

## Samenvatting

De samenvatting van zienswijzen en de reactie daarop is vaak erg summier en doet geen recht aan de moeite en tijd die mensen in een reactie hebben gestopt.

In een samenvatting van deze zienswijze wil ik in elk geval terugzien:

Ook als de klimaatminister niet gaat over alle klimaatschade, dan moet wel alle schade meegeteld worden als het gaat om haalbaarheid van de afspraak: niet meer dan 1,5°C.

De klimaatminister moet ook gaan rapporteren over álle klimaatschade. Dit kan in het klimaatbeleid-dashbord. Daarin moeten dus ook terugkomen: luchtvaart (inclusief niet-CO<sub>2</sub>-effecten), biomassa, internationale scheepvaart, schade via geïmporteerde producten en schade vanwege de financiering vanuit Nederland van fossiele projecten. In het dashboard moet ook gerapporteerd worden over: de klimaatverandering, de kosten van klimaatverandering, de schade, klimaatadaptatie en subsidies, en over de rechtvaardigheid: lasten en subsidies verdeeld over inkomensgroepen en bedrijven.

De ernst van de klimaatcrisis vraagt om keuzes: niet alles kan nog en is nog verantwoord. De politiek moet beslissen waar een resterend koolstofbudget nog aan besteed kan worden. Leg de keuzes vast, niet in een uitstootdoel, maar als koolstofbudget.

Een belangrijke keuze: verbied privé-jets op kerosine (incl. SAF, want kerosine kan nooit duurzaam zijn). Dat zal de beste impuls zijn voor de innovatie, die nodig is voor het verduurzamen van de luchtvaart.

Kom met een afbouwplan voor de fossiele subsidies.

Burgers kunnen beter betrokken worden via een burgerberaad en juist niet enquête of referenda: meningen zijn waardevol als die mening op basis van kennis gevormd is. Haal de energievoorziening weg bij multinationals en maak het lokaal, maatschappelijk bezit.

De regering/klimaatminister moet een toekomstvisie schetsen, passend binnen de 1,5°C-doelstelling. De toekomstvisie moet beschreven worden met veel aandacht voor de aantrekkelijke kanten.

## Doelstelling 1,5°C:

Het plan bevat veel goede teksten, plannen, uitgangspunten, doelen: o.a. een bevestiging van het doel om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°Celsius. Je zou er bijna hoopvol van worden.

Maar de aanpak overtuigt van geen kant. Het plan spreekt zichzelf tegen.

Hoe kan je op weg zijn naar maximaal 1,5°C? Als:

- uitvoerbaar staat in de samenvatting als beleidsuitgangspunt: niet uitvoerbaarheid moet uitgangspunt zijn, maar 1,5°C moet het uitgangspunt zijn
- er doelen benoemd worden voor 2030, 2035 en 2050, maar voor het klimaat gaat het om de totale uitstoot tot die tijd, doelen ver in de toekomst gaan vaak uit van een lineaire afbouw, maar zo is het niet gegaan en zonder maatregelen gaat het niet zo een doel ver in de toekomst is reden om nu nog te weinig te gaan doen
- er niet voor elke klimaatschade doelen en een afbouwplan gelden '*emissies van de internationale lucht- en scheepvaart, gelieerd aan de zogeheten internationale brandstofbunkers, tellen niet mee voor de nationale emissietotalen*'. Het klimaat trekt zich niks aan van waar de uitstoot vandaan komt: alles moet meetellen.

De doelstelling 1,5°C wordt teveel gebruikt als: er is nog ruimte. Maar elke tiende van een graad extra opwarming is van groot belang.

