

Reactie op het Ontwerp-beleidsprogramma Klimaat

Door de Grootouders voor het Klimaat
05-07-2022

Inleiding

Alvorens de vragen te beantwoorden willen we graag het volgende naar voren brengen.

Veel goede voornemens maar het ontbreekt aan regie en concrete maatregelen

Gezien de korte periode die minister Jetten had om dit beleidsprogramma te maken vinden we dit een knappe prestatie. Dit neemt niet weg dat we vinden dat het programma te weinig concreet is. Het zijn vooral goede voornemens en het ontbreekt aan regie en concrete maatregelen. Voor de korte termijn (tot 2030) moeten alle zeilen worden bijgezet om de klimaat en stikstofdoelen te halen. Dit betekent dat het kabinet volop moet inzetten op regelgeving en beprijzing met als doel het uitfasen van fossiele bronnen. Zie ook onze [reactie](#) op het Coalitieakkoord d.d. 20-12-2021. Hierbij moet worden voorkomen dat de voortgang van de energie- en landbouwtransitie wordt vertraagd door gevestigde belangen. Zie ook onze [brief](#) aan minister Jetten d.d. 25-02-2022.

Nu levende generaties moeten de rekening betalen

In plaats van regelgeving en beprijzing voorziet het Beleidsprogramma Klimaat sector-overstijgende financiële instrumenten om de gewenste prikkels voor de transitie te realiseren. Het gaat om aanzienlijke bedragen via SDE++ en Klimaatfonds. Deze middelen worden verkregen op de kapitaalmarkt, maar de aflossing zal moeten worden opgebracht door de (toekomstige) belastingbetaler. Het zou veel beter zijn om het benodigde kapitaal die nodig is om de energietransitie te financieren bijeen te brengen door belastingen te heffen op het gebruik van fossiele brandstoffen en/of het belasten van overwinsten die door fossiele bedrijven gemaakt worden, door oorlog of andere disruptieve gebeurtenissen. Ook kan worden gedacht aan het verhogen van de belasting op vermogen en/of mensen met hoge inkomens. Als we naar de cumulatieve hoeveelheid CO₂ kijken die deze mensen in de atmosfeer hebben gebracht dan hebben zij het meest bijgedragen aan de klimaatopwarming en dienen conform het beginsel 'de vervuiler betaalt' het leeuwendeel van de kosten van klimaatverandering te betalen.

Subsidies moeten algemeen nut dienen

Omdat het gaat om publieke middelen moet worden opgelet dat de inzet van de middelen wel breed maatschappelijk nut heeft. Duurzame oplossingen, zeker als deze door subsidie zijn ontwikkeld, moeten voor iedereen bereikbaar worden gemaakt. En bij het verstrekken van subsidie aan bedrijven moet bedacht worden dat door de gesubsidieerde emissiebeperking er voor het bedrijf een belangrijke verlaging van de CO₂-heffing resulteert. Bij het verstrekken van de subsidie aan bedrijven zouden over verrekening/terugbetaling afspraken kunnen worden gemaakt.

Betreffende het Klimaatfonds betreuren wij het dat, voordat het fonds er is, er al een greep uit de kas is gedaan voor het oplossen van het tekort op de algehele Rijksbegroting. Wij zien uit naar de verdere uitwerking waarin wordt verkend of hetzelfde pad van opschaling van energiedragers kan worden bereikt met een zwaardere inzet op normering en beprijzen.

Het is goed om bij ontwikkeling van CO₂ neutrale elektriciteitsproductie te kijken naar de keuze voor het onderdeel broeikasgasvrij regelbaar vermogen. Echter door te stellen dat "in ieder geval" een bijdrage van indicatief 5 miljard euro wordt gereserveerd voor de bouw van 2 kerncentrales wordt op een verkenning vooruitgelopen.

Meer geld naar gebouwde omgeving

Wij waarderen het belang dat wordt gehecht aan het stimuleren van de implementatie voor energie-efficiency en toepassing van hernieuwbare energie in de gebouwde omgeving. Wel vragen wij ons af of de genoemde bedragen niet te beperkt zijn, en hoe deze in verhouding staan tot en verbinding met de hier bovengenoemde 5 miljard voor kernenergie.

Fiscale vergroening dient in een stroomversnelling te komen

De fiscale vergroening krijgt aandacht. Wij zijn blij met deze ambitie en zijn benieuwd naar de daadwerkelijke implementatie. Een hogere CO₂-heffing als zodanig kan effectief zijn. Echter voor het verhogen van de prijs van emissierechten in het ETS zal het nodig zijn de ook de ETS plafonds aan te scherpen, beprijzen en normeren.

