

De eerlijke klimaatagenda

- herstel van de coronacrisis
- de klimaatcrisis aanpakken
- ongelijkheid tegengaan



De eerlijke klimaatagenda

De eerlijke klimaatagenda is opgesteld onder voorzitterschap van Farid Tabarki en wordt gesteund door:

Milieudefensie, FNV, Techniek Nederland, Nederlandse Vereniging Duurzame Energie NVDE, MVO Nederland, Jonge Klimaatbeweging, Natuur & Milieu, IVN Natuureducatie, Aedes, Woonbond, Nibud, Natuur en Milieufederaties, Nationale Jeugdraad, World Class Maintenance, Stichting Probos, Koninklijke Vereniging van Hoveniers en Groenvoorzieners, Fietsersbond, Reizigersvereniging Rover, Federatie Nederlandse rubber- en kunststofindustrie NRK, Our New Economy, MKB Amsterdam.



De eerlijke klimaatagenda wordt verder ondersteund door:

Amma Asante	Voorzitter Landelijke Cliëntenraad
Barbara Baarsma	Hoogleraar Universiteit van Amsterdam
Dirk Bezemer	Professor Rijksuniversiteit Groningen
Peter Blom	voormalig CEO Triodos Bank
Marleen Janssen Groesbeek	Lector Avans Hogeschool Breda
Anke van Hal	Hoogleraar Nyenrode Business Universiteit
Alexander Rinnooy Kan	Hoogleraar Universiteit van Amsterdam
Clemens Kool	Hoogleraar Maastricht University
Derk Loorbach	Hoogleraar Erasmus Universiteit Rotterdam
Thalita Muusse	Opiniemaker
Reint Jan Renes	Lector Hogeschool van Amsterdam
Jan Rotmans	Hoogleraar Erasmus Universiteit Rotterdam
Mark Sanders	Hoogleraar Maastricht University
Dirk Schoenmaker	Hoogleraar Erasmus Universiteit Rotterdam
Michel Scholte	Minister van de Nieuwe Economie
Jeroen Smit	Onderzoeksjournalist
Irene van Staveren	Hoogleraar Erasmus Universiteit Rotterdam
Winnie Sorgdrager	
Rens van Tilburg	Directeur Sustainable Finance Lab
Herman Wijffels	Emeritus hoogleraar Universiteit Utrecht

**“Schone energie moet voor iedereen haalbaar en betaalbaar zijn.
Als we de klimaatcrisis op een eerlijke manier aanpakken,
biedt dat de unieke kans om ook onze levenskwaliteit te
verbeteren. Voor iedereen maar zeker voor mensen met
een lager inkomen.”**

– Farid Tabarki



Een transitie voor en door alle Nederlanders

De eerlijke klimaatagenda: een sociaal en groen herstelplan

Een nieuw kabinet zal het klimaatbeleid aanzienlijk moeten versnellen om de klimaatdoelstellingen voor 2030 nog te kunnen bereiken. Meer is nodig dan het Klimaatakkoord dat er al ligt. Deze transitie gaat daarmee een steeds grotere rol spelen in het dagelijks leven van Nederlanders: Hoe ze werken en ondernemen, hoe ze wonen en hoe ze zich vervoeren.

Deze transitie kan alleen slagen als iedereen mee kan doen. Iedereen moet een goede baan kunnen vinden. De benodigde maatregelen moeten betaalbaar en uitvoerbaar zijn voor alle burgers, ook die met de kleinste beurs, en voor alle toekomstbestendige bedrijven, ook de kleinsten. Klimaatbeleid moet dus niet alleen sneller, het moet ook breder. Iedereen moet kunnen meedoen.

Wij zijn een brede en diverse coalitie van maatschappelijke organisaties; werkgevers- en werknemersorganisaties, woon-, jongeren-, reizigers- en natuurorganisaties. De agenda die wij hier presenteren is een aanvulling op het Klimaatakkoord en andere plannen die wij al op tafel hebben gelegd om de transitie de komende jaren de benodigde versnelling te geven. Met deze agenda leggen wij een extra ambitie op tafel, nieuwe voorstellen waardoor de komende jaren ook de mensen voor wie dit nu financieel niet haalbaar is de voordelen kunnen ervaren van een klimaatbestendig Nederland.

Daartoe presenteren wij een aantal gemeenschappelijke uitgangspunten voor de versnelling en verbreding van de transitie. Deze werken wij uit in concrete investeringen die als onderdeel van een economisch herstellepakket de komende jaren de werkgelegenheid kunnen aanjagen, die opdrachten opleveren voor het mkb en tegelijkertijd heel concreet het dagelijks leven van iedereen beter kunnen maken met goede toekomstbestendige banen, comfortabele huizen in het groen en schoon vervoer. Alleen zo, met elkaar, kunnen we ons klimaat stabiliseren en daarmee onze welvaart en ons welzijn veiligstellen.

Ons investeringsplan samengevat:

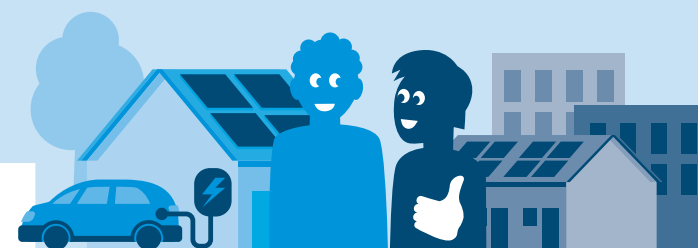
- 1 De komende kabinetsperiode wordt er 8,8 miljard euro geïnvesteerd in scholing, wonen, mobiliteit en groen.
- 2 Een scholingsplan voor banen in de transitie die ruim 60 duizend mensen opleidt of omschoolt en zo de kennis en vaardigheden geeft om de energietransitie vorm te geven en het land te vergroenen.
- 3 Een renovatiegolf waarbij de tochtigste woningen van mensen met een lager inkomen als eerste worden geïsoleerd. Het gaat om 250 duizend corporatiewoningen en 160 duizend particuliere woningen.

- 4 Een groenagenda voor nieuwe natuur en het vergroenen van de tien grootste steden en twee duizend bedrijventerreinen.
- 5 Een mobiliteitsplan gericht op wijken met veel mensen met een lager inkomen en krimpregio's. Daar worden duizend hubs voor elektrisch deelvervoer gerealiseerd en de OV en fietsinfrastructuur wordt er verbeterd.
- 6 Een Commissie Eerlijke Transitie adviseert over een sociaal rechtvaardige energietransitie.

Volgens de doorrekening van deze plannen door SEO levert dit de komende vier jaar het volgende op:

- 129.000 arbeidsjaren werk
- jaarlijks 6,7 miljoen ton minder CO₂-uitstoot
- 203.000 extra gezonde levensjaren
- 100 duizend hectare nieuwe natuur
- Positieve impact van 1,8 miljard euro op het BBP
- 12 duizend parkeerplaatsen krijgen een herbestemming

De eerlijke klimaatagenda



Dit willen we doen in de komende **4** jaar:

8,8 miljard
euro investeren

60.000 mensen
opleiden of omscholen

creatie van
nieuwe natuur

1.000 hubs voor
elektrisch deelvervoer

commissie
voor sociaal rechtvaardige
energietransitie

10 steden en
2.000 bedrijventerreinen
vergroenen

410.000 woningen
van mensen
met lager inkomen
stevig isoleren

129.000
arbeidsjaren
werk

Baten:

203.000
extra gezonde
levensjaren

6,7 miljoen ton
minder CO₂-uitstoot per jaar

100.000 hectare
extra natuur

BBP verbetert met
1,8 miljard euro

herbestemming
12.000 parkeerplaatsen

1

Een noodzakelijke, ingrijpende en kansrijke transitie

Om het klimaat te stabiliseren zal de transitie de komende jaren aanzienlijk moeten versnellen. Daar is in Nederland veel draagvlak voor, mits deze transitie eerlijk wordt vormgegeven. Burgers en ondernemers willen zien dat het kan en dat iedereen meedoet. Deze transitie biedt ook de mogelijkheid om sociale ongelijkheden te verkleinen; om de levens van alle Nederlanders te verbeteren, met goede banen, comfortabele huizen met groen in de buurt en schoon en comfortabel vervoer. Dat is geen luxe, maar noodzaak. Want zonder voldoende draagvlak geen transitie.



