

Duurzaam reizen

De triomf van PerspectieF: een amendement aangenomen

PerspeX

Jaargang 20 | NR 3 | Juni 2021

Hoe een achttienjarige
met haar kat
de wereld over zeilde

Gaat Europa ten onder
aan massatoerisme?

Hoe werkt het:
emissiehandel en
belasting op kerosine

Voorwoord

Beste PerspectieF'er,

Deze PerspeX gaat over duurzaam reizen. Ik hoop dat we dit doel niet het komend jaar uit het oog zullen gaan verliezen. De spotgoedkope vliegvakanties vliegen namelijk alweer om je oren, nu steeds meer mag en weer kan. Binnen tweeën-half uur ergens zijn met het vliegtuig klinkt natuurlijk aantrekkelijk als je er met de trein zes uur over zou doen. Vaak wordt gezegd om het goed te praten; het vliegtuig zou sowieso zonder mij ook vliegen. In hoeverre men vervalt in oude patronen zal de tijd leren, want zolang de vraag naar er is, zal ook het aanbod van spotgoedkope vliegvakanties blijven. Dat neemt niet weg dat we als PerspectieF steeds meer duurzamere keuzes willen gaan maken, indien mogelijk. Ook op duurzaam reizen valt nog veel te winnen, omdat de intentie vaak goed zit bij jongeren en de bereidwilligheid, alleen vaak is het praktisch nog niet altijd mogelijk. Ik vind niet dat we erover moeten vallen dat we toch een keer de vliegtuig nemen, wanneer de reis met de trein nog niet mogelijk is. Houd je het klein en reis je in Nederland, dan is het misschien een idee om niet gelijk de auto te pakken. Pak de fiets bijvoorbeeld (als je conditie het aan kan) of neem vanuit het NS-station de OV-fiets als een locatie niet heel goed bereikbaar is. Maar denk na wat eventueel (anders) kan als je reist, want juist daar begint het!

Sylvana Bal - Bestuurslid Organisatie



Inhoud

- 4-5 Op vakantie met de elektrische auto?
- 6-8 Hoe de projectgroep een amendement in het verkiezingsprogramma kreeg
- 9-10 Een achttienjarige zeilt met haar kat de wereld rond
- 11-12 Ilja Pfeiffer over massatoerisme in Europa
- 13-14 Deelvervoer
- 15-17 Belasting op vliegverkeer
- 18-19 Het Emission Trade System (ETS)
- 20-22 Tineke Huizinga over duurzaamheid, de rol van overheid en onszelf

Agenda

Woord van de redactie

Het lijkt vreemd om het over duurzaam reizen te hebben nu de wereld al zo lang stil ligt. Ik heb zelf net moeten concluderen dat bergwandelen met vrienden deze zomer er nog niet in zit, dat de kans te groot is dat het alsnog op het laatste moment moet worden afgeblazen. We blijven deze zomer dus en masse in Nederland, lijkt het. Maar misschien is het moment dat iets niet mogelijk is, juist wel hét moment om erover na te denken. Waarom reizen we? Hoe doen we dat? Hoe bewust zijn we ons van de gevolgen van reizen voor de wereld? Waar vallen grote stappen te zetten richting een duurzamer reissysteem?

Eén grote stap is in elk geval gezet door de projectgroep Duurzaam reizen. Annelijn vertelt in deze editie over hoe hun voorstel voor een amendement de eindstreep haalde en in het verkiezingsprogramma van de ChristenUnie staat. Kleine sneer richting onze moederpartij: dat mag toch wel een unicum zijn, aangezien het gros van de PerspectieF-amendement door de programmacommissie werd ontraden. Ahem, ahem. Hoe dan ook: een overwinning voor ons! En daarnaast hebben we het speerpunt duurzaam reizen vanuit andere hoeken aan gevlogen (passende omschrijven, nietwaar?). Eliatha gaat in op een vrouwelijke zeiler, Pieter-Jan bespreekt accijns op kerosine, Tim schreef over deelvervoer, Sophie over elektrisch vervoer, Marnix heeft een enthousiast stuk over Ilja Pfeiffers boek geschreven, Daniël behandelt het Emission Trade System en Sophia en ik zijn in gesprek gegaan met Tineke Huizinga - voormalig staatssecretaris Verkeer en Waterstaat.

Veel leesplezier!

En laat ons via sociale media of via perspex@perspectief.nu weten wat je van dit magazine vindt!

Antrude Oudman
Hoofdredacteur



In de media

Het kan jullie niet ontgaan zijn: PerspectieF liet van zich horen over de kabinetsvorming en de rol van VVD - en specifiek Mark Rutte - daarin. Op 2 APRIL kwam bestuurslid Politiek ook voorbij in Nieuwsuur met de oproep om niet te regeren met Rutte.

PerspectieF ging op 8 MEI met de Jonge Democraten en Jonge Socialisten in gesprek met Gorgui Ba Toure (Information Management Officer bij de WHO) en Tanzaniaans journalist Khalifa Said. Hamvraag was wat er speelt in Oost- en West-Afrika op het gebied van corona.

Op 31 MEI deed PerspectieF samen met PJO's PINK, JOVD, SGPJ, Jonge Socialisten, CDJA, DWARS en Jonge Democraten een dringende oproep aan het nieuwe kabinet voor sneller maatregelen in voor een Rookvrije Generatie. Het was Wereld Niet-Rokendag.

PerspectieF deed op 3 JUNI mee aan de landelijke studentenactie #nietmijnschuld, om te protesteren tegen de studieschuld in het leenstelsel.



Concurreren binnen een straal van 1000 kilometer: realistisch?

In het debat over verduurzaming wordt vaak, en terecht ook, het openbaar vervoer genoemd. Dit is de situatie in de lokale context, maar zeker ook in de internationale is het relevant en ziet men nieuwe mogelijkheden. Steeds meer legt men de focus dan ook op het treinverkeer in vergelijking met autorijden en vliegvluchten, waarbij het streven is, dat het treinverkeer concurrerend wordt binnen een straal van 1000 kilometer. Het is echter de vraag of dit streven realistisch en haalbaar is.

Redacteuren: projectgroep duurzaam reizen

Momenteel kent Nederland binnen die straal een vier-tal internationale sneltreinverbindingen en de nachttrein naar Wenen. De meest recente sneltreinverbinding is de Eurostar, die tussen Amsterdam, Rotterdam en Londen gaat. Zo'n rit duurt vanaf Amsterdam Centraal zo'n 5 uur, vanaf Rotterdam Centraal zo'n 3,5 uur. Met het vliegtuig, als boarding in de reistijd meegerekend wordt, ben je ongeveer hetzelfde uit. Dit maakt de Eurostar wat betreft reistijd tot een goed voorbeeld van die concurrentie. Qua prijs ligt het nog ver uit elkaar. Verder kent Nederland de Thalys naar Parijs en de Duitse ICE-lijnen naar Berlijn en Zwitserland. De Thalys is hierbij een vergelijkbaar voorbeeld wat betreft het kunnen concurreren van trein- en vliegverkeer, terwijl men met de ICE langer over het spoor onderweg is dan in de lucht. Hier is er nog een hoop te winnen: denk aan meer steden overslaan of de snelheid opvoeren wanneer de wissels het toelaten.

Dit geeft tegelijkertijd ook te denken over de mogelijkheden van verdere toekomstige trajecten binnen Europa. Hierbij kun je o.a. denken aan Groningen, Bremen, Hamburg en uiteindelijk Kopenhagen, om het eventueel nog naar Zweden verder door te trekken. Ook kan men bijvoorbeeld denken aan een vierde grensovergang met België, namelijk de kustlijn in Zeeuws-Vlaanderen en West-Vlaanderen vanaf de veerpont in Breskens, naast de bestaande punten Roosendaal, Breda en Maastricht. Kortom, er is een hoop werk aan de winkel.

Dit klinkt goed en hoopvol en men kan hier optimistisch over zijn. Echter is er wel een klein giftig addertje onder het gras; namelijk dat men te maken krijgt met overheidsbelangen op verschillende niveaus: lokaal, nationaal en internationaal.

