# Voorwoord en leeswijzer

[Concept in bespreking bij DoPP-deelnemers | opname in dit document volgt later]

[logo’s van de politieke vertegenwoordigingen]

Inhoudsopgave

[Voorwoord en leeswijzer 1](#_Toc73052788)

[KLIMAAT EN ENERGIE 1](#_Toc73052789)

[Minder energie gebruik 2](#_Toc73052790)

[Aanpak vermindering broeikasgassen 2](#_Toc73052791)

[Infrastructuur en uitvoering 2](#_Toc73052792)

[Warmte en koude 3](#_Toc73052793)

[Landbouw, Voedsel en Biodiversiteit 4](#_Toc73052794)

[Wonen, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit 6](#_Toc73052795)

[Wonen en Ruimtelijke Ordening 6](#_Toc73052796)

[Mobiliteit (luchtvaart, OV, fiets en auto) 7](#_Toc73052797)

[Luchtvaart versus trein 8](#_Toc73052798)

[Economie & Financiën 9](#_Toc73052799)

[Fiscale vergroening 10](#_Toc73052800)

[Circulaire Economie 11](#_Toc73052801)

[Colofon politieke partijen duurzaamheidsteams 12](#_Toc73052802)

[Bijlagen 13](#_Toc73052803)

[Linken naar relevante rapporten hoofdstuk Wonen, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit 13](#_Toc73052804)

[Linken naar relevante rapporten hoofdstuk Economie en Financiën 14](#_Toc73052805)

# KLIMAAT EN ENERGIE

Het aanstaande kabinet moet zich gaan onderscheiden op de energietransitie als één van de topprioriteiten en hier in de komende kabinetsperiode ook daadwerkelijk leveren. Dit kan op een manier die het vertrouwen van de burger in de politiek helpt herstellen. Voor wat betreft de opwekking van duurzame energie (elektriciteit, warmte, groen gas) op land en de verduurzaming van de gebouwde omgeving, biedt de energietransitie namelijk bij uitstek kansen om de burger daadwerkelijk te betrekken en een nauwe samenspraak te ontwikkelen die bijdraagt aan maatschappelijk draagvlak.

Met name richting de industrie en de grootschalige elektriciteit opwekking liggen de grootste opgaven en in het kielzog daarvan bieden ook de gebouwde omgeving, mobiliteit en landbouw/landgebruik uitdagingen. De gekozen aanpak moet aansluiten op de Europese initiatieven en via een strakke programmatische aansturing resultaten bereiken die voor de burger zichtbaar maken dat iedereen moet bijdragen aan het klimaatbeleid. De volgende acties zijn daarvoor noodzakelijk:

## Minder energie gebruik

1. **Blijf sterk inzetten op energiebesparing** als steevaste basis van de energietransitie: vermindering van het energiegebruik is nog steeds een ondergeschoven kind en maakt alles een stuk makkelijker. Sluit voor de inhoudelijke aanpak van energiebesparing aan bij de Europese ***Renovation Wave*** en de daarin opgenomen richtlijnen voor energiebesparing.

## Aanpak vermindering broeikasgassen

1. **Zet in op aanscherping van het** ***Europese ETS*** door consequent het plafond te verlagen en/of CO2 rechten uit de markt te halen en via met buurlanden afgestemde ***heffingen*** besparing en emissiereductie te bevorderen in de niet-ETS sectoren (zie bij Economie & Financiën). Dit naast de grensheffing ETS (CBAM: Carbon Border Adjustment Mechanism) als correctie naar landen buiten de EU waarbij de NL CO2-belasting buiten beschouwing blijft.
2. ***Verdere aanscherping van het Klimaatakkoord*** conform de 55%, het aangescherpte EU-doel van ter vermindering broeikasgas-emissies in 2030 (t.o.v. 1990). Zorg voor een strakke uniforme programmatische sturing, met een hoge inzet op de industrie waar sterke reductie nodig is. Zoek aansluiting bij de Klimaatwet en het uitvoeringsoverleg Klimaatakkoord voor de opvolging en monitoring van afspraken en stuur bij waar nodig door tijdige maatregelen.
3. **Stel een routekaart op om van 2030 naar 2050 te** komen met 5-jaarlijkse tussenstappen om te komen tot een ontwerp voor een robuust energiesysteem voor de langere termijn. Het doel is daarbij zekerheid te bieden voor investeringen, leveringszekerheid en een maatschappelijk aanvaarde ruimtelijke inpassing. De routekaart richt zich o.a. op infrastructuur, emissiereductie in de industrie, grootschalige windenergie op zee, en grootschalige opslag en conversie. Deze geeft richting aan investeerders in EU verband maar ook voor emissiereductie op zowel nationaal-, regionaal- als lokaal niveau.

