

De weledelgeleerde heer  
Drs. E.H.Th.M. Nijpels  
Voorzitter Klimaatberaad  
Sociaal-Economische Raad  
Postbus 90405  
2509 LK DEN HAAG

Adres/Address

'Maliatoren'

Bezuidenhoutseweg 12  
Den Haag

Postadres/Postal Address

Postbus 93002  
2509 AA Den Haag

Telefoon/Phone

..-31 (0)70 349 03 49

Telefax/Fax

..-31(0)70 349 03 00

Briefnummer

19/10.408/FG/AB

Den Haag

2 oktober 2019

Onderwerp

Voorstel voor een Klimaatakkoord

Telefoonnummer

070-3490326

E-mail

[groot@vnoncw-mkb.nl](mailto:groot@vnoncw-mkb.nl)

Geachte heer Nijpels,

Met grote interesse heeft VNO-NCW kennisgenomen van het op 28 juni door het kabinet gepresenteerde 'Voorstel voor een Klimaatakkoord'. Graag danken wij u en de SER voor uw actieve rol bij de totstandkoming van dit voorstel. Juist de georganiseerde betrokkenheid van vele stakeholders kan een Nederlandse "Green Deal" succesvol maken. De transitie naar klimaatneutraliteit in 2050 vereist uithoudingsvermogen, continuïteit van beleid, maatschappelijk commitment en een bedrijfsleven dat de kar trekt om innovatieve oplossingen te ontwikkelen en in praktijk te brengen. In dit verband vragen wij ook aandacht voor de problemen die zijn ontstaan bij het Stikstofdossier. Als dit niet snel adequaat wordt opgelost, zullen ook de investeringen in verduurzaming vastlopen in de zelf georganiseerde vergunningenstop.

De urgentie van het klimaatprobleem en vooral ook het realiseren van oplossingen wordt al lange tijd breed onderkend in onze ledenkring. Het door ons vertegenwoordigde Nederlandse bedrijfsleven committeert zich dan ook volledig aan het Klimaatakkoord van Parijs.

De inzet op een ambitieuze *transitiestrategie* steunen wij volledig. Nederland wil hierbij voorlopen met de ambitie om in 2030 de CO<sub>2</sub>-uitstoot op het eigen grondgebied met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. VNO-NCW en haar leden staan hier positief tegenover. Zij voegen hier aan toe dat de impact van Nederland op het mondiale klimaatvraagstuk aanmerkelijk groter kan zijn

dan CO<sub>2</sub>-reductie op het eigen grondgebied.<sup>1</sup> Immers, wanneer Nederland een proeftuin wordt voor innovatieve klimaatoplossingen, kunnen deze *wereldwijd* hun werk doen. Nederland moet hiertoe aantrekkelijk worden voor het bedrijfsleven dat hier in brede samenwerking met onder meer wetenschappers, kennisinstellingen en stakeholders de schouders onder zet. Dit is vanzelfsprekend een enorme uitdaging voor een land met een relatief kleine thuismarkt, maar Nederland brengt al eeuwen ondernemerschap voort dat op de internationale markten een uitstekende trackrecord heeft. De Meerjarig Missiegedreven Innovatieprogramma's bieden hiervoor een veelbelovend kader. Door de nieuwe mogelijkheden van 'cleantech' en digitalisering te omarmen, kunnen de 2030 doelen in de verschillende sectoren efficiënter worden bereikt.

Hoezeer de ambitie van CO<sub>2</sub>-reductie op het eigen grondgebied dan ook waardevol is, relevanter is de integrale bijdrage van Nederland aan de mondiale problematiek (mèt verdiscontering van de effecten van export (en import)). VNO-NCW is van mening dat juist deze toevoeging de nu gepresenteerde plannen pas echt effectief zal maken. Wij werken graag mee aan uitwerking van dit (nog) ontbrekende hoofdstuk. Toevoeging van een internationale focus bevordert ook een betere acceptatie van de maatschappelijke kosten van de transitie. "Export" van klimaatoplossingen kan immers substantiële maatschappelijke baten voor de Nederlandse samenleving opleveren.

#### *Uw vragen*

Met het voorgaande zijn uw eerste twee vragen beantwoord. Uw derde vraag is of VNO-NCW en haar leden de door hen zelf gemaakte afspraken willen nakomen. Ook op deze vraag is het antwoord positief. Het spreekt voor zich dat de ondernemingsorganisaties en hun leden staan voor de afspraken die zij zelf over eigen specifieke inspanningen gemaakt hebben.