Lokaal

Een spooruitbreiding kan op dit niveau onwenselijk zijn wegens geluidsoverlast. Immers, meer sporen betekent meer capaciteit en ruimte voor treinen en dus ook frequenter treinverkeer. Verder betekent zo'n spooruitbreiding ook dat het landschap aangepast moet worden. Soms betekent dit dat woningen en andere gebouwen gesloopt moeten worden. Sloop zou op zijn beurt kunnen betekenen dat mensen gedwongen zijn om te verhuizen of dat mensen hun baan verliezen of langer onderweg zullen moeten zijn om op een andere locatie te werken.

Een andere landschapsverandering bevindt zich in natuurgebieden en polders met alle gevolgen van dien. Het is mogelijk dat wegen en paden verplaatst moeten worden. Een actueel lokaal voorbeeld hiervan is Midden-Delfland met de lijn tussen Rotterdam en Den Haag, deel van één van de drukste Nederlandse trajecten en alternatief voor de HSL. Hier lopen fiets- en wandelpaden tussen Schiedam en Delft. Deze worden door het spoor gekruist en liggen dus in zekere zin in de weg voor de uitbreiding naar viersporigheid, die voor een goede doorstroom van belang is. Ecologische problemen kunnen evenzo opspelen, waardoor objecten zoals ecoducten aangelegd moeten worden, zodat het dierenleven in bossen niet onnodig gestoord wordt.

Daarnaast ligt de rekening van bijvoorbeeld een kapotte spoorbrug, zoals die bij de Gronings-Nedersaksische grens, de Friesenbrücke, bij zo'n lokale overheid, waardoor men tussen Groningen en Leer nog altijd met vervangende bussen moet reizen. In 2024 moet er volgens de Deutsche Bahn een nieuwe spoorbrug gerealiseerd zijn met ruimte voor niet alleen lokale treinen, maar ook een internationale sneltrein. Men heeft hier ook te maken met het stellen van prioriteiten. Een gemeente zal meestal sneller geld uitgeven aan zaken die de bewoners direct treffen dan aan zo'n spoorbrug. Dit heeft tot gevolg dat werkzaamheden uitgesteld worden.

De bewoners zullen zelf ook wel een mening hebben over de aanleg van nieuwe spoorwegen. Zij kunnen ermee oneens zijn, en zij hebben de mogelijkheid om die mening kenbaar te maken met protesten. De lokale overheid zal in ieder geval een luisterend oor moeten bieden of zelfs toegeven aan de zorgen van haar bewoners.

Nationaal

Landelijk zal het problemen opleveren met de dienstregeling: zo heeft de NS een eigen schema van aankomst- en vertrektijden waardoor grote overstappen optimaal met elkaar getimed zijn en de doorstroom goed is. Een paar extra treinen in het uur of een extra treinverbinding zal zo'n planning in de war schoppen en daarmee zal een nieuwe dienstregeling uitgepuzzeld moeten worden. Hoewel dit makkelijk op te lossen is en de NS jaarlijks haar dienstregeling herzielt, is het nog steeds maar net de vraag of men tijd voor

het denkwerk en inpassen heeft, omdat er nu extra trajecten aan de puzzel toegevoegd moeten worden.

Bovendien speelt op zowel lokaal als nationaal niveau dat er ruimte moet zijn op het spoor voor die internationale treinen. Dus een- en tweesporige trajecten zullen uitgebreid moeten worden of men zal nieuwe hogesnelheidslijnen moeten aanleggen. Zulke projecten kosten de nodige miljoenen, als niet miljarden. Het is de vraag of het Rijk, de gemeenten, de NS en andere betrokken partijen die eruit willen trekken en willen besteden, zelfs met hulp van internationale fondsen, zoals het Ten-T-programma.

Internationaal

Op dit niveau zijn het voornamelijk de lokale grensoverschrijdende kwesties die opspelen, waarbij de grootste haak de communicatie tussen de verschillende landen is. Zo is het in theorie mogelijk om de Belgische kusttramlijn door te trekken naar Zeeuws-Vlaanderen, waardoor men vanuit daar makkelijker internationaal met het openbaar vervoer kan reizen. Maar omdat men te maken heeft met twee verschillende landen, provincies en gemeenten met elk hun eigen belangen, is dat al gauw lastig te realiseren. Zo vonden volgens de PZC in 2017 Vlaamse overheden een volwaardige kustverbinding, dus niet enkel de tram, 'enkel bedoeld om toeristen naar het strand te brengen' niet belangrijk. Destijds waren er ook geen Europese fondsen om aan zo'n project bij te dragen. Wel wil de Provincie kijken wat ze verder voor West-Zeeuws-Vlaanderen kan betekenen, maar dit zal waarschijnlijk niet bijdragen aan de verbinding met België.

Al eerder genoemd is de Friesenbrücke, de kapotte spoorbrug tussen Groningen en Leer, in de Duitse deelstaat Nedersaksen. Omdat voornamelijk de Duitse overheid over de reparaties en/of de vervanging ervan gaat, is het als Nederlandse overheid, dus niet alleen het Rijk, maar ook provincie Groningen, moeilijk om er oog op te houden en te zorgen dat alle werkzaamheden op schema lopen. Hier heeft men ook te maken met de communicatie tussen niet alleen de Duitse en Nederlandse overheden, maar ook tussen de Duitse overheid en de Deutsche Bahn. Daar is al eens wat misgegaan. Ook tussen Zevenaar en Oberhausen zou in de periode van 2016 tot 2023 een derde spoorlijn aangelegd moeten worden. Tot nu toe schijnt alleen het Nederlandse deel volledig af te zijn.

Al met al is de kern van het probleem dat er verschillende landen als betrokken partij zijn, die verschillende belangen, verschillende prioriteiten en dus ook een verschil in wil en wilskracht hebben, naast de daarbij horende communicatie, die van zich kan laten weten.

Dus terug naar de hoofdvraag: is het kunnen concurreren van de trein en het vliegtuig over een afstand van 1000 kilometer een haalbaar en realistisch doel? Als men lokaal inzoomt, neigt het antwoord naar een "nee" wegens alle problemen die kunnen opspelen en waar men omheen zou moeten zeilen. Trekt men het breder naar het nationale niveau, dan komt het vooral neer op de uitdrukking: waar een wil is, is een weg. Trekt men het internationaal, dan is het vraagstuk wegens de communicatie en belangenverschillen allerminst gecompliceerd.



“Als er verschillende landen betrokken zijn, zijn er verschillende belangen, verschillende prioriteiten en is er verschil in wilskracht”

Op vakantie met elektrische auto: waarom het nog niet zo makkelijk is



Een vakantie naar Italië kun je natuurlijk doen met het vliegtuig, maar de auto zou een stuk beter zijn voor het milieu. Alhoewel, een oude diesel is dan ook weer niet echt goed. Een elektrische auto zou dan de beste optie zijn. Hij is stil, schoon en heeft minder CO₂-uitstoot. Toch kent de vakantie met een elektrische auto nog wel wat haken en ogen.

Redacteur: Sophie van der Velden



Gemiddeld is de elektrische auto groener dan een diesel of benzine vanaf ongeveer 39.000 kilometer

CO2-uitstoot

Of een elektrische auto echt groener is dan een normale auto is uitgebreid onderzocht. Elektrische auto's stoten zelf geen CO2 uit. Dit betekent dat ze geen uitstoot hebben. Een benzineauto stoot 2269 gram CO2 uit per liter benzine uit en een diesel stoot nog iets meer uit met 2606 gram per liter¹. Toch betekent dit niet dat een elektrische auto klimaatneutraal is. De energie voor de elektrische auto moet namelijk ook ergens opgewekt worden. Deze energie is alleen duurzaam in het geval dat dit van zonne- of windenergie komt. In Nederland is dit in de meeste gevallen nog niet zo. Om de benzine- of dieselauto verder te vergelijken met de elektrische auto, kun je kijken naar de zogenaamde well to wheel-uitstoot. Deze uitstoot houdt rekening met alle verschillende soorten van uitstoot. Uit onderzoek van TNO blijkt dat deze WTW-uitstoot drie tot vier keer lager is dan bij een diesel of benzine.

