

## Consultatie Klimaatplan

Natuur & Milieu verwelkomt het Klimaatplan 2025-2035 van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei als een cruciale stap in de richting van een klimaatneutraal Nederland in 2050. Als organisatie die zich al decennialang inzet voor een ambitieus en realistisch klimaatbeleid, erkennen wij de complexiteit van de uitdaging én de noodzaak van daadkrachtig en geïntegreerd beleid. Het voorliggende ontwerp biedt een solide basis, maar roept ook vragen op en laat kansen liggen die essentieel zijn om de gestelde doelen te behalen.

De Klimaat- en Energieverkenning 2024 (KEV24) benadrukt dat het huidige beleid tekortschiet om de klimaatdoelen voor 2030 en de ambities voor 2050 te realiseren. Deze waarschuwing onderstreept de urgentie van aanvullende maatregelen richting 2030 en 2050, waarbij ook structurele samenhang met andere maatschappelijke opgaven, zoals geopolitieke grondstoffenafhankelijkheid en natuurherstel, niet mag ontbreken.

Het Klimaatplan bevat veelbelovende onderdelen, maar blijft op sommige punten te beschrijvend en mist soms de concrete doorvertaling naar uitvoerbare acties. Daarnaast zien wij belangrijke lacunes, zoals onvoldoende aandacht voor de impact van grondstoffenschaarste en het benutten van synergie tussen klimaatbeleid en andere duurzaamheidsdoelen. Vanuit onze expertise in de thema's Landbouw & Biodiversiteit, Energie & Grondstoffen, en Mobiliteit, hebben wij deze punten kritisch bekeken.

We hebben de reactie ingedeeld per hoofdstuk van het Klimaatplan. Eerst geven we een samenvatting van wat we in het klimaatplan hebben gelezen, daarna uiten we zorgen. Tot slot geven we suggesties over toevoegen of wijzigingen die toegepast kunnen worden.

Met deze reactie hopen wij een constructieve bijdrage te leveren aan een Klimaatplan dat niet alleen ambitie uitstraalt, maar ook zorgt voor concrete en meetbare vooruitgang richting een duurzaam Nederland.

## Reacties op hoofdstuk 3.1 Kader

### Wat staat er in het klimaatplan?

- In het klimaatplan staat dat naast emissiereductie ook koolstofverwijdering nodig is. Er wordt ingezet op een 'tweesporenbeleid' waarin zowel gestuurd wordt op emissiereductie als koolstofverwijdering. De figuur op pagina 26 laat zien hoe het 90% reductiedoel voor 2040 met verschillende hoeveelheden van koolstofverwijdering gehaald kan worden.

### Onze zorgen

- Het is problematisch dat voor het 2040-doel, koolstofverwijdering ingezet wordt om emissies te compenseren. Het gevolg hiervan kan namelijk zijn dat er een beeld ontstaat dat fossiele emissies niet gereduceerd hoeven te worden als er voldoende koolstofverwijdering tegenover kan staan. Op korte termijn is dit waar, maar op lange termijn zal Nederland netto negatieve emissies moeten realiseren. Veel van de koolstofverwijderingstechnieken maken gebruik van CCS en claimen dus een deel van de beschikbare ondergrondse ruimte voor CO<sub>2</sub>-opslag (max 1700 Mton). Indien koolstofverwijdering veel wordt ingezet als compensatie van emissies, en als daarnaast ook veel emissiereductie leunt op CCS, zal er onvoldoende opslagcapaciteit beschikbaar zijn om de benodigde negatieve emissies te realiseren.

### Onze suggesties

- Om te voorkomen dat koolstofverwijdering ten koste gaat van emissiereductie zal er een apart doel voor koolstofverwijdering en een apart doel voor emissiereductie gehanteerd moeten worden. Beide doelen moeten op de laatste wetenschappelijke inzichten gebaseerd zijn voor wat een eerlijk (fair) koolstofbudget en koolstofverwijderingsdoel voor Nederland is. Het moet niet toegestaan worden om het niet halen van het emissiereductiedoel te compenseren met een aanvullende inspanning op koolstofverwijdering. Graag verwijzen wij naar de koolstofbudgetberekening voor Nederland naar het rapport van CE Delft & TNO dat in december 2022 werd vastgesteld.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.noordzeeoverleg.nl/nieuws/2379908.aspx>

## Reactie op hoofdstuk 3.2 Sleutelfactoren

### Wat staat er in het klimaatplan?

1. Het plan geeft aan dat het kabinet bij de Voorjaarsnota 2025 een besluit neemt over de streefwaarden per sector voor energiebesparing en de sturing op energiebesparingsdoelen richting 2030 om de EED in te vullen.
2. Het klimaatplan benoemt dat een internationaal en Europees gelijk speelveld essentieel is voor groene groei en de economische kansen voor Nederland. Het kabinet streeft ernaar **om geen extra nationale koppen toe te voegen aan Europees klimaatbeleid**.
3. Daarnaast vermeldt het plan bij de **omgang met schaarste** het gebruik **van duurzame koolstof** in 2050, voornamelijk als grondstof voor de chemische industrie en als brandstof voor lucht- en scheepvaart. Om deze doelen te bereiken, wil men, naast vraagreductie, de beschikbaarheid van duurzame koolstofdragers vergroten, zoals duurzame biograndstoffen, gerecyclede grondstoffen en synthetische koolstofdragers.
4. De **systemaanpak voor koolstof** (p63) stelt verder dat, vanwege de verwachte beperkte beschikbaarheid, het koolstofgebruik zoveel mogelijk wordt beperkt in sectoren waar koolstof niet essentieel is. Hierbij ligt de focus op het stimuleren van elektriciteit, warmte en waterstof voor deze sectoren.