Een snel veranderend klimaat...

Het klimaat verandert. Ook in Nederland sneuvelde de laatste jaren menig weerrecord. In 2019 werd het voor het eerst warmer dan 40 graden, 2020 was het warmste jaar ooit gemeten en huizen verzakken vanwege de droge bodem. Bij het huidige beleid koersen we af op een opwarming van het wereldwijde klimaat van gemiddeld 3 tot 4 graden Celsius. En van de zeespiegel met mogelijk wel drie tot acht meter.¹

... leidt tot hoge kosten

Een dergelijke opwarming van de aarde zal grote gevolgen hebben voor economie en samenleving. Denk in Nederland alleen al aan het beschermen van kustgebieden. Andere landen worden nog veel harder getroffen. Aan de grenzen van Europa, in Afrika en het Midden-Oosten, kan de economie deze eeuw met wel 90% krimpen.² Een economische ineenstorting die zal leiden tot grote maatschappelijke onrust. Met een dergelijke toekomst mogen wij de generaties na ons niet opzadelen. De klimaatrekening mag niet worden doorgeschoven naar de toekomst.

Zonder voldoende draagvlak geen transitie

Beperking klimaatverandering is haalbaar en betaalbaar

Gelukkig hoeft dat niet ons voorland te zijn. Wereldwijd hebben landen afgesproken de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 tot 2 graden Celsius ten opzichte van de pre-industriële tijd. We zijn daar ook toe in staat; de middelen om klimaatverandering te voorkomen zijn volop aanwezig. De kosten daarvan bedragen bovendien een fractie van de kosten van een verder veranderend klimaat. Bovendien dalen de kosten van duurzame energie snel. De kostprijs van zonne-energie daalde sinds 2010 met ruim tachtig procent. Zelfs in olierijke landen worden zonneparken aangelegd, simpelweg omdat het de goedkoopste manier is om energie op te wekken.

De duurzame samenleving biedt veel voordelen

Een duurzame economie gaat onze levens ook verrijken. Een duurzaam Nederland biedt meer woongenot, stiller en schoner verkeer en minder vervuilende industrie. Het stelt ons in staat

gezonder te leven. Het verkleint bovendien onze afhankelijkheid van andere landen voor onze energievoorziening. En wanneer we stoppen met het oppompen van gas uit de Groningse gronden is de tijd van aardbevingen daar hopelijk voorbij.

Een duurzame banenmotor

De klimaattransitie zal de komende decennia veel extra werk opleveren. Per saldo worden er meer dan honderdduizend banen meer gecreëerd dan er verdwijnen.³ Extra werk levert de transitie vooral op voor de sectoren van de machine-, apparaten- en metaalindustrie, de specialistische zakelijke diensten (als architecten en ingenieurs) en de bouw.⁴ Dit zijn toekomstbestendige banen aangezien het tot zeker 2050 duurt voordat het doel van een klimaatneutrale economie is bereikt. Volop werk dus in de energiesector en de installatiebranche, maar ook in de groensector als we natuurlijke oplossingen toepassen.

De krapte op de arbeidsmarkt is ook nu al voelbaar en belemmert een voldoende snelle

transitie. Volgens voorzitter Doekle Terpstra van ondernemersorganisatie Techniek Nederland is er op dit moment sprake van een tekort van 20.000 vakkrachten in de installatiebranche en zal dit de komende drie tot vijf jaar oplopen tot 40.000 onvervulde vacatures.⁵

Steun voor het doel, maar niet altijd de weg

De overgrote meerderheid van de Nederlanders steunt de klimaatdoelstelling. Zo maakt driekwart van de Nederlanders zich zorgen over klimaatverandering.⁶ Deze steun voor het doel wil nog niet zeggen dat burgers de gekozen aanpak ook altijd steunen. Uit onderzoek van PBL en SCP bleek draagvlak voor transitiebeleid ervan af te hangen of het wordt gezien als effectief, efficiënt, uitvoerbaar, duidelijk en eerlijk. Is er vertrouwen in de bedenkers en uitvoerders van beleid en houdt de regeling rekening met ieders situatie? Het draagvlak bleek gemiddeld het sterkst samen te hangen met het aspect 'eerlijk'.⁷

Burgers en ondernemers moeten kunnen zien hoe de klimaattransitie praktisch haalbaar en betaalbaar is in hun dagelijkse praktijk. Iedereen moet kunnen meedoen, burgers met hoge en lage inkomens, bedrijven groot en klein. Wat er kan gebeuren als dit niet lukt, was zichtbaar in Frankrijk, waar in 2018 ontevreden burgers in gele hesjes wekenlang het openbare leven

lamlegden uit protest tegen prijsmaatregelen rond mobiliteit. In Nederland dreigt weerstand onder bewoners het van het aardgas afhalen van woningen te vertragen.⁸

Een versnelling van de transitie is nodig

Met het Klimaatakkoord legde Nederland als een van de eerste landen een concreet plan op tafel om de voor 2030 gestelde doelstelling te bereiken van een vermindering van de CO₂-uitstoot met 49%. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving moet het tempo van emissie-reductie verdubbelen om de 49%-doelstelling van het Klimaatakkoord in 2030 te halen.⁹ Daar komt de recent aangescherpte Europese doelstelling van 55% nog eens bij. Deze leidt nog eens tot bijna een verdubbeling van de ambitie uit het Klimaatakkoord voor de gebouwde omgeving, mobiliteit, landbouw en een deel van de industrie.¹⁰ En dat zullen burgers en bedrijven voelen. Echter, nu niet versnellen met de aanpak van klimaatverandering zal op termijn tot nog veel hogere kosten leiden, zoals onlangs ook de centrale banken vaststelden.¹¹

Zonder maatschappelijke acceptatie geen succesvolle transitie

Door deze versnelling zal de transitie de komende jaren een groeiende invloed hebben op het dagelijks leven van Nederlanders. Daarmee kan ook de weerstand groeien. Bijvoorbeeld als de maatregelen als oneerlijk worden beschouwd, als onredelijk en onuitvoerbaar, bijvoorbeeld omdat de kosten voor burgers en ondernemers te hoog zijn of omdat slechts een klein deel van de maatregelen profiteert.

Dit constateert ook de commissie van Geest: "De transitie zal veel vragen van burgers en bedrijven (...). Werken aan maatschappelijke acceptatie is dan ook voorwaardelijk voor een succesvolle transitie. Dat geldt zowel voor de betrokkenheid van burgers bij totstandkoming van het klimaatbeleid, de verdeling van de lasten tussen burgers en bedrijven, maar ook de impact op de arbeidsmarkt dient expliciet onderdeel te zijn van toekomstig klimaatbeleid. Zonder dat zal er geen succesvolle transitie plaatsvinden."¹²

De transitie is nu niet voor iedereen betaalbaar

Een eerlijke verdeling van lasten en lusten is zeker van belang voor mensen die al moeite hebben om maandelijks de eindjes aan elkaar te knopen. Want Nederland mag dan gemiddeld genomen een welvarend land zijn, achter dat hoge gemiddelde gaan aanzienlijke verschillen schuil. Mensen uit een huishouden met een inkomen onder de armoedegrens leven gemiddeld ruim 6 jaar korter dan mensen met een hoger inkomen. Het verschil in gezonde levensjaren bedraagt zelfs 15 jaar.¹³

Bijna een miljoen mensen in Nederland leeft in armoede, een op de vijf Nederlandse huishoudens heeft dusdanig ernstige betalingsachterstanden dat er sprake is van betalingsproblemen¹⁴, terwijl drie op de tien niet genoeg spaargeld heeft om een financiële tegenvaller op te vangen.¹⁵ Minstens twee miljoen eigenhuisbezitters hebben niet voldoende geld om de verduurzaming van hun woning te kunnen betalen. Zij zullen geld moeten lenen, maar voor meer dan honderdduizend huishoudens is ook dat geen mogelijkheid. Huurders kunnen zelf hun woning niet verduurzamen, maar worden wel geconfronteerd met groeiende energielasten.

