven in de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023). Een ander deel van de emissiereductie (circa 5 megaton) wordt veroorzaakt door het afschalen van de productie in Nederland. De emissiereductie door verplaatsing verdringt daarbij de emissiereductie die in het basispad is verondersteld. Bij de ChristenUnie neemt het productievolume waarschijnlijk af bij energie-intensieve bedrijven (met name in de chemie), als gevolg van de NO_x-heffing, het verhogen van het tarief op aardgas in de energiebelasting, en – in mindere mate – door de aanscherping van de CO₂-heffing industrie. Dit laatste heeft minder impact omdat bedrijven die geen toegang hebben tot de voor de verduurzaming benodigde energie-infrastructuur een beroep kunnen doen op een hardheidsclausule voor de CO₂-heffing industrie. Bij vermindering van de productie in Nederland kan de productie verplaatsen naar elders in Europa, of naar elders in de wereld. Verplaatsing naar elders in Europa leidt vanwege het EU-ETS niet tot een verandering van de emissies op mondiale schaal ten opzichte van het basispad. Maar verplaatsing naar buiten Europa leidt waarschijnlijk zelfs tot een toename van de emissies op mondiale schaal, omdat de emissies buiten Europa vaak nog niet gereguleerd zijn.

Een afbouw van activiteiten van grote spelers in industriële clusters heeft ook gevolgen voor de bedrijfsvoering van andere bedrijven, omdat er uitwisseling plaatsvindt van grondstoffen en energie (zoals stoom of restgassen) tussen bedrijven in clusters.

Door de aanpassingen in de tarieven voor de energiebelasting wordt het gebruik van aardgas verder ontmoedigd, maar voor grote bedrijven nemen ook de lasten voor het elektriciteitsverbruik toe. Dit maakt elektrificatie minder aantrekkelijk (zie ook CPB & PBL 2023), met name voor die bedrijven die niet geraakt worden door de hogere belasting op aardgas.

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat voert met diverse bedrijven maatwerkgesprekken, en een aantal bedrijven heeft al in *expressions-of-principles* aangegeven een extra reductie te leveren ten opzichte van wat de CO₂-heffing vraagt. Als de overheid meer emissiereductie wil realiseren via de CO₂-heffing, kan dat ertoe leiden dat bedrijven de gemaakte toezegging om verder te gaan dan wat de heffing vraagt, zullen willen herzien. Het verminderen van het aantal dispensatierechten kan dus op een ongewenste manier interfereren met bestaande maatwerkafspraken, waardoor het effect kleiner is dan beoogd.

De ChristenUnie verhoogt het budget voor de SDE++ met 50 miljoen euro per jaar, met als doel om CCS bij gascentrales of waterstof te stimuleren. Omdat het kostenefficiënter is, verwachten we dat dit budget eerder wordt ingezet bij waterstofproductie (voor de productie van blauwe waterstof) dan bij gascentrales. Uitgaande van de subsidie-intensiteit die in de SDE++ wordt gehanteerd (PBL 2023c) is het denkbaar dat circa 0,8 megaton emissiereductie kan worden bereikt. Onzeker is 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 *Renewable Energy Directive* (RED III) een bindend doel is opgenomen om te komen tot een aandeel van 42 procent (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. Realisatie van dit additionele potentieel vereist wel dat het budget bijvoorbeeld via een ‘hekje’ in de SDE++ wordt gereserveerd voor deze toepassing en 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.

Door vrijstelling netwerkkosten kan met budget uit het Klimaatfonds meer groenewaterstofproductie worden gesubsidieerd

Door groenewaterstoffabrieken vrij te stellen van netwerkkosten wordt de subsidie-intensiteit (de benodigde hoeveelheid subsidie per geproduceerde eenheid groene waterstof) met ongeveer 30 procent verlaagd. Met de beschikbare subsidiebudgetten kan daardoor ongeveer een 40 procent hogere productie van groene waterstof worden gesubsidieerd. De kosten van deze maatregel – bij een opgesteld vermogen van 4 gigawatt in 2030 zo’n 700 miljoen euro per jaar – worden doorberekend in de nettarieven van andere gebruikers, wat daarmee leidt tot hogere lasten. Met de verhoging van het budget voor H₂Global kunnen jaarlijks enkele kilotonnen extra groene waterstof worden gecontracteerd (PBL 2023c).

