

Consultatie ontwerp beleidsprogramma klimaat

14 juli 2022

Met veel interesse hebben wij het 'ontwerp beleidsprogramma klimaat' gelezen. Natuur & Milieu, Milieudefensie, de Natuur en Milieufederaties, en Greenpeace zijn verheugd dat er nu voor het eerst een samenhangend beleidsprogramma opgesteld is om de Nederlandse klimaatdoelen te halen. De doelen zijn al enige tijd duidelijk. Het is nu zaak om zo snel mogelijk het bijpassende beleid in te voeren. Hiervoor hebben we niet meer jaren de tijd. Ondertussen is dit een kwestie van maanden geworden. **Eén van onze belangrijkste overkoepelende aandachtspunten is daarom ook dat wij graag zouden zien dat de voorgestelde tijdslijnen zoveel mogelijk verder naar voren worden gehaald.** Om de opwarming van de aarde tot anderhalve graden te beperken zal 2050 te laat zijn om als Nederland klimaatneutraal te zijn, en kunnen we dus ook niet wachten tot 2023 of later voordat het gros van de maatregelen effectief worden.

Het Kabinet heeft zich expliciet verbonden aan de anderhalve graden doelstelling. In het coalitie-akkoord van december jongstleden staat de volgende zinsnede: "(..) ook streven we de klimaatdoelstelling van maximaal 1,5 graden van het Klimaatakkoord van Parijs na". Premier Rutte ondertekende namens Nederland eerder op de klimaatop in Glasgow het statement van de [High Ambition Coalition](#), dat landen oproept om zo snel mogelijk met ambitie uzere klimaatplannen te komen in lijn met 1,5 graden.

We zijn verheugd dat de opeenvolgende regeringen het belang van 1,5 graden erkennen. Met het Klimaatakkoord van Parijs is afgesproken dat de opwarming van de aarde beperkt moet blijven tot "ruim onder de 2 graden en te streven naar maximaal 1,5 graden". Het risico op ernstige zeespiegelstijging en andere vormen van klimaatdisruptie neemt boven de 1,5 graden snel toe. Ons land is kwetsbaar voor overstromingen, zowel op het Europese vasteland als in het gehele Koninkrijk.

De achterliggende CO₂-reductiedoelen van het beleidsprogramma klimaat worden in 2030 opgehoogd van 49% naar 60% ten opzichte van 1990. Dat is een mooie stap, maar niet voldoende voor de 1,5C-ambities die de coalitie zichzelf heeft gesteld. **Wij roepen u daarom overkoepelend ook op om het CO₂-reductiedoel in de klimaatwet voor 2030 te verhogen naar minstens 65% ten opzichte van 1990 en voor 2040 100% CO₂-reductie te halen.**

Graag geven wij naast deze oproepen op hoofdlijnen middels deze consultatie een aantal specifieke aandachtspunten mee per sector om het beleidsprogramma meer in lijn te brengen met wat er nodig is om als Nederland voldoende bij te dragen aan het behalen van het anderhalve graden doelen om de lusten en lasten eerlijk in de samenleving te verdelen.

Industrie

Reductieopgave industrie

Onder 3.1.1 Sectorale aanpak industrie wordt gesproken over het indicatieve restemissiedoel van 34,4 Mton. Dat is volgens het beleidsprogramma een aanscherping van 5,9 Mton ten opzichte van de huidige doelstellingen. Echter, de opgave van de industrie in het Klimaatakkoord was 14,3 Mton + 5,1 Mton stand beleid van voor het Klimaatakkoord. In 2015 waren de emissies van de industrie 55,1 Mton. Uitgaande van het Klimaatakkoord en het stand beleid zouden de restemissies na doorwerking van het Klimaatakkoord op 35,7 Mton uitkomen (zie Klimaatakkoord, 2019). Met de extra reductieopgave uit het coalitieakkoord van 5-6 Mton moeten de restemissies dan rond de 30 Mton uitkomen en niet op de 34-35 Mton zoals in tabel 1: indicatieve verdeling emissiereductie over sectoren. **Wij roepen op om deze missende 4 tot 5 Mton te verhelderen en weer mee te nemen in de opgave.**

Maatwerk

Het kabinet gaat specifieke maatwerkafspraken met de twintig grootste industriële uitstoters maken. Het doel van de maatwerkafspraken is een snellere en ambitieuzere CO₂-reductie van de industrie, versnellen van circulaire productie en grootschalige technologische doorbraakprojecten om de impact op de leefomgeving te minimaliseren. Wij onderschrijven de ambitie van het kabinet om op deze terreinen versnelling aan te brengen. Hierbij hebben wij de voorkeur voor het zoveel mogelijk hanteren van het principe 'de vervuiler betaalt'. Indien er daarnaast publieke middelen worden uitgegeven moet duidelijk zijn wat de doelmatigheid is van de maatwerkafspraken en moeten de maatwerkafspraken bindend en wederkerig zijn. **De volgende criteria zijn wat ons betreft cruciaal om mee te nemen in het beleidskader rondom de maatwerkafspraken:**