Accu's

Een punt waar ook nog wel regelmatig kritiek op is rondom de elektrische auto is de productie van de accu's. De impact op het milieu tijdens de productie van deze accu zou namelijk niet opwegen tegen de nadelen van de diesel of benzineauto. Dit klopt. De productie van de accu kost inderdaad meer CO2 dan de productie van de accu voor een diesel- of benzineauto. Het TNO berekende echter dat de elektrische auto dit weer inhaalt doordat het geen CO2 uitstoot tijdens het rijden. Gemiddeld is de elektrische auto groener dan een diesel of benzine vanaf ongeveer 39.000 kilometer.²

Al met al blijkt dus dat de elektrische auto tot op zekere hoogte groener is dan een diesel- of benzineauto. Het zou dus inderdaad beter zijn om met een elektrische auto op vakantie te gaan dan met het vliegtuig of een diesel- of benzineauto.

¹ Bron: www.anwb.nl/auto/nieuws-en-tips/alles-over-uitstoot#:~:text=In%20elke%20autobrandstof%20is%20een,LPG%20is%20dat%201610%20gram.

² Bron: <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/hoe-groen-is-het#:~:text=Klimaatneutraal%20is%20een%20elektrische%20auto,schoner%20is%20dan%20een%20brandstofauto.>

³ Bron: <https://www.ad.nl/auto/laadpaalstress-met-je-elektrische-auto-op-vakantie-is-nog-niet-zo-eenvoudig-a16e7383/>

⁴ Bron: <https://www.europarl.europa.eu/news/nl/press-room/20180925-PR14306/europees-parlement-wil-voor-2030-schonere-auto's-op-de-weg>

⁵ Bron: <https://europadecentraal.nl/praktijkvraag/zijn-er-europese-verplichtingen-voor-elektrisch-vervoer/>

Vakantie

Al zijn de auto's dan groener dan een normale diesel- of benzineauto, op vakantie met een elektrische auto kan nog wel eens tot onhandige situaties leiden. Een elektrische auto moet natuurlijk opgeladen worden. Hoe snel dit nodig is, kan beïnvloed worden door het weer. Misschien ken je de filmpjes wel van wintersporters onderweg naar hun favoriete vakantiebestemming, die onderweg in de rij staan voor de laadpaal. Bij erg lage of juist hele hoge temperaturen loopt de accu sneller leeg.³ Dit kan natuurlijk als een groot heikel punt worden gezien voor mensen die overwegen een elektrische auto te kopen. Daarnaast blijken er ook problemen te zijn met de betaling bij laadpalen, voornamelijk in het buitenland.³ Dat maakt een vakantie met de elektrische auto toch echt lastiger. En toch, als er meer en betere laadpalen zouden zijn, dan zou dat de elektrische auto misschien aantrekkelijker maken. Zou er op Europees niveau dan niet meer geïnvesteerd moeten worden in een uitgebreider netwerk van goede oplaadpunten voor elektrische auto's? De Europese Unie houdt zich hier zeker mee bezig. In 2018 stelde het Europees Parlement dat de CO2 uitstoot van nieuwe auto's voor 2030 met 40% omlaag moet.⁴ Daarnaast heeft Europa onder andere tot doel om in 2050 één miljoen laadpunten en -stations te hebben. Nederland loopt hierin voorop. In 2021 zijn er al meer dan 66.000 oplaadpunten voor elektrische auto's. Het streven is om per lidstaat één oplaadpunt te hebben per tien ingeschreven elektrische auto's.⁵ Het lijkt er dus op dat de vakantie met de elektrische auto steeds beter en makkelijker gaat worden. En tot die tijd kan een vakantie in eigen land altijd nog, maar hopelijk kunnen we ook snel naar Italië of Spanje.

Zou er op Europees niveau dan niet meer geïnvesteerd moeten worden in een uitgebreider netwerk van goede oplaadpunten voor elektrische auto's? De Europese Unie houdt zich hier zeker mee bezig

ALLEEN OP ZEE:

een waargebeurd verhaal over een achttienjarig meisje, haar kat en haar zeilboot

Er zijn een heleboel interessante en innovatieve manieren om de wereld rond te reizen, maar met de beproefde, oudere manieren is ook niets mis. Eén van de oudste vormen van reizen is zeker wel het zeilen. Ben je daar te jong of te onervaren voor? Fout. Tijd voor een korte geschiedenisles over Tania Aebi, een jong en onvoorbereid meisje dat in 1985 de wereld rondzeilt. Omdat ze niets beters te doen had.

Redacteur: Eliatha van de Bruinhorst



28 mei 1985 Een huilende achttienjarige staat op haar boot Varuna, alleen. Ze zwaait haar familie en vrienden gedag. Ze zal tweeënehalf jaar wegblijven, de jongste persoon ooit én de eerste vrouw die alleen de wereld zal rondzeilen. De eerste tijd van haar zeiltocht alleen verloopt moeizaam. Ze is doodop, gespannen en vergeet belangrijke details waardoor de boot een paar keer fors water maakt. De motor

begeeft het en de elektriciteit laat het afweten, waardoor Tania helemaal aangewezen is op het zeilen zelf. Alsof dat nog niet uitdagend genoeg is, barst na een dag de eerste storm al boven haar hoofd los. Enkele slapeloze nachten volgen, waarin Tania niet meer probeert om de reusachtige golven die op het gladde dek slaan te ontwijken en volledig doorweekt raakt. Na twee windstille dagen volgt er een tweede storm. Daarna een derde. Ondertussen kan Tania –doordat het navigeren niet lukt– op geen enkele manier te weten komen waar ze zich bevindt. Er is ook niemand

om de weg aan te vragen, er is alleen maar water om haar heen. Met alleen zichzelf, haar kat en de Varuna is de reis nu echt begonnen.

De voorbereidingen voor die reis zijn enkele maanden eerder van start gegaan. Tania's vader is bezorgd om het feit dat zijn dochter meer op straat dan in huis verkeert en geen duidelijk plan met haar leven heeft. Hij stelt haar een onconventioneel plan voor: hij wil wel een boot voor haar betalen, als zij dan de wereld rondzeilt. Tania begint al enthousiast plannen te maken om met haar vrienden samen te gaan zeilen, als haar vader eraan toevoegt dat ze wel voor het record moet gaan: als jongste vrouw alleen de wereld over. Zo komt het dat ze aan haar eerste solozeiltocht begint en gelijk ook om de wereld vaart om een record te verbreken. Later vertelt Tania zelf dat er niet per se een bepaalde reden was om deze odyssee te ondernemen: er was gewoon geen enkele reden belangrijk genoeg om het niet te doen.

Er is niemand om de weg aan te vragen, er is alleen maar water om haar heen

Tania maakt veel mee in de tijd dat ze weg is. Op een dag maakt ze in een haven, al zwemmend, de kiel van haar boot schoon. Opeens voelt ze een verschrikkelijke, brandende pijn door haar lichaam trekken, die haar hele lijf verlamt. Ze kan zich nog net op het dek van de Varuna hijsen en raakt in shock. De stekelige draden van de reusachtige fregatkwal glibberen nog om haar rug en armen heen, als er vrienden toeschieten om haar te helpen.

lets verder in haar wereldreis overlijdt haar kat, het enige levende wezen met wie ze deze eenzame tijd op zee heeft doorgebracht. In de eerstvolgende havenplaats adopteert ze een nieuwe kat, Tarzoon, die prompt overboord slaat. In paniek wendt ze haar steven en vaart terug, bang om ook dit gezelschap te verliezen. Gelukkig weet ze ternauwernood haar kersverse reisgenoot uit het water te vissen. Een andere angst die Tania's hart af en toe laat ineenkrimpen, zijn de enorme containerschepen die

de Varuna op gedeeltes van haar route kruisen. De metershoge boten zien haar 7,5 meter lange zeilbootje vaak over het hoofd. Als ze na een dag varen 's avonds benedendeks koffie voor zichzelf zet, schrikt ze op van een oorverdovende sloopstoeter. Ze rent het dek op en ziet de torenhoge romp van een containerboot voor zich opdoemen. Allerlei gedachten schieten door haar hoofd, maar de gigant komt sneller dichterbij dan Tania kan beslissen wat te doen. Juist als ze zich voorbereidt op de oorverdovende klap van de botsing tussen haar speelgoedbootje en de titaan die haar zeemansgraf inluidt, ziet ze op nog geen drie meter de voorsteven van het containerschip langsvaren. Alleen haar mast wordt geraakt en breekt met een scheurend geluid af. Ze heeft het, wonder boven wonder, overleefd. Ze zal, dankzij deze gebeurtenis, nooit meer een nacht rustig doorslapen op haar boot. Tania maakt ook idyllische momenten mee tijdens haar reis. Elke keer als ze in een haven aankomt, geniet ze van de cultuur, de mensen en de natuur. Ze laat een tatoeage zetten door een half beschonken eilandbewoner. Ze wordt verliefd en trouwt na haar reis met de man die ze al zeilend heeft ontmoet. Ze maakt overal vrienden die haar graag helpen haar eenzame tocht voort te zetten. Op haar lange weken alleen op de oceaan raakt ze in een veel langzamer ritme dan op land. Ze leest veel meer en leert ook nieuwe vaardigheden. Zo leert Tania navigeren ter hoogte van de Galapagos eilanden, waardoor ze weer weet waar ze zich bevindt. Maar belangrijker nog is dat deze reis datgene bewerkstelligd wat haar vader altijd voor ogen heeft gehad: ze wordt volwassen. Gedurende deze tweeënehalf jaar varen, initieel op initiatief van haar vader, verandert ze van een meisje in een jonge vrouw.