Additionele emissiereductie in de gebouwde omgeving door beleid in Voorjaarsbesluitvorming Klimaat, extra besparing in de dienstensector en labelplicht huur- en koopwoningen

Het doorzetten van de afspraken in de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat hebben al een significant effect op de emissies vanuit de gebouwde omgeving. De Klimaat- en Energieverkenning 2023 bevat een inschatting van deze effecten (PBL, TNO, CBS & RIVM 2023). Naast de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat zijn er nog enkele voorgestelde maatregelen die invloed hebben op de emissies van 2030. In totaal leiden de voorgestelde maatregelen van de ChristenUnie in de gebouwde omgeving tot een uitstoot van 11 tot 18 megaton CO₂, ofwel een additionele reductie van 1,5 tot 3,4 megaton CO₂ in 2030 ten opzichte van het basispad.

De ChristenUnie heeft voor bedrijfspanden een drietal additionele maatregelen geformuleerd. Er is alleen veel overlap tussen deze maatregelen onderling, en dan met name energielabel D (waarbij de indeling gaat tot A+++++). Het energielabel is namelijk een combinatie van de energievraag (beïnvloed door onder andere isolatie), de installatie en hernieuwbare opwek. Met de maatregelen die vallen onder de Erkende Maatregelenlijst met een terugverdientijd van maximaal tien jaar (waaronder de hybride warmtepomp) worden al stappen gezet in het energielabel van bedrijfspanden en wordt label D al bereikt. Wanneer dit in samenhang wordt beschouwd, dan hebben deze drie maatregelen een beperkt additioneel effect ten opzichte van de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat.

De normering op basis van het werkelijke gebouwgebonden gebruik brengt een belangrijk potentieel voor verduurzaming in beeld. Er zit namelijk verschil in het fysisch berekend verbruik van gebouwen en het daadwerkelijke gebruik van gebouwen, waarbij diverse factoren een rol spelen in het verklaren van dit verschil. Dit verschil kan, bij kantoren, oplopen tot wel 20 tot 30 procent (TNO 2022a). Dit gaat bijvoorbeeld om het goed inregelen van installaties, maar het gaat ook om gedragsverandering en de vraag is in welke mate bovenstaande besparing geldt voor alle bouwtypen. Hier is op dit moment nog onvoldoende informatie over bekend, wat het niet mogelijk maakt een inschatting te geven. Daarbij zijn deze zogeheten WEII-klassen (Werkelijke Energie Intensiteitsindicator) ook bedoeld voor het behalen van de klimaatdoelstellingen in 2050 (WEii 2023) en is het hiermee meer een richtpunt voor de lange termijn. Wel is het een positief signaal dat er niet alleen gekeken wordt naar de fysische verbruiken, maar ook naar mogelijkheden om besparing te realiseren door te kijken naar gedrag en een goede inregeling van technieken.

Voor huurwoningen stelt de ChristenUnie voor om naast de labels G, F en E ook label D uit te faseren per 2029. Dit is een aanvullende maatregel ten opzichte van het basispad die additionele reductie kan opleveren. Er worden daarnaast diverse maatregelen voorgesteld voor normering voor koopwoningen. De ChristenUnie wil via normering afdwingen dat label G vanaf 2025 verboden wordt in alle koopwoningen, en dat vanaf 2029 ook label F verboden wordt. In het basispad zijn er nog ongeveer 200.000 woningen met labels G en F. De aanname is dat deze woningen zouden verduurzamen naar label E; dit zou een besparing kunnen opleveren van circa 8 procent op ruimteverwarming (Van Beijnum & Van den Wijngaart 2023). Het totale effect is klein, circa 0,04 megaton CO₂. We denken echter dat deze maatregelen ook niet uitvoerbaar zijn, omdat op dit moment niet alle koopwoningen een energielabel hebben, er te weinig inspecteurs zijn om alle woningen na te gaan en het juridisch de vraag is in welke mate de aanpassing van een huis afdwingbaar is.