## Infrastructuur en uitvoering

1. **Zorg voor de versnelde aanleg van infrastructuur** als basisvoorwaarde voor het slagen van de energietransitie, c.q. het geschikt maken voor met name transport van elektriciteit. Optimaliseer de netwerkplanning op de ge-eigende/juiste schaalniveaus (EU, landelijk, regionaal en lokaal); decentraal waar het kan en centraal waar het moet. Door consequent beleid en juiste prijsstelling, worden energieproducenten, - leveranciers, -netbeheerders en afnemers gestimuleerd om hun rol te vervullen en komen ze niet voor verassingen te staan. Dit vereist een duidelijke visie t.a.v. vraagsturing, energieopslag, conversie (P2X e.a.) en warmtenetten, ook als alternatief voor het aanleggen van (alsmaar) meer infrastructuur.
2. **Geef expliciet aandacht aan de regionale en lokale** uitwerking en invulling van het Klimaatakkoord op niveau met daarin als belangrijke uitdaging het creëren van ***draagvlak*** voor de opwek van duurzame energie op land. Wat op lokaal niveau goed blijkt te kunnen helpen is het invoeren van een ***maatschappelijke tender*** voor grotere projecten met eisen aan omgevingskwaliteit en duurzaamheid, als ook maatschappelijke participatie. Het zou goed zijn als subsidietenders eisen ten aanzien van de ***participatie door burgers*** omvatten. Zet als Rijk een permanente campagne in over nut en noodzaak van de energietransitie met een eerlijke verdeling van de lusten en lasten.
3. **Scherp de** ***kaders van de RES*** **aan** en neem regie op het realiseren van de doelen door de RES’en. De taakstelling per RES dient niet alleen afhankelijk te zijn van het bod, maar landelijk bepaald te worden op basis van de relatie met inwoners, ruimte en omgeving. Stuur daarbij op de doelrealisering en de noodzaak van een ge-eigende energiemix van de verschillende opwekvormen (wind en zon), mede ter ondersteuning van de lokale politiek.
4. **Houdt de energietransitie betaalbaar.** Dit vergt maatregelen op maat maar ook verantwoordelijkheid van bestuurders op lokaal niveau. Door de verdere decentralisatie van de energiemarkt dienen met name de ***gemeenten*** over adequate sturingsinstrumenten te beschikken en moet aan ***burgers*** ruimte te worden gegeven zelf actief te participeren (representatieve gelote burgerberaden). Ondersteun als Rijk die ontwikkeling en schep de randvoorwaarden opdat investeringen in de energietransitie door ***bedrijven*** (publiek en privaat) en burgers (energiecoöperaties al of niet in samenwerking met andere partijen) kunnen plaatsvinden.
5. **Pas de energiewetgeving aan** op de overschakeling naar duurzame opwek. Volg daarbij de Europese richtlijnen in de Clean Energy Package waarin handreikingen zijn gedaan om ***lokale energiegemeenschappen*** een makkelijkere toegang tot de energiemarkt te verschaffen.

##  Warmte en koude

1. Nu de Nederlandse aardgasproductie sterk teruggebracht wordt en een afhankelijkheid van importgas ongewenst is, zal onze warmte/koude-voorziening anders ingericht moeten worden. Dit betekent tot 2030:
* ***Nieuwbouw*** is uiteraard aardgas-loos en daar zal dus een duurzame warmtebron voor gevonden moeten worden. Bijv. aquathermie, soms restwarmte of elektriciteit
* ***Biomassa*** toepassing voor verbranding alleen aan het eind van de waardeketen. Subsidies mogen niet de hoogwaardige toepassing verstoren. Bestaande centrales kunnen gebruik blijven maken van de huidige regeling (‘betrouwbare overheid’)
* Voor ***bestaande bouw***: isoleren, isoleren, isoleren, en sturen op snelle ontwikkeling warmte/koudeopslag waarbij tussentijdse hybride oplossingen onontkoombaar zijn
1. Warmte/koude behelst de helft van de totale energievraag in de gebouwde omgeving waar nu nog in voorzien wordt door aardgas en waarbij één aanbieder dominant is. Technieken zoals warmte/koude opslag, geo- en aquathermie, bio/H2 -gassen, (rest)warmtebenutting, warmtepompen, etc. zullen op termijn de rol van aardgas over moeten nemen, daarbij ook gesteund door tijdelijke combinaties zoals de hybride (gas/elektriciteit) warmteketels en bijmenging van groengas en waterstofgas met aardgas.

***Warmte- en koudevoorziening*** wordt daarmee een ***sterk lokale*** en ten dele regionale activiteit met veel verschillende aanbieders. Een Warmtewet is nodig die deze voorziening reguleert t.a.v. tarieftoezicht en duurzaamheid, als ook een aanpassing van de Elektriciteits- en Gaswet (c.q. Energiewet) die bijvoorbeeld de uitwisseling van energie op lokaal niveau mogelijk maakt.

1. **Maak een eerste aanzet voor de** ***regulering van aanleg en beheer van waterstofnetten*** om voorwaarden te scheppen t.b.v. industriële toepassingen en conversie. Neem een besluit over de noodzaak van backbones voor waterstoftransport en leg dat wettelijk vast. Komende jaren dient middels pilots verder te worden onderzocht in hoeverre waterstof kan bijdragen aan de energietransitie in de industrie en voor knelpunten in infrastructuur.

# Landbouw, Voedsel en Biodiversiteit

Ons huidige voedselproductiesysteem is onhoudbaar. Het draagt in hoge mate bij aan biodiversiteitsverlies, slecht dierenwelzijn, en klimaatverandering, alsook biedt het niet voldoende financiële zekerheid voor boeren. De stikstofcrisis, coronapandemie en andere zoönoses, droogtes en boerendemonstraties laten zien dat we onze landbouw en landgebruik in Nederland en haar rol in de EU en de wereld moeten herzien. Hierbij laten we de focus op maximalisering van de productie in combinatie met een maximale efficiëntie los en zetten we in op kwaliteit en robuuste productie waarbij de weerbaarheid van het systeem wordt vergroot.