Overigens vrezen niet alleen de laagste inkomens de kosten van klimaattransitie. Dat geldt ook voor een deel van de middenklasse.

Nu niet versnellen zal op termijn tot nog veel hogere kosten leiden

Een middenklasse die steeds harder moet werken en meer onzekerheid accepteren en waarvan een deel te maken heeft met sociale daling.¹⁶

Ook met name de kleinere bedrijven hebben momenteel weinig ruimte om te investeren in duurzaamheid. In een recente studie van Rabobank bleek dat de coronacrisis als “een splitszwam” fungeert binnen een toch al verdeeld Nederlands bedrijvenlandschap, waar vooral de grotere bedrijven die al beter scoorden op duurzaamheid méér zijn gaan investeren in de transitie.¹⁷

Brede politieke steun voor een voor iedereen betaalbare transitie

De haalbaarheid en betaalbaarheid van de transitie is een breed gedragen politiek thema geworden. De VVD wil ervoor waken dat verschillen in de samenleving te groot worden. De aanpassing naar een duurzame economie “moet betaalbaar blijven voor gewone gezinnen en ondernemers”. Het CDA belooft een “haalbaar en betaalbaar perspectief” en heeft daarnaast als doel om de komende kabinetsperiode de armoede onder kinderen te halveren. D66 wil de armoede in den brede halveren, en stelt over de transitie: “We willen een eerlijke en rechtvaardige omslag, waarbij iedereen mee kan komen.”

Versnellen en verbreden: een agenda voor een eerlijke transitie

Een eerlijke en rechtvaardige omslag, haalbaar en betaalbaar voor ook de lagere- en middeninkomens en voor ook het midden- en kleinbedrijf, is geen vanzelfsprekendheid. Het nieuwe kabinet moet daarom niet alleen versnellen, het moet ook verbreden. De transitie kan alleen slagen als deze voor en door alle Nederlanders is. Dat is onze stellige overtuiging.

Wij zijn een brede en diverse coalitie van maatschappelijke organisaties; vakbonden, werkgevers en natuurorganisaties. De agenda die wij hier presenteren is een aanvulling op het Klimaatakkoord en andere plannen die wij op tafel hebben gelegd om de transitie de komende jaren de benodigde versnelling te geven. Met deze agenda leggen wij een extra

ambitie op tafel, nieuwe voorstellen waardoor de komende jaren meer mensen de tastbare voordelen zullen ervaren van een klimaatbestendig Nederland, ook de mensen voor wie dit nu financieel niet haalbaar is.

Daartoe presenteren wij een aantal gemeenschappelijke uitgangspunten voor de versnelling en verbreding van de transitie. Op onderdelen werken wij deze ook nader uit in concrete investeringen die als onderdeel van het economisch herstellepakket de komende kabinetsperiode de werkgelegenheid kunnen aanjagen en tegelijkertijd de voordelen van een duurzame samenleving breed in de samenleving laten terechtkomen. Die het tastbaar maken voor iedereen dat de klimaattransitie het dagelijks leven beter kan maken met zekere banen, comfortabele huizen in het groen en schoon vervoer. Alleen zo kan er draagvlak zijn voor de versnelling in de aanpak die nu nodig is.



De eerlijke klimaatagenda

Uitgangspunten voor een eerlijke transitie

De transitie kan alleen slagen als iedereen wil en kan meedoen. Als er voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten zijn en als alle burgers en toekomstbestendige kleinere bedrijven het kunnen betalen. De komende jaren dreigt in de nasleep van de coronacrisis de werkloosheid op te lopen. Dat biedt de mogelijkheid om nu extra te investeren in opleidingen en banen, in woningen, mobiliteit en groen. Doe dat op een manier dat ook lage- en middeninkomens hiervan profiteren en waar het Nederlandse mkb een rol in kan spelen. Zo kan de vereiste versnelling van de transitie op een eerlijke manier gestalte krijgen.

De eerlijke transitie

De versnelling van de transitie die nodig is om de klimaatverandering te beperken is de eerlijkste koers die een volgend kabinet kan varen. Eerlijk voor de generaties na ons die we dreigen op te zadelen met de ongekende kosten van een uit de hand lopende opwarming van onze planeet. Eerlijk ook omdat de gevolgen van klimaatverandering, die nu al merkbaar zijn, relatief zwaar drukken op de mensen met de laagste inkomens. Deze hebben minder middelen om zich te beschermen tegen toenemende weersextremen en om de gevolgen daarvan op te vangen.

De vervuiler betaalt

Eerlijkheid begint bij het principe dat 'de vervuiler betaalt'. Dat geldt zowel voor burgers als voor bedrijven. Omdat hogere inkomens gemiddeld genomen via hun consumptie aanzienlijk meer broeikasgassen uitstoten heeft beprijzing van het gebruik van schaarse milieu-goederen een nivellerend effect. Zo vliegen hogere inkomens veel meer dan de gemiddelde Nederlander. Burgers meer laten betalen naar gebruik, bijvoorbeeld door een hogere ticketbelasting voor de luchtvaart en het opheffen van de BTW en accijnsvrijstelling, dwingt hogere inkomens een groter deel van de nu onbetaalde rekening alsnog te voldoen. De lagere en middeninkomens draaien dan niet langer op voor

deze gemiste belastingen. Ook grote bedrijven genieten nog veel belastingvoordelen vanwege hun hoge energieverbruik. Grootverbruikskortingen staan echter haaks op het op een eerlijke wijze behalen van de klimaatdoelen.

We houden het betaalbaar voor alle burgers

Tegelijk moet iedereen mee kunnen doen in de transitie. Iedereen moet kunnen overschakelen op een duurzame manier van werken en leven. Daarvoor moet veel werk worden verzet, daar hebben we iedereen bij nodig. Maar er zijn ook veel voordelen te behalen. Ook die voordelen, zoals een comfortabel huis, schoon en stil vervoer en een groene omgeving, moeten voor iedereen bereikbaar zijn.

Mensen mogen niet in de kou zitten vanwege energiearmoede of geïsoleerd raken doordat mobiliteit voor hen onbetaalbaar wordt. Er is een sociaal minimum waar de transitie aan heeft te voldoen. Daarom moeten we ervoor zorgen dat de transitie voor iedereen betaalbaar blijft. Dat kan ook aangezien de kosten van de klimaattransitie overzichtelijk zijn, doorgaans ingeschat op 2-3% van het nationaal inkomen per jaar.¹⁸ Desondanks moet ervoor gewaakt worden dat de lagere- en middeninkomens er in koopkracht niet op achteruit gaan door het inprijzen van milieuschade. Dat kan zowel door daar in

het ontwerp van klimaatmaatregelen rekening mee te houden, bijvoorbeeld door de opbrengsten terug te sluizen naar het milieuvriendelijk alternatief, alsook door algemeen inkomenbeleid of een vorm van een klimaatdividend, waarbij de opbrengsten direct worden teruggesluisd naar burgers en/of bedrijven.¹⁹



We houden het betaalbaar voor het midden- en klein bedrijf

Hetzelfde uitgangspunt geldt voor de manier waarop het bedrijfsleven meebetaalt aan de transitie. Alle toekomstbestendige bedrijven moeten in staat gesteld worden de transitie te maken, ook de kleinsten. Daarvoor is een eerlijke verdeling van de kosten tussen het mkb en het grootbedrijf nodig. Voor het grootbedrijf is beleid ontwikkeld (met subsidies en een CO₂-heffing. Alleen worden deze subsidies via de Opslag Duurzame Energie (ODE) vooral opgebracht door het mkb.²⁰ Dat terwijl voor het mkb relatief weinig passend beleid is om hen te stimuleren en ondersteunen. Dat is wel noodzakelijk om hen mee te kunnen laten doen. Zo stelde MVO Nederland eerder een (regionaal) innovatieloket voor, dat ondernemers voorziet van kennis en netwerk. Dat inventariseert waar de knelpunten zitten, bijvoorbeeld rond financiering, en helpt deze op te lossen. Duurzame



Er is een sociaal minimum waar de transitie aan heeft te voldoen

ondernemers kunnen ook meer beloond worden, bijvoorbeeld via fiscale maatregelen, denk aan een laag btw-tarief van 6% bij reparatie of verkoop van een tweedehands product, en bij aanbestedingen van de overheid.²¹

Sociale innovatie van de samenleving

De klimaattransitie vereist niet alleen nieuwe hardware, het vervangen van de brandstofmotor door een elektrische. Ook de software van de samenleving moet worden aangepast, de kennis, maar ook de manier waarop we dingen doen, hoe we samenwerken. Nieuwe verbanden en werkwijzen zijn nodig. Dat geldt voor de verhouding tussen organisaties, en tussen producten en consumenten. We betrekken onze energie niet meer enkel bij een centrale energieleverancier maar worden zelf kleine energieondernemers, met eigen zonnepanelen op het dak, of als lid van de energie coöperatie die een warmtenet organiseert voor de buurt of deelauto's. We stappen niet in de auto voor vergaderingen, maar overleggen via de computer. Naast technologische is er dus ook sociale innovatie nodig.