Emissies elektriciteitssector nemen licht toe door stijgende vraag naar elektriciteit

In de elektriciteitssector nemen de emissies toe tot ongeveer 8-24 megaton CO₂-equivalenten. Dit komt door de stijgende vraag naar elektriciteit in de vraagsectoren, met name mobiliteit en industrie. Het effect wordt deels wel gecompenseerd door de toename van de elektriciteitsopwekking uit zon-pv. Dit komt door de sterkere autonome groei van zon-pv (door gewijzigde inzichten) vergeleken met het basispad. Maar dit is niet voldoende om de extra vraag volledig te dekken. In de extra vraag zal deels worden voorzien 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.

Emissies glastuinbouw nemen waarschijnlijk verder af door hogere tarieven in de energiebelasting

De ChristenUnie stelt verhoogde tarieven voor de energiebelasting op aardgas voor. Naar verwachting leidt dit, in combinatie met de heffing uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat, tot minder verbruik van aardgas en daarmee tot een lagere uitstoot dan in het basispad en ook minder dan in de raming van de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (3-6 megaton CO₂-equivalenten); daarin zijn de aanpassingen aan de energiebelasting uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat meegenomen. Hier hebben we de verdere afname van de emissies niet gekwantificeerd en zijn we uitgegaan van de emissies uit die verkenning (PBL, TNO, CBS & RIVM. 2023).

Referenties

- Anke, C-P., H. Hobbie, S. Schreiber & D. Möst (2022), 'Coal phase-outs and carbon prices: Interactions between EU emission trading and national carbon mitigation policies', *Energy Policy*, Volume 144, 111647.
- 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.
- Beijnum, B. van & R. van den Wijngaart (2023), *Referentieverbruik warmte woningen, achtergrondstudie*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- 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.
- 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 (2023a), '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.
- CBS, PBL, RIVM, WUR (2023b), 'Realisatie Natuurnetwerk - verwerving en inrichting, 1990-2021', (indicator 1307, versie 16, 22 augustus 2023), *CLO.nl*, zie: <https://www.clo.nl/nl1307>, Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS); Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving; Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen: Wageningen University and Research.
- CPB & PBL (2023), *Afschaffing fossiele-energiesubsidies: eerder een hersenkraker dan een no-brainer*, Den Haag: Centraal Planbureau & Planbureau voor de Leefomgeving.
- 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), *Ontwerp Meerjarenprogramma Klimaatfonds 2024*, Den Haag: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- EZK (2023b), *Scherpe doelen, scherpe keuzes. IBO aanvullend normerend en beprijzend nationaal klimaatbeleid voor 2030 en 2050, Annex 3. Maatregelen IBO-Klimaat*, Den Haag: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- EZK (2023c), *Voorjaarsbesluitvorming Klimaat*, 26 april 2023, 32 813 nr. 1230, Den Haag: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- Gies, E., T. Cals, P. Groenendijk, H. Kros, T. Hermans, J.P. Lesschen, L. Renaud, G. Velthof, & J-C Voogd (2023), *Scenariostudie naar doelen en doelrealisatie in het kader van het Nationaal Programma Landelijk Gebied: een integrale verkenning van regionale water-, klimaat- en stikstofdoelen en maatregelen in de landbouw*, Wageningen: Wageningen University & Research.
- Groenendijk, P., T. Cals, H. Kros, L. Renaud & J.C. Voogd (2023), *Effecten van de afbouw van mestderogatie op emissies van ammoniak en broeikasgassen en op waterkwaliteit*, Wageningen: Wageningen Environmental Research.
- 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. Wirsenius, 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.
- Jongeneel (2022), *Verdienmodel agrarische ondernemers: Principes en praktijken met de melkveehouderij als illustratie*, Wageningen: Wageningen University & Research.
- Kuiper, P.P., L. Prins, J. Woltjer & M. Voskuilen (2023), *Agrariërs verwerven meeste landbouwgrond, maar hun aandeel daalt*, Themabijlage bij kwartaalbericht agrarische grondmarkt 2023-2, Wageningen: Wageningen University & Research.
- Lesschen, J.P., E. Arets, S. van Baren, A. Gonzalez-Martinez, R. Jongeneel, J. Reijs & L. Vissers (2023), *Beleidsscenario's voor klimaatmitigatie in landbouw en landgebruik: resultaten voor de AFOLU-sector in 2035*, Wageningen: Wageningen University & Research.
- LNV (2023a), *Nederlands mestbeleid 2022 Rapportage*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedsel.
- LNV (2023b), *Voortgang integrale aanpak landelijk gebied, waaronder het NPLG*. Tweede Kamerbrief, 10-02-2023, Kenmerk DGLGS / 26174881. Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedsel.
- 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.
- Muhammad, A. et al. (2011), *International Evidence on Food Consumption Patterns, An Update Using 2005 International Comparison Program Data*, Economic Research Service Technical Bulletin (1929), Washington DC: US Department of Agriculture.
- Netbeheer Nederland (2023), *Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 – Hoofdrapport editie 2 (paragraaf 2.3.3)*. Den Haag: Netbeheer Nederland.
- PBL (2020), *Kansrijk Landbouw- en Voedselbeleid*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

