

Reactie Klimaatplan 2025-2035 i.h.k.v. de internetconsultatie

Dr. Peter van Thienen, 1 december 2024

Het is helaas ondoenlijk om binnen de reactietermijn (24 oktober- 5 december) een grondige lezing van en reactie op het Klimaatplan 2025-2035 te realiseren. Daarom hierbij slechts een uitwerking van een selectie van hoofdpunten.

1) Maak werk van het afbouwen van financiële stimuleringsmaatregelen en vrijstellingen die het gebruik van fossiele energie bevorderen en de energietransitie en uitstootreductie daarmee frustreren. Maak duidelijk hoe dit in internationaal verband wordt opgepakt.

Zolang financiële stimuleringsmaatregelen, belastingvoordelen en vrijstellingen van accijns voor het gebruik van fossiele energie in stand blijven, of zelf in ere worden hersteld, blijft er een ongelijk speelveld ten nadele van duurzame alternatieven bestaan. Hiermee wordt de doelstelling van het Klimaatplan 2025-2035 danig ondergraven. Gezien de omvang van de fossiele subsidies (39,7-46,4 miljard euro per jaar¹) in verhouding tot de beschikbare gelden voor klimaatbeleid (uitgaven Ministerie voor Klimaat en Groene Groei in 2025: 4,5 miljard euro, plus 20,7 miljard aan meerjarige verplichtingen²) is het Klimaatplan 2025-2035 ongelooftwaardig zonder serieuze, concrete plannen hiervoor.

Wat zegt het Klimaatplan?

- Het benoemt de fossiele subsidies een aantal keer, o.a. op p.27 en p.28.
- Er wordt gesproken van “*Afbouw van fossiele subsidies op Europees niveau.*” (p.54) en “*Afbouw van subsidies op fossiele brandstoffen. De overheid kiest ervoor dit in Europees verband te doen, zonder nationale koppen, om een gelijk Europees speelveld te blijven garanderen in de transitie en de afbouw af te stemmen op de transitie naar duurzame energiedragers en grondstoffen.*” (p. 56). Dit zijn vage ambities, geen concreet plan om te zorgen dat in Europees verband deze afbouw zo snel mogelijk wordt gerealiseerd.

COP28 in Dubai riep alle landen op “*om subsidies voor fossiele brandstoffen die niet bijdragen aan het bestrijden van energiearmoede of een rechtvaardige transitie zo snel mogelijk uit te faseren.*” (p.82). Het Klimaatplan maakt totaal niet duidelijk hoe er invulling wordt gegeven aan dit “zo snel mogelijk”. Ook deze lacune ondergraaft de geloofwaardigheid van het Klimaatplan. De volgende vragen verdienen daarom concrete uitwerking/toelichting:

- Welke rol speelt de coalitie van landen voor afschaffing van fossiele subsidies, in het leven geroepen door Rob Jetten en onder leiding van Sophie Hermans recent uitgebreid³?

1

<https://nos.nl/artikel/2490599-fossiele-sector-krijgt-tussen-39-7-en-46-4-miljard-euro-subsidie-nog-meer-dan-gedacht>

2

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/begrotingen/2024/09/17/xxiii-klimaat-en-groene-groei-rijksbegroting-2025>

³ <https://www.nd.nl/varia/varia/1247239/meer-landen-bij-initiatief-om-fossiele-subsidies-af-te-schaffen>

- Hoe gaan we de EU zover krijgen dat een afbouw die adequaat is wat betreft omvang en tijdsplan wordt gerealiseerd?
- Welke fossiele subsidies die in de omliggende landen niet bestaan verstrekt Nederland nog steeds, en kunnen per direct worden afgeschaft zonder dat Nederland “nationale kop” wordt en binnen Europa voor zichzelf een nadelig ongelijk speelveld creëert?

Het CBP en het PBL⁴ bieden concrete handvatten voor afschaffing van fossiele subsidies op een wijze die de energietransitie direct stimuleert:



Deze maatregelen verdienen een meer expliciete plek in het Klimaatplan.