5 november 1987 Een 21-jarige staat op het dek van een kleine boot, verlangend uit te kijken naar de horizon. Daar ligt thuis. Ondanks de zoutkorst die zich op haar huid heeft gevormd, de zweren op haar achterste en de schaafwonden op haar armen en benen is ze niet alleen verlangend om naar huis te gaan maar ook melancholiek gestemd. Ze heeft alle problemen die zich de afgelopen jaren voordeden, overleefd. De simpele routine van haar leven op zee, het duidelijke doel van thuiskomen, dat zal allemaal over zijn. Toch is ze nog niet thuis of ze heeft al een nieuwe droom: een gezellig huisje met een mooie tuin voor haarzelf, haar man en haar kat.

Grand Hotel Europa:



hoe Europa ten onder gaat aan massatoerisme

Eind 2018 kon Nederland genieten van het indrukwekkende en prachtig geschreven boek *Grand Hotel Europa* van Ilya Leonard Pfeijffer. Naast dat het boek vertelt over de liefdesperikelen tussen Pfeijffer zelf en de licht ontvlambare Italiaanse Clio, beschrijft Pfeijffer op indringende wijze de problemen van het massatoerisme, waarin het gehele boek als metafoor dient voor het lot van Europa.

In Nederland wordt toerisme vaak neergezet als een noodzakelijke factor voor een goede economie, maar *Grand Hotel Europa* laat de andere – negatieve – kant zien. De nieuwe regering zal moeten nadenken hoe we na de coronacrisis ervoor kunnen zorgen dat de toerist een aanwinst is voor Nederland en geen destructieve kostenpost. Pfeijffer heeft helemaal geen vertrouwen meer in het toerisme: hij vreest dat Europa een openluchtmuseum dreigt te worden voor toeristen uit de Verenigde Staten en China en daarbij zijn invloed zal verliezen in de wereldpolitiek.

Redacteur: Marnix Koops



De Verenigde Staten en China, legt Pfeijffer uit, zijn landen waar de economie draait op innoverende technologie en grootschalige industrie, landen met daadkrachtige leiders die snel kunnen optreden in de steeds sneller veranderende wereld. Hij ziet Europa daarentegen als een log continent dat geen belangrijke beslissingen kan en durft te nemen en te veel afhankelijk is van toerisme. Hieruit concludeert hij dat

Europa nooit zal kunnen bijbenen met de VS en China en zich zal moeten schikken in zijn onontkoombare toekomst: een grote speeltuin worden voor Amerikanen in fleurige blouses en Chinezen verstopt achter hun fotocamera.

Hij maakt zich vooral zorgen over Zuid-Europa. Zijn boek speelt zich af in Italië, waar de hoogopgeleide jeugd vertrekt en de bevolking vergrijsd. Dit fenomeen is ook wel bekend als een 'brain drain' en komt voor in bijna alle Zuid- en Oost-Europese landen. Toerisme

lijkt deze landen een oplossing te bieden, maar niks is minder waar. Banen binnen het toerisme zijn slecht betaald en bieden geen kans tot zelfontwikkeling en een carrière. Getalenteerde Italianen en Grieken vertrekken naar Noord-Europa, omdat zij geen toekomst zien in een loopbaan als ober of kok.

Het komt erop neer dat een economie die draait op toerisme niet duurzaam en niet toekomstgericht kan zijn. Het levert slecht betaalde banen op, de toeristen eisen een grote tol op de natuur en als land ben je geheel afhankelijk van externe factoren die je niet of nauwelijks kan beïnvloeden. De coronacrisis dient hier als goed voorbeeld dat laat zien hoe instabiel en onvoorspelbaar de toeristensector kan zijn.

Het wrange is dat de toerist vaak denkt dat hij of zij een positieve invloed heeft op het vakantieland, maar vaak is het tegenovergestelde waar. Het meeste geld verdwijnt in de zakken van de grote multinationals en vliegmaatschappijen, de authentieke lokale cultuur verdwijnt en de natuur en monumenten kwijnen weg door de mensenmassa's.

Venetië als schrikbeeld voor Europa

De coronacrisis heeft in dit opzicht misschien een kleine positieve kant gehad: inwoners van steden zoals Venetië en Amsterdam konden voor het eerst door hun stad lopen zonder dat het zwart zag van de toeristen. Voor Venetië staat het water letterlijk en figuurlijk tot aan zijn lippen: de stad zinkt jaarlijks verder onder water door de immense menigtes die elk jaar door de binnenstad marcheren. Het schrijnende is dat het centrum zelf amper meer bewoond wordt door Venetianen. De trotse stad was in de middeleeuwen één van de meest bevolkte steden van Europa, telde in 1950 nog 175.000 inwoners, maar heeft nu nog maar 53.000(!) inwoners over.

Venetië geldt al langer als het ultieme voorbeeld waar toe massatoerisme kan leiden. Een dode binnenstad met enkel souvenirwinkels, Starbucks en McDonalds restaurants en inwoners die worden verdreven door hotels en Airbnb's. Iedereen die denkt dat een vakantietripje naar Venetië ten goede komt aan de inwoners en bijdraagt aan de lokale economie houdt zichzelf voor de gek.

Pfeiffer is bang dat meer Europese steden hetzelfde lot zullen ondervinden en ziet in Amsterdam dezelfde problemen opkomen. Lokale bakkers, slaggers en boekhandels kunnen niet op tegen de hoge huurprijzen

die grote multinationals wel kunnen betalen en verdwijnen uit de binnenstad. Steeds meer huizen in de binnenstad worden via Airbnb beschikbaar gesteld aan toeristen, waardoor gezinnen opeens naast feestende Britten moeten wonen. Als Amsterdam op dezelfde voet doorgaat als voor de coronacrisis is er een grote kans dat de binnenstad verandert zoals in Venetië: de oorspronkelijke inwoners verdreven door hotels en souvenirwinkels.

Het boek stimuleert ons om na te denken over belangrijke vragen: Welk doel dient het Europa (of Nederland) om zijn hoofdsteden uit te verkopen aan de toerist? Moeten wij als samenleving accepteren dat onze eigen steden worden uitgemolken door multinationals en vliegmaatschappijen?

De situatie in Nederland

Nederland is op dit moment nog geen Italië of Griekenland en hoeft zich geen zorgen te maken over een mogelijke braindrain. Ook zijn er buiten Amsterdam (en Giethoorn) weinig steden waar de toerist de lokale bevolking terroriseert. Toch zullen wij als samenleving alvast moeten nadenken waar we heen willen als land. Moeten we Airbnb, Booking.com en multinationals zoals Starbucks ongeregeerd onze binnensteden cadeau geven - zoals de VVD graag ziet - of moet de regering actief het massatoerisme in goede banen gaan leiden?

Een overheid die daadkrachtig optreedt en passend beleid maakt om de schade van toerisme te beperken en reguleert dat de winsten niet volledig verdwijnen in de zakken van de grote bedrijven, zou het tij nog kunnen keren. Maar met een mogelijke vierde overheid onder de leiding van Mark Rutte is de kans hierop minimaal. De zelfpromotie tijdens het Eurovisie Songfestival in Rotterdam toonde haarscherp aan dat het beleid rond toerisme enkel dient om meer toeristen naar Nederland te lokken, niet minder. Pfeiffer denkt zelf dat het voor Europa te laat is en ziet daarom onze toekomst somber in. Aan het eind van zijn boek wordt het stokje van wereldmacht Europa definitief doorgegeven aan de VS en China en opent Europa voorgoed zijn deuren als Grand Hotel Europa...