### Onze zorgen

1. We zijn blij met een sectordoel energiebesparing, toch zien we dat er voor mobiliteit niet of nauwelijks met beleidsdoelen- of instrumenten gestuurd wordt op energie-efficiëntie.
2. Hoewel een gelijk speelveld belangrijk is, is het voor Nederland van cruciaal belang om op sommige gebieden voorop te lopen om de economische kansen te benutten. In een dichtbevolkt land als Nederland kan een ambitieuzere inzet omwille van leefbaarheid en milieukwaliteit nodig zijn. **Nationale koppen** kunnen hierbij een effectief middel zijn.
3. Wat betreft de **systemaanpak voor koolstof** missen we in het klimaatplan een **geïntegreerde kwantificatie en tijdspad voor de inzet van duurzame koolstof per sector**. Het huidige ontwerp bevat diverse voorstellen met betrekking tot de inzet van duurzame koolstof, zoals een versnelling op de inzet van groen gas in de gebouwde omgeving (p37), aanvullend beleid voor de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de nationale mobiliteit (p44) en meer inzet van biograndstoffen in de chemie (p37). Het is **onduidelijk wat deze voorstellen gezamenlijk betekenen**. We denken dat het voorgestelde beleid met betrekking tot de inzet van biograndstoffen niet haalbaar is gezien de beperkte beschikbaarheid van biograndstoffen. Zo toont een recente CE-Delft studie<sup>2</sup> aan dat Europa in 2040 al een tekort van 6.400 PJ aan duurzame biograndstoffen zal hebben, op een totale vraag van 19.200 PJ (33%).

<sup>2</sup> <https://ce.nl/publicaties/energy-sources-and-demand/>

## Onze suggesties

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden voor de 3 punten als volgt:

1. We pleiten ervoor dat **een sectordoel voor energiebesparing in mobiliteit ambitieus** wordt ingezet. Een sectordoel energiebesparing ondersteunt de keuze voor elektrificatie boven inzet van hernieuwbare brandstoffen en (mits ambitieus genoeg) de inzet op het veranderen en verminderen van mobiliteit. Daarmee ontstaat druk om maatregelen te nemen tegen de constante groei van voertuigkilometers, en steeds lager wordende bezettings- en beladingsgraad van voertuigen.
2. Wij pleiten voor een benadering waarbij Nederland wel degelijk een **voortrekkersrol** op zich neemt en een consistent beleid voert. Het schrappen van beleid omdat het een nationale kop op Europa zou zijn, leidt tot onduidelijkheid, schaadt koploperbedrijven die al aan de slag waren. Een voortrekkersrol versterkt de economische kansen en benadrukt het belang van ambitieus klimaatbeleid.
3. Daarnaast stellen we voor om naast de bio-grondstoffen strategie en importstrategie die gericht zijn op het aanbod, een **overkoepelende duurzame koolstofstrategie** te ontwikkelen met betrekking tot **de vraag naar koolstof**. Hierin moeten kwantificatie en tijdspaden worden opgenomen voor het (genormeerd) gebruik van duurzame koolstof in verschillende sectoren, zodat deze schaarse grondstoffen optimaal worden benut, namelijk zo hoogwaardig mogelijk binnen de grenzen van duurzame beschikbaarheid.

## Reactie op hoofdstuk 3.3. Transitie in sectoren

Dit hoofdstuk hebben we opgedeeld in de verschillende sectoren waar we ons vanuit Natuur & Milieu mee bezig houden.

### Elektriciteit

#### Wat staat er in het klimaatplan?

1. Het klimaatplan stelt dat de hernieuwbare elektriciteitsproductie voldoende moet zijn om zowel aan de binnenlandse vraag te voldoen als om elektriciteit te kunnen exporteren en om waterstof te produceren. Om deze doelen te behalen, wordt er gekeken naar **het opschalen van wind op zee tot 72GW in 2050**.
2. **Kernenergie** wordt genoemd als bron voor **regelbaar vermogen** in de productiemix. Andere bronnen voor flexibiliteit zijn gascentrales op waterstof, vraagsturing, batterijopslag, warmteopslag en waterstofreserves.
3. Het klimaatplan **geeft geen aandacht aan natuurinclusieve vormen van elektriciteitsproductie**. Toch zijn er veel mogelijkheden om zonneparken te combineren met natuur of duurzame landbouw, en ook om natuurontwikkeling te stimuleren in windparken op zee en op land.

#### Onze zorgen

1. Hoewel een hoge ambitie goed is, moet de elektriciteitsopwekking **binnen de ecologische grenzen van Nederland en de Noordzee passen**. Verschillende studies voor het Kader Ecologie en Cumulatie (KEC)<sup>3</sup> laten zien dat met het huidige beleid al bij 20,7 GW wind op zee (rekenvariant 1; basic + 10,7 GW) enkele vogelsoorten problematisch worden beïnvloed (boven het 'acceptable level of impact' (ALI)). Bij 26,7 GW lopen nog twee soorten risico. Het lijkt onwaarschijnlijk dat voldoende mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om een doel van 72 GW op de Noordzee haalbaar te maken zonder ingrijpende impact op de biodiversiteit. Dat betekent dat andere menselijke drukfactoren op de Noordzee zullen moeten worden teruggebracht en meer beschermingsmaatregelen – zoals meer gebiedsbescherming – nodig zijn.
2. **Kerncentrales zijn waarschijnlijk ongeschikt als bron van regelbaar vermogen**. Kerncentrales zijn moeilijk op- en af te schakelen en moeten vollast draaien om nog enigszins financieel uit te kunnen. De businesscase zal sowieso blijvend onder druk komen te staan door de duizenden uren jaarlijks met een ruim aanbod aan zon- en windenergie en dito lage prijzen. Ze worden aanzienlijk duurder wanneer ze niet als baseload worden gebruikt. Als ze in plaats van 85% slechts 50% van de tijd draaien, verdubbelt dit al de kWh-prijs.<sup>4</sup> Andere bronnen van flexibiliteit zijn goedkoper en zullen waarschijnlijk de noodzakelijke flexibiliteit leveren. Bovendien is het onzeker of kerncentrales bij hoge vollasturen elektriciteit tegen concurrerende prijzen kunnen aanbieden, vooral in vergelijking met zon- en windenergie. Dit zou kunnen betekenen dat kernenergie per kWh mogelijk blijvend subsidie nodig heeft.

<sup>3</sup> <https://www.noordzeeloket.nl/publish/pages/198636/kec-4-0-cumulative-effects-birds-collisions.pdf>

<sup>4</sup> <https://iea.blob.core.windows.net/assets/ae17da3d-e8a5-4163-a3ec-2e6fb0b5677d/Projected-Costs-of-Generating-Electricity-2020.pdf>

3. Door geen aandacht te besteden aan natuurontwikkeling bij energieopwekking en energie-**infrastructuur mist het klimaatplan belangrijke kansen**. De natuuropgave in Nederland is minstens zo groot als de klimaatopgave, en het zou zonde zijn als kansen om beide aan te pakken verloren gaan.