1. **De afspraken die gemaakt worden, gaan substantieel verder dan wat er met generiek beleid kan worden bereikt.** De bedrijven die in aanmerking komen van de maatwerkafspraken hebben een toekomstbestendig, 1,5-gradenplan – in lijn met internationale afspraken - om de realisatie van extra CO₂-reductie te halen. Daarbij worden de transitie naar een klimaatneutraal bedrijf op scope 1, 2 en 3, en een sterk verminderde impact op de milieu- en leefomgeving, minimaal betrokken. Voor de borging van de toekomstbestendigheid is ook een uitgevoerde generatietoets op het plan het uitgangspunt. De Generatietoets moet eveneens de lange termijn toekomst meenemen. Dat betekent dat de toets zich ook toespitst op toekomstige generaties.
2. **De maatwerkafspraken helpen die bedrijven die een plek hebben in een klimaatneutraal en toekomstbestendig Nederland.** De maatwerkafspraken moeten zich richten op zowel ombouw, opbouw én afbouw.
3. **De maatwerkafspraken stellen harde doelstellingen die voldoende garanties bieden dat de afgesproken CO₂-reductie wordt gehaald.** Het klimaat kan het zich niet veroorloven dat de deze doelen niet behaald worden. Daarvoor is in elk geval nodig:
 - a) **Garanties.** De maatwerkafspraken zijn niet vrijblijvend, zowel niet vanuit het kabinet als vanuit de bedrijven. Een memorandum van overeenstemming is niet voldoende.

- b) **Onafhankelijk toezicht** dat jaarlijks monitort of de gestelde doelen op weg zijn en bij kan sturen. Dit kan uitgevoerd worden door bijvoorbeeld de Klimaatraad of een andere onafhankelijke instelling.
- c) **Sancties**, bijvoorbeeld in de vorm van korting op de subsidie of intrekken van een vergunning, als een bedrijf de gestelde doelen niet haalt of niet op weg is. Periodiek wordt gekeken of de doelen op gang zijn, als dat niet het geval is, zal er gesanctioneerd worden.

Circulaire economie

In het coalitieakkoord is afgesproken dat er een klimaatdoel komt voor de circulaire economie. Wij juichen dat toe. Door veel efficiënter om te gaan met grondstoffen zijn forse broeikasgasreducties te bereiken. Efficiënter gebruik van grondstoffen betekent minder winning en verwerking van nieuwe grondstoffen en minder afval. Dat is niet alleen goed voor het klimaat maar ook voor de biodiversiteit. Ook vermindert het vervuiling en de afhankelijkheid van import van schaarse grondstoffen. Indien goed uitgevoerd kunnen zowel de energietransitie als de grondstoffentransitie positief bijdragen aan het klimaat en biodiversiteit. Echter, zolang het toegestaan is om ongelimiteerd niet-circulaire producten op de markt te brengen, wet- en regelgeving ontbreekt om de markt aan te sturen en/of externe kosten onvoldoende geïnternaliseerd zijn, is het streven naar de circulaire economie tegengesteld aan de fundamentele krachten van de huidige economie.

Een klimaatdoel voor circulaire economie is heel welkom voor de wereld, maar bij de uitwerking moet rekening gehouden worden met verschil van impact op scope 1 klimaatdoelen en de doelen voor scope 2 en 3. Emissiereductie in scope 2 en 3 zijn niet inwisselbaar voor emissiereductie in scope 1 en andersom. Voorkomen moet worden dat een klimaatdoel voor circulariteit ten koste gaat van de huidige scope 1 klimaatdoelen. Het is daarnaast belangrijk om een onderscheid te maken in stimulering voor scope 2 en 3 emissiereductie en de sector/plek waar de reductie formeel meetelt, om dubbeltelling te voorkomen. **Naast een additioneel klimaatdoel voor circulaire economie is er dus ook beter afgestemd beleid nodig. Maatregelen om de synergie tussen energie- en grondstoffenbeleid te stimuleren zijn als volgt:**

1. **Het beprijzen van milieuschade in het algemeen en klimaatemissies in het bijzonder. Internationale en vlakke heffingen op CO₂ belonen de klimaatwinst van efficiënter grondstoffengebruik**, want heffingen maken geen onderscheid in scope 1, 2 of 3 emissies. Het gebruik van primaire grondstoffen wordt hiermee ontmoedigd.
2. **Reken alle emissies van CO₂ mee in je klimaatboekhouding** (ook die van biogene herkomst) zodra die vrijkomen bij verbranding. Beloon wél het vastleggen van CO₂ in groeiende biomassa om het gebruik ervan als grondstof te belonen.
3. **Stel eisen aan de circulariteit van een productontwerp, door normen in te voeren voor reparbaarheid en herbruikbaarheid**. Het verplichten van een (oplopend) aandeel recyclelaar in producten is ook een optie.
4. **Gebruik de opbrengsten van heffingen voor investeringen in randvoorwaarden voor zuiniger omgang met grondstoffen en opwek van duurzame energie** anders dan uit de verbranding van materialen.