De vraag die daar op volgt (en u niet stelt) is de vraag of, en zo ja hoe, de organisaties van het bedrijfsleven die wij vertegenwoordigen kunnen meewerken aan uitwerking en uitvoering van *de binnen de politiek* gemaakte afspraken. De organisaties willen ook hieraan in principe hun medewerking toezeggen. De transitie kan immers uitsluitend worden gerealiseerd in een publiek-private context en in eendrachtige samenwerking. Hierbij gaan wij er dan wel van uit dat de volgende zorgpunten van inhoudelijke en procedurele aard, die voor ons essentieel zijn voor de slaagkans van de gezamenlijke uitdaging, in de verdere uitwerking worden weggenomen:

- *de Nederlandse aanpak moet naadloos aansluiten bij de aangekondigde Europese Green Deal*, die binnen 100 dagen zal worden ontvouwd; indien voor aansluiting op de Europese Green Deal aanpassing van het huidige Nederlandse Voorstel nodig is, moet hier met een open mind naar worden

---

<sup>1</sup>Zonder wegkruk en import een bijdrage van "slechts" 0,2 % op de mondiale uitstoot in 2030.

gekeken; uiteindelijk is een georkestreerde Europese aanpak betekenisvoller voor het klimaatvraagstuk dan een solistische aanpak van individuele lidstaten die een effectievere Europees geharmoniseerde aanpak ondermijnt.

- *de cumulatieve gevolgen voor het mkb* zijn nog onbekend. De toegezegde mkb-toets zal moeten uitwijzen of de gevraagde lasten te dragen zijn. Daarnaast is belangrijk dat er ook voor het mkb betrouwbare ontzorgende dienstverlening komt om de uitvoering van verduurzamingsmaatregelen zowel financieel als operationeel te ondersteunen.
- de afspraken over de *energie-intensieve industrie* moeten er op gericht zijn om Nederland de bakermat te laten worden van de verduurzaming van de energie-intensieve industrie. Echter, de onzekerheden over het nieuwe stelsel van afspraken zijn nog (te) groot. Dit geldt zowel voor de scherpe toename van de ODE al volgend jaar als de nog onuitgewerkte CO<sub>2</sub>-heffing, de toegang tot de SDE-subsidies (voor niet-standaard en duurdere CO<sub>2</sub> reductiemaatregelen) en de totstandkoming van nieuwe (en uitbreiding van bestaande) infrastructuren. Het is gewenst deze onzekerheden zo snel mogelijk weg te nemen, niet alleen op Nederlands niveau, maar ook voor het internationale topniveau van de betreffende bedrijven. Daarbij is van belang de verschillende onderdelen van de transitie in samenhang te blijven bezien en met een goede zogenaamde “speelveldtoets” te toetsen op het voorkomen van weglek van investeringen en werkgelegenheid. In dit verband baart op de korte termijn disproportionele verhoging van de ODE (100 – 300%) zonder een goed zicht op de bedrijfsgevolgen – voor een aantal industriële deelsectoren grote zorgen. Ook ontstaat er steeds meer twijfel of de SDE++ voldoende is om alle investeringen te doen.

Het is goed dat in het Voorstel besloten is dat de CO<sub>2</sub>-heffing wordt gericht op voor bedrijven ‘vermijdbare uitstoot’, aansluitend op het Europese ETS, zodanig dat daadwerkelijk door bedrijven wordt geïnvesteerd in Nederland en dus geen weglek optreedt. De benodigde investeringen zijn echter niet direct in 2021 of binnen enkele jaren daarna gerealiseerd. Zoals de SER heeft beklemtoond, kennen deze lange doorlooptijden en moet aansluiting worden gevonden bij vooraf geplande onderhoudstops. Een heffing die al in 2021 moet worden afgedragen past daar niet bij. In het Voorstel voor het Klimaatakkoord wordt aangegeven dat de investeringen moeten kunnen aansluiten op de investeringscycli van bedrijven. Om niet te heffen over (nog) onvermijdbare uitstoot zal bij de uitwerking van de heffing nadrukkelijk rekening moeten worden gehouden met de doorlooptijden en investeringscycli van de bedrijven. Daarnaast zijn bedrijven afhankelijk van nieuwe infrastructurele voorzieningen, die alleen onder regie van de overheid tot stand zullen komen. Het is zoals bij elektrisch vervoer: zonder laadpalen-infrastructuur

komt dit er niet. Bij ontbrekende infrastructuur wordt een CO2-heffing een heffing op nog onvermijdbare uitstoot; dit moet worden voorkomen bij de verdere uitwerking.