Het is tijd om de kringlooplandbouw, ook hoogproductief, concreet te maken en verder te realiseren met meer baten voor voedselvoorziening, natuur- en biodiversiteitsherstel, dierenwelzijn, klimaatmitigatie en -adaptatie, volksgezondheid, en bestaanszekerheid voor boeren en werknemers in de landbouw. Naast productie blijft Nederland innoveren en kennis delen over kringlooplandbouw met het buitenland stimuleren binnen en buiten Europa.

Hiertoe doen wij de volgende voorstellen:

1. **Maak kringlooplandbouw leidend**. Voor de intensieve veehouderij is er alleen een rol, als stapsgewijs wordt toegewerkt naar het hoofdzakelijk benutten van secundaire voerstromen uit de akkerbouw en voedingsindustrie uit de Europese Unie. Voor 2027 bepalen streven we naar secundair veevoer doelstellingen in de voermix gedefinieerd per type dierhouderij, waar dat redelijkerwijs mogelijk is voor de gezondheid van het dier. Daarnaast versterken we de positie van de boer bij de digitale innovaties. Ook zorgen we dat onze arbeidsmarkt uitgerust is voor het doorvoeren van natuurinclusieve landbouw en kringlooplandbouw.
2. **Financier de overgang naar duurzame landbouw**. We zetten een revolverend transitiefonds op om de boeren te helpen de overgang te maken naar duurzame landbouw. Het transitiefonds behelst onder andere een kavelbank om de verplaatsing van bedrijven en wijziging van het grondgebruik te faciliteren, een transformatiefonds om de ombouw van intensief naar extensief mogelijk te maken waar de markt tekortschiet en een natuurherstelfonds om biodiversiteitsherstel te bevorderen. De regering voorkomt speculatie van grond en het fonds kan ook eventueel dierrechten opkopen. Door de overheid aangestelde onafhankelijke voorlichters adviseren de boeren met maatwerkadvies in deze transitie.
3. **Compenseer boeren en burgers voor hun ecosysteemdiensten**. De Europese en nationale subsidie-instrumenten worden hiertoe vergroend en zonodig nationaal aangevuld. Bij het (grond)waterbeheer en bij klimaatadaptatie in stad en land schrijven we wet- en regelgeving voor met natuurlijke oplossingen als norm om de biodiversiteit te herstellen en het landschap klimaatbestendig te krijgen.
4. **Verbind de verpachting van Rijksgronden aan duurzaamheidscriteria**. Dan kunnen we doen op basis vaneen bodempaspoort en langere termijncontracten met bijvoorbeeld voorschriften voor gebruik van bestrijdingsmiddelen, (kunst)mest etc. Decentrale overheden worden gestimuleerd om hetzelfde te doen. De pachtwetgeving passen we aan, waarbij het opnemen van groene voorwaarden ook mogelijk wordt bij reguliere (langdurige) pachtcontracten ten behoeve van bodemleven en klimaatadaptatie.
5. **Dring de stikstofbelasting vanuit de landbouw en andere sectoren terug**. We maken het totaal van de aanbevelingen van de commissie-Remkes leidend. In het kader van kringlooplandbouw belasten we externe stikstof input. Om de effecten en naleving te controleren, investeren we in meer stikstofemissie en -depositie meetpunten. In Benelux en bilateraal verband met Duitsland werken we nauwer samen voor de reductie van stikstofoxide emissies bij nabijgelegen natuurgebieden.
6. **Zet op Europees niveau in voor het opnemen van landbouw en visserij in het emissierechtensysteem**, zodat boeren, (glas)tuinders, vissers en ketenpartijen gestimuleerd worden om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. In de tussentijd stimuleren we nationaal het organisch koolstofgehalte in de bodem te behouden en te verhogen. Daarnaast zet Nederland zich in voor het verregaand vergroenen van de pijlers in het GLB bij de implementatie en monitoring tussen 2023-2027 en herziening voor 2027. Met Nederland willen we een verschuiving van inkomsten per hectare (pijler 1) naar ecosysteemprestaties.
7. **Realiseer de oorspronkelijke plannen van de Ecologische Hoofdstructuur**. Ten behoeve van biodiversiteitsherstel verbinden we o.a. de Veluwe met de Oostvaardersplassen en de Utrechtse Heuvelrug. Verder werken we toe naar de bestaande visie van een Pan-Europees Ecologisch Netwerk (PEEN) over onze landsgrenzen met onze buurlanden te beginnen met de Waddenzee.
8. **Speel als overheid een sterkere voorbeeldrol bij het inkopen van voedsel** met haar publiek gefinancierde organisaties. Hierbij verdienen korte ketens en versnelling van de eiwittransitie de voorkeur: meer plantaardige eiwitten van landgewassen en waterplanten, minder uit de tropen, meer insecten en bevordering van kweekvlees en het ontmoedigen van de vleesconsumptie. De schaduwkosten van voedselproductie op milieu, natuur en klimaat worden transparant en overzichtelijk gemaakt voor de consument door productetikettering en labels en passen het principe “true pricing” toe.
9. **Versterk een gezonde voedselcultuur**. Gemeenten ontvangen meer financiële middelen voor LNV-programma’s op basis- en middelbare scholen. Verder dringen we het ongezonde voedselaanbod terug in schoolomgevingen. Voor de consument maken we gezond voedsel, zoals groente en fruit, goedkoper. Ongezond voedsel of voedsel met negatieve milieueffecten, zoals suiker en vlees, wordt duurder.
10. **We verhogen het dierenwelzijn** door te stoppen met het langeafstandstransport boven 8 uur voor bij de import en export van landbouwzoogdieren. Ter preventie van dierziekten en zoönosen investeren we in oplossingen bij de boer en de natuurbeheerder tussen mens, landbouw en natuur, zoals hekwerk, landschapselementen en faunabeheer.
11. **Zet in op nieuwe, klimaatvriendelijke vismethoden en natuurinclusieve maricultuur**, zoals zeewierteelt en mosselkweek.