Energiebesparing

De energiebesparingsplicht wordt aangescherpt en uitgebreid. Wij onderschrijven dat, want energie besparen is een van de snelste en goedkoopste manier om de CO₂-uitstoot terug te dringen. **Wij zijn van mening dat ambitieus klimaatbeleid en de huidige situatie vraagt om een aangescherpt besparingsdoel en meer verregaande energiebesparingsmaatregelen, zoals de terugverdientijd van de energiebesparingsplicht te verhogen naar zeven jaar en het uitbreiden, het implementeren van efficiëntie- en isolatiestandaarden en het concreet opstellen van implementatieprogramma's voor de sectoren met de meeste besparingspotentie.** Ook moet aan de uitvoeringskant van de energiebesparingsplicht gekeken worden of het budget voor de omgevingsdiensten toereikend is, of dat er meer budget nodig is. Als alternatief kan ook gekeken worden of de handhaving in de markt gelegd kan worden. Analoog aan de APK die Nederland kent voor wegvoertuigen.

Elektriciteit

Kansen systeemintegratie

Door slim om te gaan met energie kunnen maatschappelijke kosten vermeden worden en kan de energietransitie sneller worden doorlopen. Als voorbeeld kan er bijvoorbeeld gekeken worden naar de rol die warmteopslag kan spelen om congestie op het elektriciteitsnet te verminderen en beter gebruik te maken van de beschikbare hernieuwbare opwek. Warmte, elektriciteit en duurzame gassen lijken nu echter in het beleidsprogramma nog losstaande domeinen te zijn. Met eigen problematiek, eigen oplossingen, en eigen beleid. Door echter ook te kijken naar de meerwaarde die de verschillende domeinen voor elkaar kunnen opleveren, en via de juiste beleidsprkkelers ook te sturen op het verzilveren van deze meerwaarde, kan de energietransitie veel sneller en kosteneffectiever gemaakt worden.

Wij roepen daarom op om ook in het beleidsprogramma klimaat expliciet aandacht te hebben voor beleid dat systeemintegratie bevordert. Daarnaast moeten ook belemmeringen die voorkomen uit het huidige beleid worden weggenomen. Dit gaat met name om belemmeringen in de sfeer van nettarieven en de mogelijkheden om op lokaal niveau energie uit te wisselen zonder dat hier meermaals belasting over moet worden afgedragen.

Ruimte voor nieuwe centrales

Het is goed dat er aandacht is voor CO₂-vrij regelbaar vermogen. Wat nog mist is het voorsorteren op de ruimte vraag die toekomstige nieuwe CO₂-vrije gascentrales gaan hebben. Voorzichtige eerste schattingen laten zien dat de elektriciteitsvraag in de toekomst een veelvoud zal zijn van wat deze nu is. Het grootste deel van de energie zal door zon en wind opgewekt kunnen worden, maar om leveringszekerheid te kunnen garanderen zal er ook een groot vermogen aan regelbare centrales opgesteld moeten worden. Naar alle waarschijnlijkheid is dit een groter vermogen dan dat er nu opgesteld staat. Ruimtelijke procedures voor het aanwijzen van locaties voor nieuwe gascentrales op waterstof vergen veel tijd. Net zoals het de bijbehorende netinpassing middels nieuwe hoogspanningsstations. **Om deze reden roepen wij op om ook in het beleidsprogramma klimaat nu al aandacht te hebben voor het in kaart brengen van de ruimte vraag van nieuwe CO₂-vrije regelbare centrales en de bijbehorende netinpassing.**

Doelstelling hernieuwbaar op land

Er wordt in het beleidsprogramma nog expliciet vastgehouden aan het plafond van 35 TWh voor hernieuwbaar op land. De RESsen hebben laten zien dat er bestuurlijk draagvlak is voor meer. Voor het behalen van de 60% doelstelling zal ook meer nodig zijn.. Om draagvlak te behouden is het wel van belang dat deze extra projecten op land van hoge kwaliteit zijn. Gezien de mondiale biodiversiteitscrisis en de [ecologische kaalslag](#) zich aftekent in ons landelijk gebied, moeten we voortaan ieder energieproject zien als kans om wezenlijk bij te dragen aan de lokale natuurwaarde. Natuurinclusieve inpassing dus als nieuwe norm. Ook de kwaliteit van het participatieproces met de omgeving speelt daarin mee: we zien dat energieprojecten die ontstaan in co-creatie met de lokale gemeenschap vaak meer lokale en ecologische meerwaarde realiseren. Voor deze extra kwaliteiten zal ondersteuning in de vorm van een kwaliteitsbudget in veel gevallen nodig zijn.

