

DUURZAAM ONDERNEMEN CONCURREEREND MAKEN

Schone producten
worden aantrekkelijker



Mei 2020

NATUUR
& MILIEU

DUURZAAM ONDERNEMEN CONCURREEREND MAKEN

Schone producten worden aantrekkelijker



In deze position paper pleit Natuur & Milieu voor het inprijzen van milieuschade. We komen met concrete suggesties hoe en waar het inprijzen van milieuschade het belangrijkste is en de meeste impact heeft. Nederland is op dit moment, net als de rest van de wereld, in de ban van het coronavirus. Het is lastig te voorspellen hoe we uit deze crisis komen, maar deze paper geeft aanknopingspunten om dit moment te benutten om de echte omslag te maken naar een gezonde economie. Waarin juist die bedrijven worden geholpen die schone oplossingen creëren.

Hieronder doen wij voorstellen om de CO₂-uitstoot van de industrie te verlagen en huishoudens over te laten stappen naar groene energie. Hoe Nederland schoner kan reizen en hoe vliegen minder aantrekkelijk te maken. En hoe meer plantaardig te consumeren, circulaire kleding te stimuleren en de teelt van plantaardige producten milieuvriendelijker te beschermen tegen plagen en ziektes. Wij roepen het kabinet en de politiek op om onze suggesties te omarmen en te integreren in beleid.

"Van een gezonde economie die op volle toeren draait hebben we allemaal profijt. Het levert banen op en allerlei producten en diensten die onze welvaart vergroten. In een gezonde economie is het belangrijk dat de negatieve effecten die vrijkomen bij productieprocessen, bijvoorbeeld luchtvervuiling, worden meegerekend in de prijs. Want in een echt gezonde economie laat de kostprijs van een product zien wat het maken ervan in totaal heeft gekost. Dus ook de negatieve effecten voor het milieu en volksgezondheid worden hierin meegenomen.

Als we uitgaan van de echte kostprijs krijgen schone oplossingen een eerlijke kans, en kunnen op termijn de vervuillende oplossingen uitfaseren. Dit stimuleert innovatie, creëert banen en bespaart de belastingbetaler veel kosten. Plus, het levert de samenleving een betere luchtkwaliteit, mooiere natuur en minder milieuverontreinigingen op."

ECHTE KOSTPRIJS OM SCHONE PRODUCTEN AANTREKKELIJK TE MAKEN



PBL berekende dat onze economie elk jaar 31 miljard euro aan schade oploopt door de uitstoot van schadelijke stoffen naar bodem, water en lucht (PBL, 2018). Denk aan kosten die gemaakt moeten worden voor bodemsaneringen, waterzuivering en een sterk verhoogd aantal mensen met longziekten die drukken op zorgkosten. Deze schade staat gelijk aan 4,5 procent van het bruto binnenlands product. Hoe mooi zou het zijn als onze economie ruim baan maakt voor schone producten en diensten en we een bloeiende economie krijgen met minimale negatieve effecten.

Ons uitgangspunt is dat de kostprijs van een product moet laten zien wat het gekost heeft om het te maken. In deze paper laten wij zien hoe de maatschappelijke schade van niet duurzame producten veel meer in de kostprijs van die producten kan worden verdisconteerd. In economische termen: de negatieve externaliteiten moeten worden geprijsd, zodat duurzamere alternatieven concurrerender worden. Daarmee krijgt de producent prikkels om schoner te produceren. Milieuvriendelijke alternatieven voor bepaalde producten worden relatief goedkoper zodat ook de consument wordt gemotiveerd om milieuvriendelijkere producten te kopen. Tegelijkertijd betaalt dan de gebruiker en dus de veroorzaker van de vervuiling (de consument), en niet de samenleving en dus de burger via de algemene middelen. Daardoor hoeven we uiteindelijk minder belastinggeld uit te geven aan milieumaatregelen waar we iets anders nuttigs mee kunnen doen.

"Economic instruments provide important market signals that can influence the behaviour of producers and consumers. They can incorporate environmental costs and benefits into the budgets of businesses and households, by increasing (or decreasing) the price of a product or service. As such, they help internalise the use of natural resources or the emission of pollutants into firms' or households' decisions."