Wanneer we deze voetangels en klemmen in goede publiek-private samenwerking weten te vermijden, is het ons inziens goed mogelijk de ambitie waar te maken om Nederland een zeer aantrekkelijke vestigingsplaats voor duurzame industrie te laten worden. Juist ons land, met zijn compacte structuur, de mogelijkheden tot sectorkoppelingen via de industrie en de Noordzee als nieuwe locatie voor energieopwekking en CO2-opslag biedt vele comparatieve voordelen.

- *Gebouwde omgeving.* Voor de slaagkansen van de transitie in de gebouwde omgeving is de totstandkoming van een uitgewerkt totaal ontzorgingsaanbod (financieel en operationeel) voor huis- en pandeigenaren essentieel. Gemeenten moeten niet voor een onmogelijke opdracht worden geplaatst en worden gefaciliteerd door een duidelijke centrale uitvoeringsregie. Een speciaal punt van aandacht is de positie van de mkb-ondernemer. Deze kan in tegenstelling tot de particuliere huiseigenaar verdere verplichtingen tegemoet zien (gebouwnormen) en lijkt in de wijkaanpak niet te worden betrokken. De stikstofproblematiek is een ‘showstopper’ in de bouwsector. Zowel de bouw van energie-neutrale nieuwbouwwoningen als duurzame renovaties dreigen voor langere tijd stil te vallen.
- *Mobiliteit.* Bij de mobiliteit is onzeker hoe het sterk gewijzigde fiscale regime voor het stimuleren van elektrisch rijden zich verhoudt tot de ambitie van het kabinet dat in 2030 alle nieuwe verkochte personenauto’s emissieloos moeten zijn. Een jaarlijkse herijking in het Belastingplan voor het komende jaar om de ‘hand aan de kraan’ te houden, plaatst dealers en importeurs voor de onmogelijke opgave in slechts 3 maanden op aanpassing van het stimuleringsinstrumentarium te anticiperen. Vanwege de lange levertijden van elektrische auto’s dienen zij vaak al tot een jaar van te voren hun bestellingen te plaatsen. Om het beleid voor werkgevers, investeerders en leasemaatschappijen effectief te laten zijn, is het gewenst om marktpartijen meer tijd te geven door in september van jaar t de maatregelen te presenteren ten behoeve van het Belastingplan jaar t + 2.

Daarnaast is een zorgpunt dat mkb-bedrijven vanaf 2025 met hun thans ruim 650.000 ‘fossiele’ bestelbusjes niet meer de ‘zero-emission zones’ in mogen van grotere steden. Een zelfde zorg leeft bij transportondernemers. Nog geen enkele elektrische vrachtauto wordt in serieproductie geleverd, de huidige prijs is een factor 4 van de gangbare prijs. Het is daarom goed dat er een aanschafprogramma komt (circa 40%-vergoeding van de meerkosten voor een nieuw zero-emission voertuig). Ondernemers vragen zich wel af of de markt van zero-emission vervoersmiddelen (in

verschillende modaliteiten, waaronder waterstof) zich snel genoeg zal ontwikkelen, zodat deze transitie niet stuk loopt op onuitvoerbaar- en onbetaalbaarheid. Hetzelfde geldt voor duurzaam bouwmaterieel. De wens versneld te komen tot een emissievrij of emissie-arm materieelpark is voorstelbaar, maar de praktische uitvoerbaarheid moet niet uit het oog worden verloren. Het valt of staat met de beschikbaarheid van elektrisch bouwmaterieel waarbij Nederland als kleine speler op de wereldmarkt slechts een beperkte invloed kan uitoefenen op de aanbodzijde. Het is gewenst dit alles goed te blijven monitoren, ook na de toegezegde mkb-toets.