Wij roepen op om in het beleidsprogramma klimaat al voor te sorteren op het creëren van subsidieruimte voor kwalitatief hoogstaande hernieuwbaar op land projecten die additioneel zijn ten opzichte van de 35 TWh. Met een betere landelijke kwaliteitsbodem kan natuurinclusiviteit de

NATUUR
& MILIEU



milieudefensie

GREENPEACE



de natuur en
milieufederaties

nieuwe norm worden voor hernieuwbaar op land. Daarnaast roepen wij ook op tot enige mate van landelijke afstemming en regie om slimme clustering van projecten en het beschermen én bevorderen van natuurwaarden te stimuleren.

Mobiliteit

Verduurzaming wagenpark

Wij roepen het kabinet op om maatregelen te nemen voor de realisatie van doelstellingen voor 2030 om 100% EV nieuwverkoop voor personenvoertuigen. Om het ingroeipad naar 100% nieuwverkoop te realiseren is stimulering van elektrisch rijden ook na 2025 hard nodig. Zonder aanvullende maatregelen zal het aandeel volgens de laatste doorrekeningen van het PBL uitkomen op 42%. De nadruk op nieuwverkopen is zo belangrijk omdat auto's gemiddeld 15-20 jaar rondrijden en de Nederlandse consument in 80% van de gevallen een tweedehandsauto koopt. Elke benzineauto die nu niet verkocht wordt stoot ook de komende 15-20 jaar geen CO₂ en NO_x uit. Dus elke euro die nu naar een elektrische rijden gaat is een goede investering in de toekomst. Wij bepleiten de volgende maatregelen te nemen om 100% nieuwverkoop te realiseren:

- **Schrap de voorgenomen verhoogde bijtelling voor nul-emissie auto's**

Het is een belangrijke stap om de verhoging van de bijtelling voor zakelijke elektrische auto's te herzien. 55% van alle nieuw verkochte auto's wordt zakelijk aangeschaft. Hoewel de gedifferentieerde bijtelling het afgelopen decennium zeer effectief was, is in 2019 bepaald om de bijtelling voor elektrische auto's stapsgewijs te verhogen. In 2021 is hierdoor groei van *het aandeel* 100% elektrisch *in de nieuwverkopen* in 2021 voor het eerst, (en met Tsjechië als enige in Europa!) gedaald (van 20,5% naar 19,8%). Met de verdere verhoging van de bijtelling in 2022 voorzien wij een nog grotere teruggang. Omdat de aanschafprijs van een elektrische auto minder snel daalt dan was aangenomen, is het voordeel in de kosten voor de zakelijke rijder omgeslagen naar een nadeel, vooral voor de kleinere en middenklasse auto's. Juist deze modellen zijn belangrijk zijn voor de tweedehandsmarkt de komende tien jaar. Door de bijtelling voor elektrische auto's op 12% te houden (niveau 2021) tot 2025, wordt een EV weer een aantrekkelijke keuze voor de zakelijke rijder.

- **Vervang de stimulering voor de zakelijke markt voor een eenduidig verplichtend doel: alle nieuwe zakelijke leaseauto's uiterlijk vanaf 2025 nul-emissie**

Vervang de gedifferentieerde bijtelling voor de zakelijke markt vervolgens uiterlijk 2025 voor de normstelling dat alle nieuwe zakelijke leaseauto's dat jaar nul-emissie moeten zijn. Verbiedt dus de aanschaf voor de zakelijke markt van fossiel aangedreven auto's per uiterlijk 2025. Zakelijke auto's rijden bijna twee keer zoveel kilometers als particuliere auto's en zijn daarmee verantwoordelijk voor ongeveer de helft van de uitstoot in de automobieliteit. Het invoeren van een vlootnorm voor zakelijke personenauto's kan volgens Revnext tot wel 3 Mton CO₂-reductie per jaar leiden naast reductie van fijnstof en stikstof. Het is daarmee een effectieve maatregel die snel een bijdrage kan leveren aan de 2030-doelen.