WAAROM INPRIJZEN IN PLAATS VAN VERBIEDEN?



Als producten slecht zijn voor het milieu, waarom verbieden we die dan niet gewoon? Dat klinkt logisch, maar is in de praktijk niet altijd haalbaar of wenselijk. Het begint ermee dat volledig duurzame en volledig onduurzame producten eigenlijk niet bestaan. De realiteit is dat ieder product wel enige impact op het milieu heeft. Waar het om gaat is dat we zorgen dat we productie en consumptie steeds duurzamer maken. Wat niet betekent dat het verbieden van een minder duurzaam alternatief altijd een slecht idee is. Denk aan het verbod op gratis plastic tasjes dat tot 80 procent minder gebruik van eenmalige tasjes heeft geleid (Ministerie Milieu en Wonen, 2020) of het verbod op CFK's. Als de milieuschade dermate groot is dat het gebruik onacceptabel is, is een verbod wel het beste middel.

Voor producten waarvan de meeste mensen vinden dat die gewoon te koop moeten zijn, zoals eten, drinken, kleding, wonen, etc., is het zinvol om de productie en consumptie ervan zo duurzaam mogelijk te maken. Als we weten dat bij een hogere prijs de aanschaf of gebruik van een product vermindert (de prijselasticiteit is hoog) is het beprijsen van milieuschade een goed idee. De vraag is hoe we dat gaan doen.

"Waarom gaan de 2,5 miljoen mensen die per jaar naar Londen vliegen niet met de trein? [...] Een prijsprikkel is een heel belangrijke manier om mensen te laten kijken naar andere vervoersmogelijkheden"

Steven van der Heijden, CEO Corendon

HOE DAN?



Met het inprijzen van milieuschade kunnen we voorkomen dat de kosten van minder duurzame productie en consumptie bij de hele maatschappij komen te liggen in plaats van bij diegene die gebruik maken van desbetreffende producten of diensten; de vervuiler betaalt. Daar bestaan verschillende instrumenten voor die aansluiten op specifieke situaties.

Hieronder noemen we de verschillende vormen:

- Fiscale vergroening
- Fiscale vergroening met een terugsluis; het two-part instrument
- Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

FISCALE VERGROENING

Het meest voor de hand liggende instrument is het invoeren van een belasting op stoffen die tijdens **een productieproces** in het milieu terechtkomen. Denk hierbij aan koolstofdioxide die klimaatverandering veroorzaakt of stikstofhoudende gassen die slecht zijn voor de biodiversiteit in natuurgebieden. Maar ook aan chemische bestrijdingsmiddelen.

Het is voor dit instrument belangrijk om te weten waar je precies belasting over gaat heffen, de grondslag, in fiscale termen. Soms is de milieuverontreinigende stof die vrijkomt bij productie goed en fraudebestendig te meten en te administreren en dan hef je daar het liefst belasting op. Soms is dat praktisch niet uitvoerbaar. Dan kan je als alternatief kiezen voor **een grondstof** in de specifieke keten die sterk correleert met de verontreiniging. Een belastinggrondslag die zo dicht mogelijk bij de feitelijke milieuschade zit stimuleert sectoren het best om de productieprocessen te verbeteren.

In sommige gevallen geniet het stimuleren van de consumptie van een alternatief product de voorkeur boven verbeteringen van een product met een hoge milieu-impact. In dat geval kan de overheid er ook voor kiezen om via **consumptiebelastingen** de milieuschade een prijs te geven. Denk aan accijnzen, btw en andere heffingen.

Het Europese emissiehandelstelsel stelt een grens aan het totaal van broeikasgassen die mogen worden uitgestoten. De handel van CO₂-emissierechten binnen het ETS zorgt ervoor dat CO₂ een prijs heeft gekregen. Bedrijven zijn nu gemotiveerd om te investeren in productieprocessen met een lagere uitstoot. Lees hieronder meer over onze kijk op het verlagen van de CO₂-uitstoot van de industrie.

