

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat  
Minister Ir. E.D. Wiebes MBA  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

Briefnummer  
18/10.649/NS/Abr

Den Haag  
6 december 2018

Onderwerp  
Klimaatakkoord

Telefoonnummer  
070-3490365  
E-Mail  
sande@vnoncw-mkb.nl

Excellentie, Beste Eric,

We zijn nog niet onder het finishdoek door, maar door de inspanningen van een groot aantal partijen en personen begint er nu goede koersteking te komen in het aanstaande ambitieuze Klimaatakkoord voor Nederland. Daarvoor complimenten aan u en uw medewerkers.

Ook wij als werkgeversvoorzitters zijn verheugd over de constructieve betrokkenheid van een groot aantal betrokkenen uit onze ledenkring. Wij zijn blij omdat we vanaf het begin de afspraken van Parijs hebben omarmd en bovendien als kans hebben willen zien voor onze economie. U en wij waren het daar steeds over eens en dan is het goed te zien dat onze achterbannen dat ook hebben ondersteund. Wel hechten wij er aan om in dit stadium van de koers nog een tiental “*punten op i's te plaatsen*”, opdat daarover geen misverstand kan bestaan. De achtergrond daarvan is tweemaal.

In de eerste plaats hebben wij steeds gestaan voor een ondernemende aanpak van een Nederlands Klimaatakkoord. Daarmee bedoelen we dat Nederland met een bijdrage van slechts vier promille aan de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot alleen een echte bijdrage aan de klimaatbeheersing kan leveren als we binnenlands tot innovatieve en exporteerbare oplossingen komen. Daarmee zitten we op dezelfde lijn als u, namelijk dat het Klimaatakkoord moet bijdragen aan een economische voorsprong van ons land. Wij hebben steeds aangegeven dat daar een ondernemende systeemtransitie voor nodig is en juist niet een “*boekhoudkundige manier van CO<sub>2</sub>-tonnenjacht per sector die puur binnen de nationale landsgrenzen rekent*”. Zoals in onze kringen steeds wordt gesteld: “*CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft geen paspoort*”.

De tweede achtergrond van de “*punten op de i's*” is dat wij met nadruk afstand nemen van de valse tegenstelling die opduikt in het publieke debat. Namelijk dat burgers zouden moeten betalen voor het Klimaatakkoord en dat de grote bedrijven uit de wind worden gehouden. De echte werkelijkheid is dat de ondernemingen miljarden zullen moeten investeren in de aanpassing van hun bedrijven en dat uiteindelijk ook daarvoor de burgers van dit land zullen betalen als deze investeringen niet renderen en daardoor banen, inkomen en welvaart verloren gaan. Wij pleiten ervoor dat die eerlijkheid wordt betracht in het publieke debat. Als gezamenlijk draagvlak van burgers en bedrijven voor een ambitieus, maar ook risicovol traject.

Namens alle partijen uit het bedrijfsleven deelnemend aan het klimaatoverleg zenden wij U daarom deze tienpuntenbrief:

- 1) De vertaling van de -49% reductie-doelstelling in een aanpak via ‘reductiequota’ (in plaats van indicatieve reducties) van sectoren levert niet de systeemtransitie op die nodig is. Voor doorbraken in emissiereductie zijn cross-sectorale oplossingen noodzakelijk, vóórbij het eigen huis, de auto-uitlaat of de schoorstenen van een bedrijf. Het Klimaatakkoord moet niet blijven steken in “*reducties binnen het eigen erf*” (z.g. scope 1 reducties). Dan komt het niet tot circulaire ketens van levering en afname van warmte, CO<sub>2</sub>, duurzame elektriciteit en waterstof.