Omdat de 'total cost of ownership' daalt en het vanaf 2025 per saldo voor vrijwel alle modellen auto's goedkoper is om elektrisch te rijden is het logisch om vanaf dat moment de zakelijke markt niet meer te subsidiëren, maar juist te normeren. Het doortrekken van de huidige fiscale stimulering

kost volgens het [Rapport Commissie van Geest](#) cumulatief zo'n € 10,5 miljard in de periode 2025 – 2030. Door te normeren kunnen deze kosten grotendeels vermeden worden en kan een deel van de stimulering worden ingezet voor particulieren (via de aanschafsubsidie) om de drempel van de aanschafprijs weg te nemen.

- **Verhoog het budget voor de SEPP-aanschafsubsidie voor nieuwe en tweedehands particuliere voertuigen**

Verhoog het totaal beschikbare budget voor de aanschafsubsidie voor nieuwe en tweedehands elektrische voertuigen voor particulieren zodat zo veel mogelijk consumenten ook daadwerkelijk de keuze voor een elektrisch voertuig maken. Uit onderzoek van de ANWB eind vorig jaar beek dat 1 op de 4 Nederlanders overweegt komende jaren een elektrische auto te kopen. De aanschafprijs is hierbij een belangrijke drempel. De recente stijging van benzine- en diesel prijzen heeft de interesse in elektrisch rijden vergroot. Ondanks de budgetverhoging voor 2022 tot 91 miljoen Euro is eind maart al twee-derde van de subsidie vergeven. Het huidige budget is slechts voldoende om tussen de 21.000 en 25.000 extra elektrische auto's te financieren: 6% van de nieuwverkopen. Verzilver het momentum en zorg dat iedereen die dit jaar een elektrische auto wil kopen daarvoor ook subsidie kan aanvragen. Verhoog daarom het budget van de regeling of verwijder de jaarschotten.

Prijsbeleid en fiscale herzieningen mobiliteitsdomein

Prijsbeleid werkt en wordt steeds onmisbaarder. Gezien de grote opgaven die ons land te wachten staan op het gebied van de brede welvaartsdoelen voor bereikbaarheid wordt het steeds cruciale dat er effectieve maatregelen worden ingezet. Economen wijzen er al langer op dat de schaarste op de weg, de schaarste aan stikstof- en klimaatruimte het efficiëntst met een naar tijd, emissie en plaats gedifferentieerde heffing kan worden aangepakt.

- **Bereid invoering van Betalen naar Gebruik voor met gedifferentieerde tarieven naar emissies.**

Het nieuwe kabinet introduceert nu een belastingsysteem waarbij de automobilist gaat betalen per kilometer door de huidige wegenbelasting (MRB) te variabeliseren. Een goed begin, maar als er niet wordt gedifferentieerd naar tijd, plaats en emissies draagt het weinig bij aan de CO₂-reductie door mobiliteit. De jaarlijkse CO₂-reductie mét emissiesturing bedraagt tot circa 4 Mton per jaar. Daarmee is het vanaf 2030 potentieel het meest effectieve instrument om CO₂-reductie in het wegverkeer te realiseren.

Met de variant die niet alleen differentieert naar emissies, maar ook tijd en plaats kunnen ook de bereikbaarheidsproblemen van de grote steden worden aangepakt en de impact op lokale natuurgebieden worden verminderd. Wij stellen voor om de laagste en midden inkomens uit de opbrengsten een klimaatbereikbaarheidsbonus te geven. Feitelijk betaal je dan naar de hoeveelheid ruimte op de weg en de uitstoot van CO₂ en NO_x. Beprijzing naar schaarste is een vertrouwd economisch liberaal beginsel. Ervaringen in het buitenland leren dat dit 20 tot 30% spitskilometers en files bespaart. Zorg daarom om te beginnen heel snel voor de mogelijkheid van pilots met een congestieheffing rond de grote steden in de reikwijdte van de Kaderwet Betalen naar Gebruik.

- **Draai de voorgenomen aanpassing reiskostenvergoeding terug om extra automobilititeit en uitstoot te voorkomen.**

Voorkomen moet worden dat we gaan dweilen met de kraan open. Het heeft weinig zin om technische klimaatmaatregelen te nemen als ondertussen de overheid de mobiliteitsgroei stimuleert. De voorgenomen algehele verhoging van de onbelaste reiskostenvergoeding is contraproductief voor verduurzaming van het woon-werkverkeer en zorgt ervoor dat vooral midden- en hoge inkomens profiteren. Momenteel ontvangt een groot deel van de werknemers momenteel geen reiskostenvergoeding, of geen vergoeding voor de fiets of OV. Samen met de werkgeverscoalitie Anders Reizen pleiten wij voor afschaffing van de onbelaste kilometervergoeding.