2) Zet volumebeleid niet weg als onconventionele maatregel voor als de Parijs-doelen buiten beeld raken - volumebeleid heeft dan geen zin meer, maar nu juist wel om te voorkomen dat de Parijs-doelen definitief buiten beeld raken.

“Voorbeelden van onconventionele mitigatie zijn volumebeleid (bepaalde vervuulende activiteiten sterk verminderen of zelfs helemaal stoppen) of aanvullende maatregelen voor niet-statelijke actoren met grote uitstoot (zie ook Hoofdstuk 3).” (p. 64) Het is merkwaardig om volumebeleid op de lange baan te schuiven onder de kop “Hoe bereiden we ons voor op onconventionele maatregelen in scenario’s waarin de Parijs-doelen definitief uit beeld raken?” In scenario’s waarin de Parijs-doelen definitief uit beeld raken (waar we overigens hard naar op weg zijn), is het ook te laat voor volumebeleid. Juist nu de Parijs-doelen nog niet geheel onhaalbaar zijn geworden, maar de eerste effecten van opwarming zich snel en hevig aandienen⁵, kan volumebeleid realiseren wat met andere maatregelen vooralsnog in onvoldoende mate is gelukt. Daarom zou volumebeleid onder de huidige omstandigheden al een belangrijke plek in het Klimaatplan 2025-2035 moeten krijgen.

3) De bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatimpact van onze mobiliteit is vertekend. Op grond van de werkelijke, veel grotere impact, vereist een snelle reductie hiervan meer aandacht, hogere prioriteit, en minder vrijblijvendheid.

Het beeld dat Figuur 3 schetst m.b.t. de bijdragen van verschillende vormen van mobiliteit aan de uitstoot van broeikasgassen, is vertekend, omdat het weliswaar de bijdragen aan de

⁴

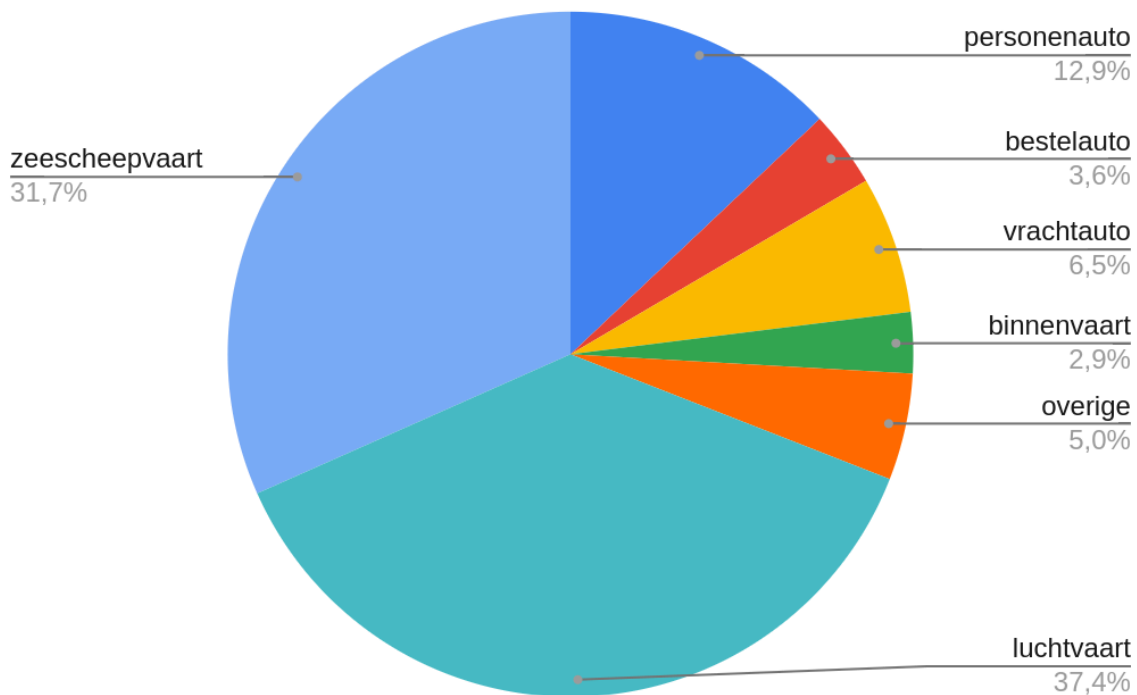
<https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-PBL-Publicatie-Afschaffing-fossiele-energiesubsidies-eerder-een-hersenkraker-dan-een-no-brainer.pdf>