Vraag 1

Wat vindt u van het voorgestelde beleid in de sectoren industrie, elektriciteit, gebouwde omgeving, mobiliteit en landbouw en landgebruik (Hoofdstuk 3)?

Industrie

Eigen analyse nodig van de houdbaarheid van bedrijven in Nederland

In paragraaf 3.1.1 wordt gesteld: ‘Dat betekent niet dat alle bedrijven de verduurzaming zullen mee maken. We accepteren dat bedrijven die deze transitie niet willen of kunnen maken, op termijn zullen verdwijnen.’ Dat is een terechte opmerking. Echter, het kan ons inziens niet aan de bedrijven zelf worden overgelaten om die afweging te maken. De overheid zal zelf een analyse moeten maken van de houdbaarheid van bedrijven die een groene transitie moeten doormaken en waarvoor de omstandigheden in Nederland slechter zullen worden. Dat kan helpen te bepalen waar de financiële steun voor innovatie en verduurzaming het meest effectief kan worden ingezet. Te denken daarbij is aan Tata Steel, waar de vraag kan worden gesteld of het maken van ijzer (met groene waterstof) niet beter elders kan plaatsvinden zodat in Nederland alleen staalfabricage blijft. Dat geldt ook voor Yara, dat wellicht concurrerender kan werken op plekken waar goedkoop groene waterstof kan worden geproduceerd.

Regionale duurzaamheidsplannen te behoudend

Zoals betoogd in de [brief](#) van Denktank Tj aan de minister van EZK met betrekking tot de Zeeuwse procesindustrie, wijst alles erop dat de grote bedrijven Dow Chemical, Yara en Zeeland Refinery een zeer behoudende aanpak kiezen in hun verduurzamingplannen. Daarmee dreigt de overheid gedwongen te worden tot het steunen van achterhaalde technologische oplossingen. Dit zou zich ook in andere regionale clusters kunnen voordoen.

Afnameverplichting groene waterstof een goed idee, maar dan geen subsidies

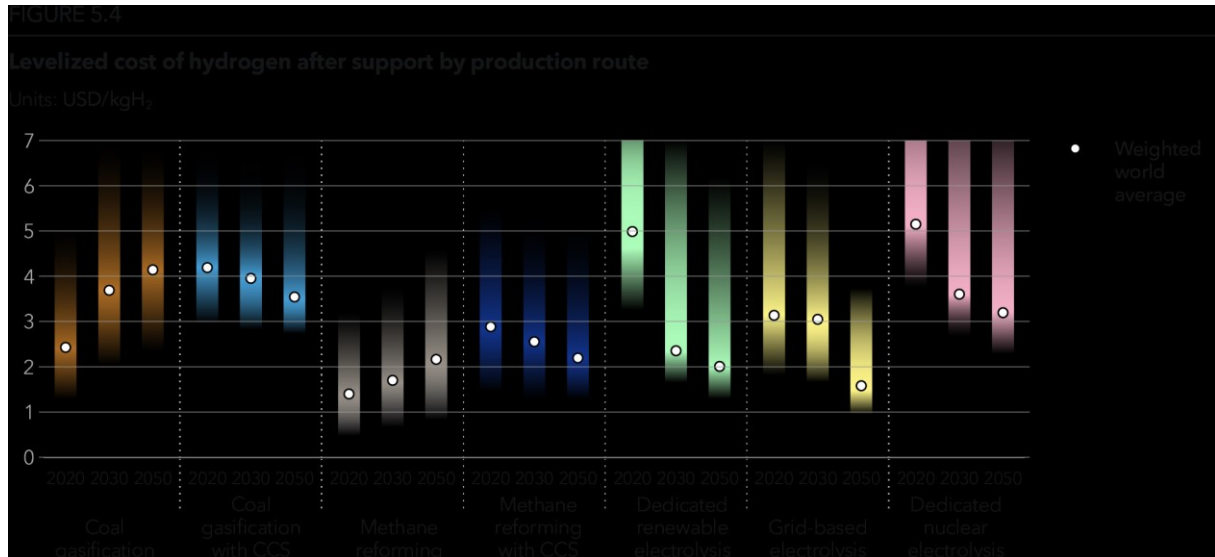
Met veel instemming beoordelen wij het voornemen een afnameverplichting voor groene waterstof in te voeren om garanties in te bouwen dat aan het bindende EU-doel dat eraan komt te kunnen voldoen en ook om garanties te geven voor de vraag, zodat het aanbod op tijd kan worden gerealiseerd. Dit past ons inziens uitstekend bij een meer sturende rol van de overheid, die ook op andere onderdelen van het klimaatbeleid nodig is. Dit voornemen is echter in strijd met de in paragraaf 3.1.2.ii geuite intentie om ook (een deel van) het gebruik van groene waterstof te subsidiëren. Dat leidt tot een ongelijk speelveld voor gebruikers, zowel nationaal als Europees, waarover elders in het Ontwerp Beleidsprogramma juist wordt gezegd dat dit voorkomen moet worden.