## Voorstellen:

### Veel meer data in het klimaatbeleid-dashboard

Er is geïnvesteerd in een dashboard klimaatbeleid: [Mosaic - Mobiliteit \(dashboardklimaatbeleid.nl\)](#). Maar geef toe: dat dashboard is niet heel informatief. Hier kan veel meer gerapporteerd worden en de data zou veel vaker geüpdatet moeten worden, cijfers minimaal op kwartaalbasis. Dit uitbreiden van het klimaatbeleid-dashboard zou al dit jaar moeten gebeuren: het kan dan de beoogde participatie goed ondersteunen.

rapporteer over álle klimaatschade van Nederland

Zoals in deze:

- [Hoe groot is onze broeikasgasuitstoot? \(cbs.nl\)](#)
- [De Nederlandse invoervoetadruk onder de loep - Duurzame handel? - Internationaliseringsmonitor | CBS](#)

Binnen het huidige dashboard:

elektriciteit	32,4
industrie	54
gebouwde omgeving	24,3
landgebruik	4,3
mobiliteit	29,8
landbouw	27
	171,8

### *Klimaatschade van Nederland, die buiten het klimaatbeleid valt*

Hieronder alles wat extra meegenomen zou moeten worden in het dashboard– als je het doel 1,5°C serieus neemt. Dat kan niet anders!

biomassa	22
luchtvaart	8
internationale scheepvaart	7
correctie ingezetenen	2
klimaatschade landgebruik	-4

extra klimaatschade luchtvaart	100
-----------------------------------	-----

### *Klimaatschade van geïmporteerde producten:*

voor wederuitvoer	215
direct binnenlandse bestedingen	49
intermediair	195

Als je ruim telt, dan heeft Nederland invloed op meer dan 750 Megaton uitstoot CO<sub>2</sub>-equivalenten (2021). In de nationale doelstellingen telt nog geen 25% hiervan mee. Rapporteren dat het goed gaat, over 25% van de klimaatschade, dan kan je toch moeilijk beweren dat 1,5°C haalbaar is. Maar dat is wel de belofte, dat is wel wat een overheid verplicht zou moeten regelen.

*De klimaatschade via investeringen van Nederlandse bedrijven, banken, pensioenfondsen...*

De klimaatschade waar Nederland aan bijdraagt, is nog veel groter. Zonder bij producten betrokken te zijn: draagt Nederland bij aan klimaatschade, door het financieren van fossiele projecten.

Het allerduidelijkst zou moeten zijn: **we moeten stoppen met fossiele brandstoffen**. Er is al veel te veel fossiel aangeboord: er kunnen geen nieuwe fossiele bronnen bij. Het financieren van de winning van fossiele brandstoffen zou onmiddellijk moeten stoppen. De overheid moet een rol nemen om die financiering te stoppen: dit kan niet aan de markt overgelaten worden.

rapporteur over de klimaatverandering zelf

Bijvoorbeeld minimaal deze grafiek: [KNMI - Klimaatdashboard](#)

rapporteur over de gevolgen van klimaatverandering

Daarnaast zou het dashboard ook moeten rapporteren wat de gevolgen zijn van de klimaatverandering. Wat kost dat en wat gaat dat kosten?

Wat kost falend klimaatbeleid en wat gaat dat kosten: overstromingen, bosbranden, mislukte oogsten, stijgende prijzen voor water en voedsel, gezondheidsschade.

Wat gaan de kosten zijn voor klimaatadaptatie; tegengaan hittestress, naast verwarming- ook koelsystemen, verzwaren dijken. Wat gaan de stijgende kosten zijn van verzekeringspremies, van onverzekerbare schade...

rapporteur over de kosten en de effectiviteit van het klimaatbeleid

Nederland heeft een gigantisch klimaatfonds ingesteld. De Rekenkamer heeft gewaarschuwd voor dit fonds: besteding is moeilijk controleerbaar door de Tweede Kamer. Voorstellen om subsidie uit het fonds te koppelen aan resultaat zijn weggestemd. Het risico is groot dat het fonds verwordt tot een subsidie voor de vervuiler. (Bijvoorbeeld subsidie voor elektrisch taxiën op Schiphol, terwijl dat uiteindelijk zorgt voor veel méér klimaatschade van de kerosine-slurpende vliegtuigen.