- **Afschaffen vrijstelling bpm bestelauto**

De regering gaat vanaf 2024 in drie stappen de vrijstelling van de aanschafbelasting voor dieselbusjes in drie stappen afbouwen tot 2026. Dat kan wat ons betreft sneller, en deze opbrengsten zouden ten goede kunnen komen aan de stimulering van elektrische bestelauto's en ondersteuning voor de aanleg van laadinfrastructuur.

Aanpak luchtvaartemissies

Wij ondersteunen een integrale aanpak van de luchtvaartemissies waarbij tegelijkertijd het behouden van voldoende verbondenheid met voor Nederland relevante bestemmingen geborgd wordt. Wel hebben we zorgen over de houdbaarheid van het beschermen van de hubfunctie van Schiphol omwille van een vaag en niet gekwantificeerd en gemonitord begrip als 'vestingsklimaat', de hoge nationale inzet op SAF en het uitblijven van een naar afstand gedifferentieerde vliegbelasting en van een aanpak van de kleine groep veelvliegers. Het behalen van klimaatdoelen die de overheid met de sector heeft afgesproken in het Duurzame luchtvaart Akkoord dient zo snel mogelijk geborgd te worden met invoering van het CO₂-plafond. Deze klimaatdoelen voor de luchtvaart dienen in lijn gebracht te worden met maximaal 2 graden opwarming. Besluiten over het openen van een nieuwe internationaal luchthaven in Lelystad en groei van Schiphol en regionale luchthavens kunnen niet genomen worden zolang het plafond niet ingevoerd is om rechterlijk ingrijpen later te voorkomen met grote financiële schade tot gevolg. Vliegen op waterstof en elektrisch vliegen zijn tot na 2040 niet of beperkt mogelijk. Voor het verminderen van emissies per vliegkilometer is de sector dan ook aangewezen op het bijmengen van niet-fossiele brandstoffen. Gezien de langzame ontwikkeling van het aanbod van niet-fossiele brandstoffen en om te veel druk op specifieke grondstoffen voor de productie te voorkomen (en daarmee aanzienlijke kans op fraude en andere misstanden) moet de totale energievraag van luchtvaart omlaag gebracht worden. 80% van het verbruik en dus ook de emissies veroorzaakt wordt door de 20% verste vluchten. Ingrijpen in de langste vluchten en dus de hubfunctie is dan ook onvermijdelijk. Herzie daarom het beleidskader voor netwerkqualiteit.

Wij willen dat de Nederlandse overheid perspectief biedt voor de luchtvaartsector met duidelijke, juridisch vastgelegde ecologische grenzen, eerlijke beprijzing en verantwoord brandstofbeleid. De overheid moet de regie durven nemen in deze transitie naar een kleinere maar relevante luchtvaart opererend binnen duidelijke grenzen. Het durven loslaten van de groei- en beschermingsgedachte van bestaande belangen en netwerksystemen is onvermijdelijk.

Wij pleiten concreet voor:

1. **Invoering CO2-plafond in 2022** en vervolgens voor aanscherping van de klimaatdoelen in lijn met Parijs.
2. **Reductie van de energievraag** van de sector met 5% per jaar t.o.v. 2019 (op basis van CO2-budget) zodat doelen haalbaar worden.
3. **Verantwoord duurzaam brandstofbeleid**: voorkomen dat de belofte van SAF het excuus wordt voor groei/niet verlagen van de energievraag en houdt rekening met de beperkte beschikbaarheid van grondstoffen.
4. **Effectieve verhoging vliegbelasting**: vermijden dat lange afstanden juist aantrekkelijker en transfers en vracht nog meer ruimte krijgen.
5. **Neem nu geen luchthavenbesluiten die het behalen van het CO2-plafond onmogelijk maken**. Op basis van het voorgenomen beleid zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota en de maatregelen van FF55 zullen klimaatdoelen van de Luchtvaartnota niet gehaald worden. Voorkom dat besluiten over Schiphol (LVB1) en Lelystad (opening) moeten worden teruggedraaid bij invoering van een juridisch CO2-plafond.
6. **Ondersteun de Europese FF55 voorstellen voor luchtvaart en pleit waar nodig voor verbetering:**
 - Dring aan afdoende duurzame voorwaarden voor ReFuelEU en de voorgestelde herziening van RED2.
 - Pleit voor versnelde invoering van accijns op kerosine op bovendien alle vertrekkende vluchten (niet alleen intra-EU vluchten).
 - Pleit voor invoering van het EU ETS voor alle vertrekkende vluchten.
7. **Ontwikkel een herziend beleidskader voor het behoud van netwerkkwaliteit van de Nederlandse luchtvaart**, houdt daarbij rekening met naast het handelsbelang van bestemmingen ook de ecoscore per bestemming (relatief aan het handelsbelang), de indirecte bereikbaarheid van bestemmingen en de werkelijke zakelijke vliegvraag naar bestemmingen
8. **Verhoog niet alleen de vliegbelasting maar differentieer deze ook meteen naar vliegafstand zodat belast wordt naar vervuiling; onderzoek of veelvliegers daarbij extra ontmoedigd kunnen worden**. Vermijdt dat lange afstanden juist aantrekkelijker en transfers en vracht nog meer ruimte krijgen.
9. **Ontmoedig veelvliegen** door frequent flyer punten met door de werkgever betaalde zakelijke vluchten te belasten als inkomen en te onderzoeken hoe deze veelvliegprogramma's verboden kunnen worden in Nederland en/of in Europees verband.