FISCALE VERGROENING MET EEN TERUGSLUIS; HET TWO-PART INSTRUMENT

Het mooie van fiscale instrumenten is dat deze een opbrengst voor de samenleving genereren in de vorm van belastinginkomsten. Deze inkomsten kunnen ingezet worden voor een ander doel. Maar in een aantal gevallen kan het onwenselijk zijn om de opbrengst voor een compleet ander doel te gebruiken.

Het mes van fiscale vergroening kan namelijk ook aan twee kanten snijden op het moment dat de opbrengst gebruikt wordt om gewenste, meer milieuvriendelijke vorm van produceren mee te stimuleren. Zo wordt een heffing nog effectiever en is er netto geen lastenverzwaring voor een sector. Dat laatste kan voor het maatschappelijk draagvlak heel belangrijk zijn.

In Denemarken wordt het two-part instrument in de landbouw toegepast op bestrijdingsmiddelen. Door milieuvriendelijke middelen zwaarder te belasten komt er geld beschikbaar om de lasten op grondbezit te verminderen. Wij vinden dat een dergelijk systeem ook in Nederland moet worden ingevoerd.

UITGEBREIDE PRODUCENTENVERANTWOORDELIJKHEID (UPV)

Bij sommige producten vindt de milieuschade pas plaats na het afdanken van het product door de consument. Bijvoorbeeld bij producten waarvan een goede afvalverwerking nodig is om milieueffecten te beperken. In die gevallen is uitgebreide producentenverantwoordelijkheid een geschikt instrument. Dit juridische instrument geeft een krachtige wettelijke basis om een hele branche verantwoordelijk te maken voor het circulair en duurzaam verwerken van producten nadat de afnemer of consument weer afscheid neemt van een product. Het dwingt bedrijven die dergelijke producten op de markt brengen om collectief mee te betalen aan milieuvriendelijke verwerking van de producten in de afvalfase. De overheid stelt vast wat goede doelstellingen zijn voor de verwerking van de betreffende afvalstroom.

Door de hele cirkel van afvalinzamelaars, recyclers, fabrikanten en retail te betrekken bij de wijze waarop producentenverantwoordelijkheid in de praktijk ingericht wordt, kunnen positieve prikkels ontstaan om een hele productieketen duurzamer te organiseren. Denk daarbij aan gedifferentieerde tarieven zodat bedrijven beloond worden als zij milieuvriendelijker produceren door slim productontwerp, of veel gebruik van gerecyclede componenten of materialen. Op die manier komt door de markt gedreven circulariteit dichterbij.

Elektronische apparatuur, batterijen en autobanden zijn een paar voorbeelden waar producenten verantwoordelijk zijn voor het afvalbeheer. Voor deze producten bestaat er ook (gezamenlijke) afvalinzameling, op die manier is er invulling gegeven aan de "UPV". Producentenverantwoordelijkheid is volgens ons breder toepasbaar, bijvoorbeeld in de kleding industrie.

Praktijkvoorbeelden;

INPRIJZEN MILIEUSCHADE ALS CONCRETE MAATREGEL OM...



... DE CO₂-UITSTOOT VAN DE INDUSTRIE TE VERLAGEN

Een groot deel van de CO₂ in Nederland wordt uitgestoten in industrie, dus tijdens het produceren van de spullen die we allemaal consumeren en exporteren (CBS, 2017). CO₂ veroorzaakt klimaatverandering en daarmee levert het een forse financiële rekening op voor de samenleving.

Doel van een CO₂-heffing is om de rekening voor klimaatverandering daar te leggen waar het probleem veroorzaakt wordt. Daardoor wordt het voor bedrijven interessant om te kiezen voor groene energie of schonere productieprocessen.