De eenzijdige scope 1- focus moet worden verlegd naar een aanpak met óók cross-sectorale emissiereductie. Daarvoor is nodig dat:

- de afspraken en het subsidie-en financieringsinstrumentarium in alle sectoren stimuleren tot scope 2-reducties in de keten en scope 3-reducties bij afnemers, ook wanneer deze zich in het buitenland bevinden (het gaat tenslotte om mondiale CO<sub>2</sub>-reductie);
- er een aanpak komt voor systeemintegratie door tijdige beschikbaarheid van versterkte en nieuwe infrastructuren voor de levering van elektriciteit, CO<sub>2</sub>, warmte en waterstof. Uiterlijk in 2021 is hiervoor een integrale infrastructuurverkenning nodig van de netbeheerder die aansluit op de plannen aan de vraagzijde;
- alleen de overall-tussendoelstelling van 49% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 en die van CO<sub>2</sub>-neutraliteit in 2050 bepalend zijn en niet de indicatieve reductie-opgaven per sector.

- 2) De nationale tussendoelstelling voor 2030 moet geen blokkade vormen voor groei en nieuwe investeringsprojecten in Nederland met een lagere CO<sub>2</sub>-footprint dan in andere landen. Dan zou de mondiale CO<sub>2</sub>-uitstoot stijgen als gevolg van het beleid hier. Zo’n

uitkomst is onacceptabel. Al op dit moment staan grote nieuwe buitenlandse investeringen hierdoor op het spel. Nederland moet juist een proeftuin zijn van nieuwe technologieën en innovatieve investeringen. Daarmee heeft het Nederlandse klimaatbeleid mondiale impact én wordt ons verdienvermogen structureel versterkt. Om dit te bereiken dienen:

- gevolgen voor de mondiale CO<sub>2</sub>-reductie van investeringen in Nederland relevant te worden verklaard voor het bereiken van de “nationale” tussendoelstelling in 2030. Een enge rekenkundige nationale focus past niet: Nogmaals “*CO<sub>2</sub> heeft geen paspoort*”.
- 3) Als zo ongeveer het enige land in Europa is het Nederlandse Klimaatakkoord bereid om de ETS-sectoren te zien als de motor van driekwart van de extra CO<sub>2</sub>-reductie (ten opzichte van het huidige basispad van PBL). Dan kan alleen zinvol zijn indien wordt verhinderd dat vrijkomende ETS-rechten door het wegzakken van de ETS-prijs elders in de EU tot meer uitstoot leiden (het z.g. waterbedeffect van ETS). Het paard wordt anders achter de klimaatwagen gespannen. Het wegzakken van de ETS-prijs maakt het voorlopen voor geheel Nederland bovendien flink duurder door extra benodigde SDE++-subsidiering (per 10 euro circa 350 mln. op jaarbasis).

Daarom vragen wij:

- te borgen dat het zogenaamde waterbedeffect wordt uitgeschakeld door aanscherping van ETS-mechanismen dan wel -indien daarover geen overeenstemming in de EU wordt bereikt- opkoop van vrijvallende rechten in Nederland.
  - een monitoringsinstrument te ontwikkelen om goed in kaart te brengen en houden hoe de Nederlandse klimaatanpak zich verhoudt tot die elders in de EU en de wereld. Wij noemen dit de buitenlandtoets, zoals wij die aan aantal malen bij u hebben bepleit.
- 4) Voor de elektriciteitssector wenst het kabinet een minimum CO<sub>2</sub>-prijs in te voeren, bij de industrie wordt een nationale CO<sub>2</sub>-heffing afhankelijk gesteld van het behalen van een extra reductie van 14,3 megaton CO<sub>2</sub>-reductie via de eigen schoorsteen. In beide gevallen zal verplaatsing van productie met CO<sub>2</sub>-uitstoot naar buiten ons geografisch kleine land het resultaat zijn, om vervolgens die productie weer te importeren.<sup>1</sup> Generieke nationale CO<sub>2</sub>-heffingen zijn voor het klimaat ineffectief en zetten -zoals

---

<sup>1</sup> De uitkomst van economische modelberekeningen dat de gevolgen van een nationale heffing te overzien zijn, staat haaks op de dagelijkse realiteit van de werkelijk betaalde energiekosten in landen (i.p.v. de officiële tarieven). Daarnaast wordt geen rekening gehouden met *economies of scale*. In Nederland gevestigde ondernemingen zijn niet meer competitief wanneer ‘slechts’ een deel van de productie naar het buitenland zou worden verplaatst.