Sociale innovatie vereist duurzame banen

Ook bedrijven moeten op andere manieren werken, organiseren, managen en samenwerken zodat de mogelijkheden optimaal benut worden en iedereen zijn talent maximaal kan ontplooiën. In lerende organisaties kunnen en willen betrokken medewerkers mee ontwikkelen met (technologische) veranderingen omdat ze daar een stem in hebben. Sociale innovatie draagt ook bij aan kansengelijkheid door het voor alle medewerkers mogelijk te maken de kansen van de transitie te benutten en de risico's te beheersen. Dit vereist een open bedrijfscultuur, goede interne arbeidsverhoudingen en betrokkenheid van de werknemers.²² De transitie vereist mensen die daar daadwerkelijk uitvoering aan kunnen geven. Dit betekent dat het ook om duurzame banen moet gaan. Duurzame banen die zekerheid geven aan de werkenden, met zeggenschap over het werk, met goede arbeidsomstandigheden en volwaardige arbeidsvoorwaarden die bij voorkeur door een cao zijn vastgelegd. Zulke duurzame banen zijn ook de beste manier om de huidige arbeidstekorten voor de transitie terug te dringen.²³

We beslissen er samen over

De rechtvaardigheid van de transitie hangt niet alleen af van de verdeling van de lusten en de lasten. Naast deze harde uitkomsten is ook de weg ernaartoe van belang. Het gaat niet alleen om het product, maar ook het proces. Een duidelijk besluitvormingsproces met voldoende inspraakmogelijkheden versterkt het draagvlak. Eerlijke besluiten vereisen dat ieders belangen voldoende worden meegewogen, dat alle stemmen worden gehoord. Dat kan via burgerraadplegingen of een landelijk burgerberaad die een dwarsdoorsnede van de samenleving vormt en zijn adviezen teruglegt bij de politiek.²⁴ Overigens gebeurt er juist bij de energietransitie al relatief veel om omwonenden mee te nemen in de veranderingen.

Er zijn al gedragscodes zon en wind die hiervoor relatief veel regelen, die zorgen dat de inspraak groter is dan bij andere infrastructurele- en overige bouwwerkzaamheden.²⁵

Ook delen omwonenden steeds vaker financieel mee. In de energiecoöperatie Garyp voorzien 27 duizend zonnepanelen zo'n 1.700 gezinnen van stroom. De opbrengsten investeert de coöperatie in de toekomst van het dorp.²⁶

Een 'Commissie Eerlijke Transitie' waakt over deze uitgangspunten.

Om deze uitgangspunten te bewaken stellen we voor een 'Commissie Eerlijke Transitie' op te zetten. Deze commissie kan de regering adviseren over klimaatbeleid dat zorgt voor breed maatschappelijk draagvlak en de ongelijkheid niet vergroot. Ze kan bestaan uit prominente leden vanuit verschillende disciplines: Vakbond, bedrijfsleven, milieubeweging, emancipatiebeweging, wetenschap en de planbureaus. De commissie is divers samengesteld met aandacht voor m/v-verhoudingen, etnische diversiteit en leeftijd.²⁷



Eerlijke investeringen voor economisch herstel na corona

Nu steeds meer Nederlanders gevaccineerd zijn komt het einde van de coronacrisis in zicht. Het coronajaar heeft echter bij veel burgers en bedrijven de reserves uitgeput. De politiek zal daarom nu snel moeten komen met een economisch herstellepakket.

Nog eenmaal zal de schatkist opengaan.

Diezelfde politiek moet ook het klimaatbeleid aanzienlijk versnellen om de klimaatdoelstellingen voor 2030 te bereiken. Meer is nodig dan het Klimaatakkoord dat er al ligt en als onbetwist uitgangspunt dient. Maar, als gesteld, niet alleen een versnelling is nodig, ook een verbreding van de transitie. Om draagvlak te behouden moeten de voordelen van de transitie snel tastbaar worden voor iedereen, juist ook die van de midden- en lagere inkomens. De transitie moet goede toekomstbestendige banen opleveren en werk voor het Nederlandse mkb.

Hieronder schetsen wij een investeringsagenda waarmee een volgend kabinet de economie de komende jaren van de broodnodige economische stimulans kan voorzien. Het betreft investeringen die niet alleen snel werkgelegenheid opleveren, maar die ook de transitie versnellen en verbreden. Het is een sociaal pakket dat eraan bijdraagt dat de transitie voor iedereen haalbaar en betaalbaar is. Dat ook de groepen die er tot dusver vooral de lasten van ervaren ook de vruchten gaan plukken in hun dagelijks leven: in hoe ze werken, wonen, zich vervoeren en hoe hun omgeving eruit ziet.

We willen dat mensen zien dat de transitie ze werk biedt, en dat je goed van baan naar baan kunt komen. En dat jongeren ervaren dat zij worden opgeleid voor de banen van de toekomst. We willen dat mensen zien hoe je door de transitie beter gaat wonen en hoe dit financieel haalbaar wordt gemaakt. We willen dat mensen zien dat zij straks nog steeds hun bestemmingen kunnen blijven bereiken. Wel anders, maar nog steeds prima mogelijk, en zelfs met meer moderne opties. En we willen dat mensen gaan ervaren dat door de transitie hun leefomgeving mooier, gezonder en groener wordt. Zo wordt de klimaattransitie van iedereen. Alleen zo kunnen we voldoende vaart maken met die transitie.

Verschillende van onze organisaties hebben de afgelopen tijd ook in andere verbanden al voorstellen gedaan voor deze intensivering van het klimaatbeleid. De hier gepresenteerde investeringen komen niet in plaats daarvan maar zijn additioneel of een verbijzondering. Per investering gaan we daar nader op in. De hier gepresenteerde investeringen vormen ook geen volledig pakket maatregelen waarmee de aangescherpte doelstelling voor 2030 behaald kan worden. Wel zijn het stuk-voor-stuk maatregelen die passen in dat streven en die specifiek bijdragen aan het eerlijker verdelen van de lusten en lasten van deze transitie. Het zijn aanvullingen op bestaand beleid, zoals de prijsprikkels en normeringen waartoe al is besloten of die sommige van de leden van deze alliantie elders hebben bepleit.

Arbeidsmarkt en scholing



Het tekort aan goed geschoolde werknemers dreigt de komende jaren een majeur knelpunt te vormen. Tegelijkertijd dreigt de werkloosheid op te lopen. Middels scholing kunnen deze beide problemen tegelijk worden aangepakt. De energietransitie vereist grote veranderingen op de arbeidsmarkt. Er zijn sectoren die zullen krimpen terwijl in andere de vraag juist sterk zal stijgen. Ook binnen sectoren zullen grote veranderingen plaatsvinden. Wie nu alles weet van de brandstofmotor zal dat straks moeten weten van de elektrische motor. Per saldo zal er (veel) meer werk bijkomen dan dat er verdwijnt. Maar het nieuwe werk vergt wel nieuwe kennis en vaardigheden.

De transitie op de arbeidsmarkt veroorzaakt zowel kwalitatieve als kwantitatieve fricties. Er zijn niet genoeg beschikbare mensen én er zijn niet genoeg gekwalificeerde mensen om die vacatures te vervullen. Daar komt nu de oplopende werkloosheid vanwege de coronacrisis bij. Er is scholing nodig om hen aan nieuwe goede banen te helpen. Werk waar de komende decennia veel vraag naar zal blijven bestaan.