In het Klimaatakkoord is een CO₂ heffing voor de industrie afgesproken, die wordt omgezet in wetgeving. Een goede eerste stap. Op dit moment wordt alleen CO₂-heffing geheven over het deel van de uitstoot dat boven de ETS benchmark ligt. Maar belangrijk is dat deze CO₂ heffing wordt uitgebreid naar een vlakke CO₂ heffing, waarbij alle CO₂-uitstoot en dus klimaatschade wordt geprijsd. De industrie wordt hierdoor geprikkeld om minder uit te stoten.¹

Tegenstanders van een CO₂-heffing stellen vaak dat de Nederlandse industrie hier last van krijgt als buitenlandse concurrenten zo'n heffing niet hebben. Het speelveld wordt echter bepaald door heel veel factoren, waardoor dit ook in bredere zin van lastenverlichting en verzwaring bezien moet worden. Daarnaast pleiten wij ervoor om de opbrengst van de heffing te gebruiken om klimaatmaatregelen bij bedrijven te financieren. Ook kan dit geld worden gebruikt voor een goed sociaal plan voor sectoren die zullen krimpen waarvoor de werkgelegenheid in de juist groeiende sectoren kan ontstaan. Goede om- en bijscholing is wat ons betreft daar onlosmakelijk onderdeel van. Zo helpen we onze industrie juist om op lange termijn concurrerend te worden. Idealiter wordt deze heffing op termijn ook internationaal doorgevoerd.

"Zo hebben we [...] de mogelijkheid onderzocht om onze asfaltcentrales op elektriciteit te laten draaien. Uit onderzoek blijkt dat dit technisch mogelijk is, maar dat dit commercieel nog niet interessant is, omdat dit zorgt voor een hogere asfaltprijs die opdrachtgevers op dit moment (nog) niet willen betalen. Het doorberekenen van milieukosten in producten moet leiden tot een gelijk speelveld. CO₂-heffing lijkt hiervoor op dit moment de beste methode."

Volker Wessels, 2019



... HUISHOUDENS OVER TE LATEN STAPPEN NAAR GROENE ENERGIE

Huishoudens dragen bij aan klimaatverandering via het stoken van fossiele brandstoffen zoals aardgas. Goed geïsoleerde huizen en duurzame alternatieven voor de CV-ketel kunnen deze bijdrage flink verminderen (MilieuCentraal, 2020), maar de investeringen hiervoor zijn financieel nog niet interessant genoeg.

De uitstoot van CO₂ door het stoken van aardgas krijgt nu al een prijs via de energiebelasting, die zowel voor elektriciteit als aardgas geldt. Een verhoging van de energiebelasting op aardgas voor huishoudens en klein-

1) De ETS productbenchmark is een maat voor de hoeveelheid CO₂ die vrijkomt bij het productieproces van een specifiek product. Oftewel de hoeveelheid CO₂ per ton geproduceerd product. (NEA, 2020)

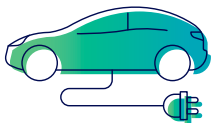
verbruikers heeft als effect dat investeren in isolatie en andere vormen van verwarming sneller rendabel is. Huishoudens zullen daardoor sneller verduurzamen. Een relatief makkelijk uit te voeren maatregel omdat het een aanpassing van een al bestaande belasting is.

Een mogelijk nadeel is dat inwoners met een kleinere portemonnee voor wie investeren in het eigen huis lastig is, deze maatregelen niet kunnen financieren. Deze maatregel moet dus gecombineerd worden met hulp voor huishoudens om de investeringen te kunnen doen en met verplichtingen voor verhuurders.

De verhoging van de energiebelasting op aardgas is een van de maatregelen die is afgesproken in het Klimaat-akkoord en die wat ons betreft verder opgehoogd kan worden. Daarnaast moet ook de energiebelasting op stroom voor kleinverbruikers aangepast worden. Nu betaalt een consument evenveel energiebelasting voor groene stroom als voor grijze stroom. Als de energiebelasting wordt gebaseerd op de CO₂-uitstoot die vrijkomt bij de productie van de stroom of de verbranding van het gas, worden duurzame keuzes bij consumenten en bedrijven gestimuleerd. De verhoogde energiebelasting op aardgas is een eerste stap in deze richting.

"Hoe complex de verandering ook is, het begin is eigenlijk vrij simpel: maak de aardgasvrije keuze ook de voordeligste keuze. Verhoog de belasting op aardgas niet één keer met 3 cent per kuub, zoals al in het regeerakkoord staat, maar doe dit enkele jaren achter elkaar - en geef het geld terug via de inkomstenbelasting."