een recente studie laat zien- de voorzieningszekerheid in de waagschaal. “*Nederland zonder stroom, armer en de wereld warmer*” is geen aantrekkelijk scenario. Het bedrijfsleven is van mening dat er een keuze moet worden gemaakt tussen een aanpak met nationale heffingen en de publiek-private samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven die met een Klimaatakkoord wordt beoogd. Voor de generieke heffingen-route wil het bedrijfsleven geen verantwoordelijkheid nemen. De CO<sub>2</sub>-reductie ervan is pover en weglekeffecten (verplaatsing van productie en CO<sub>2</sub>) zijn een groot risico.<sup>2</sup> Nationale heffingen schrikken de komst van nieuwe investeerders in de Nederlandse markt af, om in buurlanden meer CO<sub>2</sub> te emitteren.

Daarom vragen wij het kabinet:

- te kiezen voor een publiek-private programmatische aanpak in het kader van een af te sluiten *Competitive Climate Deal* tussen overheid en industrie. Op basis daarvan leveren bedrijven CO<sub>2</sub>-reductieplannen tot en met 2030 en 2050 met uitdagende (scope 1,2 en 3) innovaties en de uitrol daarvan onder de stimulans van (voorwaardelijke positieve en negatieve) individuele CO<sub>2</sub>-reductieprikkels. Zo zijn ondernemingen maximaal te stimuleren te participeren in verdergaande CO<sub>2</sub>-reductie in eigen huis en bij andere partijen, zonder risico's van negatieve weglek van bedrijvigheid en CO<sub>2</sub>;
- af te zien van het andere spoor van nationale generieke onvoorwaardelijke CO<sub>2</sub>-heffingen als aanvulling op de Europese ETS-heffing, maar wel te zorgen voor een robuuste effectieve ETS-heffing als stevige bodem voor de hierboven aangegeven nationaal verdergaande publiek-private aanpak.

Met de constructie van de *Competitive Climate Deal* legt de Nederlandse industrie een zeer innovatief en gedurfd instrument op tafel. Het vergt heel goede uitleg naar buitenlandse investeerders dat dit middel echt ondernemend is en grote kansen biedt op innovaties. Tegelijkertijd dient elke mogelijke suggestie van een verdere Nederlandse “*Alleingang*” op het gebied van heffingen eenduidig te worden afgewezen.

- 5) De consensus aan de mobiliteitstafel van 65% elektrisch auto-personenvervoer in 2030 impliceert een budgettaire derving ter grootte van cumulatief 13 md in de periode 2020-2030. Dit kan niet volledig voor rekening komen van de benzine- en dieselauto's. Hier ligt nog een probleem van 4 miljard. Vanaf 2025 kan Anders

---

<sup>2</sup> De recente studie van CE Delft geeft aan dat bij een CO<sub>2</sub> minimumprijs voor de industrie in 2030 maar 1,4 Mton (10% van de indicatieve reductieopgave van 14,3 Mton) wordt gerealiseerd en weglekrisico's groot zijn, zelfs wanneer geen rekening wordt gehouden met *economies of scale*.

Betalen voor Mobiliteit bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie en een evenwichtige lastenverdeling.

Als oplossing stellen wij voor:

- Het uitgangspunt van 100% dekking-binnen-het-autodossier van de elektrificering voor de periode 2021-2024 los te laten;
  - Op basis van de door de mobiliteitstafel opgestelde *terms-of-reference* onderzoek uit te laten voeren naar Anders Betalen, zodat bij de kabinetsformatie van een volgend kabinet hiertoe desgewenst besloten kan worden. Met Anders Betalen voor Mobiliteit valt de rekening niet eenzijdig bij bezitters van benzine- en dieselauto's, waar in omringende landen zoveel verzet tegen is. Voor de invoering van een vrachtwagenheffing geldt dat het bedrijfsleven deze ziet als eerste stap op weg naar Anders Betalen voor Mobiliteit. Opbrengsten van deze heffing moeten aan de sector ten goede komen;
  - Ten aanzien van de luchtvaart werkt het bedrijfsleven graag mee aan uitvoering van het recente IMO-akkoord om in 2050 ten minste 50% reductie te bereiken, waaronder deelname aan de recent ingestelde sub-tafels lucht- en zeevaart, waarbij zorgvuldige afweging noodzakelijk is met gemaakte afspraken op mondiaal niveau.
- 6) Voor het op gang komen van de CO<sub>2</sub>-transitie in de gebouwde omgeving moet uiterlijk in 2021 met de "wijk-voor-wijk"-aanpak voor de transformatie van 7 miljoen huizen en 1 miljoen gebouwen worden begonnen. Daarnaast is het essentieel dat de kosten voor deze transitie substantieel dalen. Daarvoor is de zo genoemde Startmotor van de woningcorporaties onontbeerlijk.

Wij zien nog de volgende problemen:

- om het woningcorporaties en aanbieders van warmte-opties mogelijk te maken de rol van 'Startmotor' nog in deze kabinetsperiode waar te kunnen maken (100.000 woningen) is van belang dat de corporaties hiervoor voldoende financiële slagkracht hebben. Met 500 miljoen euro voor de komende 3 jaar kan een oplossing worden gevonden.
- Voor de particuliere huiseigenaren voorzien de huidige afspraken aan de tafel nog niet in een uitgewerkt totaal ontzorgingsaanbod (maatregelen en financiering). Een tegenvaller is dat het voorstel van de 'gebouw gebonden'-lening geen kans van slagen lijkt te hebben;
- om de markt te ondersteunen bij het tot stand brengen van ontzorgende arrangementen voor consumenten, inclusief een breed palet aan toegankelijke én verantwoorde financieringsmogelijkheden voor alle doelgroepen.

- 7) De mkb-ondernemer kan in tegenstelling tot de particuliere huiseigenaar verdere verplichtingen tegemoet zien. Terwijl in de wijkaanpak bewoners (terecht) inspraak krijgen en zo veel mogelijk worden ontzien en ontzorgd, wordt de mkb-ondernemer daarin niet betrokken. Wij verzoeken:
- af te zien van deze ongelijke behandeling tussen mkb-ondernemers en huiseigenaren, ook de mkb-ers te betrekken in de wijkaanpak en hen niet eenzijdig strenge gebouwnormen op te leggen;
  - bij een verschuiving van de energiebelasting van elektriciteit naar gas zeker te stellen dat de lasten naar draagkracht worden verdeeld tussen bedrijven van verschillende omvang en consumenten;
  - om de markt te ondersteunen bij het tot stand brengen van ontzorgende arrangementen voor het mkb, bijvoorbeeld in de vorm van Energy Service Companies (ESCO's).
- 8) Wij ondersteunen de keuze om de SDE+-regeling te verbreden en om te zetten naar een technologie neutrale tenderregeling voor CO<sub>2</sub>-reductie. Daarmee kunnen de maatschappelijke kosten zo laag mogelijk worden gehouden. De systeemtransitie vraagt wel oog voor samenhang en doorbraak technologieën. Met de huidige voorziene nieuwe SDE+-regeling dreigt anders op dit moment duurdere technologie niet van de grond te komen, terwijl dit wel belangrijk is voor het 2050-doel. Dit is bijvoorbeeld het geval voor groene waterstof, waar tijdig beginnen en schaal kan gaan bijdragen aan kostenreductie. Voor de doelstelling in 2050 van CO<sub>2</sub>-neutraliteit zijn voor negatieve emissies CCS en CCUS noodzakelijk.