- PBL (2021a), *Analyse leefomgevingseffecten verkiezingsprogramma's 2021-2025*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2021b), *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*, 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.
- PBL & WUR (2023), *Lessen uit 10 jaar Natuurpact: Derde lerende evaluatie van het Natuurpact*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Rijksoverheid (2022), *Het Nationaal Strategisch Plan, Samenvatting*, Den Haag: Rijksoverheid.
- Rogelj J., D. Shindell, K. Jiang (2018), 'Mitigation Pathways Compatible with 1.5°C in the Context of Sustainable Development', In: *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty* [Masson-Delmotte et al.]
- RVO (2022), *SDE ++ 2023, Stimulering Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie, Openstelling 2023*, Den Haag: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
- SEO (2023), *Een btw-nultarief voor groente en fruit, Voor- en nadelen van mogelijke afbakeningsvarianten*, Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- TNO (2021), *De zoektocht naar een gelijkwaardig alternatief op basis van het werkelijk energiegebruik, als equivalent voor de 'BENG2 Eindnorm 2050' binnen de utiliteitssector*, Amsterdam: TNO.
- TNO (2022a), 'Energiegebruik kantoren daalt harder dan energielabel aangeeft', *WEii.nl*, 22 november 2022.
- TNO (2022b), *Narratieven over klimaatbeleid*, TNO 2022 12370, 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.
- WEii (2023), 'Wei-klassen', *WEii.nl*, zie: <https://www.wei.nl/wei-klassen-11>, geraadpleegd 1 oktober 2023.
- Witteveen+Bos (2022), *Tussenbalans extern salderen met veehouderijen, Onderzoeksrapport*, Den Haag: Witteveen+Bos.
- 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 ChristenUnie op het gebied van mobiliteit & bereikbaarheid kunnen als volgt worden samengevat.