⁵

<https://academic.oup.com/bioscience/advance-article/doi/10.1093/biosci/biae087/7808595?login=false>

uitstoot weergeeft, maar niet de relatieve bijdragen aan de klimaatimpact, waar het feitelijk om gaat in het Klimaatplan. Dit komt doordat de niet-CO₂-effecten van de uitstoot van de luchtvaart, zoals benoemd op p.45, niet zijn verdisconteerd in de getallen. Voor vluchten vanuit Nederland zorgen deze niet-CO₂-effecten gemiddeld voor een verviervoudiging van de klimaatimpact van de uitstoot⁶. Toepassing van deze factor op de post luchtvaart in de verdeling van Figuur 3 geeft dan (behoudens afrondfouten) de feitelijke verdeling van de klimaatimpact:

gecorrigeerde percentages



Let op dat de cijfers van 2022 lijken te zijn gebruikt (hoewel schijnbaar niet geheel consistent met de CBS-getallen: scheepvaart lijkt iets te laag, overige iets te hoog); in 2023 zou het aandeel van de luchtvaart in Figuur 3 op 14% i.p.v. 13% uitkomen, en het aandeel in de klimaatimpact op 39%)⁷.

De luchtvaart levert hiermee de grootste bijdrage aan de *klimaatimpact* van alle vormen van mobiliteit van Nederland, nog meer dan die voor de zeescheepvaart. Deze twee categorieën samen vertegenwoordigen ruim 2/3 van de klimaatimpact van mobiliteit van de Nederlandse economie. Echter: “*De in Nederland gebunkerde zeevaartbrandstoffen betreffen grotendeels internationale zeevaart, die veelal geen duidelijke binding heeft met Nederland. Omdat zeeschepen voor weken achtereen kunnen bunkeren betreft het gebruik van de in Nederland gebunkerde brandstof ook vaarten tussen buitenlandse havens.*” (noot bij Figuur 3). Dit betekent dat het aandeel van de zeescheepvaart in deze vergelijking kleiner is, en de andere posten navenant groter zijn. Bijvoorbeeld: als we veronderstellen dat slechts de helft

⁶ <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-06d1e139d50c2adc82e67e7b391e88c93d3a7306/pdf>

⁷ Op basis van CBS-gegevens voor uitstoot:
<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85669NED/table?dl=B1979>

van de uitstoot resulterend uit in Nederland gebunkerde brandstof aan de Nederlandse economie kan worden toegeschreven, dan groeit het aandeel van de luchtvaart in de klimaatimpact van onze mobiliteit naar 44%; dit wordt daarmee op afstand de grootste post.

Of het nu 37%, 44% of wellicht nog meer is, het aandeel van de luchtvaart in de klimaatimpact van onze mobiliteit is dusdanig groot, dat het terugdringen hiervan absolute topprioriteit zou moeten krijgen. En ook het terugdringen van die van de zeescheepvaart verdient een hoge prioriteit. Een dergelijke prioriteit is in het huidige plan niet terug te vinden.