Groene waterstof goedkoper dan blauwe waterstof

In veel publicaties wordt ervan uitgegaan dat blauwe waterstof, gezien de lagere kosten, een belangrijke rol zal moeten spelen in de ontwikkeling van de duurzame waterstofmarkt. Echter, door de recente aanzienlijke verhogingen van de prijs van aardgas, is dat niet langer reëel. Recente schattingen in een [rapport](#) van het Rocky Mountain Institute geven aan dat, met de huidige CO₂ prijzen en de sterk gestegen aardgasprijs, grijze waterstof in Europa op dit moment zo'n €5/kg kost (was kortgeleden nog ca €2/kg), dalend naar ca €4/kg in 2025. Blauwe waterstof in 2025 zou ook bijna €4/kg gaan kosten. Groene waterstof moet in 2025 iets meer dan €3/kg kosten, waarbij geïmporteerde waterstof een klein beetje goedkoper is dan in Europa geproduceerde. Conclusie: groene waterstof is in 2025 concurrerend en hoeft dus niet gesubsidieerd te worden, een en ander natuurlijk afhankelijk van de ontwikkeling van de aardgas- en CO₂ prijs.

Waterstof uit kernenergie te duur

In de discussie over het nut van kernenergie in de Nederlandse energiemix wordt vaak gerefereerd aan de mogelijkheid groene waterstof te maken met kernstroom. Echter, in een recente studie van DNV wordt aangetoond dat de kosten daarvan veel hoger zijn dan van groene waterstof via elektrolyse met behulp van wind- en zonnestroom (zie figuur hieronder).



Indirecte kostencompensatie ETS afschaffen

De brief van 10 juni van Minister Jetten over de contouren van een nationaal CO₂-vrij energiesysteem benadrukt het belang van de doorberekening van de reële kosten aan gebruikers. De passage over het continueren van de indirecte kostencompensatie ETS is daarmee zeer in strijd, zeker in het licht van de voorgenomen introductie van de Europese CO₂ grensheffing. Het afschaffen van deze kostencompensatie zou duidelijk aan de gebruikers moeten worden gecommuniceerd.

Wederkerigheid maatwerkafspraken essentieel

De nadruk op wederkerigheid bij het maken van maatwerkafspraken juichen wij toe. Echter, de huidige formulering laat veel ruimte voor een vrijblijvende invulling daarvan door de betreffende bedrijven. Wij dringen erop aan een hard commitment te eisen van de bedrijven voor het tijdig bereiken van klimaatneutraliteit op straffe van het terugbetalen van de directe en indirecte subsidies die de overheid beschikbaar stelt.

Verplichte aandelen circulaire grondstoffen een goed instrument

Het voornemen in Europees verband in te zetten op verplichte aandelen circulaire grondstoffen juichen wij toe. Wij vragen ons af waarom dit tot Europese regels moet worden beperkt. Ook op nationaal niveau kan dit instrument naar onze mening worden ingezet. En zelfs in ruimer kader dan alleen voor circulaire grondstoffen. Verplichte aandelen duurzame stroom en duurzame warmte zouden de versnelling van het aanbod daarvan, en daarmee de snelheid van de energietransitie als geheel, zeer ten goede komen.

Scope 3 emissies: verander de boekhouding

Het voornemen scope 3 emissies meer aandacht te geven is lovenswaardig, want uiteindelijk bepaalt het consumptiepatroon wat er aan broeikasgassen wordt uitgestoten. Wat ontbreekt is een aanpak hiervoor. Wij hebben een oplossing: introduceer een tweede broeikasgasboekhouding op basis van consumptie, naast de bestaande en internationaal afgesproken boekhouding op basis van het land waar de uitstoot plaats vindt. De cijfers voor zo'n consumptieboekhouding zijn beschikbaar. OESO publiceert ze. Als je zo'n consumptieboekhouding hebt, dan kan je sturen op het verminderen van de uitstoot in de keten.