# Wonen, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

## Wonen en Ruimtelijke Ordening

Door corona-lockdown én stikstof-lockdown dreigen starters, lagere inkomens én middeninkomens in de woningmarkt ten onder te gaan aan oplopende huur- en koopprijzen en enorme woningtekorten, de ongelijkheid in de samenleving wordt alleen maar groter. Maar **Wonen** is een grondrecht (Grondwet-art. 22, lid 2 “Bevordering van voldoende woongelegenheid is voorwerp van zorg der overheid.”).(note maken in word document).

De **bouwopgave** moet voortvarend opgepakt worden onder een sterke ministeriële regie.  Door demografische ontwikkelingen moet niet alleen het huidige tekort van circa 330.000 woningen opgelost worden, maar moet het bouwbeleid de komende jaren vooral gericht zijn op het vergroten van de woningvoorraad door slimme, duurzame en flexibele toekomstbestendige wooneenheden. Prognoses geven aan dat er circa 1.000.000 wooneenheden over een periode van 10 jaar beschikbaar moeten komen.

* Dit kan, maar vraagt om een geïntegreerde aanpak en overkoepelende visie in samenhang met de daaraan gerelateerde energie-, mobiliteits- en ruimtelijke aspecten: het vraagstuk van het woningtekort kan niet los gezien worden van het Energie- en mobiliteitsvraagstuk.
* Vergroening van de leefomgeving levert daarnaast ook welzijns- en gezondheidswinst op. Het vraagt meer investeringen in circulaire gebiedsontwikkeling, goed landgebruik, grootschalige deelmobiliteit ((snel)fiets en fossielvrij particulier vervoer) en OV.

Maatregelen:

1. Meer **Rijksregie** nemen in Ruimtelijke Ordening integraal met Wonen en Mobiliteit. Niet alleen op inhoud maar juist ook op proces (met een aangepaste NOVI) en waarin gemeenten worden bijgestaan bij keuzes en ontwikkeling en door de groene zones rond bebouwde gebieden tot anti-speculatie zones maken.
2. **Circulariteit in de bouw** vraagt om het **bijeenbrengen** van bouwindustrie (bijna 70% bouwomzet nu onder EZK) en bouw-, installatie- en onderhoudsbedrijven (ruim dan 30% bouwomzet nu onder BZK) naar eenduidige ministeriële aansturing rond producentenverantwoordelijkheid en voorzorgsbeginsel.
3. **Toekomstbestendig bouwen** vraagt om passende woningen bouwen volgens het concept **flexibel bouwen** (met behulp van industrieel bouwen, gebruik van modulaire onderdelen en het stimuleren van hergebruik van materialen) met flexibele plattegronden/indelingen: goed toegankelijk en veranderingsbestendig; een gebouw zodanig bouwen dat het in zijn levensduur meerdere gezinsvormen en gezinsgrootte kan opnemen.
4. **Lokaal maatwerk en experimenten** met nieuwe vormen van duurzame ontwikkeling van woningen, zoals o.a. Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO) stimuleren.
5. **Langdurige leegstand** in steden waar tienduizenden panden leeg staan, daarom:

Extra wetgeving om bruikbare leegstaande gebouwen, winkels en verouderde industriegebieden duurzaam om te bouwen naar woningen naar de laatste duurzaamheidsnormen;

Gemeenten moeten de mogelijkheid krijgen om deze niet-duurzame leegstand te beboeten (leegstandsheffing).

1. **Binnenstedelijk** bouwen heeft primair de voorkeur.

Circulaire gebiedsontwikkeling met (minimaal) energie-neutrale woningen moet voorop staan.

In de open gebieden tussen steden en dorpen wordt niet gebouwd.

Voor nieuwe woonwijken moet direct een goede OV-verbinding worden opgezet: mobiliteitsproblematiek gaat vooraf aan elke bouwopgave

In kleinere steden en landelijke gebieden wordt geïnvesteerd in het open en bereikbaar houden van voorzieningen (scholen en ziekenhuizen) icm laagdrempelige duurzame mobiliteit.

Invloed ruilverkavelingsmodel Omgevingswet binnenstedelijk mogelijk uitbreiden met ruilen en onteigeningsvergoeding (vergroot handelingssnelheid planontwikkeling).

1. **Bouwtechnieken** veranderen. Zo wordt in twee fasen bouwen (harde casco en zachte wooninvulling) weer uitgangspunt in regelgeving en besluitvorming van woningen.

Uitgangspunt daarbij zijn **Circulair Bouwen,** gebruik van **bio-based materialen** en **Natuur-inclusief bouwen**.

Materialen met hoog CO2 en stikstofemissies uitfaseren.