Olof van der Gaag, directeur NVDE, 2018



... NEDERLAND SCHONER TE LATEN REIZEN

Het gebruik van auto's en vrachtwagens gaat gepaard met uitstoot van onder andere CO₂, fijnstof (PM10), stikstof (NOx) en het zorgt voor geluidsoverlast en files als we allemaal tegelijk de weg op gaan. Deze uitstoot kan lokaal voor schade aan gezondheid en natuurgebieden zorgen en draagt wereldwijd bij aan klimaatverandering (PBL, 2018). Daarnaast leveren de files nog een aanvullende economische schade en extra vervuiling op. Gebruik van openbaar vervoer waar het kan, meer gespreid de weg op gaan en elektrisch vervoer kunnen de schade flink verminderen.

Een slim ingerichte kilometerheffing kan veel van de schade voorkomen. Door het tarief afhankelijk te maken van de uitstoot, de tijd én de plek waar je op de weg bent, kunnen we files flink verminderen en stimuleren we duurzamer transport.

Tegenstanders claimen vaak dat dit vooral een manier is om extra geld in de schatkist te krijgen omdat mensen toch wel in de auto blijven zitten. Hoewel vrijwel alle serieuze onderzoeken aantonen dat deze maatregel heel effectief is, blijft het gevoel van 'de automobilist wordt gepakt' een reden om de maatregel maar niet in te voeren. Door de opbrengst van de heffing te gebruiken om de aanschafbelasting te verlagen nemen we dit sentiment weg. Hoge maatschappelijke kosten kunnen dan worden uitgespaard als miljardeninvesteringen in het hoofdwegennet niet meer nodig zijn.

"Een auto staat het grootste deel van de tijd geparkeerd. Toch wordt bezit belast. Dat is onzin. Je wilt dat er betaald wordt voor het benutten van de infrastructuur. Het is goed dat de maatregel er nu komt, door het te koppelen aan de elektrische auto."

"Je moet ook het openbaar vervoer bij het stelsel betrekken. Hou er rekening mee of mensen een alternatief hebben voor het reizen in de spits. Als je de opbrengsten van de heffing weer ten goede laat komen aan mobiliteit, krijg je ook de mensen mee. Het is toch gek dat je buurman die veel meer rijdt, nu nog hetzelfde betaalt als jij?"

Neelie Kroes, voormalig minister Verkeer en Waterstaat, 2019



... VLIEGEN MINDER AANTREKKELIJK TE MAKEN

Vliegen is een van de meest vervuilende vormen van persoonsvervoer. Voor een Europese vlucht wordt er per reizigerskilometer zo'n 0,2 kg CO₂ uitgestoten (CO₂ Emissiefactoren, 2017). Vliegen is zó goedkoop dat de vraag explosief is toegenomen en alternatieven zoals de trein niet meer kunnen concurreren. Wat veel mensen zich niet realiseren is dat de prijs van vliegen kunstmatig goedkoop is. Kerosine is de enige brandstof zonder accijns en een vliegticket is een van de weinige producten waarover geen BTW betaald hoeft te worden.

De uitstoot van CO₂ en fijnstof die een vliegtuig produceert, hangt nauw samen met de hoeveelheid kerosine die er gebruikt wordt. Dit hangt weer af van het type vliegtuig, de beladingsgraad en de afstand die gevlogen wordt. Wij pleiten voor een significante kerosinebelasting, die zodanig hoog is dat er een remmend effect vanuit gaat. Deze kerosinebelasting zou minimaal van toepassing moeten zijn op vluchten binnen Europa. Hiervoor is een herziening nodig van het Energy Tax Directive, hetgeen onderzocht wordt in de Europese Green Deal van de heer Timmermans. Het is echter niet nodig deze herziening af te wachten. Een kerosinebelasting kan ook geheven worden op basis van bilaterale verdragen met andere landen. Deze maatregel zal ervoor zorgen dat het aantal vluchten gaat afnemen doordat de ticketprijs omhoog gaat. Het zal daarnaast zuinigere vliegtuigen en het gebruik van duurzame alternatieven stimuleren en de innovatie van duurzame alternatieven voor kerosine aanjagen. Wij stellen voor dat synthetische kerosine en duurzame biokerosine vrijgesteld worden of een lager belastingtarief krijgen, om deze duurzamere opties te stimuleren.