Elektriciteit

Bestemming 10GW extra wind-op-zee bepalen op basis van CO2 effect en flexibilisering

Het kabinet heeft besloten om uiterlijk in 2031 10GW extra wind op zee te realiseren ten behoeve van groene waterstof, elektrificatie van de industrie en nieuwe datacentra in de industriegebieden aan de kust en alle stroom van deze extra windparken exclusief op deze industrieterreinen te laten verbruiken om netcongestie te voorkomen. Deze opzet levert niet een maximale CO₂-reductie en ook niet voldoende flexibele stroomvraag om de piek en tekort van zon- en windenergie op te vangen. Door de kabels voor de extra windstroom verder het land in te trekken kan netcongestie worden vermeden en kan een flink deel van de extra windstroom worden ingezet voor elektrische auto's, warmtepompen bij huishoudens en bedrijven en elektrificatie van de industrie. Daarmee wordt meer CO₂-reductie en meer flexibele stroomvraag gerealiseerd, wat belangrijke doelen van het klimaatbeleid zijn. Nieuwe grote datacentra kunnen, gezien hun beperkte bijdrage aan CO₂-reductie en de al aanwezige maatschappelijke weerstand, het best zoveel mogelijk worden vermeden. Zie de uitgebreide notitie '[Wat is de beste bestemming voor de extra 10GW wind op zee capaciteit?](#)' op de website van de Grootouders voor het Klimaat.

Voorzieningen nodig om "curtailment" tegen te gaan

Met een voorziene capaciteit van 127 TWh aan variabele groene stroom uit wind op zee en land en zonPV zal er in 2030, zonder extra voorzieningen, een flinke hoeveelheid stroom niet kunnen worden gebruikt in perioden van piekaanbod ("curtailment"). De piekcapaciteit van alle duurzame bronnen is dan 54 GW, wat veel meer is dan de in 2030 verwachte vraag van 17 GW, aldus een rapport van CE in opdracht van [Tennet](#), zelfs met het compleet afschakelen van de dan nog aanwezige gascentrales en ook als we bedenken dat een combinatie van veel wind en maximaal zon maar af en toe optreedt. Dat zou leiden tot een flinke aanslag op de verduurzaming van de elektriciteitsvoorziening.

Er zijn veel mogelijkheden dat probleem te voorkomen of te beperken, zoals:

- Slim laden van elektrische auto's op tijden van piekaanbod van groene stroom, wat in principe technisch al [mogelijk](#) is.
- Het voorzien van warmtepompinstallaties van de mogelijkheid met behulp van een buffervat extra warmte op te slaan op tijden van piekaanbod van groene stroom.
- Het aan- (en uit-) zetten van daarvoor geschikte installaties in de industrie die op elektriciteit draaien ("[demand side management](#)").
- Het extra produceren van groene waterstof met overtollige stroom uit het reguliere net, in aanvulling op de waterstofproductie die is aangesloten op specifieke windparken op zee (voor zover de EU regelgeving die hierboven besproken is dat toelaat).
- Het plaatsen van batterijen dicht bij de opwekinstallaties van groene stroom.

Het is belangrijk dat hierop beleidsmatig sterk wordt ingezet, temeer omdat het probleem van curtailment in de jaren na 2030 nog aanzienlijk groter wordt, wanneer er steeds minder aardgascentrales zijn die kunnen worden afgeregeld. Tussen 2030 en 2040 moeten er namelijk nog eens 20 GW op zee bijkomen en 20 GW PV op land, zie dit KIVI [rapport](#). We moeten dus nu al maatregelen nemen de flexibiliteit van de vraag flink te verhogen, zie ook [Tennet](#). Er moet bijvoorbeeld een systeem komen waarbij woningen en laadpalen eenvoudig geïnformeerd kunnen worden over de ogenblikken dat er veel groene stroom beschikbaar is. Op die momenten kan de woning en de laadpaal extra elektriciteit gaan gebruiken. Dat is een ideale vorm om wijdverspreid groene stroom te gaan gebruiken op de juiste momenten, zie ook deze [website](#).