Er zijn nu al veel initiatieven om de arbeidsmarkt-krapte tegen te gaan. UWV PBL, ROA, SBB en werkgevers en werknemersorganisaties brengen in kaart welke vaardigheden nodig zijn voor het werk in de klimaattransitie en over welke vaardigheden werknemers nu beschikken. Het onderwijs speelt hierop in, bijvoorbeeld rond de wijkgerichte aanpak.

Vooropgesteld: er gebeurt al veel goeds. Het Onderwijsplan Techniek voor de Toekomst van Techniek Nederland doet tien concrete voorstellen om het technisch beroepsonderwijs te versterken. De groene sector heeft het Groen-Pact opgesteld dat onderwijs, onderzoek, ondernemerschap en beleid samenbrengt. Maar er is behoefte aan versterking van deze initiatieven, aan een landelijke impuls voor het werk dat uiteindelijk regionaal moet gebeuren. Vooral rond financiering, schaal en duidelijke regie valt er nog veel te winnen. Daarom is een groot, gericht en goed georganiseerd scholingsoffensief noodzakelijk, samen met onderwijs en bedrijfsleven.

Wij willen mensen die hun baan verliezen in de fossiele sector of door de coronacrisis aan een duurzame baan helpen.

Daarom stellen wij voor:

1

60 duizend werknemers bijscholen voor de transitie

De komende kabinetsperiode krijgen ruim 60 duizend werknemers²⁸ een scholingstraject voor een baan in de transitie, de energietransitie maar ook de hoveniers die nodig zijn voor het klimaatbestendig maken van Nederland. Deelname is mogelijk voor werkzoekenden en werkenden die hun baan gaan verliezen. In de uitvoering moet een balans tussen landelijk overzicht en sectorspecifieke kennis bestaan. Zo kan een ministerie het offensief coördineren en de uitvoering bij de meest betrokken sectorfondsen leggen die op hun beurt afspraken maken met de regionale onderwijsinstellingen. Ook is het mogelijk een koppeling met de regionale mobiliteitsteams te zoeken.

2

Ontwikkeling van scholingsaanbod voor de transitie

Voor praktijkopleidingen die een flexibel onderwijsaanbod rond de transitie willen ontwikkelen komt jaarlijks 12,5 miljoen euro beschikbaar. Zowel bekostigde als niet-bekostigde opleiders kunnen hier een beroep op doen om afhankelijk van de regionale arbeidsmarktvrage nieuwe opleidingen op te zetten. De helft van de 200 erkende publieke en private instellingen voor middelbaar beroepsonderwijs in Nederland kan een bijdrage ontvangen vergelijkbaar met die van de binnenkort aflopende regelingen van het Regionaal Investeringsfonds mbo (RIF) en de subsidie Flexibilisering beroepsonderwijs voor volwassenen.

De energietransitie vereist grote veranderingen op de arbeidsmarkt

Wonen



Doel voor de gebouwde omgeving van het Klimaatakkoord is het verduurzamen van 1,5 miljoen woningen en gebouwen in 2030. Om dat doel te bereiken is een flinke versnelling nodig. Het verduurzamen van woningen biedt de mogelijkheid voor een eerlijke klimaattransitie door snel mensen aan werk te helpen en voor juist de laagste inkomens het wooncomfort sterk te verbeteren. Het zijn nu doorgaans de laagste inkomens die in de slechtst geïsoleerde huizen wonen, zowel koop als huur.

We pakken de grootste problemen als eerste aan

Tochtige en beschimmelde woningen zijn ongezond en niet comfortabel. In Nederland leeft één op de drie kinderen in een ongezonde woning.²⁹

Voor de laagste inkomens is verduurzaming van de woningen een grote uitdaging omdat vanwege het lage energielabel de investering relatief groot is en de vermogens- en inkomenspositie van deze woningbezitters slecht is en daarmee ook hun financieringsmogelijkheden. Ook de corporaties zitten door de verhuurdersheffing krap bij kas.

Door deze huizen toch als eerste te isoleren pakken we de grootste problemen als eerste aan. Zo voorkomen we ook dat het de laagste inkomens zijn die door stijgende energiebelasting op aardgas steeds verder in energiearmoede wegzakken.³⁰ Met dit isolatieprogramma maken we woningen klaar voor een duurzame warmteoplossing'.

Wij willen een comfortabele en geïsoleerde woning ook voor mensen met een lager inkomen binnen bereik brengen.

Daarom stellen wij voor:

1

Renovatiesubsidie voor 250 duizend corporatiewoningen met de laagste energielabels

In de Actieagenda Wonen stellen 33 organisaties, waaronder Aedes en de Woonbond, als doel tot 2030 450 duizend corporatiewoningen te isoleren tot een niveau dat geschikt is voor aansluiting op een alternatieve warmtebron (aardgasvrij-klaar). Daarbij willen ze voorrang geven aan de circa 285 duizend woningen met een slecht energielabel (E, F, G).

Wij willen in de komende kabinetsperiode starten met 250 duizend woningen van huurders met lage inkomens. Omdat deze huurders doorgaans in corporatiewoningen wonen, pleiten wij ervoor om woningcorporaties financieel in staat te stellen hun bezit te kunnen verduurzamen. De rijksoverheid biedt de huursector de financiële mogelijkheid om dit woonlasten neutraal te doen door de verhuurdersheffing af te schaffen en de middelen uit het EU Herstelfonds mede hiervoor in te zetten.

2

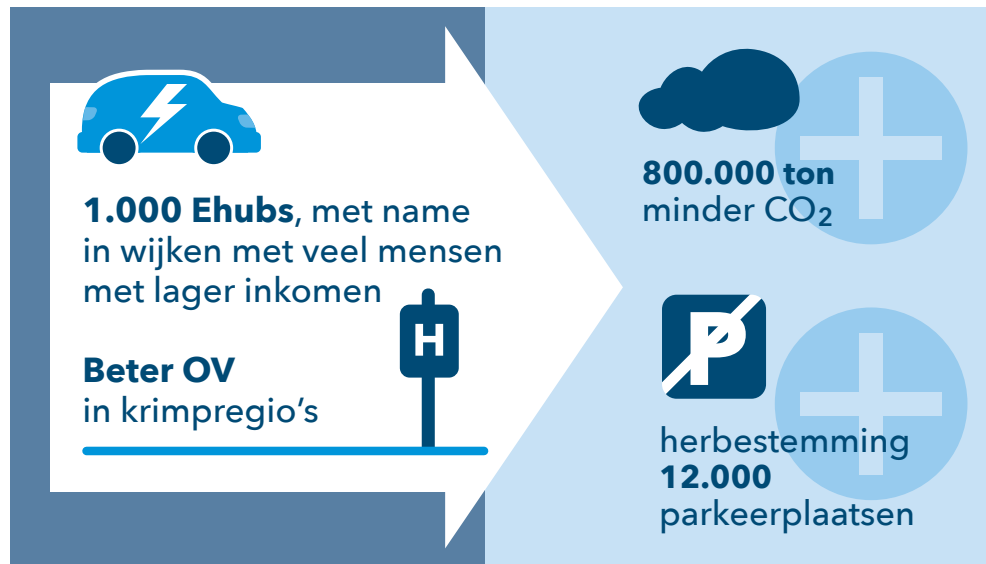
Renovatiesubsidie voor 160 duizend koopwoningen van de laagste inkomens

In het Nationaal Isolatie Programma bepleiten Natuur en Milieu, Consumentenbond, Koninklijk Bouwend Nederland, Energie Nederland en NVDE onder meer een voucher van twee duizend euro en een isolatieverplichting vanaf 2030 bij verkoop of renovatie. Een voorstel dat naar schatting jaarlijks 104 duizend woningeigenaren tot isolatie kan bewegen. Dat zijn echter waarschijnlijk niet de mensen met de lagere inkomens in de meest tochtige woningen omdat zij minder financieringsmogelijkheden hebben.