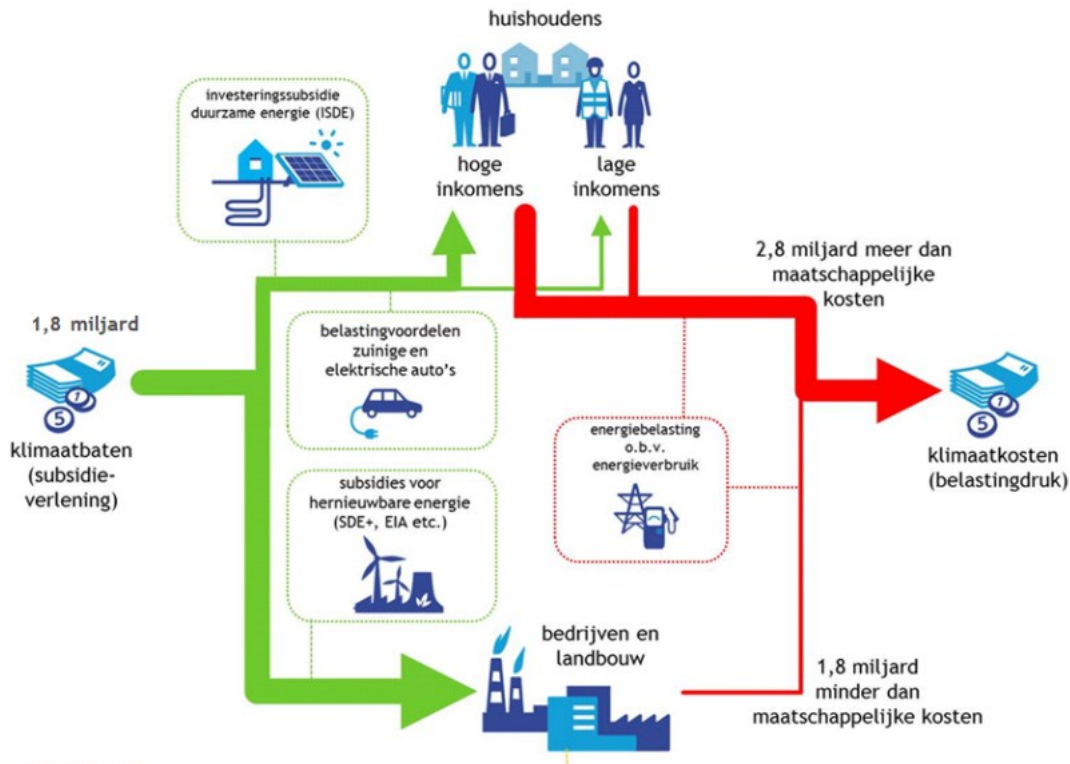
rapporteur over de rechtvaardigheid: wie stoten uit, wie krijgen subsidie?

Er is meer waarover gerapporteerd moet worden. Het plan geeft als eerste doelstelling: rechtvaardig. Het klimaatdashboard mag ook hierover rapporteren: wat is de klimaatschade van de rijkste 1%, de rijkste 10%, de rijkste en armste 50% en welke subsidies hebben zij ontvangen. En dat over de jaren.

[Rapport: rijke Nederlanders vervuilen het meest en reduceren het minst — Milieudefensie](#)

Uit dat rapport blijkt: de rijksten hebben de grootste uitstoot, verminderen het minst en krijgen de meeste subsidie. Dat is het tegendeel van rechtvaardig. Dat gaat in tegen de doelstelling. En ik denk dat mensen dat wel voelen. Het beleid moet hiervoor anders, maar het is ook nodig dat over de logische doelstelling: 'rechtvaardig' gerapporteerd wordt en dat de doelstelling controleerbaar wordt.

Dat kan ook met een mooie infographic zoals deze. Uit: [CE Delft Voor wie zijn de kosten en baten van het klimaatbeleid?](#)



#### rapporteur over de grote uitstoter: luchtvaart

Een eigen onderdeel in het dashboard mag gewijd worden aan luchtvaart. De hierboven genoemde uitstoot in 2021 was 8 Megaton. Door corona was die uitstoot lager. Als je de uitstoot neemt van 2019, het extra klimateffect meeneemt (IPCC: x 2,7 – recent onderzoek CE Delft x 4), ook meeneemt de uitstoot: well-to-tank: +25% en meerekent dat een vliegtuig dat vertrekt, ook een keer terugkomt: dan is de klimaatschade van luchtvaart 29% van de totale voetafdruk van Nederland!