Introductie van **materialenpaspoort / materialen dossier**

Bij bedrijfs- en woongebouwen stimuleren dat **zonnepanelen** over het hele dak gelegd worden voor maximale opbrengst.

1. **Klimaatadaptatie vraagt om:**

Het zoveel mogelijk afkoppelen van hemelwaterafvoeren van het rioolstelsel en (via infiltratiekoffers) toevoegen aan het grondwater, en gebouwen bij renovatie daar alvast op aanpassen.

Het tegengaan van het hittestress en bevorderen wateropvang door vaststellen maximaal toegestane aantal m2 verhard deel van het perceel.

## Mobiliteit (luchtvaart, OV, fiets en auto)

Bijna alle politieke partijen zien het belang van een toename van het gebruik van diverse vormen van slimmere duurzame mobiliteit versus de traditionele (fossiele) autokilometers. De COVID crisis heeft veel beperkingen voor thuiswerken weggenomen: [veel werkgevers en organisaties en hun werknemers](https://www.volkskrant.nl/werken/thuiswerken-en-meer-naar-elkaar-omkijken-het-kantoorleven-is-blijvend-veranderd~b72efbd5/) geven aan een mix van fysiek bij elkaar komen en (digitaal) thuiswerken te behouden: “[best of both worlds](https://www.ed.nl/eindhoven/afkicken-van-onze-verslavingen-wat-we-moeten-leren-van-de-coronacrisis~a62f0fc8/)”. Dit heeft blijvend effect op (inter)nationale reisbewegingen zoals onder andere door [TNO](https://www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2021/2/kwart-thuiswerkers-na-corona-deels-thuis-blijven-werken/) onderzocht.

Dat betekent dat de focus van de overheid moet zijn; investeringen in een mooie mix van moderne oplossingen voor voetganger, (snel)fiets, snel (internationaal) OV, (elektrisch) auto(delen) en het makkelijk switchen tussen oplossingen. Een integrale aanpak staat centraal, inclusief autonoom rijden en benodigde (IT) infra & cybersecurity.

1. **Integrale en internationale aanpak**voor binnensteden en woonwijken wordt de norm, zoals in andere Europese steden en in de Verenigde Staten grootscheeps interdepartementaal en voortvarend wordt opgepakt, met de bijbehorende stevige hoeveelheid financiële middelen.

Nederland kiest voor een EU-brede koppositie met excellente onderlinge railinfra, harmonisatie van techniek, IT, cybersecurity, communicatietechnologie en regels voor duurzame mobiliteit.

1. Het **Ruimtebeslag voor automobiliteit** in steden dat nu meer dan 50% van de publieke ruimte inneemt (wegen en parkeerruimte) terugdringen en omzetten in meer ruimte voor voetgangers en fietsen.
2. **Grootschalige infraprojecten**heroverwegen waarbij er geen nieuwe autowegen aangelegd noch verbreed worden, want meer asfalt leidt tot meer files.

Omstreden infraprojecten worden creatief vervangen door infra die de mobiliteit slim verduurzaamt.

1. D**uurzame inrichting woonwijken** maakt dat bij (her)ontwerp van (bestaande) woonwijken wordt gekozen voor een nieuwe balans tussen wonen, natuur en aangepaste parkeernormen. Duurzame alternatieven maken we aantrekkelijk met o.a. laadinfra op parkeerplaatsen voor de (elektrische) (deel) auto en slimmer ruimtegebruik voor stalling (elektrische) fiets.
2. Verkoop **nieuwe fossiel vervoer** wordt uiterlijk 2025 beëindigd voor fossiel aangedreven voertuigen.
3. **Aantrekkelijke OV-infrastructuur voor fietsen** wordt bereikt door het structureel aanleggen van snelfietspaden tussen gemeenten/ steden en dorpen en het uitbreiden van fietsenstallingen bij stations en OV-knooppunten.
4. Energieopwekking bij infrastructuur stimuleren door bij werkzaamheden rondom infrastructuur duurzaamheid en duurzame energieopwekking (langs de weg) centraal doen staan de nieuwste technieken gebruikend: de weg als energiecorridor en opslag.
5. Motorrijtuigenbelasting geheel variabel en gebaseerd op kilometrage per jaar en CO2 uitstoot van het voertuig. Zo wordt het ook voor particuliere rijders interessant om hybride of elektrisch te rijden wegens lagere CO2 uitstoot en kosten per kilometer.

## Luchtvaart versus trein

Economisch sterk NL behoeft focus op een goed met de hoge snelheidstrein bereikbare intercontinentale luchthaven, daarom verspreiding luchtvaart verminderen. De luchtvaart kan en mag niet terug naar het niveau van voor corona, ook gezien het wereldwijde momentum het hernieuwde ambitieuze VS-leiderschap. De luchtvaart moet verplicht en wettelijk afdwingbaar geluidsoverlast en uitstoot van stikstof en (ultra)fijnstof verminderen en voldoen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Nederland en Europa kunnen en mogen niet achterblijven en dit momentum verspillen. We herhalen niet de fouten [van na de kredietcrisis](https://www.bnnbloomberg.ca/u-s-airlines-spent-96-of-free-cash-flow-on-buybacks-1.1406957) & SARS2, waarbij geen harde normen zijn gesteld, noch eisen en prestatie-overeenkomsten met de luchtvaart zijn gemaakt.