Daarom krijgen de 160 duizend eigenaren van koopwoningen met de laagste inkomens en label E, F of G – naast het isolatie voucher – een subsidie die de hele onrendabele top (na 30 jaar) vergoedt van een sprong van 2 labels of waar energetisch en financieel doelmatig naar label B. Vanuit dit fonds valt de subsidie direct in te zetten bij erkende bedrijven die werken

in de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Het geld gaat direct vanuit het fonds naar de bedrijven. In de uitvoering sluiten we aan bij natuurlijke vervangingsmomenten. De regeling financiert de gehele investeringskosten en dekt de hele onrendabele top. Dit gebeurt, als de juridische obstakels daarvoor zijn opgelost, met behulp van een gebouwgebonden subsidie; na inzet volgt dertig jaar lang een afdracht over het rendement op de energierekening. Op die manier blijven de woonlasten neutraal maar vloeit het rendement terug naar het fonds.

Mobiliteit



goede en veilige fietsinfra zoals bepleit door de Fietsersbond, Reizigersvereniging Rover en de Mobiliteitsalliantie.³¹

Voor de omschakeling naar elektrisch personenvervoer wordt nu vooral ingezet op een aanpak van het enerzijds stimuleren van de aankoop van elektrische auto's en het anderzijds duurder maken van rijden met brandstofmotoren (betalen naar gebruik, naar plaats, tijd en uitstoot). Ook zijn de oudste brandstofmotoren op steeds minder plekken welkom. Zo wordt zowel het aantal auto's met CO₂-uitstoot verminderd als het aantal gereden kilometer. Dat heeft positieve gevolgen voor het klimaat en de directe leefomgeving van mensen. Het is daarbij belangrijk dat mensen met lage en midden inkomens niet in de problemen komen met mobiliteit. Naast een betere wandel- en fietsinfrastructuur en openbaar vervoer kan ook elektrisch autodelen voor hen een uitkomst bieden.

Elektrisch deelvervoer is ook wenselijk vanuit het oogpunt van de circulaire economie omdat er minder grondstoffen nodig zijn, in het bijzonder voor de accu's. Deelvervoer kan ook flinke ruimtebesparingen opleveren doordat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.³²

Het elektrisch deelvervoer komt echter nog niet goed van de grond, zeker niet in de buurten van de lagere- en middeninkomens waar inwoners nu niet zelf daartoe het initiatief nemen. Lagere en

Voor klimaatvriendelijke mobiliteit geldt het 'STOMP-principe': het beste is 'Stappen' (lopen), gevolgd door 'Trappen' (de fiets), 'Openbaar vervoer', Mobility-as-a-service (Maas) en als laatste de 'Personenwagen'.

In heel Nederland zijn er veel kansen om reizigers te laten overstappen van auto op OV, fiets en lopen. Internationaal is een verschuiving mogelijk van vliegen (korte vluchten) naar het spoor. Daarmee is veel klimaatwinst te boeken, evenals winst op het terrein van leefbaarheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Dat vereist forse investeringen in bijvoorbeeld busbanen, lightrail, capaciteitsuitbreiding van het spoor en

middeninkomens worden daardoor wel geconfronteerd met steeds hogere kosten, maar er is voor hen geen haalbaar alternatief.

Er is sprake van een kip-ei probleem: zolang er geen breed en toereikend aanbod is, stappen mensen niet over en zullen aanbieders het aanbod niet uitbreiden. Ter illustratie, voor de gemeente Rotterdam is berekend dat om voor elke inwoner een deelauto op 300 meter van zijn woning beschikbaar te hebben er maar liefst 500 extra plekken in Rotterdam nodig zijn.

De overheid kan deze impasse doorbreken en schoon en comfortabel vervoer binnen ieders bereik brengen. Dat kan door te investeren in goed openbaar vervoer en elektrische deel-fietsen, -scooters en -auto's.

Terwijl (elektrisch) deelvervoer veel kan doen voor steden en dichter bevolkte gebieden, dragen investeringen in de bereikbaarheid van krimpgebieden bij aan de leefbaarheid daarvan. Deze overheidsinvesteringen zullen leiden tot reducties in CO₂-uitstoot, luchtvervuiling en grondstoffengebruik, maar ook files en ruimtegebruik van (geparkeerde) auto's met name in stedelijke gebieden. Ruimte die zeker in de vaak minder groene wijken waar lagere en middeninkomens wonen goed gebruikt kan worden om meer groen te creëren.



Wij willen duurzaam vervoer ook mogelijk maken voor mensen met een lager inkomen.

Daarom stellen wij voor:

1

Investeren in 1000 eHubs

In aanvulling op de activiteiten die al worden ontplooid in het kader van de Green Deal Auto-delen komt er een nationaal plan om een lokaal passend aanbod met landelijk uniforme uitstraling en vormgeving te creëren (aansluitend op het Mobility-as-a-Service programma van Rijkswaterstaat). Onderdeel hiervan is het aanleggen van 1000 eHubs: plekken met een divers aanbod van elektrische auto's, scooters en (bak)fietsen. Gemeenten besluiten waar de eHUBS komen in samenspraak met netbeheerders en de private aanbieders van elektrisch deelvervoer. Maar denk aan woonwijken en bij P&R locaties, OV-knooppunten, scholen en ziekenhuizen. Wij stellen voor om bij de locatie keuzes prioriteit te geven aan wijken met lagere inkomensgroepen en een beperkt openbaar vervoer aanbod.

Een gemiddelde eHUB heeft zo'n twee laadpalen met lokaal passende hoeveelheden deelauto's, (bak)fietsen en scooters. Deze kunnen worden aangeboden door commerciële aanbieders of door buurtcoöperaties. In 2022 starten we met een nationale pilot voor 100 eHUBS.

De overige 900 eHUBS volgen in de drie jaar hierop. Van de kosten per eHUB wordt grofweg 40% hiervan besteed aan het aanleggen van fysieke infrastructuur, zoals de laadpalen, net-aansluiting, zuilen met informatie voorziening, fietsenrekken, vakmarkering en bebording. 30% van het budget zal besteed worden aan landelijke en lokale campagnes om het nieuwe aanbod bekend te maken onder bewoners. 30% gaat naar proces en project management met zaken zoals locatiekeuze, voorbereiding, ontwerp, vergunningen, en coördinatie van aanbieders.

2

Betaalbaarheid voor bewoners met lagere en middeninkomens

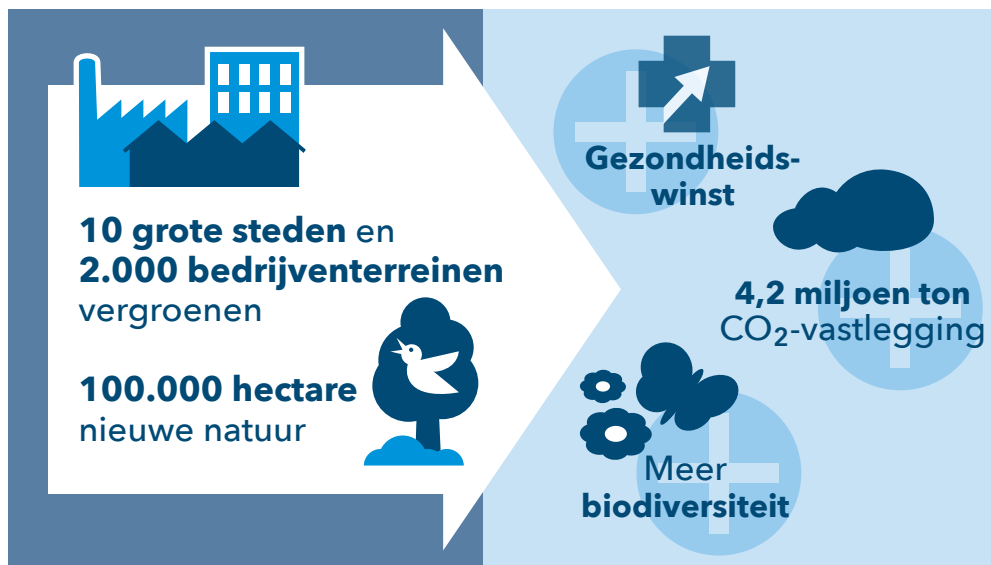
Momenteel is elektrisch deelvervoer vaak slecht betaalbaar voor mensen met lagere en middeninkomens, of lijkt dat omdat zij bij gebruik geconfronteerd worden met de vaste kosten. Om elektrisch deelvervoer ook betaalbaar te maken voor lagere en middeninkomens kunnen gemeenten hen gereduceerde tarieven aanbieden via hun stads- en gemeentepassen of coöperaties voor elektrisch autodelen ondersteunen. Zoals nu ook al vaak gebeurt met OV. Het Rijk zou gemeenten financiële middelen kunnen bieden om dit te financieren. Ook kan het Rijk de betaalbaarheid van deelvervoer vergroten door deze fiscaal gelijk te behandelen als het openbaar vervoer en 9% btw te rekenen in plaats van 21%.