Deelvervoer, de toekomst van het reizen



We kunnen er tegenwoordig niet meer omheen, deelvervoer. Van Amsterdam tot Apeldoorn en van Groningen tot Maastricht. Overal kom je het wel tegen. Groene scooters van Go- sharing, de donkergroene Felyx scooters, en natuurlijk de welbekende OV fietsen. Dat deelvervoer de laatste jaren bezig is met een opmars, dat kunnen we wel stellen. Maar wat houdt deelvervoer nou eigenlijk in? En wat is de toekomst van dit deelvervoer?

Redacteur: Tim Woertink



Als we praten over deelvervoer, zou je misschien meteen al denken aan de welbekende OV fiets of dergelijke, maar het ligt veel eenvoudiger. Als je met de trein reist maak je al gebruik van deelvervoer. Het gebruik van deelvervoer gaat heel makkelijk. Je download een app, registreert je door middel van een account aanmaken, je huurt het voertuig dat je wilt gebruiken en voor je het weet ben je al onderweg.

Dat steeds meer jongeren gebruik maken van deelvervoer is niet toevallig. De laatste jaren verschuift de trend van iets bezitten meer naar iets gebruiken. Met name jonge mensen vinden het belangrijk om duurzamer te leven en maken daarom gebruik van deelvervoer.

Maar wat zijn nou eigenlijk de grote voordelen van deelvervoer?

- Het scheelt in kosten
- Actieve autodelers stoten minimaal zo'n 290 kilo minder CO² uit dan autobezitters!
- Het is flexibel
- Toegankelijk voor iedereen

En de nadelen?

- Je hebt geen permanent vervoermiddel. Het kan zo zijn dat je met een deelscooter naar je werk toe gaat. Alleen heb je geen garantie dat de deelscooter er 's middags nog staat.
- Een mogelijke angst of stress hebben dat er geen vervoermiddel is.
- Hygiëne. Sommige vervoersmiddelen kunnen veel bacteriën bij zich dragen. Neem als voorbeeld een deelfiets. Deze worden niet altijd goed ontsmet bij bijvoorbeeld het handvat.

“De laatste jaren verschuift de trend van iets bezitten meer naar iets gebruiken”

Tot slot: het toekomstperspectief van deelvervoer. Want hoe ziet de wereld er over 20 jaar uit met betrekking tot deelvervoer?

Om dit goed te kunnen begrijpen heb ik gekeken naar het zogenaamde Deltaplan Mobiliteit 2030. Dit plan is gemaakt door de *Mobiliteit Alliantie* (Organisatie bestaande uit onder andere NS, Arriva, GVB). Allereerst staat er in het plan dat al het openbaar vervoer, deelvervoer en parkeerplaatsen worden ondergebracht in Mobiliteitsknooppunten. Dit om in steden makkelijker te kunnen overstappen, en om slimme combinaties te kunnen maken van mobiliteit, parkeren, winkelen en andere voorzieningen. Om dit te kunnen realiseren heeft de *Mobiliteit Alliantie* een behoorlijke investeringsagenda. Er moet er tussen 2020 en 2040 ongeveer zo'n 3 miljard euro per jaar worden gerekend voor de mobiliteitsknooppunten, infrastructuur en knelpunten in het OV.

Al met al kunnen we dus veronderstellen dat deelvervoer er in de toekomst compleet anders uit gaat zien. Nog duurzamer, nog groter, en nog populairder. En om naar een toekomst te streven zonder CO₂ uitstoot, is deelvervoer een prachtige oplossing.

“Zo moet er tussen 2020 en 2040 ongeveer zo'n 3 miljard euro per jaar worden gerekend..”

De wereld van vliegen en belasting

In 2018 vlogen bijna 8,5 miljoen passagiers vanuit Nederland naar een vliegveld dat op minder dan 500 kilometer van een Nederlands vliegveld ligt. Dit blijft toenemen met de coronacrisis als pauze. (zie pagina 4). Mensen vliegen zo veel binnen Europa omdat het afleggen van een bepaalde afstand per vliegtuig bijna altijd goedkoper is dan met de trein. Hiervoor zijn verschillende oorzaken. Eén oorzaak is dat over vliegtickets en kerosine geen belasting wordt geheven. Een klant moet voor een treinticket wel belasting betalen en voor een vliegticket niet. In dit artikel staat de vraag centraal waarom dat zo is en of dat verschil nog houdbaar is.

Redacteur: Pieter Jan de Jong



Wat is btw?

In Nederland moet een ondernemer belasting rekenen over de verkoopprijs van zijn goederen of diensten. Dat is Belasting Toegevoegde Waarde (hierna: btw) ofwel omzetbelasting. De klant betaalt de prijs van het product en de btw aan de verkopende ondernemer. Die betaalt het vervolgens aan de Belastingdienst. De Belastingdienst betaalt tot slot een gedeelte hiervan aan de Europese Commissie¹. De klant betaalt kort gezegd belasting over het geld dat zij uitgeeft.

De overheid rekent btw sinds 1 januari 1969 als inkomstenbron. Met de inkomsten uit belastingen kunnen publieke goederen en diensten bekostigd worden. Een ander doel van btw is het sturen van de aankopen van de gebruikers. Het lage btw-tarief van 9% is bijvoorbeeld bedoeld om de belastingdruk voor eerste levensbehoeften te verminderen en bepaalde aankopen

zoals boeken en toegang tot sportgelegenheden te stimuleren.

De btw moet onderscheiden worden van de verbruiksbelasting (accijns). De accijns worden bovenop de btw geheven op consumptiegoederen zoals wijn, bier, sigaretten en brandstof (benzine, diesel en lpg). Accijns worden echter niet geheven over de brandstof kerosine. Accijns worden geheven over de hoeveelheid van producten met als doel om de aankoop van bepaalde goederen te ontmoedigen.

Btw en vliegen

De Wet op de omzetbelasting regelt dat het nultarief geldt voor het vervoer van personen door middel van een luchtvaartuig indien bestemming of vertrek buiten Nederland ligt. Dit betekent dat op binnenlandse vluchten wel btw zou worden gerekend en op buitenlandse vluchten niet. Sinds enkele jaren vinden er in Nederland echter geen binnenlandse vluchten meer plaats. Zoals gezegd hoeven passagiers geen btw te betalen over hun vliegtickets. Zij moeten wel een luchthaven-



belasting betalen maar dat is geen belasting in die zin dat deze ten goede komt van de staat.

Sinds 1 januari 2021 bestaat in Nederland wel een vliegbelasting van € 7,485 per persoon per vlucht. Het doel van deze belasting is het prijsverschil tussen vliegtickets en treinkaartjes te verkleinen om daarmee duurzame alternatieven zoals trein of bus aantrekkelijker te maken. Het is echter maar de vraag of dat met € 7,485 per ticket (ongeacht de afstand dat het vliegtuig aflegt) het doel bereikt.

Luchthavenbelasting (flight tax) zijn de kosten die de vliegmaatschappij moet betalen aan de luchthaven voor het gebruik van de luchthaven. Deze kosten berekent de vliegmaatschappij door aan de klant.

Feit blijft echter dat geen btw over tickets en geen btw of accijns over kerosine wordt geheven. De vraag ontstaat dan waarom van vliegpreizen niet eenzelfde bijdrage aan de publieke middelen gevraagd mag worden? En moeten de negatieve externe effecten van vliegen op het klimaat en geluidshinder niet extra belast worden?

De luchtvaart-lobby voert tegen een btw-heffing of accijnsheffing aan dat de luchtvaart al voldoende bijdraagt aan de publieke middelen. Vliegen geeft volgens haar een essentiële bijdrage aan de economie, werkgelegenheid en infrastructuur. Luchtvaartbedrijven en passagiers zouden bij de invoering van een belasting verhuizen naar omliggende landen. Dit gaat ten koste van de economie en werkgelegenheid. Dit is werkelijkheid geworden bij de in 2009 ingevoerde vliegbelasting.

Dit verlamme argument wordt door grote industrieën maar al te graag gebruikt om belastingheffing te ontwijken. Zij zijn van zulk vitaal belang dat het land blij mag zijn dat het bedrijf in dat land gevestigd is.