Groene waterstof verplichtingen komen er aan

Voor groene waterstof zal in ieder geval een deel (in de orde van 40%) van de extra windstroom moeten worden gereserveerd in verband met EU-verplichtingen die er aankomen. Mogelijk omvat dat ook groene waterstof voor de ombouw van de Tata Steel ijzerfabricage, als er inderdaad een rendabel businessplan kan worden ontwikkeld zonder dat overmatige subsidies nodig zijn. In ieder geval zal

import van minimaal 50% van de groene waterstof nodig zijn, gezien de kosten en de beperkte capaciteit van apparatuur om groene waterstof te maken. Zie ook hier de notitie '[Wat is de beste bestemming voor de extra 10GW wind op zee capaciteit?](#)'

Continuïteit waterstofaanbod moet worden gegarandeerd

Voor vrijwel alle toepassingen van waterstof is een continue toevoer nodig. Elektrolyzers, direct aangesloten op een of meer windparken, zullen gezien het fluctuerend windaanbod sterk wisselende waterstofstromen opleveren, die technisch gezien geen problemen hoeven te geven. Opslag van waterstof in zoutcavernes zal daarom nodig zijn om dit probleem op te lossen. Gasunie is gestart met een proefproject daarvoor in Groningen en voorziet een grootschalig [opslagsysteem](#) in zoutholten in Noord-Nederland en onder de Noordzee. De beschikbaarheid van voldoende opslag in 2030 is nog wel onzeker.

De continuïteit kan ook worden gewaarborgd met geïmporteerde groene waterstof, aannemende dat die in voldoende hoeveelheden beschikbaar is. Ook hiervoor zal opslag nodig zijn in de vorm van opslagtanks voor vloeibare waterstof, ammoniak of in andere vorm.

Mobiliteit

Reductie CO2 uitstoot en vermindering van luchtvervuiling en geluidshinder gaan samen

Verduurzamen van mobiliteit is belangrijk omdat het, zoals gesteld, naast CO2-reductie ook bijdraagt aan het verminderen van luchtvervuiling, geluidshinder en andere gezondheidseffecten. Hieraan kan worden toegevoegd dat door juiste ingrepen, zoals snelheidsbeperking bij wegverkeer, ook de veiligheid kan worden bevorderd.

Beter en betaalbaar openbaar vervoer

Voor het verduurzamen van personenmobiliteit kan niet alleen volstaan worden met publieksvoorlichting. Stimuleren van gedrag door het stellen van doelen alleen is niet voldoende. Voor langere afstanden is adequaat OV nodig. Er moet druk worden uitgeoefend om op korte termijn tekorten aan materieel en vooral ook personeel op te lossen. Een kritische factor als personeel speelt niet alleen bij Schiphol. Wij zijn dan ook benieuwd hoe de € 265 miljoen uit het coalitieakkoord concreet gaat worden ingezet voor de vergroening van personenvervoer. Investeren in de handhaving van maximumsnelheden mag hierbij niet worden vergeten.

Maximum snelheid

Wij missen in het programma het aanpassen van de maximumsnelheid. Wij stellen voor op korte termijn de snelheid te maximeren op 100 km/uur, ook na 19 uur. In de bebouwde kom zou een maximum van 30 km/uur tevens helpen de verkeersveiligheid te vergroten bij de complexe mix aan verkeersmiddelen. Wij vinden het een juist besluit om, zoals u stelt, een systeem van betalen naar gebruik in te voeren door het tarief in de huidige motorrijtuigenbelasting kilometerafhankelijk te maken.

Elektrisch rijden beter faciliteren

Het stimuleren van elektrische personenauto's onder meer door verhogen van het aantal laadpalen betekent dat deze met voorrang geladen moeten kunnen worden met duurzaam opgewekte elektriciteit en groene waterstof. Elektrisch vervoer op grijze stroom is een halve maatregel. Het weren van fossiele personenauto's vergt meer aandacht. Aanscherpen van APK-controles kan een middel zijn al dan niet in combinatie met een slooppremie.

Het toewerken naar de extra inzet van hernieuwbare brandstoffen zien wij als een tussenstap. Brandstoffen blijven brandstoffen en dus zijn er emissies bij verbranding. Aanpassing van het accijnsstelsel is een goed voornemen, echter dit zou versneld kunnen gebeuren en niet via een tussenstap van een convenant, noch door te wachten op een Richtlijn uit Brussel. Ook het wachten tot opname van transport in het ETS geeft vertraging in de transitie. Producenten van transportmiddelen moeten duidelijk zien dat de markt kantelt en innovaties in praktijk moeten worden gebracht.