Een belangrijke pijler voor verduurzaming van deze sectoren in het Klimaatplan lijkt de introductie van “duurzame” brandstoffen te zijn. Het moet worden onderkend dat deze brandstoffen ook niet volledig duurzaam zijn, een grote aanspraak maken op ons landgebruik (met o.a. effecten op biodiversiteit, voor biobrandstoffen) dan wel duurzaam opgewekte elektriciteit (synthetische brandstoffen), en dat met “duurzame” brandstoffen niet alle klimaatgevoelige uitstoot wordt vermeden (stikstofoxiden, condensatiesporen). Daarbovenop moet worden erkend dat de haalbaarheid van het opschalen van de productie van “duurzame” brandstoffen voor lucht- en scheepvaart onzeker is. Daarom is het noodzakelijk om ook een plan te hebben voor als de benodigde opschaling niet wordt gerealiseerd.

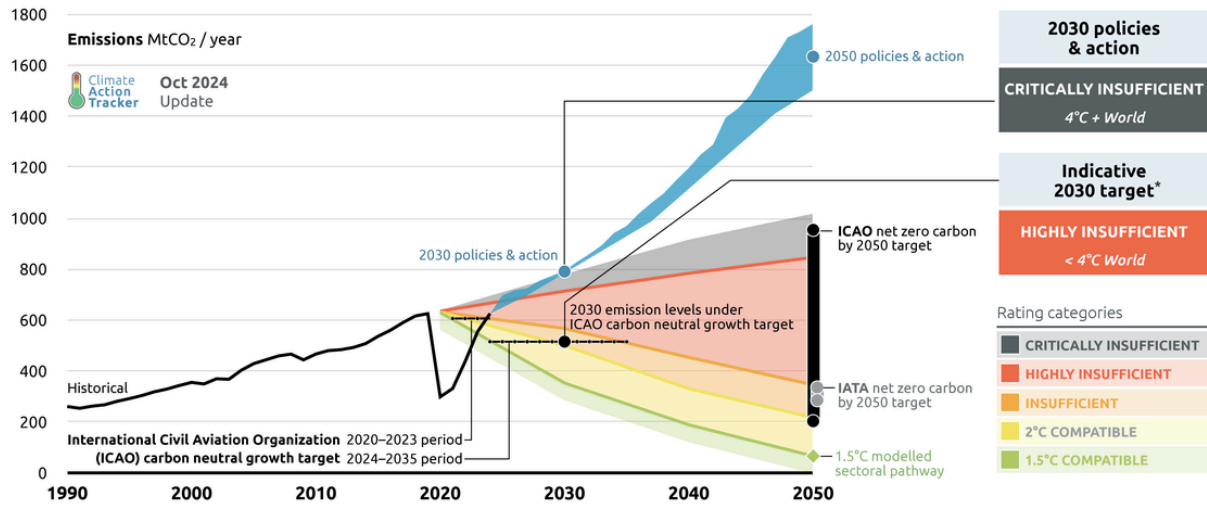
Het verduurzamingsbeleid van deze twee sectoren zelf wordt door het onafhankelijke wetenschappelijke initiatief Climate Action Tracker (CAT)⁸ als *critically insufficient*⁹ (internationale luchtvaart) respectievelijk *highly insufficient*¹⁰ (internationale scheepvaart) m.b.t. tot het halen van de doelstellingen van het Parijsakkoord bestempeld. De recente en huidige trends in hun uitstoot passen evenmin bij scenario's die de temperatuur stabiliseren op +1,5°C tot +2°C boven pre-industriële niveaus (zie figuren van CAT hieronder). Dit benadrukt de noodzaak van stevige regulering door overheden met bindende plafonds voor uitstoot en klimaat effecten. Meer concrete activiteiten en een tijdlijn daarvoor verdienen hun plek in het Klimaatplan 2025-2035.