### **Onze suggesties**

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden voor de 3 punten als volgt:

1. Wind op zee zal de grootste energiebron voor Nederland worden, maar deze bron kent ook zijn grenzen. **Daarom zou de energievraag zoveel mogelijk beperkt moeten worden, en is het niet verstandig om uit te gaan van elektriciteitsexport**. Het vraagt om een kritische blik op de energie-intensieve delen van onze economie zoals de chemie, kunstmest en staalindustrie, waarbij de impact van de energievraag goed afgewogen moet worden tegen de economische bijdrage van de betreffende bedrijven.  
Ook is het essentieel om kritisch te kijken naar hoeveel waterstof duurzaam in Nederland geproduceerd kan worden en wat beter kan worden geïmporteerd. Daarnaast moet op de Noordzee onderzocht worden hoe **de ecologische ruimte vergroot en de natuur versterkt kan worden**, zowel binnen windenergie-ontwikkeling als in bredere economische activiteiten en ruimtelijke planning. Samen met Stichting de Noordzee, WWF en Vogelbescherming Nederland heeft Natuur & Milieu hierover een visie opgesteld: [Visie Noordzee 2040](#).
2. Het klimaatplan **moet realistisch zijn over de rol van kernenergie in het energiesysteem van de toekomst**. Het is onrealistisch om aan te nemen dat kernenergie regelbaar vermogen kan leveren en daarom zou het niet als zodanig opgenomen moeten worden in het klimaatplan. De kosten van kernenergie zijn veel te hoog voor deze incidentele inzet. Daarnaast pleiten wij voor een techniekneutrale regeling ter stimulering van CO<sub>2</sub>-vrije elektriciteit en flexibiliteit. De specifieke subsidies voor het middel kernenergie zijn dat niet en zorgen er daarmee voor dat de ambitie van een CO<sub>2</sub>-vrij elektriciteitssysteem nodeloos duur wordt waargemaakt.
3. Wij pleiten ervoor dat het klimaatplan **vanaf 2025 natuurinclusieve ontwikkeling van alle zonneparken als doel opneemt en ook ruimte geeft voor dit soort zonneparken, omwille van natuur, als duurzaam en stikstof-vrij alternatief voor boeren en omwille van de opwek van duurzame elektriciteit**. Daarnaast zou het goed zijn als het plan een strategie bevat voor standaard natuurversterking binnen tenders voor wind op zee en verdere ontwikkeling van hernieuwbare energieproductie en infrastructuur.

## Gebouwde omgeving

### Wat staat er in het klimaatplan?

1. Het klimaatplan stelt dat in 2050 alle gebouwen geïsoleerd en duurzaam verwarmd en gekoeld moeten worden, en bestand moeten zijn tegen klimaatverandering.
2. Daarnaast stelt het plan dat het noodzakelijk is dat mensen en organisaties met beperkte middelen de transitie naar een gezonde en duurzame leefomgeving mogelijk gemaakt worden met toegankelijk beleid en actieve ondersteuning.
3. De doelstelling van een restemissie van 13,2 Mton in de gebouwde omgeving in 2030 is haalbaar, maar vereist extra inzet op collectieve warmte.
4. Verwacht wordt dat de kosten voor fossiele brandstoffen zoals met name aardgas blijven stijgen door de afname van emissierechten (ETSI en ETSII).

### Onze zorgen

1. Hoewel de ambitie voor een duurzame gebouwde omgeving goed is, **ontbreekt in het klimaatplan een plan om isolatie, warmtepompen en warmtenetten breed in te zetten om zowel hoge energieprijzen te voorkomen als klimaatverandering tegen te gaan**. Het plan pleit voor opschaling door innovatie, terwijl de transitie naar bewezen technieken zoals warmtepompen en warmtenetten niet moet worden uitgesteld. Het ontbreken van een duidelijk beleidsplan werkt vertragend.
2. **Het huidige beleid voor kwetsbare huishoudens is ontoereikend**. Om draagvlak, lagere energiekosten en bescherming voor deze groepen te waarborgen, is meer steun nodig. Dit omvat niet alleen financiële hulp voor huishoudens maar ook ondersteuning voor (midden- en klein) bedrijven die hebben geïnvesteerd in verduurzamingstechnologieën en arbeidskrachten voor isolatie en installatie. Bovenal zal de overheid moeten investeren in de schone toekomst, met middelen voor bijvoorbeeld de warmte-infrastructuur.
3. **Wetgeving zoals de WCW en de WGIW moet snel worden aangenomen**, en gemeenten en (publieke) warmtebedrijven moeten beter ondersteund worden om de warmtetransitie te versnellen, bijvoorbeeld door een ruimere WIS en bundeling van de subsidies rond warmte.
4. **De stijgende kosten van aardgas worden niet volledig in het klimaatplan behandeld**. Naast ETS-2 en de kosten van de bijmengplicht kunnen netbeheerkosten toenemen voor huishoudens die aangesloten blijven op het gasnet. Logischerwijs wordt aardgas extra belast, zeker in lijn met de (per Joule) nu zwaarder belaste, grotendeels schone elektriciteit. Geopolitieke schommelingen maken aardgas kwetsbaar voor prijsstijgingen, zoals in 2022 zichtbaar werd. Het plan mist oplossingen om – via een transitie naar alternatieve duurzame energiedragers - stijgende gasprijzen te mitigeren en om de energierekeningen van kwetsbare energiegebruikers te beperken, bijvoorbeeld middels een snellere wijkgerichte verduurzaming.