1. Korte vluchten **binnen 750 kilometer beëindigen** zodra de trein een redelijk alternatief is. De vrijgekomen ruimte mag niet worden opgevuld met andere bestemmingen.
2. De trein moet qua prijs en reistijd het **aantrekkelijke alternatief** worden. Investeringen in OV-infrastructuur coördineren we in de EU met aansluitingen naar Zuid-Oost, Oost en Noord-Oost.
3. Het **aantal vluchten** voor de luchthaven Schiphol krijgt een plafond dat gelijk of lager is dan het niveau van 2019. Commerciële **nachtvluchten** zijn niet meer toegestaan.
4. **Strenge normen** CO2, fijnstof en geluid gesteld voor de luchthavens handhaven.
5. **Investeren in snelle treinverbindingen** (HSL) met uitstekende robuuste OV-verbindingen van/ naar de luchthaven Schiphol en goede (inter)nationale verbindingen met hoofdsteden- en (middel)grote steden o.a. als alternatief voor de regionale vliegvelden in NL.

# Economie & Financiën

Krachtig sturen op brede welvaart samen met bedrijfsleven en samenleving

Sturen vanuit een breder welvaartsbegrip (verbreding naar mens en milieu) helpt bij het creëren van een sterke samenleving, die gezamenlijk de grote uitdagingen van nu aankan. Volgens de CBS Monitor Brede Welvaart is er op dit gebied nog veel te winnen.

De transitie naar een brede economie vraagt om een flexibele markt-economie, waarin het nemen van duurzaam initiatief wordt beloond, en tegelijkertijd om een stevige overheid als markmeester, die afstemming tussen sectoren bewerkstelligt en via heldere kaders een level playing field creëert met alle kansen voor duurzaam ondernemen. Bij het opstellen van kaders is er een rol voor bedrijfsleven, overheid én maatschappelijk middenveld.

Bovenstaande uitgangspunten betekenen uitdagende verantwoordelijkheden voor alle spelers:

1. **Bedrijven** richten zich op het invullen van maatschappelijke behoeften. Corporate governance volgens Rijnlands model [VNO-NCW 2021] wordt in wetgeving vastgelegd. Duurzame reporting én accounting volgens internationale afspraken worden de norm, startend met bedrijven boven 50 Miljoen omzet. Per 2025 is voor multinationale ondernemingen implementatie van de OESO-richtlijnen verplicht.
2. De **financiële sector** neemt duurzaamheidsrisico’s mee in haar handelen, hiertoe aangestuurd door DNB. Het kabinet ondersteunt dat banken, verzekeraard en pensioenfondsen in Europees verband worden doorgelicht op duurzaamheidsrisico’s.

Het deposito-garantiestelsel wordt beperkt voor banken die hogere duurzaamheidsrisico’s nemen.

1. De **consument** kan duurzame en gezonde keuzes maken op basis van heldere productinformatie met een kleuren-systeem op verschillende onderdelen en link naar een website met duurzaamheidsaspecten. Dit als opstapje naar het doel om in 2028 de true-price op elk product zichtbaar te hebben.
2. De **overheid** ondersteunt bovenstaande ontwikkelingen, realiseert een wettelijke basis voor de maatschappelijke BV en legt **focus op de terreinen fiscale vergroening en circulariteit**; zie de volgende paragrafen voor concrete voorstellen op deze gebieden. Daarnaast vernieuwt zij het **onderwijs**.

## Fiscale vergroening

Voor de transitie naar een groene economie moeten milieu-taxen omhoog, zodat de vervuiler echt betaalt. De belasting op arbeid kan dan omlaag. Deze overall budget-neutrale belastingverschuiving vermindert het gebruik van energie en grondstoffen, en daardoor CO2-uitstoot en milieuvervuiling. Tegelijkertijd voorkomt het koopkrachtverlies en verbetert het de concurrentiepositie voor de industrie en voor duurzame businessmodellen.

Voor het goed uitwerken en invoeren van bepaalde maatregelen is een goede interdepartementale samenwerking nodig, alsmede het komen tot een coalitie met EU-lidstaten met vergelijkbare ambities. Voorstellen:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Thema | Maatregel | Opbrengst 2025 |
| Energie en CO2-belasting industrie | Minder degressieve energiebelasting en afbouw vrijstelling energiebelastingen voor metallurgische & mineralogische processen, tuinbouw | **1,5 - 5 miljard** |
| Vermindering (“virgin”) grondstoffen-gebruik | Belasten grondstoffen (waaronder niet-energetisch verbruik fossiele brandstoffen, bv. gebruik voor productie kunststoffen) | **0,2 - 0,8 miljard** |
| Stimulering hergebruik | Verhoging afvalstoffenbelasting voor storten en verbranden van afval.Verbreding verpakkingsheffing industrie door tevens te doen betalen voor grijsafval ter stimulering van de verschuiving naar PMD-afval. | **0,2 - 0,4 miljard** |
| Water | Afbouwen korting grootverbruikers op waterbelasting | **0,2 - 0,4 miljard** |
| Schadelijke lucht-emissies(bedrijfsmatig) | Fijnstof, NO**X**, SO**2**, ammoniak op termijn belasten tot hoogte van maatschappelijke schade; o.b.v. emissieregistratie; eerste stap | **0,5 - 1,4 miljard** |
| Vergroende en gezondere eiwit-voorziening | Heffing op vleesproducten, per kg, lopend van €1 - €2 (kip-product) tot €2,80 - €5,60 (rundvlees-product) | **0,85 - 1,7 miljard** |
| Autorijden | Verhoging accijns in aanloop naar invoering kilometerheffing, en verlagen vrijstellingen bedrijfs-bestelauto’s op fossiele brandstoffen |  **1 - 2,5 miljard** |
| Vliegen eerlijk belasten | Accijns op kerosine en BTW heffen op tickets en kerosine; afstemming met Be-Du-Fr |  **1 - 2 miljard** |
| Scheepvaart | Accijns op brandstof; afstemming met Be-Du-Fr-GB-CH |  **2 - 4 miljard** |