⁸ <https://climateactiontracker.org/about/>

⁹ <https://climateactiontracker.org/sectors/aviation/>

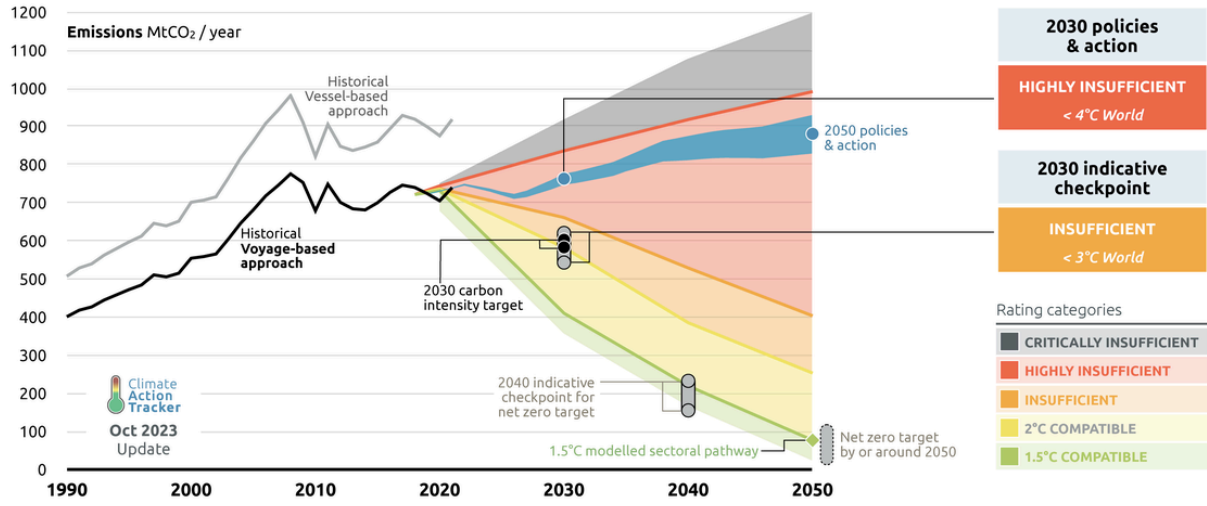
¹⁰ <https://climateactiontracker.org/sectors/shipping/>

INTERNATIONAL AVIATION OVERALL RATING
CRITICALLY INSUFFICIENT



* The 2030 target has been downgraded from "insufficient" due to a number of significant shortcomings including incomplete coverage and an overreliance on offsets.

INTERNATIONAL SHIPPING OVERALL RATING
HIGHLY INSUFFICIENT



4) Het CO₂-plafond voor de luchtvaart (kabinetbesluit maart 2023) moet zo snel mogelijk worden ingesteld om een betekenisvolle reductie te bewerkstelligen.

Waarom wordt gesteld dat er onderzocht moet worden of men wettelijke borging, bijvoorbeeld in een CO₂-plafond, van de voortgang van de verduurzaming van de luchtvaart wil instellen (p.59)? Het vorige kabinet heeft immers al besloten tot het instellen van een CO₂-plafond voor luchtvaart¹¹. Maak hier werk van! De plannen van bijvoorbeeld KLM zelf volstaan niet¹².

11

<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/03/17/kabinet-neemt-besluit-over-co2-plafond-voor-luchthavens>

12 <https://milieudefensie.nl/actueel/rapport-klm2024>

5) Maak duidelijk hoe de achterstand die we dreigen te gaan lopen m.b.t. de klimaatdoelen voor 2030 zal worden ingelopen.

Het PBL becijferde onlangs dat het huidige kabinetsbeleid ontoereikend is om het wettelijke klimaatdoel voor 2030 van 55% uitstootreductie te realiseren¹³. Hoofdstuk 6 beschrijft hoe monitoring en evaluatie m.b.t. de doelstellingen plaatsvindt. Tegelijkertijd lijkt het kabinet slechts halfslachtige geïmmiteerd aan de klimaatdoelstellingen¹⁴; dit ondergraaft de geloofwaardigheid van het Klimaatplan 2025-2035.

¹³ <https://www.pbl.nl/actueel/nieuws/klimaatdoel-2030-raakt-uit-zicht-extra-beleid-met-snel-effect-nodig>

¹⁴

<https://nos.nl/artikel/2541956-roep-om-extra-maatregelen-om-klimaatdoel-alsnog-te-halen-minister-nu-aan-zet>