## Onze suggesties

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden voor de 4 punten als volgt:

1. Een aanvulling: “om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk woningen hun aardgasverbruik gaan verminderen, wordt **ingezet op het stimuleren van grootschalige isolatie, installatie van warmtepompen en uitrol van warmtenetten**. Dit doen we door subsidies hiervoor voor lange termijn in stand te houden, inefficiënte verwarmingstechnieken bij vervanging van de markt te weren en doelgericht slechte energie labels binnen het Nederlandse woningbestand uit te faseren.”
2. **Ondersteuning van kwetsbare huishoudens en mkb**: “Kwetsbare huishoudens moeten zo veel mogelijk ontzorgd en - waar mogelijk volledig - financieel ondersteund worden om de energierekening te verlagen. Huurders die zelf niet kunnen investeren in verduurzaming moeten beschermd worden door verplichtingen aan verhuurders voor maatregelen voor lagere energierekeningen. Daarnaast blijven (mkb-)bedrijven die investeren in verduurzaming gesteund via normeringen voor hybride warmtepompen en het door normering uitfaseren van energie labels E, F en G voor koopwoningen.”
3. **Versterken uitrol duurzame collectieve warmte**. Individuele maatregelen, zoals isolatie en de installatie van hybride warmtepompen, zijn essentieel om de 2030-doelstelling van 13,2 Mton te halen. Collectieve warmte is echter voor veel wijken dé route ter verduurzaming van de warmtevraag. Een stabiel subsidiebeleid voor deze technologieën is noodzakelijk: bron, netwerk en gebouw gebonden kosten. Een groot deel van de kosten, zoals van de hoofd-warmte-infrastructuur zullen qua kosten meer dan nu gesocialiseerd moeten worden, om te komen tot acceptabele eindgebruikerskosten.
4. **Mitigeren van stijgende gasprijzen via duurzame alternatieven**: Goede suggesties staan in het onderzoek van CE Delft voor Essent: Hoe blijft de gasrekening betaalbaar?.” Daarnaast is het logisch om gas de werkelijke prijs te geven ten opzichte van andere energiedragers. Per Joule is elektriciteit tweemaal zo hoog belast, hoewel dit veel schoner en lokaler geproduceerd is. Dit feit geeft een totaal verkeerde prikkel.  
Tenslotte is het zaak dat er middelen komen voor een wijkgerichte verduurzaming waarbij wijken integraal geïsoleerd worden en van aardgas af gaan. Dit is bijna altijd goedkoper dan de individuele aanpak en dit zorgt ervoor dat kwetsbare huishoudens ook meedoen.



## Industrie

### Wat staat er in het klimaatplan?

1. Het concept Klimaatplan stelt dat de Nederlandse industrie tegen 2050 klimaatneutraal, circulair, schoon, modern en concurrerend moet zijn. De focus ligt op verduurzaming van energie en grondstoffen, met minimale afhankelijkheid van fossiele koolstof door elektrische processen en CO<sub>2</sub>-vrije brandstoffen.
2. De bestaande industrie wordt verduurzaamd via het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie, terwijl ook nieuwe industrie wordt opgebouwd. Het plan houdt rekening met de internationale concurrentiepositie van de industrie, waarbij locatiekeuzes van bedrijven beïnvloed worden door kosten voor hernieuwbare energie en grondstoffen, maar ook door nabijheid van markten, transportkosten en beschikbaarheid van kennis en personeel. Nederland blijft ruimte bieden voor een duurzame basisindustrie, wat kansen biedt in groene groeiemarkten.

### Onze zorgen

1. **De ambitie om tegen 2050 een klimaatneutrale en circulaire industrie te bereiken is waardevol, maar niet ambitieus genoeg**, omdat de Nederlandse industrie al in 2040 klimaatneutraal moet zijn, volgens de afbouw van het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS) waarbij vanaf 2040 geen emissierechten meer beschikbaar zijn. Het huidige klimaatplan, dat op 2050 mikt, loopt hiermee achter.
2. Daarnaast **ontbreekt er een concrete aanpak voor het versneld afbouwen van fossiele brand- en grondstoffen**, en is beleid nodig dat bedrijven actief stimuleert om fossiele afhankelijkheid af te bouwen en duurzame technologieën op te schalen.
3. Hoewel het klimaatplan de concurrentiepositie van Nederland erkent, is deze **nu deels afhankelijk van lagere energieprijzen voor vervuilende industrieën, wat niet toekomstbestendig is**. Noot dat de energie-intensieve industrie maar een zeer klein deel is van de Nederlandse industrie; in termen van werkgelegenheid en in termen van toegevoegde waarde of omzet. Nederland zou zich juist moeten richten op een industrie die zonder fossiele afhankelijkheid concurrerend blijft en geen subsidies nodig heeft.  
Het plan blijft daarnaast vaag over de invulling van groene groeiemarkten. Hoewel het erkent dat de industrie van nu niet per se de industrie van morgen is, is onduidelijk welke groene groeiemarkten worden nagestreefd en hoe hierop wordt gestuurd.

### Onze suggesties

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden voor de 3 punten als volgt:

1. Om al het beleid voor de industrie te sturen op een **klimaatneutrale en circulaire industrie in 2040**, volgens de uitfasering van de rechten onder het EU ETS.
2. **Een concreet afbouwpad** in te voeren voor het gebruik van fossiele brand- en grondstoffen in de industrie, uitgesplitst per industriële sector met heldere tussendoelen richting 2040.

3. Vanuit een visie voor een toekomstbestendige klimaatneutrale en circulaire industrie **beleidskaders te ontwikkelen die groene groeimarkten definiëren en stimuleren** door fossiele activiteiten te beprijsen en groene markten bevordert, en groene groeimarkten prioriteit te geven in vergunningstrajecten, infrastructuur en duurzame energie en grondstoffen. Erken dat in een toekomst met energie uit duurzame bronnen, Nederland voor bepaalde zeer energie-intensieve industrieën niet meer de logische plek is en voor andere sectoren juist wel. Het beleid zou met die notie vormgegeven moeten worden.

## Landbouw en landgebruik

### Wat staat er in het klimaatplan?

1. Het klimaatplan omschrijft dat er in plaats van het voorschrijven van maatregelen en middelen, er wordt ingezet op doelsturing. Boeren kunnen zelf bepalen hoe zij bedrijfsspecifieke doelen willen gaan bereiken en daarmee een bijdrage leveren aan de emissiereductie. Doelsturing is niet vrijblijvend, alle boeren zullen wat moeten doen.
2. In het concept klimaatplan wordt benoemd dat het biologische akkerbouw een bijdrage kan leveren aan het verminderen van lachgas emissies doordat zij geen kunstmest gebruiken. Hierdoor wordt het opschalen van het biologische areaal als belangrijk gezien.