Scheepvaart heeft prikkels nodig

Wij zien de verduurzaming van de scheepvaart, zoals nu in het ontwerp beleidsprogramma beschreven, niet tot het noodzakelijke resultaat leiden. Er wordt te veel geleund op vrijwillige acties en internationale fora waarin al jaren geen voortgang wordt geboekt. Versnelde normering van emissies en beprijzing van brandstoffen is hier noodzakelijk.

Luchtvaart: minder vliegen, schone brandstoffen en stoppen met verkapte subsidies

Wat betreft de luchtvaart willen wij verwijzen naar ons [standpunt](#) in deze. Op termijn kunnen de emissies van broeikasgassen beperkt worden door een verplichting CO2 neutrale brandstoffen toe te voegen aan de brandstof mix. Maar op korte termijn is het beperken van het aantal vluchten de sleutel. Een sturingsmogelijkheid is het aantal vluchten bij de te goedkope hub-functie van KLM. Luchthavens zullen moeten gaan beschikken over een adequate natuurvergunning. Alleen dit al kan waarschijnlijk niet zonder drastische beperking (voor Schiphol mogelijk halvering) van het aantal vliegbewegingen. Economen hebben vastgesteld dat beperking zonder ernstige gevolgen voor werkgelegenheid mogelijk is. Als de overheid, op basis van gezondheid en natuur, strikte eisen stelt aan het aantal vliegbewegingen voor Schiphol, kunnen luchtvaartmaatschappijen zelf conclusies trekken over welke vluchten ze willen behouden. Heldere normstelling in vergunningen, op basis van omgevingsfactoren leidt tot een naar beneden bijgesteld plafond.

Op korte termijn kan aan het beperken van het aantal vluchten ook een impuls worden gegeven door eerlijke prijsstelling in de luchtvaart. Momenteel zijn veel maatschappelijke kosten als gevolg van luchtvaart nog niet in de prijs opgenomen en is zelfs sprake van verkapte subsidie door belastingvrijstelling op kerosine en BTW op tickets. Verhoging van de prijs kan de balans doen verschuiven ten gunste van de trein.

Landbouw en landgebruik

Concrete maatregelen ontbreken

De openingszin in het beleidsprogramma is prachtig: ‘Het kabinet zet in op een transitie die moet leiden tot een toekomstbestendige duurzame landbouw en een waardevol landelijk gebied. Met die transitie pakt het kabinet de opgaven op het gebied van stikstof, klimaat, natuur en water in samenhang aan en biedt het toekomstperspectief voor agrarische ondernemers.’ Maar de rest van de tekst is nogal vaag als het gaat om concrete maatregelen.

Melkquotum plus inkomenssteun

Wij stellen voor om een krimp van de veestapel te organiseren, bijvoorbeeld door een plafond te stellen op het aantal dieren in Nederland. Voor melkveebedrijven zou dit kunnen door het (her)invoeren van een melkquotum, zodat het aantal koeien in Nederland halveert voor 2030. Hierdoor daalt de methaan emissie en komt stikstof ruimte vrij voor de woningbouw. Het spreekt vanzelf dat de boeren een redelijk inkomen moeten kunnen verdienen. Het transitiefonds van 25 miljard euro moet hiervoor worden ingezet en niet primair voor het uitkopen van boeren. De overheid kan bijvoorbeeld inkomenssteun bieden aan boeren die koolstof vastleggen in de bodem en voor waterberging zorgen in combinatie met natuur- en landschapsherstel. Hun voorouders hebben eeuwenlang het landschap vormgegeven, met kleinschalige bedrijven en met veel diversiteit. Wij moeten de boeren van de nu in de gelegenheid stellen deze traditie voort te zetten. Graag verwijzen we naar het artikel ‘Minder koeien, maar niet minder boeren: kies voor een melkquotum’ in [TROUW](#) van 16-06-2022

Rijksoverheid moet uitvoering ter hand nemen

Met het uitbesteden aan de provincies gaan de stikstof doelen niet worden gehaald. Wij zijn van mening dat de Rijksoverheid de uitvoering ter hand moet nemen. Ze moet dan wel een nieuwe dienst oprichten die boeren helpt met advies en financiering om op een andere manier een goed inkomen te verwerven. Daarmee krijgen de boeren een perspectief. Hierbij moet de lobby van de agro-industrie worden geweerd van het overleg, omdat juist hun belangen de boeren in deze positie gebracht hebben.