Gebouwde omgeving

Invoering norm efficiëntie verwarmingsinstallaties

Wij ondersteunen de normering voor hybride per 2026, maar voor vrijstaande woningen zou een norm al in 2025 kunnen worden ingevoerd. Op basis van terugverdientijd en beschikbare ruimte kan een hybride warmtepomp daar in de meeste gevallen al uit. Dit geldt ook voor het grootste deel van de hoekwoningen. Dit zou de fasering en het ingroeipad van hybride warmtepompen verder kunnen ondersteunen/versnellen (i.p.v. een harde invoering per 2026 voor alle woningtypen).

Lagere inkomens

Voor wat betreft subsidies en leningen zijn er mogelijkheden voor lagere inkomens om met energiebesparing aan de gang te gaan als ze woningeigenaar zijn. Dat neemt niet weg dat er huishoudens zijn die geen enkele ruimte in hun budget hebben om te kunnen investeren in verduurzaming, ook niet via een lening. **Terugbetaling zou daarom afhankelijk moeten worden van het inkomen. En mensen met lage inkomens zouden niet meer moeten aflossen dan wat ze besparen op hun oude energierekening.** Pas dan wordt een duurzame woning voor iedere huizenbezitter haalbaar. **Daarnaast moet er een plan opgesteld worden om die lagere inkomens te bereiken.** Lagere inkomens hebben wel het meeste baat bij energiebesparende maatregelen. Daar moet ons inziens meer aandacht voor komen. De afspraken over het uitfaseren van slechte labels in sociale huur zijn een goed begin. **We bepleiten dat deze zo spoedig mogelijk worden verwerkt in wetgeving en ook gaan gelden voor particuliere huur.** Ook ontbreekt een meetbare beleidsdoelstelling voor deze kabinetsperiode om bijvoorbeeld label G uit te faseren en/of de lagere inkomens te ontzien, bijvoorbeeld: een half miljoen huishoudens met een laag inkomen moeten aan het eind van de kabinetsperiode een woning hebben met minimaal energielabel C.

WCW

De Wet Collectieve Warmtevoorziening is nodig om alle betrokkenen bij warmtenetten en het aardgasvrij maken zekerheid te geven over de juridische voorwaarden. Invoering staat nu gepland voor 2024, we hopen harte dat dit wordt gehaald. De inhoud van het wetsvoorstel is een grote verbetering ten opzichte van de nu geldende Warmtewet. Warmtenetten kunnen een goed alternatief zijn voor de cv-ketel als duurzaamheid en consumentenbescherming goed zijn geregeld. Alhoewel het wetsvoorstel hiervoor goede regels bevat, worden er ook nog kansen gemist. Voor de WCW bepleiten wij daarom de volgende verbeteringen:

- **Normeer het transportverlies van warmtenetten door een isolatienorm voor warmteleidingen voor te schrijven.**
- **Beperk de vaste kosten voor warmteklanten zodat zij energiebesparende gedrag loont.** Dit kan door de vaste kosten te limiteren en financiële regeling in te voeren voor het dekken van risico's voor warmtenetten
- **Beperk de tariefschokken door de mogelijke stijgingen te limiteren.**

Landbouw en landgebruik

Doelstelling sector

De hoeveelheid Mton CO₂ die gereduceerd moet worden door landbouw en landgebruik is onduidelijk. Er wordt verwezen naar het Klimaatakkoord, het Regeerakkoord en Coalitieakkoord, het overzicht en de opgave zijn zoek, evenals de bijdrage van de voorgestelde maatregelen. **Wij roepen op om een overzicht te maken voor de sector landbouw en landgebruik met daarin de huidige uitstoot, de verwachte uitstootreductie als gevolg van de gepresenteerde maatregelen en de restemissie.**