**Totale opbrengst in 2025: ca. 7 - 18 miljard**

We stellen voor deze opbrengsten te gebruiken voor:

1. Behoud van level playing field voor het bedrijfsleven; heffingen moeten leiden tot verduurzaming, niet tot verplaatsing. Dit kan door lagere arbeidskosten en het financieren van innovatie en herstructurering.
2. Compensatie van burgers voor hogere kosten, door een (sterke) verlaging van de inkomstenbelasting in de laagste schijf of door een ‘Carbon Dividend’ [CCI 2019], want daar heeft iedereen voordeel van.
3. Compensatie bij hergebruik van materialen en producten voor de BTW.

Bovenstaande fiscale maatregelen dienen te worden ondersteund met flankerend beleid, zoals het afbouwen van exportkredietverzekeringen voor fossiele brandstof projecten.

## Circulaire Economie

Circulariteit draagt bij aan vermindering van gebruik van grondstoffen, hieraan gerelateerde milieubelasting, en het behoud van strategische materialen, waardoor er minder afhankelijkheid is van internationale toelevering. Een hiermee samengaande versterking van de maak-industrie in Nederland vergemakkelijkt regionale kringlopen.

Het PBL concludeerde dit jaar in haar *Integrale Circulaire Economie Rapportage* dat **huidige instrumenten te vrijblijvend** zijn. Wij stellen daarom een strakke keten-aanpak voor, afgestemd op elke specifieke sector/branche. Immers: verschillende sectoren (b.v. bouw vs verpakkingen) zijn heel anders qua materiaalgebruik, cyclustijd en keten. Dit koppelen we aan de keuze voor minder materiaaltypen, want alleen dan ontstaan de voldoende grote homogene materiaalstromen die in de praktijk recyclebaar zijn. Chemische recycling is hierop een aanvulling.

Per sector worden harde afspraken gemaakt over de mate van circulariteit in 2025 en 2030, en de weg er naartoe:

1. Afspraken over levensduur, repareerbaarheid, kunnen uiteen halen, gehalte gerecycled materiaal in product
2. Afspraken over ‘gouden’ materialen, die bij (sterke) voorkeur dienen te worden gebruikt (analoog aan de PET-fles voor drank) en ‘foute’ materialen (ook: slecht recyclebare multilayers) die worden uit gefaseerd
3. Retour-systemen, per fabrikant of per branche; incl. statiegeldregeling of andere incentives voor retouren
4. Afspraken over een overall-reductie van milieu-impact over de hele keten van grondstof tot product.

Bovengenoemde principes worden op Europees niveau ingebracht in de ‘Green Deal’, zodat een slim systeem op internationale schaal ontstaat.

*Ondersteunende principes:*

1. Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid (UPV) maakt de primaire producent (“OEM”) verantwoordelijk voor het circulair gehalte van het product en de verwerking bij einde levensduur
2. Digitale productpaspoorten vermelden gebruikte materialen, demontatie- en recycle-mogelijkheden. Dit bevat ook ‘tracking & tracing’: product en materialen zijn traceerbaar in de hele productcyclus.

*Faciliterend beleid en rol van de overheid t.b.v. stimuleren van circulair ondernemerschap:*

1. Bij inkoop zijn circulariteits-eisen volgens de sector-doelen harde criteria (nieuwe aanbestedingswet)
2. Klachten over belemmerende regels worden verzameld en belemmeringen weggenomen
3. kennisdeling faciliteren; het Versnellingshuis Circulaire Economie gaat meer branche-gericht werken
4. Gemakkelijker financiering van circulaire samenwerkingen door regionale investeringsfondsen en InvestNL.

**

*VNO-NCW2021”Ondernemen voor Brede Welvaart”: Rijnlands Model 2.0 in actie!*

Stel duurzaamheid als norm bij handelsbevordering

1. Internationale handelsbevordering of handelsmissies moeten in het teken staan van duurzaamheid, en dit is ook het criterium voor deelname van bedrijven en support die ze van de overheid krijgen. De overheid profileert zich met het Nederlandse bedrijfsleven als de partner die kennis, ervaring en concrete oplossingen biedt voor duurzaamheid.
2. Daarnaast pleit het kabinet in Europa voor meer handhavingsbevoegdheden voor Europese milieuregels alsmede de oprichting van een internationaal milieuhof. Milieu krijgt daarmee minimaal een gelijkwaardig belang in de internationale rechtspraak naast economie en mensenrechten. Daartoe kunnen de Europese milieuregels inclusief handhavingsbevoegdheden als voorbeeld opgenomen worden in aanvulling op de bevoegdheden van het internationaal gerechtshof in Den Haag.