Een heffing van 330 euro per 1000 liter kerosine in Nederland zorgt voor een toename in ticketprijs van 19 procent, een vermindering van de CO₂-uitstoot met dit zelfde percentage en een vermindering van geluidsoverlast met 15 procent (CE Delft, 2019). Het levert 1,2 miljard euro aan belastingopbrengsten op, maar aan de andere kant zal het aantal banen in de luchtvaartsector en de toegevoegde waarde van deze sector met 20 procent dalen. De opbrengt van deze belasting kan ingezet worden voor de verduurzaming van internationaal vervoer.

Een positief effect valt te verwachten voor andere modaliteiten voor internationaal vervoer, met name de trein, die in prijs daardoor concurrerender wordt met vluchten. Veel landen in de Europese Unie heffen al een belasting op vliegtickets waaronder Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. België heft nog geen belasting op vliegverkeer. Bij het invoeren van een kerosinebelasting op basis van bilaterale verdragen is het van belang dit in ieder geval te doen samen met de belangrijkste buurlanden, om uitwijkgedrag van passagiers te voorkomen.



... MEER PLANTAARDIG TE CONSUMEREN

Het eten van dierlijke producten zoals vlees, melk en eieren is een stuk milieubelastender dan de plantaardige alternatieven. Bij het maken van een hamburger komt per kilo ruim 6 keer meer CO₂ vrij dan bij een vegaburger (MilieuCentraal, 2020). Een lapje vlees is echter vaak veel goedkoper dan de vegetarische opties, één van de redenen dat de consument niet kiest voor een meer plantaardig dieet.

Een hogere, "echte" prijs voor dierlijke producten is nodig om de vraag te doen afnemen en het Nederlandse consumptiepatroon minder milieubelastend te maken. Als alle externe kosten worden verrekend in de prijs en er geen subsidies meer worden verstrekt, dan stijgt de prijs van een stukje rundvlees met 40 procent vergeleken met de huidige supermarktprijs (CE Delft, 2018). Deze hogere prijs van vlees kan het beste samen gaan met het verlagen van de btw op groente en fruit. Op die manier wordt de inhoud van het boodschappenmandje duurzamer en gezonder zonder dat deze duurder wordt. Door de veranderende vraag zullen boeren en de verwerkende industrie dan de impuls krijgen om te gaan produceren voor een gezonder en klimaatvriendelijker eetpatroon.

“De prijs die de consument in de winkel voor voedsel betaalt, is niet de werkelijke prijs. Deze ligt meestal hoger. Kosten van bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot of het verlies van biodiversiteit worden afgewenteld op de maatschappij en zitten niet in de prijs van het product. Het zou eerlijker zijn om deze kosten wel in de prijs mee te nemen.”

ABN AMRO, 2018



... OM CIRCULAIRE KLEDING TE STIMULEREN

De textielsector is na de chemische industrie de meest vervuilende productiesector ter wereld en de keten is vrijwel volledig lineair ingericht. Minder dan 1 procent van de gebruikte textielvezels is gerecycled en de complexe samenstelling van kleding maakt recycling juist ingewikkelder (Ellen McArthur Foundation, 2017). Zolang bedrijven niet verantwoordelijk zijn voor de milieueffecten tijdens de productie en na het afdanken van het product, zal er niet veel veranderen.

Producentenverantwoordelijkheid op textiel zorgt ervoor dat de rekening voor milieu-impact en gebrekkige recyclebaarheid bij de producent terechtkomt. Het betekent dat kleding die slecht recyclebaar is en kort meegaat duurder wordt en dat duurzamer ontworpen kleding juist goedkoper wordt. Daarnaast zal dit ervoor zorgen dat er in Europa een markt gaat ontstaan voor recyclefabrieken en het produceren van kleding die gemaakt is van gerecyclede kledingvezels, goed voor de werkgelegenheid dus.