Infrastructuur en ruimtelijk beleid

- Jaarlijks 0,5 miljard euro minder naar uitbreiding van het hoofdwegennet. Dat betekent in totaal tot en met 2040 8 miljard euro minder.
- Jaarlijks 0,5 miljard euro meer naar investeringen in het spoorwegennet. Dat betekent in totaal tot en met 2040 8 miljard euro extra.
- Daarnaast investeert de ChristenUnie 3 miljard voor het realiseren van de Lelylijn.
- Jaarlijks 0,2 miljard euro meer naar investeringen in fietsinfrastructuur. Dat betekent in totaal tot en met 2040 3,2 miljard euro extra.
- Jaarlijks 0,0475 miljard euro meer naar het veiliger maken van wegen. Dat betekent in totaal tot en met 2040 0,76 miljard euro extra.
- Jaarlijks 0,5 miljard euro meer voor regionaal openbaar vervoer, via de DBU en het Provinciefonds. Dat betekent in totaal tot en met 2040 8 miljard euro extra.
- De maximumsnelheid van 100 kilometer per uur overdag op autosnelwegen wordt uitgebreid tot alle uren van de dag.
- Op stedelijke wegen wordt de maximumsnelheid 50 kilometer per uur op wijkontsluitingswegen waar dat veilig kan, elders wordt dat 30 kilometer per uur.
- De verstedelijking buiten de stad wordt meer gebundeld nabij hoogwaardig openbaar vervoer. Het huidige aandeel van binnenstedelijke verdichting continueren.

Prijs- en gedragsmaatregelen

- Er komt een kilometerheffing met differentiatie naar CO₂-uitstoot, met een gemiddeld tarief van ca. 3,5 cent per kilometer voor personenauto's en 4,5 cent per kilometer voor bestelauto's⁹. Daarnaast geldt er een congestieheffing voor drukke wegvakken in de drukke uren van 5 tot 15 cent per kilometer.
- Gelijktijdig met de invoering van de kilometerheffing wordt de mrb voor elektrische auto's geschrapt en voor fossiele auto's gehalveerd. Richting 2040 wordt dit resterende halftarief stapsgewijs omgezet in het kilometertarief voor fossiele auto's.
- De vrachtwagenheffing wordt verhoogd naar 20 cent per kilometer en uitgebreid naar alle wegen.
- In aanloop naar het invoeren van de kilometerheffing schrapt de ChristenUnie alle mrb-voordelen.

⁹ Doordat bestelauto's gemiddeld zwaarder zijn, een hogere CO₂ uitstoot hebben en doordat ook het dieselaandeel onder bestelauto's hoog is ligt het gemiddelde km-tarief hoger dan voor de gemiddelde personenauto, ondanks de invoering van eenzelfde belastingregime (tariefstelling).

- Vanaf 2026 bedraagt de EV-korting in de MRB 50%.
- Daarnaast voert de ChristenUnie een SUV-taks in de mrb, en verhoging diesel pre RDE.
- De btw op tickets in het openbaar vervoer wordt afgeschaft.
- Vanaf 2029 moeten nieuwe leaseauto's verplicht EV zijn.
- Conform het aanvullend klimaatpakket uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat wordt er geld beschikbaar gesteld ten behoeve van de aanschaf van tweedehands elektrische auto's.
- De belastingvrije reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer wordt verlaagd van 22 cent naar 19 cent per kilometer.
- De thuiswerkvergoeding wordt verhoogd en via CAO-afspraken wordt bevorderd dat op dinsdagen en donderdagen meer thuis wordt gewerkt om spitsdrukke te voorkomen.