3

Bereikbaarheidsprogramma voor krimpgebieden

Om mensen in krimpgebieden een goed alternatief te bieden voor een fossiele auto is het nodig om de bereikbaarheid van krimpgebieden op peil te houden. Daarom stellen wij voor om te investeren (zoals voorgesteld door de Brede Maatschappelijke Heroverweging – Toekomstbestendige Mobiliteit) in het versterken van buslijnen, beter aansluitende dienstregelingen van bussen en treinen en een vraag georiënteerd aanbod (zoals de zorgtaxi of de belbus) in de negen krimpregio's. Ook het verbeteren van de regionale fietsverbindingen zorgt voor een betere bereikbaarheid in de krimpgebieden, mede door de grotere actieradius van de e-bike.

Groen



Lagere inkomens wonen vaak in versteende wijken met beperkt groen. Ook bedrijventerreinen zijn doorgaans niet ingericht op prettig buitenverblijf in het groen. Door dit aan te pakken in de transitie gaan alle Nederlanders erop vooruit. Er is brede politieke steun voor het letterlijk 'vergroenen' van Nederland, voor de aanleg van duizenden hectares nieuwe natuur, van groene daken op bedrijventerreinen

tot voedselbossen binnen en buiten de stad. Dat is belangrijk in de strijd tegen klimaatverandering doordat groeiende bomen CO₂ opnemen. Het is ook belangrijk voor de aanpassing aan het veranderende klimaat, doordat het groen overtollig regenwater opvangt en ook mensen zonder tuin een plek biedt om af te koelen. Een groene leef- en werkomgeving bevordert ook de gezondheid en productiviteit

Er is brede politieke steun voor het letterlijk 'vergroenen' van Nederland

teit blijkt uit tal van studies die corrigeren voor factoren als het inkomen. In Nederlandse postcodegebieden met minimaal vijf hectare groen hebben 18% minder kinderen overgewicht dan in niet-groene postcodegebieden.³³ Een groene woonomgeving zorgt voor minder last van hart- en vaatziekte, stress, depressiviteit, en angststoornissen, problemen waar minder welgestelde groepen meer mee te maken hebben.³⁴ Kinderen onder de 14 jaar uit de minst groene buurten komen zes keer zo vaak bij de huisarts met depressieve klachten.³⁵ In niet-groene buurten voelt 16% van de bewoners zich ongezond, ten opzichte van 10% in groene buurten, waarbij het verschil het grootst is voor kinderen, ouderen en lager opgeleiden.³⁶ Het hebben van 10 extra bomen in een stratenblok zorgt ervoor dat leeftijd gerelateerde gezondheidsklachten gemiddeld 7 jaar later optreden.³⁷

Het groen is nu echter niet eerlijk verdeeld. Met name in steden en armere wijken is er minder groen, terwijl de positieve gezondheidseffecten juist voor de daar wonende groepen van groot belang zijn. Bij het investeren in groen staan armere wijken vaak achteraan in de rij. In Rotterdam, bijvoorbeeld, was het budget voor vergroening van de stad al grotendeels op toen de armere buurten aan de beurt kwamen.³⁸ Door eerst de armere wijken aan te pakken kan het vergroenen van Nederland de kloof in levensverwachting tussen rijk en arm, tussen hoog- en laagopgeleid, helpen dichten.

Vergroening schept ook snel werkgelegenheid. Het vergt doorgaans geen lange planningsprocedures. De aanleg van meer groen is daarmee ook een ideale manier om snel mensen aan het werk te helpen. Nieuwe natuur, voedselbossen en de recreatie die dat mogelijk maakt bieden ook nieuwe verdienmodellen voor een platteland waar de intensieve veehouderij een steeds minder dominante rol zal spelen.

Het afgelopen decennium zijn er te weinig nieuwe bomen geplant en is de hoeveelheid bos gekrompen. Het huidige overheidsbeleid zet in op een toename van 37 duizend hectare bos voor 2030. Verschillende politieke partijen hebben hogere ambities uitgesproken. De SP en GroenLinks willen 100 duizend hectare nieuw bos realiseren voor 2030. In de verkiezingsprogramma's stelt het CDA voor om 17 miljoen nieuwe bomen te planten, wat gelijk wordt gesteld aan 100 duizend hectare. D66 wil "tot 2025 50.000 hectare extra beschermde natuur" creëren en 10 miljoen nieuwe bomen planten.

Er is ook steeds meer aandacht voor natuur in de stad. Zo lanceerden onlangs milieuorganisatie Natuur & Milieu, NL Greenlabel en Vogelbescherming Nederland samen met Nederlands grootste bouwbedrijven Ballast Nedam, BAM Wonen en Heijmans het manifest Bouwen voor Natuur waarin zij pleiten voor het wettelijk vastleggen van natuurinclusief bouwen bij alle nieuwbouw.

Wij willen meer groen in steden en meer natuur.

Daarom stellen wij voor:

1

Vergroen tweeduizend bedrijventerreinen

Wij stellen voor om de helft van de bedrijventerreinen, circa tweeduizend, te vergroenen middels groene daken en gevels, binnen vergroening, ecologisch bermbeheer, waterdoorlatende groene parkeerplaatsen, wadi's voor wateropvang, nestelgelegenheid voor vogels, bedrijfsbossen en moestuinen.

2

Vergroen de tien grootste steden

Investeer om de tien grootste steden te laten voldoen aan de groennormen die gelden voor nieuwe woonwijken. Veel gemeenten kampen met financiële problemen en hebben dus vaak geen ruimte voor vergroeningsplannen. Bij het uitvoeren van de investeringen dienen wijken met het minste groen en de laagste inkomens voorrang te krijgen. Op deze wijze zullen de investeringen de meeste positieve gezondheidseffecten opleveren.

3

41 duizend hectare nieuwe natuur

Creëer voor 2030 100 duizend hectare nieuwe natuur. De voornaamste kosten zitten in het aankopen van landbouwgrond en de afwaardering daarvan als het de bestemming natuur krijgt.³⁹ Omdat in de huidige Bossenstrategie al middelen zijn gereserveerd gaan wij er vanuit dat het gaat om 82 duizend hectare extra bos, waarvan de helft (41 duizend hectare) in de komende kabinetsperiode gerealiseerd kan worden.⁴⁰ Voor de financiering kan mogelijk ook uit andere bronnen worden geput als de provincies in het Nationaal Natuurnetwerk (NNN), het provinciale Subsidiestelsel Natuur en Landschap (SNL), de nieuwe Stimulering Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie (SDE++) en particuliere grondeigenaren.

Door landbouwgrond om te vormen naar natuur wordt niet alleen CO₂ opgenomen, het biedt ook nieuwe werkgelegenheid en bedrijfsmodellen voor het platteland en zal positieve effecten hebben op andere terreinen waar nu grote problemen zijn als die rond mest en stikstof.