#### rapporteur over een ander heet hangijzer: de landbouw

En dan inclusief de schade via import van veevoer. En de uitstoot via verdrogen van veengrond.

#### Maak keuzes

Het klimaatplan bevestigt de ernst van de klimaatcrisis: *‘Voor wie nu geboren worden zal dat, tegen de tijd dat zij oud zijn, zeer ernstige gevolgen hebben. Wie nu geboren worden zal in toenemende mate extreme hitte en droogte meemaken, maar ook vaker extreme regenval en overstromingen. De zeespiegel zal stijgen en het veranderende klimaat zal ook negatieve gevolgen meebrengen voor de gezondheid. Daarnaast zullen mensen migreren door klimaatverandering en tekorten aan voedsel en water die daardoor kunnen ontstaan.’*

*Uit de brief: De wereld gaat, ondanks de versnelde emissiereductie, in rap tempo door het beschikbare koolstofbudget heen.*

Die ernst is nog mild uitgedrukt: de tekorten aan voedsel en water leiden niet alleen tot migratie, maar velen zullen sterven, dieren zullen sterven, planten en dieren zullen uitsterven. Het risico bestaat dat de mensheid zal uitsterven. Dat mensen sterven aan de klimaatcrisis en dat mensen migreren, dat gebeurt nu al. De gevolgen van klimaatverandering zijn nu al enorm en leiden nu al tot hongersnood en doden en dan vooral in het mondiale zuiden. Dit leidt ook tot vluchtelingenstromen.



Droogte in de Hoorn van Afrika zorgt voor massale veesterfte. [KNMI - Zonder klimaatverandering was de huidige droogte in de Hoorn van Afrika niet zo extreem geweest als nu](#) 'Naar schatting zijn in 2022 door deze droogte 43000 mensen overleden'.

De ernst geeft een verantwoordelijkheid voor de leiders, voor de mensen in een positie om besluiten te nemen en ontwikkelingen te sturen. We zitten in een ongelooflijke klimaatcrisis. Er moeten keuzes gemaakt worden die passen bij de ernst van de crisis.

Als je de foto hierboven ziet en leest dat ook 43.000 mensen zijn gestorven, dan moet je je toch ongemakkelijk worden bij dit:



En tijdens corona vlogen ze nog vaak leeg ook. Leiders: leidt! Maak keuzes! Niet alles kan.

De klimaatverandering wordt vooral veroorzaakt door het verbranden van fossiele brandstoffen. We moeten dus het verbruik van fossiele brandstoffen zoveel mogelijk beperken.

Thijs ten Brink: 'Vaak wordt vergeten dat CO<sub>2</sub>-emissie die je vanaf morgen reduceert vele malen belangrijker is dan straks op de valreep nul CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2050 halen.'<sup>1</sup>

Fossiele brandstoffen gebruiken voor het kweken van bloemen: dat past niet bij een crisis als deze: een crisis die de leefbaarheid van de aarde bedreigt, een klimaatcrisis die nu al slachtoffers maakt.

---

<sup>1</sup> Bron: ['Dunkelflaute is de minste van mijn zorgen' | Technisch Weekblad](#)

Fossiele brandstoffen gebruiken voor vlieg-weekendtrips, vlieg-woon-werkverkeer, privé-jets: dat past niet bij een crisis als deze (laat staan leeg vliegen, wat een ongelooflijk grove schande dat dat is gebeurd in de nasleep van corona, wat een falen van de leiders van deze wereld).

De regering heeft zich gecommiteerd aan maximaal 1,5°C, het budget raakt rap op – het plan bevestigt dat. Trek dan ook de volgende conclusie! De resterende ruimte moet gereserveerd worden voor noodzakelijke dingen: zorgen dat er voedsel, schoon water, warme woningen zijn en zorgen voor noodzakelijk vervoer! (Er zijn natuurlijk wel meer dingen die nog noodzakelijk zijn in onze samenleving.) Een duurzame samenleving kan ook heel goed een samenleving met welvaart, welzijn en comfort zijn. Maar niet alles kan, niet alles is nog verantwoord.

Sierteelt moet stoppen (Of hooguit toestaan als bedrijven kunnen aantonen voor 2027 volledig klimaatneutraal te zijn).