### Onze zorgen

1. Alleen de in het klimaatplan genoemde beoogde doelsturing zal zonder flankerend beleid daar niets aan garanderen. De richtingen die in het Klimaatplan worden aangegeven ervaren we als te vrijblijvend. Er wordt zwaar geleund op doelsturing door boeren zelf, zonder dat duidelijk wordt gemaakt hoe dat wordt gestimuleerd zodat boeren ook een belang ervaren daarmee aan de gang te gaan. Bovendien leunt de bandering sterk op investeringen in innovatie die – los van de zekerheid van effect – vooral kunnen leiden tot behoud van of zelfs meer - intensivering en grootschaligheid die mede de oorzaak zijn van de milieuproblemen van landbouw nu, denk hierbij aan water, klimaat, stikstof, en natuur.
2. We vinden het terecht dat de rol van de biologisch landbouw wordt benoemd om emissies van lachgas tegen te gaan. De opschaling van biologische landbouw stagneert nu echter door drie redenen: de vraag van biologische producten blijft achter, er is een te groot verschil tussen producten van gangbare landbouwsystemen en van biologische herkomst en er is onvoldoende ruimte voor biologische/extensiverende boeren.

### Onze suggesties

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden voor de 4 punten als volgt:

1. **Ontwikkel generieke maatregelen die aannemelijk maken dat doelsturing door de boer daadwerkelijk plaatsvindt.** Tot nog toe heeft de Nederlandse boer onvoldoende belang ervaren om maatregelen te nemen die de klimaatimpact van diens bedrijfsvoering te reduceren. Alleen de in het klimaatplan genoemde beoogde doelsturing zal zonder flankerend beleid daar niets aan garanderen. Daarom is het cruciaal dat er generieke maatregelen worden ingevoerd die ervoor zorgen dat boeren weliswaar zelf op middelen niveau keuzes kunnen maken, maar die voldoende belang geven om keuzes te nemen. Dat kunnen zowel financiële prikkels (beprijzend, belonend, subsidiërend) als normerende maatregelen zijn.

## 2. Verbeter het verdienmodel voor de groene boer.

- a. Om kansrijk de productie van biologische landbouw een impuls te geven, zonder dat marges onder druk komen te staan als gevolg van een mismatch tussen aanbod en vraag, zal **vraagstimulering** nodig zijn. In het klimaatplan wordt hier geen aandacht aan besteed. Daarom stellen wij voor om in het plan op te nemen dat de **Rijksoverheid actief beleid ontwikkelt om de vraag naar biologische landbouwproducten te stimuleren**, onder meer door vanuit de inkoop rol van de overheid zélf richting 2030 om te zijn geschakeld naar 100% biologische inkoop.
- b. **Richt een fiscaal instrumentarium in voor de verschillen tussen biologische en gangbare producten** zodat dat de groene boer of de daarheen overschakelende gangbare boer financieel beloond voor diens initiatieven (een premium) en daarmee zijn concurrentiepositie verbetert en zo de klimaatimpact
- c. **Creëer daarnaast ruimtelijk instrumentarium**, bijvoorbeeld gericht op de overgangszones rondom Natura2000 gebieden, dat het ruimtelijk vraagstuk voor biologische/extensievere boeren oplost.

Maatregelen ter bevordering van de biologische landbouw hebben daarnaast een positief effect op het reduceren van de milieudruk van bestrijdingsmiddelengebruik, wat waterkwaliteit, natuur en gezondheid ten goede komt.

## Mobiliteit en transport

### Wat staat er in het klimaatplan?

1. Het klimaatplan stelt dat richting 2040 wordt gezien of een deel van de productiecapaciteit voor biobrandstoffen in het wegverkeer kan worden aangewend voor de lucht- en scheepvaartsectoren en de chemische industrie
2. Het klimaatplan schetst dat een evenwichtige verdeling van kosten tussen elektrische en brandstofauto's essentieel is om autorijden betaalbaar te houden, de transitie naar elektrisch rijden te ondersteunen en tegelijkertijd stabiele belastinginkomsten en een goede bereikbaarheid in Nederland te waarborgen.
3. In het klimaatplan wordt de link tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit niet meegenomen.
4. In het plan wordt er weinig tot geen aandacht besteed aan publieke mobiliteit

### Onze zorgen

1. Hoewel we het zeker eens zijn met het belang van een snellere ingroei van elektrische voertuigen, zijn we het oneens met het geschetste tijdspad richting 2040. Deze is niet in overeenstemming met de benodigde forse opschaling van de inzet van biograndstoffen in de genoemde sectoren (lucht- en scheepvaart en chemie). Volgens de scenario's uit het PBL-rapport Klimaatneutrale mobiliteit 2050 moet deze forse opschaling voor lucht- en scheepvaart zo snel mogelijk en **zeker vanaf 2030 al gerealiseerd worden** (fig. 3.3-3.6 uit rapport Klimaatneutrale mobiliteit 2050).<sup>5</sup> In 2040 zal het aandeel biobrandstoffen voor wegmobiliteit volgens deze scenario's nog maar zo'n 5 -15% van de

<sup>5</sup> <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaatneutrale-mobiliteit-in-2050>

benodigde biobrandstof zijn. Dit is nog los van de benodigde opschaling van biograndstoffen in de chemie die ook snel van de grond moet komen en waarvoor het traject duurzame koolstof loopt.

2. Gezien het bovenstaande in samenhang met de beperkte beschikbaarheid van duurzame biograndstoffen, is het noodzakelijk om richting 2030 al te bezien welk deel van de productiecapaciteit voor biobrandstoffen in het wegverkeer voor andere sectoren kan worden aangewend. Dit tijdspad is ook passend bij de andere trajecten die in het klimaatplan worden beschreven, zoals het traject duurzame koolstof voor chemie en de verkenning verduurzaming Nederlandse bunkerbrandstoffen.
3. Een structurele hervorming van de autobelastingen is nodig om de gestelde doelen te bereiken. Tegelijkertijd is het essentieel om te herbevestigen dat de verkoop van volledig emissievrije auto's vanaf 2030 wordt geborgd, gezien dit cruciaal is voor een klimaatneutrale mobiliteit in 2050. Deze borging mist in het plan.
4. Keuzes in ruimtelijke ordening hebben een grote invloed op mobiliteitsgedrag. De klimaatimpact van mobiliteit wordt niet alleen bepaald door de beschikbaarheid van hernieuwbare energie en de samenstelling van het wagenpark maar ook door de ontwikkeling van de vervoersvolumes. Dat volume is deels afhankelijk van de ontwikkeling van de bevolking en economie, maar hangt ook samen met beleidskeuzes rond bijvoorbeeld de beprijzing van de verschillende vervoerswijzen, infrastructuurinvesteringen en ruimtelijk beleid. De huidige beleidsinzet is te veel gericht op suboptimalisatie van een systeem waarin de auto een zeer grote rol speelt en daardoor in de basis niet duurzaam is. Denk aan snelweguitbreidingen en woningbouw op locaties zonder voorzieningen en aansluiting op het openbaar vervoer. Beleidsinstrumenten gericht op het vervoersvolume en het gebruik van klimaatvriendelijke vervoerswijzen hebben naast klimaatwinst ook andere baten, zoals het tegengaan van luchtverontreiniging, vervoersarmoede en congestie
5. Het verbeteren van het aanbod van openbaar vervoer en deelmobiliteit is noodzakelijk om te komen tot een haalbaar en betaalbaar alternatief voor de fossiele auto. Het is daarmee een essentieel onderdeel voor draagvlak en rechtvaardigheid.