Mobiliteit en milieu

- 25 PJ extra bijmenging van hernieuwbare brandstoffen in de zeescheepvaart in 2030 om te voldoen aan de Renewable Energy Directive III (REDIII).
- 5 PJ extra bijmenging van hernieuwbare brandstoffen in de binnenvaart vanaf 2030 om te voldoen aan de REDIII.
- 10 PJ extra bijmenging van hernieuwbare brandstoffen in de luchtvaart in 2030 om te voldoen aan de REDIII.
- Via het verhogen van het bijmengpercentage voor diesel wordt er nog 15 PJ extra hernieuwbare brandstoffen bijgemengd bij het zwaar wegverkeer in 2030.
- De overige 15 PJ hernieuwbare brandstoffen benodigd in 2030 voor het halen van de REDIII-doelen wordt ingezet bij de bunkerbrandstoffen.
- Hiernaast mengt de ChristenUnie bovenop de REDIII 30 PJ hernieuwbare brandstoffen extra bij in het wegverkeer in 2030, dat is 10 PJ meer dan voorzien in de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat.
- Conform het klimaatpakket wordt ingezet op de invoering van een verplichting van gemiddeld emissielabel B bij de binnenvaart vanaf 2030. Om dit te ondersteunen wordt de subsidie hiervoor eenmalig met €100 miljoen verhoogd ten laste van het openstellingsbudget SDE.
- De emissies van de binnenvaart worden beprijsd onder het EU-ETS₂.
- De ChristenUnie houdt vast aan de klimaatmaatregelen uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat en scherpt de CO₂-prestaties van goederenvervoer aan en pleit voor het aanscherpen van Europese emissielimieten van zware bedrijfsvoertuigen.
- De voorgenomen emissievrije zones voor stadslogistiek (voor zowel bestelauto's als vrachtwagens) in het centrum en omliggende wijken van de 40 grootste gemeenten worden ook emissievrije zones voor personenauto's.
- Een subsidie wordt ingevoerd voor de stimulering van de aanleg van laadinfrastructuur. Voor publieke laadinfrastructuur van elektrische vrachtwagens is €10 miljoen per jaar beschikbaar tot 2030.
- Conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat komt er een subsidie voor de aanleg van laadinfrastructuur voor de bouw.
- €200 miljoen voor het toepassen van schoon en emissieloos bouwen in infrastructuurprojecten van het Rijk.
- Conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat komt er een subsidie om waterstof te introduceren in de binnenvaart en het zwaardere wegtransport.
- Conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat wordt €111 miljoen vrijgemaakt uit het Klimaatfonds voor het opschalen van innovatieve duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart.
- Conform de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat een subsidie voor de stimulering van de aanleg van walstroomvoorzieningen.
- Het gebruik van walstroom wordt in alle zeehavens genormeerd vanaf 2030.

Luchtvaart

- De capaciteit op Schiphol wordt beperkt tot 300.000 vluchten in 2030. Voor 2040 wordt het beperkt tot 300.000 voor Nederland in totaal.
- Er komt een CO₂-plafond voor alle luchthavens.
- De ChristenUnie voert een CO₂-heffing voor vertrekkende passagiers in van € 100 p/ton CO₂, met een minimumbelasting van € 52,86 (een verdubbeling van de huidige vliegbelasting van € 26,43).
- Transferpassagiers moeten voortaan de helft van deze vliegbelasting gaan betalen. Daarnaast gaat voor privéjets voortaan ook betaald worden. Dat geldt ook voor vrachtvliegtuigen.

Landbouw en natuur

Voorgestelde maatregelen

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

Landbouw

- Beëindigen en verplaatsen van veehouderijbedrijven, opkopen van dier- en fosfaatrechten die op de markt worden aangeboden (budget: 5 miljard euro bovenop Lbv-plus).
- Afroming van dier- en fosfaatrechten van 25 procent bij overdracht buiten familiekring, plus 100 procent afroming bij overdracht buiten de sector (geen budget).
- Grondgebondenheidsnorm voor de melkveehouderij van maximaal 2,3 grootvee-eenheden (gve) en 17.000 kg melk per hectare in 2030, aflopend naar 2,1 gve per hectare in 2040. Voor bufferzones rond Natura 2000-gebieden geldt een strengere norm van maximaal 2,0 gve en 15.500 kg melk per hectare, aflopend naar 1,7 gve per hectare in 2040 (geen budget).
- Subsidie voor investeringen in staltechniek en management (budget: 1 miljard euro).
- Opzetten van systeem voor doelsturing in combinatie met normeren en beprijzen en een brede set aan prestatie-indicatoren, te beginnen met invoeren van ammoniakrechtenstelsel met een stapsgewijs dalend plafond richting 2040 en een heffing aan de marge (budget: 0,15 miljard euro).
- Afwaarderen van landbouwgrond om extensieve landbouw te bevorderen en aanleg van 19.000 hectare extra bos buiten het Natuurnetwerk (budget: 5,7 miljard euro).
- Versterken ondernemerschap door beschikbaar stellen fondsen voor omschakeling naar natuurinclusieve landbouw (budget: 1 miljard euro) en biologische landbouw (budget: 0,075 miljard euro), voor precisielandbouw (budget: 0,5 miljard euro), en voor bedrijfsovername voor jonge boeren (0,175 miljard euro).
- Opzetten van een Economische Autoriteit (geen budget).