Vanaf 1 juli 2008 gold een vliegbelasting. Na de invoering weken Nederlanders uit naar buitenlandse vliegvelden om de belasting te ontwijken. Hierdoor is de vliegbelasting een jaar later op 1 juli 2009 afgeschaft.

Dit is simpel gezegd machtsmisbruik om maar geen belasting te hoeven betalen. Nederland is in dat perspectief een belastingparadijs die door grote bedrijven gebruikt wordt als toevluchtsoord, zij het voor andere belastingen.² Recentelijk waren dat nog Amazon en Pfizer. De overheid kan daarop reageren door geen belasting te heffen en de buurlanden erop te wijzen dat onze werkloosheidscijfers zo laag zijn. Nederland kan hier echter ook op reageren door deze bedrijven liever kwijt dan rijk te zijn. Elk bedrijf (ook een luchtvaartbedrijf) draagt bij aan de publieke middelen. Daarmee is een luchtvaartbedrijf niet op één lijn te stellen met producenten die vrijgesteld worden van omzetbelasting zoals schrijvers. Waarom hoeft een luchtvaartbedrijf dan geen btw te betalen? De gevolgen van een omzetbelasting zouden (waarschijnlijk) zijn dat minder mensen gaan vliegen. Is dat zo'n probleem? Is verdere groei van de luchtvaart in Nederland noodzakelijk? Moet Lelystad Airport wel komen? Moeten we niet wat meer denken aan de negatieve externe effecten in



plaats van het economische plaatje?

Een ander argument tegen het heffen van belasting is dat het lastig internationaal te regelen is. Hierbij wordt verwezen naar het Verdrag van Chicago waarin kort gezegd geregeld is dat staten geen belasting mogen heffen over de brandstof die in een vliegtuig zit. Door het ICAO³ is aanvullend hierop geregeld dat staten geen accijns heffen op de brandstof voor internationale vluchten. De Europese richtlijn 2003/96 heeft het echter wel mogelijk gemaakt om kerosinebelasting in te voeren op vluchten tussen twee EU-landen. Bovendien heeft de rechtbank in Den Haag geoordeeld dat het Verdrag van Chicago moet worden opgevat als een discriminatieverbod. Dat wil zeggen dat een vliegbelasting mogelijk is, zolang luchtvaartmaatschappijen uit andere verdragslanden niet anders worden behandeld dan luchtvaartmaatschappijen uit het eigen land.⁴

Tot slot moet de vraag gesteld worden: waarom belasten we de klimaatbelastende industrieën niet op dezelfde manier?⁵ In de agrarische wereld bestaat sinds 2005 Varkensrechten⁶ en voor koeien kennen we Fosfaatrechten. Waarom kent de luchtvaartindustrie geen emissierechten en waarom wordt hier niet veel eerder en ingrijpender ingezet op duurzamere energiebronnen zoals bijvoorbeeld synthetische kerosine? De vliegbelasting alleen is onvoldoende. Momenteel wordt een vaste prijs in rekening gebracht per persoon. Langere vluchten worden evenveel belast als korte vluchten. Dat is vreemd. Accijns zijn nodig. Vliegen zorgt voor negatieve externe effecten waardoor het gebruik ervan ontmoedigd moet worden. Het enkel heffen van een vaste prijs per persoon is geen prikkel voor de luchtvaart zelf om zich te richten

op verduurzaming zoals het gebruik van synthetische kerosine. Mijns inziens is voedsel van een groter publiek belang dan het vliegen naar de vakantiebestemming Kos.

Conclusie

Europese of internationale aanpak is nodig. Maar de overheid moet niet afwachtend zijn en ook durven de eerste stap te nemen. Dit zal betekenen dat bedrijven vertrekken maar het voorkomt dat Nederland een speelbal wordt van grote bedrijven, die door hun dreigementen om anders te verhuizen, belasting kunnen ontwijken. Nederland had bij de invoering van vliegbelasting in 2009 ook twee jaar kunnen wachten. Duitsland voerde in 2011 ook een vliegbelasting in waardoor de negatieve voorspellingen over het verloren gaan van opbrengsten en werkgelegenheid niet zijn opgegaan. Daarnaast is de vliegbelasting van de mogelijke belastende maatregelen de minst effectieve voor het marginaliseren van de negatieve externe effecten. Er zijn meer maatregelen nodig zoals het heffen van btw over tickets, kerosine en accijns over kerosine of het gebruik van emissierechten. Begin in ieder geval met richtlijn 2003/96 in de hand met het

In het begin van 2021 zijn succesvolle experimenten gedaan met het gedeeltelijk vliegen op synthetische kerosine. Deze liters kerosine zijn gebrouwen uit water, CO2 en groene stroom. Echter, momenteel mag op maximaal 50% synthetische kerosine gevlogen.

¹ Lidstaten moeten over het algemeen 0,3% van hun btw-inkomsten afdragen aan Europa. Sommige landen zoals Nederland krijgen een korting.

² Nederland wordt door Task Justice wereldwijd op de ranglijst 'World's top 10 enablers of global corporate tax abuse' op plek 4 gezet (Network Corporate Tax Haven Index – 2021).

³ International Civil Aviation Organization is een onderdeel van de Verenigde Naties die standaarden opstelt voor de internationale luchtvaart.

⁴ Joost Kolkman en Joost Zuidberg, 'Belastingen in de luchtvaart' TPEdigitaal 2011 jaargang 5(3) p. 4-15.

⁵ Op 10 mei 2019 is een burgerinitiatief ingediend bij de Europese Commissie met als oproep 'Stop de vrijstelling van brandstofbelasting voor de luchtvaart in Europa'. Door de coronacrisis is de behandeling van dit initiatief opgeschort tot 1 mei 2022 voor het verzamelen van ondertekeningen om de benodigde 1 miljoen te krijgen.

⁶ Daarvoor kenden we mestproductierechten voor varkens.



Emissiehandel: Failiet systeem of perfecte oplossing?

We lazen het weer in een uitspraak van de rechter te Den Haag op 26 mei: We gaan de klimaatdoelen van Parijs niet halen met onze aanpak. Delen van het programma zijn niet ambitieus genoeg, en bedrijven moeten aansprakelijk gesteld worden voor meer milieuschade die ze veroorzaken. Shell verdedigde zich nog met dat ze al door het emissiehandelssysteem ETS gereguleerd worden. Daarmee zouden ze bijdragen aan CO₂-reductie, maar de rechtbank vond dat niet genoeg. Maar wat is dat ETS-systeem eigenlijk? Hoe werkt het en behaalt het onze klimaatdoelen? In dit artikel meer over het emissiehandelssysteem ETS, handel in certificaatjes over hoeveel uitgestoten mag worden door bepaalde bedrijven en sectoren, en waarom dat ons faalt.

Redacteur: Daniel van Holten



Het ETS-systeem

Als eerste een uitleg wat het emissiehandelssysteem nou eigenlijk is. In de EU-klimaataanpak zijn er certificaten voor hoeveelheden CO₂ die een deelnemend bedrijf mag uitstoten. Er is een maximum aan certificaten in het systeem, en dus een maximum aan emissies. Door het aantal certificaten te verlagen brengen we de CO₂-uitstoot terug. Voor bedrijven is het interessant om minder uit te stoten en overblijvende certificaten te verkopen.

Dit klinkt innovatief maar er zijn tekortkomingen die om hervorming vragen. Er waren vaak genoeg te veel certificaten in omloop. Daarmee waren het niet kostbare certificaten om te verkrijgen, maar waren ze opeens goedkoop. De hoogste prijzen die we tot nu toe op schommelende markten hebben gezien zijn

“Het marktmechanisme inzetten is één ding, maar de overheid mag hierbij consequent en doelgerichter zijn.”

rond de vijftig tot zestig euro, maar in de beginjaren schommelden ze veel te veel. Die maximumprijzen zijn nog maar recent behaald. Dit mist toch voor een deel een beoogd doel. Dit vraagt om meer uitleg.