### **Onze suggesties**

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden voor de 6 punten als volgt:

1. Onze suggestie zou zijn om **2030** aan te houden als jaartal in plaats van 2040 om te bezien of een deel van de productiecapaciteit voor biobrandstoffen in het wegverkeer kan worden aangewend voor de lucht- en scheepvaartsectoren en de chemische industrie. De beschikbaarheid van biobrandstoffen is beperkt en in het wegverkeer is elektrisch rijden een wenselijk alternatief.
2. We pleiten ervoor om een concreter en tijdsgebonden ontwikkelpad op te stellen voor het vergroten van het aanbod en de inzet van biograndstoffen, met daarin concreet de verwachte inzet in lucht- en scheepvaart en ook het afbouwpad voor biobrandstoffen in het wegvervoer. Wij verwachten dat in 2040 het aandeel biobrandstoffen voor wegmobiliteit nog maar zo'n 5 -15% van de **benodigde biobrandstof voor mobiliteit (alle modaliteiten samen)** zal zijn. Dit is nog los van de benodigde opschaling van biograndstoffen in de chemie die ook snel van de grond moet komen en waarvoor het traject duurzame koolstof loopt.

3. Leg de beleidsdoelstelling voor 100% elektrische nieuwverkoop expliciet vast. Stimuleer de overstap naar nulmissievoertuigen door een combinatie van normeren en beprijzen om ervoor te zorgen dat nulmissievoertuigen in 2030 dominant zijn in de nieuwverkoop, met bijzondere focus op het aanschafmoment. Hiervoor moet uiterlijk eind 2025 een samenhangend maatregelpakket gepresenteerd worden, waarbij een specifieke normering voor de zakelijke markt wordt gecombineerd met herijking van de bijtelling, de bpm en de mrb.
4. **Versterking van nabijheid en duurzame mobiliteit: Leg het belang van een evenwichtige sturing op woningbouwlocaties en daarmee samenhangende mobiliteitsontwikkeling vast.** Stimuleer de integrale ontwikkeling van wonen, werken, groen en voorzieningen in elkaars nabijheid om betaalbare en duurzame mobiliteit te bevorderen. Concreet kan dit door samen met lagere overheden regio specifieke bereikbaarheidsdoelen voor actieve mobiliteit, openbaar vervoer en autogebruik te formuleren. Richt woningbouw op goed bereikbare locaties om bestaande infrastructuur optimaal te benutten, de overgang naar fietsen, lopen en openbaar vervoer te stimuleren, en ruimtebeslag en energieverbruik te verminderen. Dit draagt bij aan een duurzame leefomgeving, gezonde mobiliteit en meer gelijke kansen.
5. **Bereikbaarheidsgerichte investeringen:** Borg ontwikkeling van de bereikbaarheidsdoelstellingen in het klimaatplan. Baseer investeringen in mobiliteit en infrastructuur op afgestemde bereikbaarheidsdoelstellingen die verstedelijking, nabijheid en locatiebeleid voor voorzieningen integreren. Prioriteer duurzame keuzes die bijdragen aan optimale bereikbaarheid, efficiënt ruimtegebruik en een toekomstbestendige infrastructuur.
6. **Versterking van publieke mobiliteit en bereikbaarheid:** Maak de versterking van publieke mobiliteit onderdeel van het klimaatplan. Werk samen met regionale overheden binnen een landelijk programma voor mobiliteitshubs om een samenhangende aanpak en systematische ontwikkeling te realiseren, waardoor keuzevrijheid in vervoer wordt vergroot. Bevorder het gebruik van deelmobiliteit en snelbussen via het programma *Natuurlijk! Deelmobiliteit* en het actieprogramma Bus Rapid Transit, met specifieke focus op de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en betere spreiding van mobiliteitsopties in Nederland.

## Reactie op hoofdstuk 3.4. Koolstofverwijdering

### Wat staat er in het klimaatplan?

1. In hoofdstuk 3.4 wordt uitgebreid ingegaan op koolstofverwijdering. Hier staat onder andere dat koolstofverwijdering in grote mate samenhangt met de verwachte restemissies. 15 tot 40 Mton restemissies worden genoemd.
2. In het hoofdstuk over koolstofverwijdering staat verder dat potentieel gezien wordt voor 40 tot 50 Mton koolstofverwijdering per jaar. Ook staat er dat er maximaal voor 1700 Mton ruimte is om CO<sub>2</sub> ondergronds op te slaan, maar dat het nog wel technisch en economisch onzeker is of dit potentieel volledig benut kan worden.
3. In het hoofdstuk over koolstofverwijdering wordt aangegeven dat er rekening wordt gehouden met het Duurzaamheidskader Biograndstoffen. Dit duurzaamheidskader komt voort uit het SER-advies Biomassa in Balans. De kern van dit advies is dat de inzet van biograndstoffen voor energie wordt afgebouwd en de inzet van biograndstoffen voor materialen wordt opgebouwd. De inzet van biograndstoffen voor biobrandstoffen is een overbruggingstoepassing. Recent heeft ook het huidige kabinet aangegeven in de hoofdlijnen voor het regeerprogramma geen steun te willen geven aan BECCS bij kolencentrales.