Koppeling Klimaat en Stikstof

In het ontwerpbeleidsplan klimaat wordt een sterke overlap beoogd met het Nationaal Programma Landelijk gebied. Een goed voornemen, want een goede koppeling van klimaat met stikstof, water en natuurherstel is onmisbaar. Het is belangrijk om de koppeling tussen het Ontwerpbeleidsplan Klimaat en het Nationaal Programma Landelijk Gebied inhoudelijk zo sterk mogelijk te maken en doelen en randvoorwaarden voor klimaat, stikstof en water aan elkaar te koppelen. **Een integrale aanpak van de opgaven rondom stikstof, klimaat, water en natuurherstel biedt de kans om tot een ontwerp van het landelijk gebied te komen waarin landbouwbedrijven een onmisbare rol hebben en niet keer op keer op (en over) de grenzen van het systeem balanceren.**

Zorgen over opbrengst maatregelen

De uitwerking van de reductie van de voorgestelde maatregelen blijft zeer algemeen, er is overlap en er zijn zeer veel afhankelijkheden, waardoor de benodigde reductie niet en niet op tijd gehaald kan worden. **Maak dit helder in het definitieve beleidsprogramma.**

Veenweidegebieden

CO₂ reductie in de veenweidegebieden is naar verwachting inderdaad geringer dan de eerder ingeschatte 1 Mton. Echter de kosten ervan zullen vele malen hoger zijn dan de nu geschatte €200 mln. Om het te behouden als veenweidegebieden zullen de watersystemen grootschalig aangepakt moeten worden en de vraag is of er voldoende water is om het nat te houden. Daarnaast heeft het ermee gepaard gaande extensieve gebruik nog geen goed verdienmodel en zal een bijdragen van de overheid naar verwachting nodig zijn voor deze transitie. De vraag is of de veenweidegebieden allemaal als de huidige veenweide in stand gehouden moeten worden of dat ze een koolstof-sink moeten worden waarin aangroei van veen en/of houtige gewassen de toekomst hebben. **In deze strategie moet het Rijk het voortouw nemen**, dat kan niet door de afzonderlijke provincies worden uitgewerkt.

Koolstofopslag

Er is in het geheel geen aandacht voor de uitwerking van opslag van koolstof door de landbouw; dit zou uitgangspunt moeten zijn van de natuurinclusieve kringlooplandbouw. Daarbij willen wij benadrukken dat koolstofopslag kan een bijdrage leveren aan het reduceren van emissies in de landbouwsector. Het verkopen van deze emissiereductie (offsetting door middel van carbon credits) is echter een onwenselijke ontwikkeling, aangezien dit de klimaatdoelen van de landbouwsector niet dichter bij brengt.

Consumptiemaatregelen

Er ontbreekt een visie dan wel maatregelen op het gebied van de consumptie. Ons voedselsysteem is verantwoordelijk voor een derde van de uitstoot van broeikasgassen in de wereld, waarvan het merendeel afkomstig is van de vee- en vleesindustrie. Verlagen van de veestapel draagt dan alleen bij als we voorkomen dat we dezelfde hoeveelheid vlees uit andere landen gaan eten. Een visie of stappen om ervoor te zorgen dat we minder dierlijke eiwitten zoals vlees en zuivel eten ontbreekt.

Heel concreet missen wij fiscale instrumenten zoals een belasting op vlees en zuivel. Het [IPCC](#) en ook het [PBL](#) wijzen keer op keer op de noodzaak van een verandering in de consumptie, waarbij de consumptie van vlees en zuivel moet dalen om gevaarlijke klimaatverandering te stoppen. Eerlijke (true) prijzen zijn een belangrijk instrument om de transitie in de landbouw vorm te geven en consumenten daarin te betrekken.¹

Ketenverantwoordelijkheid

Spelers in de keten, zoals banken, toeleveranciers, de verwerkende industrie en de retail hebben een eigen verantwoordelijkheid om gevaarlijke klimaatverandering te voorkomen. Zij zullen dus een goed klimaatplan in lijn met de anderhalve graden doelstelling moeten hebben om te verzekeren dat zij niet teveel uitstoot veroorzaken in de hele waardeketen. Bedrijven die dat niet hebben mogen niet financieel profiteren van de middelen uit het Transitiefonds voor stikstof en van de middelen uit het Klimaatfonds.

¹ Ter inspiratie verwijzen wij graag naar de APP-coalitie voor een eerlijke prijs voor vlees en zuivel, waarbij de opbrengsten van het instellen van een belasting op vlees en zuivel worden gebruikt om boeren te ondersteunen bij hun verduurzaming en verbetering van dierenwelzijn, groenten en fruit goedkoper te maken en de koopkracht van de 4 miljoen Nederlanders met een lager inkomen te compenseren. Een eerlijke prijs voor vlees en zuivel kan op deze manier bijdragen aan draagvlak voor de transitie in de samenleving.