Noten

- 1 Voor wie meer wil weten over de gevolgen hiervan voor Nederland:
<https://www.vn.nl/zeespiegelstijging-plan-b/>
- 2 Burke, M., Hsiang, S. M., & Miguel, E. (2015). Global non-linear effect of temperature on economic production. *Nature*, 527(7577), 235.
- 3 PBL schat in dat bij ongewijzigd beleid de energietransitie in 2030 318.000 extra arbeidsplaatsen oplevert, terwijl er 202.000 arbeidsplaatsen verloren gaan (PBL. (2018). Effecten van de energietransitie op de arbeidsmarkt – een quickscan).
- 4 PBL. (2018). Effecten van de energietransitie op de arbeidsmarkt – een quickscan.
- 5 <https://www.telegraaf.nl/financieel/680410623/headhunters-jagen-op-monteurs-en-loodgieters>
- 6 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/06/09/rapportage-flitspeiling-klimaat>
- 7 Vringer, K. & Ch. Carabain (2019). Maatschappelijk draagvlak voor transitiebeleid, een ver-kennend onderzoek naar de legitimiteit van transitiebeleid rond energie en circulaire economie, Den Haag: PBL.
- 8 Zie ook IPCC. (2018). Sustainable Development, Poverty Eradication and Reducing Inequalities, hoofdstuk 5 in 'Global Warming of 1.5°C' en Pinker. (2020). Just Transitions: a comparative perspective.
- 9 PBL. (2020). Klimaat- en Energieverkenning 2020. Voortgangsanalyse t/m april 2020.
- 10 Studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal. (2021). Bestemming Parijs; Wegwijzer voor klimaatkeuzes 2030, 2050.
- 11 'ECB en DNB: Sneller klimaatbeleid is beste voor de economie', nu.nl, 23 maart 2021.
- 12 Studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal. (2021). Bestemming Parijs; Wegwijzer voor klimaatkeuzes 2030, 2050.
- 13 CBS Statline. Gezonde levensverwachting; onderwijsniveau; 2011/2014 – 2015/2018.
- 14 Nibud. (2016). Kans op financiële problemen.
- 15 Nibud. (2017). Geld achter de hand makkelijker maken.
- 16 WRR. (2017). De val van de middenklasse? Het stabiele en kwetsbare midden.
- 17 Jesse Groenewegen, Sjoerd Hardeman, Daniël Poolen, Otto Raspe. (2021). Coronacrisis splijtzwam voor transitie naar een nieuwe economie, RaboResearch Nederland.
- 18 CE Delft. (2017). Rechtvaardigheid en inkomenseffecten van het klimaatbeleid.
- 19 Eerder pleitten prominente Nederlandse economen hiervoor zie <https://nl.citizensclimatelobby.org/>. Zie ook Milieudefensie. (2018). Klimaatdividend geeft iedereen een aandeel in de energietransitie.
- 20 Milieudefensie (2020). <https://milieudefensie.nl/actueel/wob-onderzoek-mkb-betaalt-vergroening-zware-industrie>
- 21 MVO Nederland. (2020). Dit is wat ondernemers nodig hebben om te groeien in de nieuwe economie; Inbreng voor verkiezingsprogramma's.
- 22 WRR. (2020). 'Het betere werk', SER. (2018). Energietransitie en werkgelegenheid. SER (2006) Welvaartsgroei door en voor iedereen.
- 23 Motivaction. (2019). Aantrekkelijk werkgeverschap in de energiesector, NVDE.
- 24 Jelmer Mommers & Eva Rovers. (2020). Met deze democratische vernieuwing kan de burger zelf beleid maken.
- 25 Nederlandse WindEnergie Associatie et al. (2020). Gedragscode Acceptatie & Participatie Windenergie op Land en Holland Solar et al. (2019). Gedragscode zon op land.
- 26 Hieropgewekt. (2017, 18 november). Zonnepark levert Garyp meer op dan stroom alleen.
- 27 Milieudefensie, FNV, CNV, Nibud, Woonbond, VCP, Greenpeace en anderen, [brief aan politieke partijen](#), juli 2020.

- 28 Het CPB schat dat de werkloze beroepsbevolking in 2021 groeit met 185 duizend werknemers. Daarnaast schat het PBL dat er tot 2030 ruim 200 duizend banen gaan verdwijnen. Er van uitgaande dat dit in de tijd, als de transitie op stoom komt, oploopt gaan we voor de komende vier jaar uit van een baanverlies voor 60 duizend werknemers. Dat zijn in totaal 245 duizend werknemers. Uit vragenlijsten blijkt dat zo'n 25% van de werknemers bereid is zich te laten (om)scholen. Wij stellen voor met die groep te beginnen.
- 29 Velux (2019). Healthy Homes Barometer 2019: Growing up in (un)healthy buildings en Velux (2020). Healthy Homes Barometer: Green recovery na Covid-19 met duurzame gebouwen.
- 30 ECN. (2017). Rapportage Energiearmoede.
- 31 Zie Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen 8 maart 2021 <https://fietsberaad.nl/getmedia/65641996-28f6-44a8-8426-ebf24b12ad2f/Nationaal-Toekomstbeeld-Fiets-op-hoofdlijnen.pdf.aspx?ext=.pdf> , Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV van MinI&W (2021) en het voorstel voor een Mobiliteitspaassage van de Mobiliteitsalliantie <https://mobiliteitsalliantie.nl/wp-content/uploads/2021/03/De-Mobiliteitpassage.pdf> .
- 32 Natuur & Milieu 2019, van Autoluw naar autovrij, <https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2019/02/Van-autovol-naar-autovrij-februari-2019.pdf>
- 33 IVN. (2013). Waarom wij natuur nodig hebben: Factsheet Natuur & Gezondheid. Vreke, J., Donders, J. L., Langers, F., Salverda, I. E., & Veeneklaas, F. R. (2006). Potenties van groen: De invloed van groen in en om de stad op overgewicht bij kinderen en op het binden van huishoudens met midden- en hoge inkomens aan de stad. Wageningen: Alterra.
- 34 De Vries, S., Ten Have, M., van Dorsselaer, S., van Wezep, M., Hermans, T., & de Graaf, R. (2016). Local availability of green and blue space and prevalence of common mental disorders in the Netherlands. *BJPsych Open*, 2(6), 366-372. Cohen-Cline, H., Turkheimer, E., & Duncan, G. E. (2015). Access to green space, physical activity and mental health: a twin study. *J Epidemiol Community Health*, 69(6), 523-529.
- 35 Berg, A. E. van den, & Hek, E. de (2009). Groene kansen voor de jeugd: Stand van zaken onderzoek jeugd, natuur, gezondheid. Wageningen: Alterra.
- 36 Maas, J., Verheij, R., Groenewegen, P., de Vries, S., & Spreeuwenberg, P. (2006). Green space, urbanity, and health: how strong is the relation? *Journal of Epidemiology and Community Health*, 60(7), 587 - 592.
- 37 Kardan, O., Gozdyra, P., Misic, B., Moola, F., Palmer, L. J., Paus, T., & Berman, M. G. (2015). Neighborhood greenspace and health in a large urban center. *Scientific reports*, 5, 11610.
- 38 Jhagroe, S. (2016). Urban Transition Politics: How struggles for sustainability are (re)making urban spaces. DRIFT.
- 39 CE Delft. (2017). Mini MKBA 100.000 hectare extra bos in Nederland. Probos. (2020). Kostenindicatie aanleg nieuw bos en landschapselementen.
- 40 In de bestaande plannen is voor 19.000 ha nog geen financiering. Daarom nemen wij die mee in de extra middelen om tot 100.000 ha te komen.

Colofon

Mei 2021

Deze agenda is opgesteld door een stuurgroep onder voorzitterschap van Farid Tabarki met vertegenwoordigers van Milieudefensie, FNV, Techniek Nederland, NVDE, MVO Nederland, Jonge Klimaatbeweging, Natuur & Milieu, IVN Natuureducatie en het Sustainable Finance Lab.

Het secretariaat was in handen van Rens van Tilburg en Hendrik Noten (beiden Sustainable Finance Lab) en Sam de Muijnck (Our New Economy).

Zij danken de leden van de stuurgroep voor hun inhoudelijke bijdrage, alsook de volgende organisaties:

Aedes, Woonbond, Metaalunie, Mbo-raad, de Fietsersbond, Nationaal Renovatieplatform (NRP), SBB, Human Capital Topsector, Probos, Pact Public Affairs, De Groene Stad, Groen Kennisnet, De Gezonde Stad, CE Delft, WUR, NWST Tree Paper, SER, Ministerie van OCW en de Gemeentes Amsterdam, Utrecht en Nijmegen.

Contact:

Willem Wiskerke, willem.wiskerke@milieudefensie.nl, 06-41425560