

Factsheet: voorbeelden wat er allemaal al gebeurt ('meer dan je denkt')

1. Overzicht per thema:

Woningen en bedrijfspanden

- Per 2026 zal elke CV-ketel die vervangen wordt, een hybride warmtepomp worden. Net zoals we gloeilampen hebben vervangen voor LED.
- Al 2 miljoen huizen hebben zonnepanelen in ons land. Afgelopen jaar steeg de productie van zonnestroom met 49% in 1 jaar (!), en dat zal de komende tijd nog fors groeien, simpelweg omdat zonnepanelen rendabel zijn geworden.
- Er is 4 miljard euro subsidie beschikbaar om isolatie van gebouwen te stimuleren en vóór 2030 zullen alle gebouwen met een laag energielabel (E, G of F) gerenoveerd moeten worden. Woningcorporaties zijn hier al voortvarend mee aan de slag, vorig jaar zijn er 32.000 E-F-G-huurwoningen verbouwd, tot 2028 zijn er nog zo'n 250.000 te gaan.
- Alle nieuwbouw woningen (zo'n 70.000 per jaar) zijn bijna energie-neutraal.
- De 25% minst energiezuinige bedrijfspanden worden verplicht om voor 2030 te renoveren.
- De gebouwen die nog aardgas gebruiken, zullen in 2030 "vanzelf" deels groen biogas gaan gebruiken, door een verplichting voor energieleveranciers.

Mobiliteit

- Nederland is koploper in de wereld als het gaat om het aantal elektrische laadpunten. We hebben al zo'n 130.000 publieke en semipublieke laadpalen, en meer dan 400.000 thuislaadpunten in ons land. Dit kan volgens prognoses doorgroeien naar meer dan 1,5 mln laadpunten in 2030. Snel het stroomnet versterken is daarvoor wel randvoorwaarde.
- Streven is zo'n 2 mln schone personenauto's in Nederland in 2030. We hebben nu al zo'n 400.000 elektrische en 230.000 plug-in-hybride auto's rondrijden in Nederland. In 2021 was 11% van nieuw verkochte auto's volledig elektrisch, in 2022 was dat al 26%.
- Schone nieuw-verkoop zal verder toenemen naar 100% in 2035. In dat jaar is de verkoop van nieuwe benzine- en dieselauto's immers in heel Europa verboden. Producenten anticiperen hier nu al op. Van belang is wel dat de aanschaf van deze schone auto's aantrekkelijk blijft.
- Ook hebben we nu 20.000 elektrische bestelauto's. Dat weliswaar een klein deel van de 1 mln bestelauto's in Nederland, maar de groei zit er wel in. Afgelopen half jaar zijn er 1000 elektrische bestelbussen per maand bijgekomen. En ook hier helpt Brussel een handje, want in 2035 is de verkoop van diesel- en benzinebusjes verboden.
- En alle auto's en busjes die nog wel op benzine of diesel rijden dan? Ook zij gaan bijna ongemerkt vergroenen, simpelweg omdat het aandeel biobrandstoffen fors opgehoogd wordt.
- In 2025 worden in ongeveer 20 gemeenten zero emissie zones ingevoerd en de jaren daarna volgen er meer. Dit betekent dat bestel- en vrachtauto's in de ZE-zone uitstootvrij moeten zijn. Tot 2030 geldt er nog een overgangsregeling, maar vanaf dan dienen alle bestel- en vrachtauto's in deze zones echt uitstootvrij te zijn. Ondanks nog verschillende haken, ogen en hobbels zijn ook veel ondernemers hun wagenpark aan het elektrificeren en creatief in het vinden van alternatieven, zoals centrale hubs voor overslag van goederen om bijvoorbeeld via het water de stad in te gaan, bak- en/of vrachtfietsen of een licht elektrisch voertuig.
- En de vliegtuigen? Ook hier zet Brussel de toon en is vergroening onontkoombaar. In 2030 zal 6 procent van de brandstof verplicht hernieuwbaar zijn, in 2035 is dat 20 procent en in 2050 moet de luchtvaart draaien op 70 procent hernieuwbaar. In heel Europa, en ook Nederland worden miljarden geïnvesteerd om fabrieken te bouwen om deze brandstoffen te maken.