Wij vragen het kabinet daarom:

- bij de uitwerking van de verbrede SDE te voorzien in stelselmatige evaluaties, om sturing op cruciale technologieën mogelijk te maken indien de tenderregeling deze te lang links laat liggen;
  - op voorhand geen cap op welke technologie dan ook te hanteren, ook niet op CCS en CCUS. CCS is geen vervanging voor decarbonisatie van de elektriciteitssector en de industrie maar een noodzakelijk complement op weg naar CO<sub>2</sub>-neutraliteit in 2050.
- 9) Nederland is met agri-food wereldleider en kenmerkt zich door zeer efficiënte bedrijfsvoeringen en dus relatief beperkte emissies per eenheid product. De bijdrage aan de overall reductiedoelstelling moet plaatsvinden met behoud van deze positie. Verplaatsing van voedselproductie naar andere landen leidt tot substantieel lagere productie- en veel hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot, hetgeen zowel voor economie als het klimaat desastreus is.

Om de klimaatambities voor de land- en tuinbouw met behoud van onze economische positie waar te maken, is essentieel dat:

- de restwarmte en CO<sub>2</sub> van de industrie naar de tuinbouwsector wordt geleid;
- het tempo van invoeren van nationale maatregelen zo wordt bepaald dat de voedselproductie zich niet verplaatst en producten worden geïmporteerd met een veel hogere CO<sub>2</sub>-footprint dan productie in Nederland;
- de uitkomsten van evt. scenario-studies niet meegenomen zullen worden resp. consequenties hebben voor het Klimaatakkoord.

10) Een systeemtransitie vergt regie op centraal niveau. Het doorschuiven van verantwoordelijkheden naar decentrale overheden, zoals bij de gebouwde omgeving, kan leiden tot coördinatieproblemen en gebrek aan uitvoeringscapaciteit. Ook is niet wenselijk dat decentrale overheden bedrijven op verschillende manieren behandelen. We staan voor één van de grootste veranderingen in de komende decennia, waarbij beslissingen op het niveau van energieproducenten, bedrijven, burgers, decentrale overheden, financiers en onderwijsinstellingen (voor gekwalificeerde arbeidskrachten!) moeten samenvallen in een geregisseerd eindresultaat.

Wij bepleiten daarom:

- het instellen van een regie-orgaan onder politieke eindverantwoordelijkheid voor de uitvoeringsfase van het akkoord;
- geen regionale of lokale koppen op het nationale klimaatbeleid en doelstellingen, maar consistentie en integraliteit van beleid door overheidslagen heen;
- te realiseren dat de verschillende financiële instrumenten (Rijk, regio en lokaal) elkaar versterken;
- voor de benutting van de Noordzee voor windenergie alle relevante partijen te betrekken (visserij, natuurbescherming, zee- en luchtvaart, etc.) en daarmee te komen tot een inclusieve ruimtelijke ontwikkeling;
- voor het bereiken van cross-sectorale emissiereductie met betrokkenheid van meerdere publieke en private partijen het oprichten van een publiek-privaat versnellingshuis om van 'woorden' naar 'daden' te komen, door de business cases van deze projecten te concretiseren.

### **Afsluitend**

Het Nederlands bedrijfsleven deelt de ambitie van het Kabinet om van het Klimaatakkoord een succes te maken. Nederland kan internationaal leidend worden in duurzame klimaatoplossingen, maar alleen indien daarvoor de juiste condities worden gecreëerd. Het nadeel van uw tafelbenadering is dat zij de integraliteit van inzichten niet bevordert, hetgeen integrale afwegingen en gedegen besluitvorming in de weg kan staan. Met deze

tien punten willen wij onduidelijkheid en versnippering voorkomen. Laten we samen de beste combinatie zoeken van welvaart in Nederland en klimaatbeheersing wereldwijd.

Een afschrift van deze brief is ook verzonden aan Drs. E.H.Th.M Nijpels (Voorzitter Klimaatberaad).

Hoogachtend en graag tot nadere toelichting bereid,

Drs. J. de Boer  
Voorzitter VNO-NCW



J. Vonhof  
Voorzitter MKB-Nederland



M.A.E. Calon  
Voorzitter LTO Nederland