Een centrale regie van de Rijksoverheid is tevens een waarborg dat voldoende land behouden blijft voor de productie van voedsel en voor nieuwe natuur. Vanwege de krappe woningmarkt en de groeiende economie zijn projectontwikkelaars naarstig op zoek naar grond. Volgens de Autoriteit

Consument en Markt is de grondmarkt ondoorzichtig en is er sprake van enkele grote spelers die een te grote stem hebben in waar gebouwd gaat worden. Hun dominantie groeit en zonder ingrijpen van de overheid kunnen ze hun posities moeiteloos verzilveren. Graag verwijzen wij naar ons artikel in de [Leeuwarder Courant](#), waarin we beargumenteren waarom de overheid de regie moet voeren bij de koop van landbouwgrond.

Vraag 2

Wat vindt u van het voorgestelde beleid in de horizontale beleidsagenda's, waaronder de circulaire economie, het actieplan groene banen en de betrokkenheid van burgers bij het klimaatbeleid (Hoofdstuk 4)?

Burgerberaad

Zonder inbreng van burgers maakt de energietransitie geen kans, zoals ook benadrukt in de reactie van de Klimaatwakers. Het is daarom de hoogste tijd om hen hierbij te betrekken middels Burgerberaden. Zowel de adviescommissie [Brenninkmeijer](#) als [Eva Rovers](#) laten zien dat de werkwijze duidelijk is. Verder onderzoek naar hoe burgerberaden moet worden vormgegeven is dan ook overbodig en zorgt alleen maar voor vertraging.

Mogelijke onderwerpen zijn de warmtetransitie, die nu vast dreigt te lopen in gebrek aan geld en onwil bij burgers en hoe lokale energie coöperaties een centrale rol kunnen krijgen in de uitrol van duurzame energieprojecten. Een eerlijke kostenverdeling moet hierbij uitgangspunt zijn.

Ook kan een burgerberaad worden ingezet om de landbouwtransitie vorm te geven. Dit kan worden ingekaderd in een bredere vraagstelling: in wat voor land willen we leven? De schaarse ruimte is hier een gegeven: hoeveel wind en –zonneparken willen we in Nederland? Hoeveel landbouw? Hoeveel natuur? Hoe willen we wonen? In de inrichting van Nederland komen alle thema's samen.

Vraag 3

Wat vindt u van de voorgestelde governance en uitvoering van het klimaatbeleid, waaronder de invullingen van de Rijksregie, de (wetenschappelijke) Klimaatraad en de inrichting van het brede maatschappelijke klimaatoverleg (Hoofdstuk 6)?

Wetenschappelijke Adviesraad en broeikasgas budget

Naar analogie van het Britse systeem zou een systeem van doelformulering in termen van uitstoot omgezet moeten worden in een budgetstelsel, waarbij voor 5-jarige perioden een maximale cumulatieve uitstoot wordt aangegeven. Zeker gezien het nieuwe regime onder de EU Effort Sharing Regulation, dat ook een budgetstelsel kent, is dat nodig. De wetenschappelijke Adviesraad kan dan, zoals ook de Britse Commission on Climate Change, gevraagd worden die budgetten voor te stellen in lijn met de politiek bepaalde doelstellingen.

Een OMT voor het klimaat

Het klimaatbeleid wordt meer en meer crisisbestrijding, zoals ook betoogd in de reactie van de Klimaatwakers.. Dat komt door het laat op gang komen van maatregelen, het (terecht) verhogen van de ambities, het ontbreken van voldoende draagkracht onder de bevolking en vooral de oorlog in Oekraïne. Dat vraagt om een veel meer “hands on” wetenschappelijke ondersteuning van het beleid, zoals dat via het OMT ook in de coronacrisis is gebruikt. Er liggen voorstellen voor Klimaatcrisis Beleids Team (KBT). Het is belangrijk die functie te koppelen aan de Wetenschappelijke Adviesraad.

Vraag 4

Welke mogelijkheden ziet u om het beleid opgenomen in het beleidsprogramma te verbeteren en/of te versnellen?