Industrie

- De belangrijkste maatregel voor de industrie is het Europese systeem voor CO₂-emissies. Het aantal rechten om CO₂ te mogen uitstoten voor alle industriële bedrijven in Europa daalt elk jaar met 4,4% naar 0 in 2040. In 2030 stuurt het EU-ETS naar -62%. In de discussie over klimaat wordt dat vaak over het hoofd gezien. Het doel wordt dus sowieso gehaald, door elk jaar de ruimte voor emissies te verkleinen.
- De staat verdient overigens flink met dit systeem: in 2022 heeft de veiling van CO₂-rechten Nederland meer dan 1 mld euro opgeleverd.
- Naast deze Europese stok heeft Nederland hier nog wat extra verplichtingen bij gelegd: een nationale CO₂-heffing oplopend naar meer dan 136 euro/ton in 2030 en een verplichting om energie te besparen.
- Het klimaatdoel zullen we dus zeker halen. De vraag is: halen we het doel door de industrie in Europa te verduurzamen? Of halen we het doel door de industrie weg te jagen? Wij willen dat de industrie juist hier kan verduurzamen. Dat is onze morele plicht. Anders leggen we het probleem bij andere landen. Dat moeten we met elkaar wel mogelijk maken. Door bijvoorbeeld voldoende infrastructuur, duurzame energie en vergunningen.

Elektriciteitsproductie en waterstof

- Er worden enorme stappen gezet, zodat in 2035 alle elektriciteit CO₂-vrij is.
- De laatste vier kolencentrales in Nederland gaan dicht in 2030
- Nederland is koploper in zonne-energie binnen Europa; nog nooit was de groei van het aantal zonnepanelen zo hoog als in het afgelopen jaar. De totale stroomproductie in NL is ongeveer 115 TWh op dit moment. De productie van zonnestroom in Nederland is in 3 jaar verdrievoudigd, van 5,4 TWh naar 16,8 TWh. Verwacht wordt dat dit in 2030 nog minimaal zal verdubbelen.
- Dit jaar staat er ruim 4,5 GW geïnstalleerd vermogen aan windturbines op zee (conform de routekaart wind op zee). Dit wordt vergroot naar 21 GW rond 2032. Dat is ongeveer 75% van ons huidige elektriciteitsverbruik.
- Een deel van de gascentrales zullen omgebouwd worden voor flexibele CO₂-vrije elektriciteitsproductie voor de momenten wanneer de zon niet schijnt en de wind niet waait
- En ons aardgas zal steeds meer vervangen gaan worden door biogas (voor huishoudens en mkb) en door waterstof (voor industrie en zwaar vervoer). Er worden nu enorme stappen gezet om zowel productie als import van waterstof mogelijk te maken. In het klimaatfonds is hier 9 mld euro voor gereserveerd, Gasunie is bezig om een deel van de gasleidingen om te bouwen naar een waterstof-backbone, en er zijn handelsmissies om import van waterstof mogelijk te maken.

2. Er zijn nog de nodige beren op de weg.

Op tal van terreinen zijn nog obstakels die we moeten en kunnen oplossen. Twee issues die we met elkaar bijvoorbeeld moeten oplossen: de uitvoering en het draagvlak.

- Rond de uitvoering moeten we bijvoorbeeld echt zorgen dat de tekorten op het stroomnet en de vergunning problematiek rond stikstof opgelost worden.
- Ook moeten we zorgen dat we draagvlak houden, zodat iedereen de transitie kan meemaken. Ook burgers met een kleine portemonnee of mkb-bedrijven. Zodat straks iedereen een (tweedehands) elektrische auto of bestelbus kan betalen, of een warmtepomp en isolatie. Dat kan betekenen dat er extra middelen nodig zijn, en dat we niet de lasten verhogen wanneer burgers of bedrijven geen handelingsperspectief hebben.
- Een welvarend land als Nederland moet dat kunnen oplossen, zeker nu onze staatsschuld relatief laag is (50%, ruim binnen de toegestane EU-normen) en de rente voor de staat nog steeds relatief laag is.

3. Als het gaat om klimaat, zijn er vooral grote zorgen over de voortgang in andere landen, maar daar kan Nederland ook bijdragen!

- De CO₂-emissie in Nederland en Europa daalt al enige tijd (in NL 30% sinds 1990). De wereldwijde emissies stijgen echter nog altijd, laat staan dat deze richting 0 gaan. De emissies van China en India samen zijn bijvoorbeeld nu al 5 keer zoveel als de hele EU, en stijgen hard.
- Voor wie zich echt zorgen maakt over het klimaat, moet zich dus zorgen maken over wat er in de rest van de wereld gebeurt.
- Het is goed dat hier elk jaar door de VN over wordt gesproken, maar het is de vraag of dat snel tot echte stappen leidt. Dit jaar zal de VN Klimaatconferentie plaatsvinden in Dubai.
- Ondertussen zijn er wel stappen mogelijk en kan Nederland daar bij helpen met zijn oplossingen.
- Zo hebben we veel bedrijven met technieken die wereldwijd kunnen bijdragen aan CO₂-reductie. Van kennis over laadpalen tot batterijtechnologie tot kustbescherming met mangrove (slaat ook 5 tot 10 keer zoveel CO₂ op dan normale bomen). Nederlandse bedrijven hebben hier veel kennis juist om de rest van de wereld te helpen met onze oplossingen.