# Colofon politieke partijen duurzaamheidsteams

PvdA Duurzaam

CDA Duurzaamheidsnetwerk

VVD Liberaal Groen

D66 thema afdeling Duurzaam

CU

PvdD

GL Milieunetwerk

SGP

Volt

# Bijlagen

## Linken naar relevante rapporten hoofdstuk Wonen, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

Grondwet voldoende betaalbare woongelegenheid; Het beleid moet erop gericht zijn dat slechts in noodgevallen een situatie van onvoldoende wooneenheden mag bestaan:

<https://www.nederlandsegrondrechten.nl/grondrechten/203-artikel-22>

PBL rapport demografische ontwikkelingen <https://www.pbl.nl/publicaties/wonen-na-de-verkiezingen>

<https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2021-wonen-na-de-verkiezingen-4613.pdf> <https://themasites.pbl.nl/o/regionale-bevolkingsprognose/>  <https://www.pbl.nl/publicaties/verkenning-bevolking-2050-zekerheden-en-onzekerheden-over-de-gevolgen-van-veranderingen-in-de-bevolking>

CBS <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/15/in-2050-zijn-er-twee-tot-drie-keer-zoveel-80-plussers-als-nu>

Link naar voorstel ruilverkavelingsmodel Omgevingswet

<https://retailtrends.nl/item/39723/ruilverkaveling-komt-maar-moeizaam-van-de-grond> <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/soft-skills-bepalend-voor-succes-stedelijke-ruilverkaveling/>

Goed Volkskrant artikel over thuiswerken, minder zakelijk reizen/vliegen, Gartner research: <https://www.volkskrant.nl/werken/thuiswerken-en-meer-naar-elkaar-omkijken-het-kantoorleven-is-blijvend-veranderd~b72efbd5/> (mooie samenvatting werkgevers, werknemers, bredere arbeids + mobiliteittrend)

<https://www.capterra.nl/blog/1867/3-hr-trends-voor-2021> (Gartner research, dat 48% van de werknemers wereldwijd in het post coronatijdperk ofwel enkele dagen of geheel remote zal blijven werken

TNO: thuiswerken post covid + kansen om dit uit breiden:

<https://www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2021/2/kwart-thuiswerkers-na-corona-deels-thuis-blijven-werken/>

Thuiswerken verhoogt productiviteit (if done right): <https://www.consultancy.nl/nieuws/32739/thuiswerken-verhoogt-productiviteit-nederland-middenmoter>

(link recent verschenen [rapport in voorjaar 2021](https://www.vno-ncw.nl/sites/default/files/ondernemen_voor_brede_welvaart.pdf) voor duurzamere economie en/of uitspraken VNO-NCW Eric van Schagen (zie ED artikel, mei 2020) + Ingrid Thijssen nav 1 ½ jaar gesprekken onder leden): <https://www.ed.nl/eindhoven/afkicken-van-onze-verslavingen-wat-we-moeten-leren-van-de-coronacrisis~a62f0fc8/>

Losse VNO-NCW Document: “Brede welvaart” (en verduurzamen, voorjaar 2021 Ingrid Thijssen): <https://www.vno-ncw.nl/sites/default/files/ondernemen_voor_brede_welvaart.pdf>

Link naar onderbouwing cijfers 50% ruimtegebruik voor automobiliteit

<https://www.vox.com/a/new-economy-future/cars-cities-technologies> <https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf> <https://www.swecourbaninsight.com/wp-content/uploads/2021/04/Urban-Insight-report_Healthy-streets-and-cities_Booklet.pdf> <https://www.theguardian.com/cities/2015/apr/28/end-of-the-car-age-how-cities-outgrew-the-automobile>

Carlo Van der Wijer (Koningsdagpresentatie (even terugzoeken/ filmpje/ opname/ TU Eindhoven mailen), data visualisatie ruimtebeslag auto + als je binnen straal 7 km werk hebt. 19050 versus nu plus effect op ruimtelijke ordening (en slim ontwerp) <https://www.ed.nl/eindhoven/mobiliteitsdeskundige-windt-er-geen-doekjes-om-vervoer-over-spoor-te-duur~a531d1d7/>

Link naar de weg als energie corridor.

<https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/innovatie/ruimte-en-duurzaamheid/duurzame-infrastructuur> <https://www.change.inc/infra/duurzaamheid-infrastructuur-35667>

Scheepvaart verduurzaamingsvoorstellen

<https://maritime-executive.com/article/eu-focus-on-blue-economy-targeting-marine-pollution-and-ship-recycling>

Participatie  <https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/impact-demographic-change-europe_nl>

## Linken naar relevante rapporten hoofdstuk Economie en Financiën

Monitor Brede Welvaart *en Sustainable Development Goals,* CBS, 2021

VNO-NCW, MKB-Nederland 2021: Ondernemen voor brede welvaart - Naar nieuw Rijnlands samenspel

DNB: *Op Waarde Geschat* 2019

*Fiscale vergroening en grondslagerosie - Bouwstenen voor een beter belastingstelsel* (Ministerie van financiën, 2020)

*Deltaplan Belastingen voor een circulaire en sociale economie* (Ex’Tax, 2021)

CE-Delft, 2021: Evaluatie van de energiebelasting Terugkijken (1996-2019) en vooruitzien (2020-2030)

CCI (Citizens Climate Initiative): Europees Burger-initiatief voor een eerlijke en effectieve klimaataanpak, 06/05/2019; https://citizensclimateinitiative.eu/nl/

PBL *Integrale Circulaire Economie Rapportage, 2021*