De OV-sector heeft al grote stappen gezet om het openbaar vervoer te verduurzamen. Treinen, trams en metro's rijden 100% op duurzame energie en ook bussen en veerponten zijn steeds vaker klimaatneutraal. In het Voorstel wordt de ambitie uitgesproken om mensen te verleiden om niet alleen minder te reizen maar ook om vaker te reizen met duurzame vormen van transport (OV en fiets). Wij delen deze ambitie, maar vooralsnog is onduidelijk welke grootschalige infra-investeringen door het kabinet gedaan worden om deze ambitie waar te maken, nu de huidige spoorinfrastructuur zijn capaciteitsgrenzen snel nadert. Daarbij is het tegelijk nodig de hyperspits aan te pakken door spits mijden het nieuwe normaal te laten worden.

- *Uitwerking openstaande punten Klimaatakkoord en Governance*  
De organisatie van de uitwerking van nog openstaande zaken uit het Klimaatakkoord als ook de uitvoering van het Klimaatakkoord zijn helaas nog erg onduidelijk. Duidelijkheid en zekerheid zijn noodzakelijk om nieuwe duurzame projecten te kunnen financieren en starten. In enkele decennia zal een ingrijpende *stroom*transitie moeten plaatsvinden. Daarbij zullen de huidige energiedragers, 20% elektriciteit ('fossiele elektronen') en 80% brandstoffen ('fossiele moleculen') moeten worden vervangen door een nieuw slim energiesysteem met een nieuwe mix van *groene* elektronen en *groene* moleculen. In dit nieuwe systeem zullen infrastructuur, opslag, conversie en digitalisering een veel belangrijkere rol spelen dan nu het geval is.

Wij zijn ervan overtuigd dat juist Nederland met haar kennis, bestaande infrastructuur en inventiviteit alles in huis heeft om deze transitie te laten slagen. Een goede uitvoeringsstructuur waarin systeemintegratie, systeemtransitie en sectorkoppeling (ketendenken) gestimuleerd en aangestuurd wordt is daarvoor noodzakelijk. De transitie is niet alleen een transitie van energie- en warmtegebruik in sectoren, maar vooral een transitie van energiedragers, passend bij Nederland: van fossiele naar duurzame elektriciteit, van aardgas naar waterstof, groen gas en aardwarmte, met CC(U)S voor opslag en gebruik van CO<sub>2</sub> als grondstof.

Juist deze dubbele transitie vergt koppeling van sectoren, systeemdenken en een adaptief akkoord.

Een systeemtransitie laat zich daarentegen niet door middel van de gekozen sector (silo)benadering vormgeven dan wel door de regie weg te decentraliseren naar gemeentelijk niveau. De ondernemingsorganisaties achten centrale regie noodzakelijk. Daarin wordt nu nog niet voorzien. Anders blijft de behandeling van de grote sector-overstijgende vraagstukken nog te stiefmoederlijk bedeed. Onze voorkeur gaat voor de langere termijn uit naar het instellen van een onafhankelijke regie-organisatie dat voor beleidscontinuïteit kan zorgen en de noodzakelijke sectorkoppelingen voor de enorme opgave van verandering van energiedragers kan realiseren. Hier liggen grote inhoudelijke vragen van ordening (markt en overheid), (investeringen in) infrastructuur en ruimtelijke inrichting en vragen van timing en procesduur. Ervaring op kortere termijn kan worden opgedaan met een publiek-private high level regiegroep dat de wegbereider van een keuze voor een toekomstig regie-orgaan kan zijn. De door de SER voorgestelde regionale cluster aanpak voor de vijf industriële complexen is voor de noodzakelijke sectorkoppeling en systeemintegratie een prachtige eerste grote oefening.

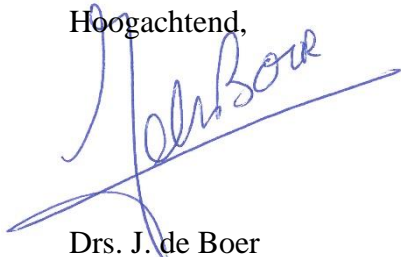
Over de precieze vormgeving van regie en governance structuur treden wij graag in overleg met het kabinet.

*Tot slot*

Wij zien uit naar de verdere uitwerking om de hiervoor genoemde zorgpunten weg te nemen. We willen vooral aan de slag en voelen ons gecommitteerd van de energietransitie in ons land een succes te maken, met een wereldwijde impact. Ik stuur u deze brief namens alle leden van VNO-NCW, waarvan enkele ook nog separaat in lijn met de inhoud van deze brief aan u zullen reageren.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de minister van Economische Zaken en Klimaat en de Minister-President.

Hoogachtend,



Drs. J. de Boer  
Voorzitter VNO-NCW