Voedsel en keten

- Invoeren van een brede doelheffing bij de toeleverende en verwerkende industrie, en bij handel in kunstmest, gewasbeschermingsmiddelen en veevoer, via opbrengsten worden vergoedingen voor agrarisch natuur- en landschapsbeheer gefinancierd (opbrengst: 5,6 miljard euro).
- Ontwikkelen van duurzaamheidsstandaard voor supermarkten (budget: 0,05 miljard euro).

- Verhogen van het gezamenlijke Investeringsfonds Duurzame Leningen van banken en overheid (budget: 0,2 miljard euro).
- Uniformeren btw-tarief op 18 procent, 0 procent btw voor groenten en fruit (geen budget).

Natuur

- Uitbreiden van het areaal agrarisch beheerde natuur (inclusief groenblauwe dooradering en landschapselementen en beloning van ecosysteemdiensten) tot ruim 15 procent van het landbouwareaal (300.000 hectare), waarbij vergoedingen vooral worden gefinancierd uit de opbrengst van de brede doelheffing (budget: 6,6 miljard euro).
- Uitbreiden natuurareaal in het Natuurnetwerk, herstelmaatregelen en ecologische verbindingen tussen gebieden (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 ChristenUnie op het gebied van klimaat en energie kunnen als volgt worden samengevat.

Algemeen

- Het beleid uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat wordt overgenomen, met aanvullende maatregelen zoals hieronder omschreven.
- De energiebelasting voor aardgas wordt aangepast naar tarieven van 32,5, 65, 32,5, 32,5 en 10 eurocent per kubieke meter in respectievelijk de schijven 1 tot en met 5.
- De energiebelasting voor elektriciteit wordt aangepast naar tarieven van 7, 9, 9, 3, en 1 eurocent/kWh in respectievelijk de schijven 1 tot en met 5.
- Middelen uit emissiebelasting glastuinbouw vloeien terug naar verduurzaming in de glastuinbouw in plaats van naar de algemene middelen.

Industrie

- De CO₂-heffing wordt aangepast naar 190 euro/ton in 2030 en daarna. De hoeveelheid dispensatierechten wordt verminderd met 4 megaton, boven op de 4 megaton uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat. De afbouw van dispensatierechten wordt doorgetrokken tot nul in 2039. Hierbij wordt wel een hardheidsclausule toegepast voor de beschikbaarheid van de benodigde infrastructuur voor verduurzaming.
- Afvalverbrandingsinstallaties ontvangen 0,5 Mt minder dispensatierechten.
- De extra opgave voor de maatwerkafspraken uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat wordt aangepast van 3,5 naar 4 megaton. Voor de maatwerksubsidies wordt 300 miljoen euro extra vrijgemaakt.
- AVI's en lachgasuitstoot worden onder het EU-ETS gebracht (opt-in).
- Een NO_x-heffing wordt ingevoerd met een tarief van 25 euro/kg in 2030.
- De raffinaderijvrijstelling voor minerale olie van accijns wordt beperkt.
- De vrijstelling van kolenbelasting vervalt per 2025.
- De afvalstoffenbelasting gaat 10 procent omhoog.