In de luchtvaart zit veel absurditeit (door de via subsidies en belastingvrijstellingen idioot lage ticketprijzen):

- privé-vliegtuigen op kerosine
- 60 keer per dag van en naar Londen
- mijlenjagers/frequent-flyer-status-verzamelaars
- vliegen als woon-werkverkeer (of woon-studieverkeer)
- korte afstandsvluchten
- vliegen om te shoppen in Milaan of een avondje stappen in Ibiza
- de reis Eindhoven-Schiphol is per trein soms het goedkoopst door te vliegen via Dublin, de prijs van een vliegticket en een treinticket staan totaal niet in verhouding tot de klimaatschade
- een ticket vanaf Dortmund met overstap op Schiphol is vaak goedkoper dan diezelfde vlucht vanaf Schiphol alleen
- geen vliegtaks voor overstappers of voor privé-jets

Hier moeten leiders keuzes maken. Vanzelfsprekend moet er eindelijk een eerlijke prijs komen voor vliegtickets: hoog BTW-tarief en belasting op kerosine. Heel belangrijk is dat emissie-plafond voor de luchtvaart. De plannen doorlezend lijkt die wil er wel, maar wordt dit afhankelijk gemaakt van regelgeving buiten Nederland. En we hebben recent gezien hoe dat dan kan aflopen. Wat wordt de inspanning van Nederland om dat internationaal te regelen? En dan nog: doe het gewoon zelf als Nederland! Het is aan onze leiders verplicht om keuzes te maken. De opgesomde absurditeiten in de luchtvaart moeten verboden worden.

Als je de techniek wilt stimuleren, als je innovatie op gang wilt brengen: verbied privé-jets op kerosine. In die hoek zit genoeg geld om innovatie voor de luchtvaart te financieren, met een verbod zorg je dat die wil om daarin te investeren er komt.

Verbied fossiele reclame en reclame voor vliegreizen en verbied content-deals van de luchtvaartmaatschappijen met bijvoorbeeld DPG-media.

Maak keuzes die rekening houden met budget: dus geen uitstoot-afspraken voor 2030, 2050 of zelfs 2070: de totale uitstoot tot die tijd is van belang. (Want anders reken je je rijk door uit te gaan van een lineaire afbouw – maar die komt er niet.)

Stop met beleid afhankelijk maken van die internationale afspraken. Dat zijn door mensen bedachte obstakels. Het is geen natuurwet, zoals zwaartekracht. Het zijn belemmeringen die puur door mensen zijn bedacht. Tegengaan van de klimaatcrisis gaat voor dat soort belemmeringen!



We moeten stoppen met fossiele brandstof. Dat betekent geen nieuwe olie- gas- steenkolen winning! Verbied dat bedrijven, banken, pensioenfondsen investeren in nieuwe velden.

### Informeel en betrek burgers en maak energie een maatschappelijk bezit

Het klimaatbeleid-dashboard is een manier om burgers te informeren. Goede informatie over de klimaatcrisis is heel belangrijk.

Het klimaatplan geeft aan dat de participatie van burgers bij voorkeur kan via een survey of referendum. Maar een burgerberaad is beter. Bij een survey of referendum is het heel belangrijk om de juiste vraag te stellen. De vraag moet niet zijn: bent u voor het invoeren van belasting op kerosine? De vraag moet zijn: moet de belasting op brandstof eerlijk over de verschillende brandstoffen verdeeld worden: zodat er accijns komt op kerosine en de accijns op benzine omlaag gaat, waardoor 1 liter benzine 1,32 euro gaat kosten? Óf de vraag: als er weer een crisis komt als de corona-crisis: moet dan opnieuw 4 miljard salaris aan piloten en andere luchtvaartcrew betaald worden, of kunnen we beter investeren in beter openbaar vervoer, ook buiten de Randstad.