ETS en duurzame investeringen voor de lange termijn

Een van de doelen is dat de sectoren die door het ETS-systeem gedekt worden met minder CO₂

certificaten hetzelfde kunnen, dus minder emissies. Ze moeten op termijn zich gaan ontwikkelen om minder CO₂ uit te stoten in hun industriële processen. Dat vraagt soms dure investeringen en veranderingen van bedrijven die niet vandaag op morgen lonen, maar wel over een termijn van jaren. Als dit systeem een prijsprikkel voor duurzame innovatie moet zijn, dan mag een te lage of fluctuerende prijs geen makkelijke uitweg zijn. Dat is het helaas nog wel. Voor een wat hogere prijs en een stabielere prijs is er de kans dat een investering zich loont en je goedkoper uit bent. Als de CO₂-prijzen soms weer hoger of lager zijn is dat allesbehalve een voldongen feit.

Waarom niet alle sectoren?

Dan is er nog de vraag over welke sectoren meedoen aan het ETS-systeem en of ze er niet te licht vanaf komen. Industrie en energiesectoren vallen onder het ETS-systeem. Echter vallen de bouw, de landbouw en transport nog buiten de boot. Als er dus met het

“Als het ETS-systeem een prikkel voor duurzame innovatie moet zijn, dan mag een te lage prijs geen makkelijke uitweg zijn”

ETS op een doel van CO₂-reductie wordt afgestuurd werk je met verschillende instrumenten voor verschillende sectoren. Bovendien is de transportsector, en met name luchtvaart wel vaker slecht gereguleerd. Zie hiervoor de missende accijnzen op kerosine voor de luchtvaart. Dit is dus een doel willen behalen met te veel verschillende instrumenten die niet op

elkaar zijn afgestemd, en bepaalde sectoren niet hard genoeg aanpakken. Dat is juist wat klimaatbeleid nodig heeft.

Hier is even een herinnering nodig waarom we onder andere klimaatbeleid voeren. U kent allen wel de basis van de wetenschappelijke redenen, maar er is ook een economische reden. Dat is om externe kosten van iets produceren ook onder te brengen. Bedrijven moeten ook de echte kosten betalen die niet in de fabriek gemaakt worden en die niet op het prijskaartje bij de klant staan. Er zijn kosten die niet duidelijk zichtbaar zijn en betaald worden. Hier is dat de CO₂-uitstoot en allerlei milieuschade. Om waarlijk te betalen voor de aangerichte schade moeten meer sectoren onder het ETS-systeem gaan vallen.

De volgende fase

Het ETS-systeem was in drie fases uitgerold, namelijk 2005-07, 2008-12 en 2013-2020. Wat kunnen we nu dan concluderen voor de volgende fase, de opvolging van het ETS-systeem of vervangend beleid? De EU heeft een grote markt voor emissiehandel opgezet en een redelijk werkend beleid ten opzichte van geen beleid. Het behaalt echter nog niet haar doel CO₂-reductie. Ook kent het interne problemen in het mechanisme zelf, namelijk fluctuerende prijzen die niet fatsoenlijke prikkel voor innovatie zijn. Tot slot, we merken dat onze industrie, landbouw en transport te veel CO₂ uitstoten en onze aanpak ontoereikend is, dus moet het aangescherpt worden. In dit stuk is de aandacht gevestigd op het systeem met certificaten voor de CO₂-uitstoot en de handel daarin. Als we het systeem aanscherpen moeten er nog sneller minder certificaten op de markt komen om überhaupt de doelen te halen. Daarnaast moet er nog meer focus komen op een hogere stabiele prijs voor CO₂. Alleen dan betalen de vervuilers echt. Het marktmechanisme inzetten is één ding, maar de overheid mag hierbij consequent en doelgerichter zijn.





TINEKE HUIZINGA-HERINGA:

“Als je hart hebt voor de wereld om je heen, is de politiek een goede plek om te zijn”

In de reeks Vogelvlucht bevragen Sophia en Antrude dit jaar vier (voormalige) bestuurders en politici over hun overtuigingen, over waarden en normen en bespiegelingen over de samenleving. Dit keer spreken we Tineke Huizinga, fractievoorzitter voor de ChristenUnie in de Eerste Kamer en voormalig gemeenteraadslid, Tweede Kamerlid, staatssecretaris Verkeer en Waterstaat en minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

Redacteuren: Sophia de Vries en Antrude Oudman



Achter Tineke Huizinga hangt een potloodtekening van haar drie kinderen. Huizinga licht glimlachend toe dat haar kinderen op de tekening niet ouder zijn dan twaalf, maar inmiddels allemaal boven de dertig zijn. Een Armeense asielzoeker, kunstenaar van beroep, maakte de tekening ooit als bedankje voor Huizinga's inspanningen voor Vluchtelingenwerk. Niet lang hierna vertrok Huizinga voor haar politieke carrière naar Den Haag.

Hoe kwam u ooit in de politiek terecht? Was er een specifiek thema dat u dreef?

“Ik werd gevraagd of ik me wilde kandideren voor de gemeenteraad Heerenveen. De ChristenUnie verwachtte dat er voldoende kiezers voor de ChristenUnie daar zouden moeten zijn. De reden dat ik ‘ja’ zei, was dat ik toen werkte in juridische hulpverlening bij Vluchtelingenwerk, en bij een hoorzitting in de Tweede Kamer dacht ik: als ik echt iets wil doen dat zin heeft voor asiel, dan moet ik in Den Haag zijn. Dat was hoe ik het belang van politiek ontdekte. Daarom wilde ik me beschikbaar stellen. Het is gelukt: we haalden een zetel in Heerenveen en niet lang daarna ging ik ook naar Den Haag, ook al had ik niet gedacht daar ooit te komen.”

En met voorkeursstemmen.

“Dat kwam vooral omdat er in 2002 alleen mannen in de top van de lijst stonden. Ik heb in 1998 zelf ook de ChristenUnie gebeld: ik zie alleen mannen in zwarte pakken bovenaan de lijst. Ik was toen zeker niet de enige die daarover aan de bel trok. Ze vonden het moeilijk om vrouwen te vinden. Maar je moet toch een diverser beeld krijgen.”

Vindt u dat het beeld nu diverser is?

“Ja, dat vind ik wel. Het was een flinke omslag voor de ChristenUnie. In twintig jaar is het volkomen anders geworden. zeggen: Als je zegt: Gert-Jan Segers of Carola Schouten fractievoorzitter, zal niemand zeggen: ‘maar Carola is een vrouw’. Nu is natuurlijk wel grotere diversiteit belangrijk, ook qua culturele achtergrond. De ChristenUnie is een partij voor iedereen.”

Anders dan de SGP.

“Toen ik net in de Tweede Kamer kwam, was de praktijk dat de ChristenUnie en SGP namens elkaar sprak.

De SGP wilde dat de ChristenUnie-mannen wel namens hen spraken, maar ik niet. Toen heeft ChristenUnie-fractievoorzitter Kars Veling gezegd: dat doen we niet, we gaan geen onderscheid maken tussen onze Kamerleden.”

Toen u staatssecretaris was, kreeg u een motie van wantrouwen over de OV-chipkaart. Waar kwam dat vandaan?

“Een motie van wantrouwen gebeurt veel vaker. Meestal is het politiek gemotiveerd, zelden inhoudelijk. In dit geval denk ik dat het wel inhoudelijk was, vanwege verhalen dat de OV-chipkaart gehackt kon worden. Ik heb daarom onderzoek laten doen door de universiteit van London. Die constateerde dat de chipkaart inderdaad gehackt kon worden. Om dat op te lossen was ik niet aan zet, maar het bedrijf dat achter de OV-chipkaart zat. Met dat bedrijf heb ik veel overleg gevoerd. In de politiek was inmiddels het gevoel: dit is eng, is dit wel vertrouwd? In dat gevoel werd de motie van wantrouwen ingediend. Daarbij kwam nog dat sommige provincies het argument van wantrouwen gebruikten om te maskeren dat ze zelf nog niet genoeg hadden gedaan rondom de invoering van de OV-chipkaart.”

Wat een gek spel! Ik kan me slecht voorstellen dat het zo leefde.

“Het wantrouwen werd sterk gestimuleerd. Sommige mensen waren principieel tegen de OV-chipkaart en sommige provincies hadden de zaken niet op orde.”

Zijn er nu zaken die op vergelijkbaar verzet stuiten, zoals 5G-masten?

Dat is een goed voorbeeld! Er zijn altijd dingen die nieuw en anders zijn.

Zijn we te bang voor vooruitgang?