### Onze zorgen

1. We delen de analyse dat koolstofverwijdering ten dele nodig is voor restemissies uit onder andere landgebruik te compenseren die niet op een andere wijze te vermijden zijn. 1 ton aan verwijdering staat echter niet gelijk aan 1 ton emissiereductie. Dit komt o.a. door emissies in de keten bij verwijderingsmethodes en door het tijdsaspect (bij methodes die gebruik maken van biograndstoffen is dit bijvoorbeeld afhankelijk van de hergroei van bomen). Kortom er zal meer dan 1 ton koolstof verwijderd moeten worden om 1 ton emissies te compenseren. Er zal daarnaast ook gestuurd moeten worden op netto nul negatieve emissies. Dit betekent dat er meer koolstofverwijdering nodig is dan wat minimaal nodig is voor klimaatneutraliteit.
2. Vanwege de beperkte opslagruimte voor op CCS gebaseerde koolstofverwijdering, is het cruciaal om de resterende emissies zo ver mogelijk te reduceren. Blijvende inzet van fossiele brandstoffen is zeker geen optie. Kosten-optimalisatiescenario's die de beperkingen van de CCS-capaciteit en noodzakelijke netto negatieve emissies niet meenemen zijn niet bruikbaar om te bepalen wat een optimale inzet van technieken is.
3. Het geschatte potentieel van koolstofverwijdering (40-50 Mton per jaar in 2050) achten wij onrealistisch hoog om voor lange tijd vol te houden. Wij voorzien dat er vanaf 2050 maximaal 10 tot 15 Mton jaarlijks verwijderd kan worden met methodes die geen gebruik maken van CCS. Dit zou betekenen dat er hiernaast nog jaarlijks 25 tot 40 Mton via CCS moet worden vastgelegd. De totale Nederlandse opslagcapaciteit voor CCS wordt ingeschat op 1700 Mton. Zelfs in het meest gunstige geval zou Nederland slechts 68 jaar gebruik kunnen maken van deze opslag. Dit is het geval wanneer er 25 Mton CCS plaatsvindt en alle opslagruimte gereserveerd wordt voor koolstofverwijdering. Er vindt dan dus geen opslag van fossiele CO<sub>2</sub> plaats. In een minder gunstig scenario, waarbij fossiele CCS 50% van de beschikbare ruimte inneemt, er 40 Mton CCS voor koolstofverwijdering plaatsvindt en de opslagcapaciteit niet maximaal maar slechts voor 75% benut kan worden, is alle opslagruimte al binnen 16 jaar gevuld. Het moge duidelijk zijn dat het dan heel

ingewikkeld wordt om als Nederland een bijdrage te leveren aan de netto negatieve emissies die wereldwijd nodig zijn. Als ook CO<sub>2</sub> vanuit het buitenland in de Nederlandse velden wordt opgeslagen zal dit nog verder uit beeld raken.

4. Wat we nog missen in het klimaatplan het potentieel om koolstofopslag in de zeebodem te noemen als een belangrijke nature-based solution voor koolstofverwijdering. Het is dan van belang dat de bode beroerende visserij beperkt wordt in bepaalde gebieden<sup>6</sup>.
5. In het klimaatplan staat wel dat er rekening gehouden wordt met het SER-advies, echter zou het goed zijn om voor de duidelijkheid expliciet aan te geven welke vormen van koolstofverwijdering niet passen binnen de voorgestelde richting.

### **Onze suggesties**

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden als volgt:

1. Wij pleiten er daarom voor om in het klimaatplan **duidelijk te maken dat koolstofverwijdering niet enkel nodig is voor klimaatneutraliteit**, er is kwantitatief méér nodig per ton voor toereikende verwijdering ten opzichte van emissiereductie. Hierdoor zal het duidelijk zijn dat compensatie van fossiele emissies door koolstofverwijdering geen duurzame oplossing is.
2. Het is goed dat het klimaatplan ingaat op koolstofverwijdering, maar het is van belang dat er een realistisch beeld geschetst wordt van de potentie. Het is van belang om expliciet de beperkte CCS-opslagcapaciteit weer te geven, om te voorkomen dat we ons rijk rekenen met deze route van koolstofverwijdering.
3. De genoemde potentie in het klimaatplan is nu onrealistisch hoog om duurzaam te kunnen realiseren. Daarmee is dit onderdeel van het klimaatplan op wensdenken gebaseerd. Wij pleiten daarom om deze **potentie te verlagen naar meer realistische waarden van maximaal 25 Mton per jaar bij de voorwaarde van geen CCS voor fossiele energie en enkel ten behoeve van koolstofverwijdering**. Als er wel CCS zal plaatsvinden van fossiele energie, dan moet de waarde nog lager liggen.
4. Wij pleiten voor het **meer expliciet overnemen van het SER-advies en de gekozen richting van het kabinet in het klimaatplan**.

---

<sup>6</sup> <https://www.nature.com/articles/s41561-024-01581-4>

## Hoofdstuk 3.5 Opbouw circulaire economie en reductie van ketenemissies

### Wat staat er in het klimaatplan?

1. Het plan benadrukt het belang van een circulaire economie en het doel om Nederland in 2050 volledig circulair te maken. Dit biedt economische kansen, verlaagt kosten, vermindert emissies, herstelt biodiversiteit en garandeert leveringszekerheid van grondstoffen.
2. Het stelt dat de grondstoffentransitie naar een circulaire economie bepalend is voor het bereiken van klimaatneutraliteit in de sectoren. Tegelijkertijd wijst het op obstakels zoals beperkte technologieën (zoals chemische recycling), beschikbaarheid duurzame koolstofbronnen, het ontbreken van ketenemissiereductie in rapportages, en moeilijkheden voor circulaire bedrijven om te concurreren en financiering te vinden.
3. Het plan stelt dat sturing op de grondstoffentransitie geïntensiveerd moet worden, de juiste voorwaarden voor een goede businesscase voor circulaire ondernemers met beprijzende en normerende maatregelen gecreëerd moet worden en financiële prikkels nodig zijn voor circulair ondernemen, waarbij de inzet in internationaal verband wordt gezien vanwege concurrentienadelen.