Er staat: *'We kiezen voor een lokale aanpak met klimaatburgemeesters (betrokken burgers) en klimaatsupporters (betrokken instellingen zoals bedrijven, verenigingen en stichtingen) waarbij een grote rol is weggelegd voor de faciliterende rol van gemeenten. De boodschap is dat we het samen voor elkaar kunnen krijgen.'* Dit komt over als: afschuiven. Juist ook landelijk moet er beter geïnformeerd worden. Dat kan je niet aan vrijwilligers overlaten. Dat kan je niet aan alle gemeentes overlaten. En dat kan je juist wel heel goed landelijk doen en de lokale initiatieven, landelijk ondersteunen. De nationale klimaatweek: in 2023 heb ik hier níets van gemerkt. Een zó ernstige crisis vraagt om wel wat meer dan overlaten aan een lokale aanpak en eens per jaar een onzichtbare klimaatweek. (Hoe weten mensen eigenlijk van deze internetconsultatie?)

Het beste betrek je burgers met een burgerberaad. Een grote groep, gelote burgers, die de tijd krijgt om zich goed te laten informeren, die daarvoor betaald krijgt, die deskundigen kan raadplegen: laat zo'n goed opgezet burgerberaad met voorstellen komen. En organiseer als regering dan dus juist wel een landelijk burgerberaad. Dan krijg je de mening van burgers die gebaseerd is op kennis.

Die landelijke spotjes: 'draai de knop om' die zijn het nou net niet. Uit het vernieuwde klimaatbeleid-dashboard gaat blijken dat die knop over slechts 3% van de klimaatschade gaat. Dus overheid: zet zelf die knop eens om en ga de allergrootste vervuilers aanpakken, in plaats van burgers op hoge kosten te jagen, voor een niet-werkend klimaatbeleid. De aanpak nu organiseert eigenlijk vooral de weerstand tegen klimaatbeleid. Precies wat er niet moet gebeuren. Gebruik het verbeterde klimaatbeleid-dashboard om van besparen een nationale sport te maken! Via nationale aandacht.

Het plan: *'en er is aandacht voor energiearmoede'*. Dat klinkt niet geruststellend. Ook om weerstand tegen klimaatbeleid te voorkomen, moet noodzakelijke energie betaalbaar zijn. Niemand zou in de kou moeten zitten, of niet douchen uit angst voor de energierekening. En dat gebeurt nu wel! Sinds de oorlog in Oekraïne was voor nóg meer mensen de energie onbetaalbaar, door de keuze voor marktwerking. De energieprijs was een loterij. Liep je contract net af, of was je starter, dan betaalde jij de hoofdprijs, terwijl voor anderen de prijs gelijk bleef. Hoezo is die 'vrije keuze' van energiemaatschappij wenselijk? Wat is daar goed aan? Voldoende en betaalbare energie is een overheidstaak, in tegenstelling tot goedkope vliegvakanties.

Windmolenparken op de Noordzee, concessies voor aardwarmte, elektriciteitsnet; de energie komt in handen van (veelal) buitenlandse bedrijven. Veel van de duurzaam opgewekte energie wordt direct doorverkocht aan andere buitenlandse bedrijven: voor bijvoorbeeld datacentra. Waar blijft de Nederlandse burger? Voldoende en betaalbare energie is een overheidstaak en dat vraagt om meer

bemoeyenis van de overheid. Een deel van de concessies gaat naar bedrijven die vooral aan fossiel geld verdienen. Dat heeft het risico van 'sabotage' in zich: de duurzame voorziening vertragen, duur maken, laten verslonzen om zo langer aan fossiel te kunnen verdienen. Duurzame energievoorziening moet lokaal bezit van bewoners en lokale bedrijven worden. Maar dit is mijn mening, in korte tijd opgeschreven: laat een burgerberaad hier langer over nadenken: geef ze de tijd en toegang tot deskundigen.

Het vertrouwen in CCS en kernenergie mag de noodzakelijke besparingen niet in de weg staan. Eerst zien, dan pas als besparing inrekenen. Om de doelstelling 1,5°C te halen, moeten we vooral vertrouwen op besparen. Lokale energieopslag kan een grote bijdrage aan besparen leveren.

Maak een toekomstvisie, passend bij de 1,5°C doelstelling – pas al het beleid hierop aan en neem de regie

Wat grotendeels ontbreekt is een toekomstvisie.