- Er wordt een doel ingesteld voor elektrificatie in de industrie van 30 TWh in 2030.
- Bij uitbreiding, nieuwbouw of vervanging van industriële installaties wordt de inzet van fossiele brandstoffen voor warmteproductie verboden.
- Bij industrieel procesgebonden energiegebruik wordt een normeringsinstrument ingevoerd. De 20 procent hoogste uitschieters worden tweejaarlijks verder genormeerd naar de standaard van de industrie.
- De energiebesparingsplicht wordt uitgebreid naar alle maatregelen met een terugverdientijd van 10 jaar voor bedrijven met een gebruik van meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m³ aardgas(equivalent) per jaar.
- Het budget voor H₂Global (voor internationale waardeketens voor waterstof) wordt verhoogd van 300 naar 416,6 miljoen euro. De Europese RED III-verplichting voor de industrie en raffinaderijen - 42 procent van het waterstofgebruik in de industrie bestaat uit *renewable fuel of non-biological origin* (RFNBO) - wordt doorvertaald in een nationale afnameverplichting.
- Voor hernieuwbare waterstofproductie worden tweezijdige *Contracts for Difference* ingezet in plaats van subsidies.
- Voor CCS bij gascentrales wordt 50 miljoen extra vrijgemaakt in de SDE++.

Grondstoffen en circulaire economie

- Er wordt een verpakkingsbelasting ingesteld op meerlaagse verpakkingen en verpakkingen die minder dan 30 procent gerecycled materiaal bevatten.
- Een bijmengverplichting van recycleklaar voor textiel wordt onderdeel van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.
- Er wordt een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid ingevoerd voor het recyclen van luiers en incontinentiemateriaal.
- Producenten moeten verplicht worden om tot 10 jaar na aankoop reparatie als optie aan te bieden.
- Het vrijgeven van reparatiehandleidingen wordt verplicht tot 15 jaar nadat een product op de markt is geweest.
- Btw naar 0% op reparatie en aankopen in kringloopwinkels.

Gebouwde omgeving

- In de huursector worden de energielabels D, E, F, en G worden uitgefaseerd per 2029. Daarna wordt het isoleren van huurwoningen tot de isolatiestandaard verplicht bij renovatiemomenten.
- Bij verhuizingen in koopwoningen vanaf 2025 wordt het mogelijk gemaakt binnen twee jaar een energielabel C te realiseren.
- Het energielabel G wordt verboden voor koopwoningen vanaf 2025.
- Het energielabel F wordt verboden voor koopwoningen vanaf 2029.
- In de utiliteitsbouw wordt energielabel D verplicht bij verkoop vanaf 2025.
- In de utiliteitsbouw worden energielabels E, F en G uitgefaseerd in 2027.
- In de utiliteitsbouw wordt energielabel D verplicht in 2030.
- In het bouwbesluit wordt de berekening van de milieubelasting aangepast: de CO₂-uitstoot tijdens productie en de opslag van koolstof in materialen worden meegenomen.
- Bovenop de normering van bestaande en nieuwe utiliteitsbouw op energielabels wordt ook genormeerd op het werkelijke gebouwgebonden energiegebruik.
- Het nationaal isolatieprogramma wordt uitgebreid met een budget van 200 mln per jaar.

- Bij nieuwe energie-installaties in de gebouwde omgeving wordt een garantie van 5 jaar verplicht.
- Er wordt in SDE++ extra geld vrijgemaakt voor groen gas.

Elektriciteit

- Voor een ontwikkelfonds om energiecoöperaties te ondersteunen wordt 150 mln per jaar vrijgemaakt.
- De SDE++ wordt vanaf 2025 ingezet voor wind op zee met een *Contract for Difference*.
- Het transporttarief voor opslag en conversie wordt verlaagd met 50 tot 100 procent. Batterijen en electrolyzers met een eigen netaansluiting ontvangen een korting van 100 procent. De gedeelde inkomsten worden afgewenteld op de overige netgebruikers.
- Er wordt geen subsidie meer gegeven voor batterijen bij zonneparken.