### Onze zorgen

1. **Het is positief dat de samenhang tussen de energietransitie en circulaire economie sterker wordt benadrukt.** Om de transitie te laten slagen – inclusief bijvoorbeeld de elektrificatie van het wegvervoer – zal er efficiënt omgegaan moeten worden met (zeldzame) grondstoffen. Het tempo van de energietransitie zal namelijk in steeds toenemende mate afhankelijk zijn van voldoende (betaalbare) grondstoffen (waaronder kritieke metalen). Circulariteit is essentieel voor een tijdige, haalbare energietransitie en het beperken van afhankelijkheid van andere landen en milieuschade bij winning. **De koppeling met mobiliteit wordt echter gemist**, terwijl keuzes over de inrichting van ons (geëlektrificeerde) mobiliteitssysteem van grote impact zijn op het bijbehorende benodigde grondstoffengebruik (en ongewenste geopolitieke afhankelijkheid) en de emissies die hiermee gepaard gaan. Daarnaast **wordt de koppeling met woningbouw gemist**, terwijl hier grote kansen liggen voor emissiereductie en het aanpakken van de woningcrisis.
2. Het plan erkent daarnaast de noodzaak van meer sturing en verbeterde businesscases voor circulaire ondernemers, inclusief normerende en beprijzende maatregelen. **Toch is de uitwerking van normering onvoldoende.** Zo stelt het plan dat Nederland in 2050 circulair wil zijn, maar missen interim- en bindende doelen, zowel nationaal als voor specifieke productgroepen. Bij beprijzende maatregelen ontbreekt duidelijkheid over de uitvoering, terwijl het inprijzen van milieuschade, zoals bij virgin fossiele plastics, kansen biedt. Het sturen op normering en het inprijzen van milieuschade draagt bij aan het doel van klimaatrechtvaardigheid, omdat dit het principe versterkt dat de vervuiler betaalt. Bovendien kan een circulaire economie resulteren in betere en betaalbare producten.
3. Ten slotte is het goed dat er erkend wordt dat ketenemissiereducties vaak vanuit klimaatperspectief de voorkeur hebben. De focus van de overheid ligt op specifieke ketens en emissiecategorieën, **maar een doel mist voor de totale broeikasgasvoetafdruk** terwijl dit zou helpen om emissies in de hele keten te reduceren en zo verantwoordelijk te produceren.



## Onze suggesties

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden voor de 3 punten als volgt:

1. Wij pleiten voor **concrete, bindende doelen voor het verminderen van grondstoffengebruik**, met een specifieke focus op de grootverbruikers (gebouwde omgeving en mobiliteit) van materialen met een hoge milieudruk (cement, staal, aluminium en plastics) en op de grondstoffen die een cruciale rol spelen voor de energie- en grondstoffentransitie (kritieke metalen en biograndstoffen), zodoende dat transitie ook tijdig en met zo min mogelijk milieu impact gerealiseerd kunnen worden. Hiervoor is het nodig dat in het klimaatplan meer aandacht gaat naar maatregelen hogerop de refuse-reuse-recycle-ladder (circulariteitsladder), die de grondstoffenintensiteit van onze economie daadwerkelijk en structureel verminderen. Naast het elektrificeren van het wagenpark, is beleid nodig dat zich richt op minder en lichtere auto's. Ook is meer aandacht nodig voor circulair bouwen, met maatregelen zoals het splitsen van woningen en biobased bouwen. Het stellen van doelen voor woningverbouw en het invoeren van normerend beleid voor biobased materialen in de bouw is hierbij essentieel.
2. Ook moet duidelijker worden dat **het inprijzen van milieuschade en normering voor circulariteit noodzakelijk zijn om het circulaire doel van 2050 te halen**. Zo is het belangrijk dat het kabinet met eisen komt voor het gebruik van hernieuwbare en gerecyclede grondstoffen, materiaal-efficiëntie en ontwerpcriteria zoals repareerbaarheid, kwaliteit en levensduur. Een verschuiving van de lasten op arbeid naar grondstoffen is een belangrijke voorwaarde voor de circulaire transitie.
3. De overheid heeft een belangrijke rol in het aanjagen van de circulaire transitie door in haar **aanbesteding- en vergunningsbeleid zowel op energie- als materiaal efficiëntie te focussen**.
4. Tot slot is het van belang **een broeikasgasvoetafdrukdoel te formuleren**, dat zowel de uitstoot van productie als consumptie in binnen- en buitenland omvat, om ketenemissies te verlagen.

## Reactie op hoofdstuk 3.6 Ontwerp van beleidsagenda 2025-2035

### Wat staat er in het klimaatplan?

1. In hoofdstuk 3.6 worden verschillende beleidssuggesties gedaan voor de verschillende sectoren.
2. De stelling wordt geponeerd dat er voor de klimaatdoelen voldoende beleid is en dat het “gaat het de komende jaren vooral om de uitvoering van dat beleid.”
3. Het concrete vastgestelde en voorgenomen beleid voor de sectoren worden stuk voor stuk beschreven.
4. Onder beleidsacties voor mobiliteit en transport wordt het ondersteunend programma voor het meten, rapporteren en verlagen van CO<sub>2</sub>-emissies naar voren gebracht. In deze passage wordt de CO<sub>2</sub>-normering van werkgebonden mobiliteit en het toegankelijk maken van een samenhangend en betrouwbaar fiscaal pakket van regelingen als belangrijke ondersteuning genoemd.

### Onze zorgen

1. De KEV 2024 heeft laten zien dat het beleid zoals dat nu vastgesteld en voorgenomen is, volstrekt onvoldoende is voor de 55% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030. Ook het geagendeerde beleid schiet tekort. Er is dus veel meer dan enkel uitvoering nodig.
2. Daarnaast missen we ook een uitweiding over hoe voorkomen kan worden dat de uitwerking van beleid gaat achterlopen op de resultaten. Als er pas nieuw beleid ontwikkeld wordt wanneer duidelijk is dat het doel niet gehaald wordt is de kans groot dat we achter de feiten aan blijven lopen én de samenleving een duurdere en schoksgewijzere route zal moeten lopen. Om die reden is het verstandig om te sturen op een hoger doel zoals het vorige kabinet, of om al tot aanscherping besloten te hebben die automatisch actief wordt wanneer doelen uit het zicht raken.
3. Het is belangrijk dat werkgevers en transportbedrijven worden gestimuleerd de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van vervoer in kaart te brengen te verminderen. De genoemde CO<sub>2</sub>-normering van werkgebonden mobiliteit staat onder druk.

### Onze suggesties

Onze suggesties voor het adresseren van de hierboven genoemde zorgen luiden voor de 3 punten als volgt:

1. Ontwikkel op basis van de KEV2024 aanvullend beleid. Het huidige beleid – met het hoofdlijnenakkoord van mei 2024 - is volstrekt onvoldoende bij uitvoering. Neem deze notie op in het Klimaatplan.
2. We vragen om een weergave van een tijdsplanning van al het beleid, dat moet zorgen voor het halen van de klimaat- en energiedoelen.
3. We pleiten ervoor om vast te houden aan de CO<sub>2</sub>-normering van werkgebonden mobiliteit.