“Daar heb ik over nagedacht. Misschien wel, terwijl duurzaamheid het volgens mij moet hebben van innovatie. Dergelijke discussies speelden ook toen ik jong was. Mensen vonden bijvoorbeeld dat afwasmachines te veel stroom kostten en niet duurzaam waren. Ze kookten zelf water en deden dat in de machine, of wasten met de hand af. Dat stond mij tegen. Duurzaam en groen betekent niet dat alles moet blijven zoals het is, of dat we terug moeten naar vroeger! Innovatie heeft gewerkt: afwasmachines zijn nu beter voor het milieu dan met de hand afwassen. We hebben ons aangeleerd zuiniger te zijn op onze buitenruimte. Dingen zijn beter geworden door innovatie. Duurzaam betekent ook gewoon goed innoveren.”

Hoe kijkt u aan tegen kernenergie?

"Dat vind ik écht een hele lastige."

Waarom?

"Kernafval blijft een probleem. Je kunt voor kernenergie kiezen met het vertrouwen dat we in de toekomst een oplossing vinden voor kernafval, maar voor mij is dat een grote stap. Vijftien jaar geleden had ik gezegd: nóóit kernenergie, er zijn andere mogelijkheden. Nu weet ik het niet. Windmolens zijn uiteindelijk ook niet duurzaam, je kunt niet alles vol zetten met zonnecollectoren, want die hebben niet zo'n hoog rendement en leveren bovendien zelf afval op. We weten inmiddels ook dat biomassa tegenvalt, dus: wat dan wel? Dat is best moeilijk." Huizinga denkt even na. "Je kunt ook niet zó veel bezuinigen op energie dat we het gewoonweg niet meer nodig hebben."

Is er geen innovatief alternatief?

"Jawel! Ik ben betrokken bij een hele nieuwe manier van energie opwekken, waarbij gebruik wordt gemaakt van getijden. Je bouwt lange dammen dwars op de kust, en zo kun je gebruik maken van de energie in de eb en vloed. Prachtige ontwikkeling! Alles waar beweging in zit, bezit energie. Die energie is op te wekken en dat kan enorm veel opleveren. Dat is een potentiële concurrent van bijvoorbeeld kernenergie. Als dit verder wordt ontwikkeld, dan zou dat een mooi antwoord, of in elk geval een stukje van dat antwoord zijn."

Merkt u verschil tussen jongere en oudere generaties wat betreft hun kijk op duurzaamheid?

"De klimaatcrisis heeft ons met de neus bovenop de duurzaamheid gedrukt. Daarom denk ik dat de jeugd nu - het klinkt wel alsof ik heel oud ben - meer met duurzaamheid bezig is dan 30 jaar geleden. Misschien zijn zij ook bereid om radicalere stappen te nemen. Ik zie bij veel jongeren enorm bewustzijn als het om plastic gaat. Daar zijn ouderen misschien makkelijker in. Maar ja, als je één keer die plastic soep gezien hebt, wil je nooit meer een plastic zakje..."

"Ik zie bij veel jongeren enorm bewustzijn als het om plastic gaat"

Toch zijn er ook genoeg mensen die het niet als hun probleem beschouwen.

"Dat is waar, maar ik denk dat daar ook meespeelt: waarvan verwacht je de oplossing? 'Verander de wereld en begin bij jezelf' is uiteindelijk geen oplossing. Ook al gebruik jij geen plastic zakje, eet je geen vlees, vlieg je niet meer, dan nog los je het probleem niet op, de echt grote veranderingen moeten komen vanuit de industrie en grote bedrijven."

Moet de overheid daar een sturende rol in hebben?

"Zeker, maar ook CEO's van bedrijven zijn begaan met het milieu. Wanneer zij zien dat hun bedrijf een groot probleem nog vergroot, terwijl zij ook het begin van de oplossing kunnen zijn, zijn er bedrijven die uit eigen overtuiging willen bijdragen aan de oplossing. Je hebt echter evengoed een overheid nodig die daar met wetgeving een duw aan geeft als het niet goed loopt. Het is fijn en noodzakelijk als de overheid een steuntje in de rug geeft, maar ik geloof niet dat bedrijven uit zichzelf geen maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen."

Is er ook een rol weggelegd voor de kerk?

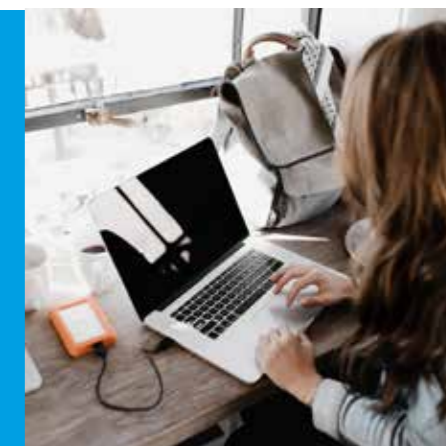
"Ja, zoals de kerk zich uitsprekt over grote problemen zoals slavernij en over hoe we omgaan met asielzoekers zou de kerk zich ook moeten uitspreken over ontwikkelingen die onze aarde bedreigen. Maar zónder al te moralistisch te worden! Wees je ervan bewust dat je als mens ook een verantwoordelijkheid hebt op deze aarde en denk daarover na. Iedereen kan voor zichzelf uitzoeken wat dat voor hen betekent. Rentmeesterschap is natuurlijk een heel oud begrip."

Waar besteden we te veel aandacht aan en waar misschien nog te weinig?

"Weer een moeilijke vraag! Het probleem is dat je dat vaak niet ziet op het moment zelf. Nu zijn we met Europa op de goede weg met de Green Deal, al zal het nog heel moeilijk worden om dat wat we ons voorgenomen hebben ook echt voor elkaar te krijgen. Verder zal de tijd het leren."

Wat wilt u nog kwijt aan de Perspectief'ers?

"Ik vind het ontzettend leuk dat wij zo'n levende jongerenvereniging hebben. Ik heb er bewondering voor als jongeren de waarde van politiek inzien, want die waarde is echt heel groot. Als je hart hebt voor de wereld om je heen, is de politiek een goede plek om te zijn."



PerspeX online

Viermaal per jaar verschijnt het magazine, maar als redactie schrijven we ook elke twee weken een artikel voor de site. Je vindt ons op www.perspectief.nl/perspex

Artikelen die onder meer afgelopen drie maanden zijn verschenen:

- **Opinie:** Stemmen op een 'one-issuepartij'? (27 maart)
- **Innovatief wonen:** wat vinden Perspectief'ers? (13 april)
- **Opinie:** Waar blijft de vleestaks? (20 april)
- **Opinie:** baken de bevoegdheden van de NCTV beter af (5 mei)
- **Interview** duurzaam reizen in de 21e eeuw: "Het is heel belangrijk om na te denken waar je heen gaat en wat voor effect jouw vakantie heeft" (5 mei)

Geloof en wetenschap in één studie?

Loop een dag mee op de TUA

Kijk op www.tua.nl

Theologische Universiteit  Apeldoorn



Op de agenda

26 juni

Focusdag (bestuurswisseling)

25 september

Kick-Off

29 september t/m 2 oktober

PerspectieF-reis naar het Verenigd Koninkrijk.
Het jaar na de Brexit: hoe staan de Britten ervoor?
Geheel in lijn met onze speerpunten reizen we
natuurlijk per trein!

PerspeX

Colofon

Hoofdredacteur

Antrude Oudman

Redactie

Anne Kelder

Daniël van Holten

Eliatha van de Bruinhorst

Marnix Koops

Nathan Meindersma

Pieter Jan de Jong

Sophie van der Velden

Sophia de Vries

Tim Woertink

Yaroslava Tymts

Design en opmaak

Matthja Sterk (www.matthja.nl)

Wat vind jij?

Als PerspeX-redactie zetten we ons in om elk kwartaal een magazine vol genuanceerde of juist uitgesproken stukken te schrijven. We houden wel van een politieke discussie en dat is inmiddels niet alleen tot het magazine beperkt: we plaatsen ook regelmatig online stukken. Waar moeten we over schrijven? Laat het ons weten als we een thema op moeten pakken voor de site of in het magazine! **Discussieer mee!**

Mail: perspex@perspex.nu

Instagram: [@cu_perspex](https://www.instagram.com/cu_perspex)