Een voorbeeld hiervan: luchtvaart. Duurzame luchtvaart is onmogelijk. Elke alternatieve kerosine kan luchtvaart niet duurzaam maken: want de uitstoot hoog in de lucht geeft klimaatschade. SAF's bestaan dus niet. Voor waterstof geldt hetzelfde plus die vliegtuigen zijn er nog niet plus groene/ duurzame waterstof is er niet. Elektrisch vliegen is onmogelijk: de batterijen zijn te zwaar. Al verschillende bedrijven zijn gestart met het ontwikkelen van elektrische vliegtuigen – maar die bedrijven zijn ook allemaal weer gestopt: het is technisch onmogelijk. Het enige wat enigszins lukt is: efficiëntere vliegtuigen. Maar de groei van luchtvaart gaat tot nu toe sneller dan het efficiënter worden van vliegtuigen. (De klimaatschade van luchtvaart is enorm: 13,9 Mton CO<sub>2</sub>, klimaateffect \*4 + 25%\*13,9 voor well-to-tank + elk vertrekkend vliegtuig, tankt elders en komt weer terug: totale schade 115Mton CO<sub>2</sub>-eq. Dat past op geen enkele manier binnen een klimaatbudget.) Dus: de enig logische conclusie moet zijn: luchtvaart moet krimpen.

Vanuit die visie: 'veel minder luchtvaart', kan omringend beleid ingericht worden: meer ruimte voor woningbouw, minder stikstofuitstoot. Dan was een ruimere natuurvergunning voor Schiphol helemaal niet nodig. Dan gaat Lelystad Airport niet open. Dan hoeven er geen opgerechte geluidsgrenzen en experimenteerregelingen te komen omdat Schiphol baanonderhoud moet plegen, dan kunnen geluidsgrenzen strakker worden. Wat ik wil zeggen: vanuit de enig mogelijke logische visie 'krimp van de luchtvaart is de enige optie om 1,5°C mogelijk te houden' – kan ander beleid hierop aangepast worden.

Wat ik hierboven schrijf is een stukje visie van wat niet meer kan. Maar het is minstens zo belangrijk om een beeld te hebben van wat wél kan: hoe de duurzame samenleving er uit komt te zien: goed geïsoleerde (dus comfortabele) woningen, duurzaam verwarmd, goede bereikbaarheid via goed en betaalbaar openbaar vervoer en door nog meer en betere fietspaden. Goede bereikbaarheid, maar met minder auto's en ook minder parkeerplaatsen. Dat maakt wijken veel aantrekkelijker: er komt meer ruimte voor spelen en groen. We gaan meer op vakantie in eigen land: in een aantrekkelijker Nederland, met schone, blauwe lucht zonder vliegtuigstrepen, minder fijnstof, minder kankerconfetti. Er is ook minder fijnstof doordat er geen auto's, scooters of brommers meer zijn die op benzine rijden. Er komt meer ruimte voor natuur en voor de bij Nederland horende biodiversiteit. Meer ruimte voor woningbouw rondom Schiphol. De industrie verduurzaamt en wordt schoner, er komt een kleinschaliger landbouw. En ... gezond voedsel ... overheid die toeziet ... fijner recreëren dichtbij huis ... en ...



Er mag veel meer komen aandacht voor zo'n positief beeld, van hoe een duurzame samenleving eruit komt te zien. Die duurzame samenleving heeft helemaal niets te maken met leven in een grot. De overheid zou dat beeld moeten bestrijden.

Het openbaar vervoer is de afgelopen jaren verwaarloosd, vooral buiten de randstad. Daar moet vanzelfsprekend juist veel meer in geïnvesteerd worden en het moet veel betaalbaarder worden. Doe in Nederland ook zo'n kaartje van 9 euro voor 3 maanden OV!

En vanzelfsprekend: stop fossiele subsidies! Waar blijft het afbouwplan?

Maak duidelijk naar bedrijven dat zij een eigen verantwoordelijkheid hebben, dat bij ondernemerschap hoort om rekening te houden met ontwikkelingen. Bedrijven moeten zorgen dat ze binnen de visie van een duurzame samenleving passen. Schadeclaims i.v.m. verduurzaming zijn dan ook onzin.