Energiebesparing

Het valt op dat er relatief weinig aandacht in het Beleidsprogramma wordt gegeven aan energiebesparing. Niet alleen omdat energiebesparing vaak de goedkoopste manier is om CO2 emissie

terug te dringen, maar ook omdat er de komende jaren een grote kans is op verstoringen in de aardgasvoorziening, is een zware inzet op energiebesparing ons inziens absoluut noodzakelijk. Een publiekscampagne en betere handhaving van de Wet Milieubeheer is volstrekt onvoldoende. Er is nog een groot potentieel voor energiebesparing en daarom is een scherpe inzet daarop via ondersteuning van huishoudens, regels voor afstelling airco's, bedrijfsgerichte campagnes, inruilpremies voor energie slurpende apparaten, en andere instrumenten nodig.

Aparte doelen voor CO2 nodig

De doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050 is gebaseerd op bevindingen van het IPCC dat voor het beperken van de opwarming tot 1,5 graad de mondiale CO2 uitstoot in 2050 netto nul moet zijn en de mondiale uitstoot van alle broeikasgassen samen netto nul rond 2070. Door in EU verband de netto nul uitstoot van alle broeikasgassen (klimaatneutraliteit) te vervroegen naar 2050 wordt terecht ruimte geschapen voor arme landen om dat doel van klimaatneutraliteit later te bereiken. Voor de mondiale netto nul CO2-uitstoot geldt echter hetzelfde: rijke landen moeten dat punt ruim voor 2050 bereiken om ruimte te creëren voor arme landen. Dat betekent dat netto nul CO2 in de EU en Nederland al rond 2040 moet worden bereikt. Dat is bovendien ook nodig al ruim voor 2050 netto negatieve CO2 uitstoot te realiseren, wat nodig is om de restemissies in 2050 uit moeilijk te reduceren uitstoot van landbouw, luchtvaart en bepaalde industrieën te compenseren. Een aparte doelstelling voor CO2 neutraliteit rond 2040 is daarvoor het geëigende instrument, zodat er beleidsmatig op gestuurd kan worden.

Internationaal klimaatbeleid mag niet ontbreken

Zoals ook door de Klimaatwakers wordt gesignaleerd, ontbreekt het internationale klimaatbeleid volledig in het ontwerp Beleidsprogramma. Dat is een ernstige omissie, omdat de Parijs doelen onmogelijk kunnen worden gehaald als er geen royale financiële en technische ondersteuning wordt geboden aan arme landen en er niet volop aandacht wordt gegeven aan de uitstoot van broeikasgassen die wordt veroorzaakt in de aanvoerketen van producten die wij in Nederland gebruiken en bewerken. Wat betreft de ondersteuning van arme landen verwachten wij een aanzienlijke verhoging van de daarvoor bestemde budgetten. Het is niet voldoende een proportionele bijdrage te leveren aan de beloofde 100 miljard aan financiële steun voor arme landen. Er is veel meer steun nodig om die landen in staat te stellen ook de nodige transitie te realiseren. Dat zou ook heel goed kunnen in de vorm van technische en organisatorische steun aan een aantal landen waarmee Nederland een intensieve relatie heeft met betrekking tot ontwikkelingssamenwerking. De Nederlandse ervaring met het formuleren van beleidsmaatregelen en het evalueren van de bereikte resultaten is voor veel andere landen zeer bruikbaar. Dat hoeft niet beperkt te blijven tot overheidsmaatregelen. Ook de betrokkenheid van de maatschappelijke sectoren is in Nederland sterk ontwikkeld en kan voor andere landen een nuttig voorbeeld zijn.

Wat betreft de ketenbenadering zou Nederland er goed aan doen een systeem te creëren waarin maatschappelijke actoren de mogelijkheid krijgen hun inspanningen voor het vergroenen van de aanvoerketens beloond te zien. Dat zou kunnen door, naast de huidige (internationaal overeengekomen) broeikasgas boekhouding op basis van geografische bronnen, een tweede boekhouding op te zetten die gebaseerd is op actuele consumptie in Nederland, waarbij alle emissies uit de aanvoerketen worden meegerekend. Gegevens voor zo'n boekhouding zijn inmiddels beschikbaar. De OESO gebruikt deze data voor de consumptieboekhouding van OESO-lidstaten en heeft die inmiddels ook gepubliceerd. Met zo'n tweede consumptieboekhouding kan de inspanning van bedrijven voor het vergroenen van de aanvoerketens inzichtelijk worden gemaakt. Zo'n boekhouding voorkomt ook dat de uitstoot van broeikasgassen omlaag wordt gebracht door grote uitstoters Nederland te laten verlaten, terwijl de consumptie op peil blijft en het geeft aanknopingspunten om beleid gericht op aanpassing van levensstijl meetbaar te maken.