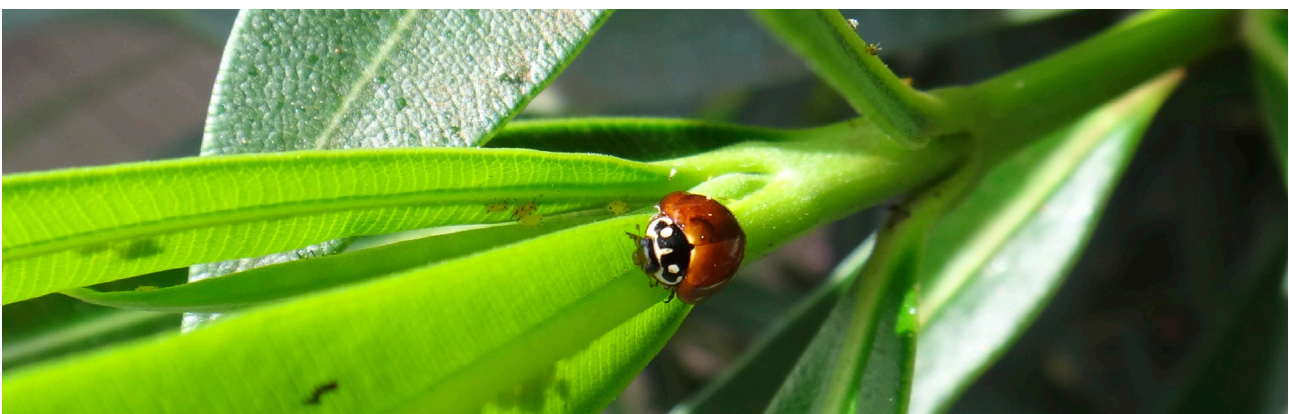


... OM DE TEELT VAN PLANTAARDIGE PRODUCTEN MILIEU-VRIENDELIJKE TE BESCHERMEN TEGEN PLAGEN EN ZIEKTES

In de huidige praktijk zijn pesticiden vaak de goedkoopste en effectiefste manier voor boeren om met de dreiging van plagen en ziektes in gewassen om te gaan. Het grootschalig gebruik van chemische gewasbeschermingsmiddelen is belastend voor de kwaliteit van bodem, water, lucht en voor de biodiversiteit. Weerbare teeltsystemen en rassen en biologische gewasbescherming bieden een alternatief met veel minder maatschappelijke lasten. Die technieken en middelen zijn wel beschikbaar, maar kunnen in de praktijk niet altijd concurreren, omdat chemische bestrijding relatief goedkoop is. Daardoor blijft gebruik en ontwikkeling van milieuvriendelijkere oplossingen achter.

Door de milieuschade van gewasbeschermingsmiddelen een prijs te geven ontstaat er een negatieve prikkel op de inzet daarvan (Nielsen, 2019). Dat verbetert de concurrentiepositie van duurzamere alternatieven. Door de opbrengst van de heffing gericht in te zetten voor het aantrekkelijk maken van alternatieven snijdt het mes aan twee kanten.

Een terugkerend argument tegen duurzame maatregelen in de landbouw is de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven ten opzichte van het buitenland. Het is belangrijk dat wij onze boeren beschermen tegen de import van dergelijke producten en daar zijn andere handelsafspraken voor nodig. Maar dat moet geen reden zijn om de productie in Nederland nodeloos minder duurzaam te laten zijn dan mogelijk is.



OVER NATUUR & MILIEU



Natuur & Milieu is een onafhankelijke milieuorganisatie en gelooft in een duurzame toekomst voor iedereen. Wij werken aan duurzame oplossingen op het gebied van energie, mobiliteit, grondstoffen en voedsel. Omdat deze thema's de grootste impact hebben op het bereiken van onze doelen: Nederland klimaatneutraal in 2050 en herstel van biodiversiteit.

Binnen het thema grondstoffen werken wij toe naar een circulaire samenleving in 2050. Dat vraagt een grote omschakeling van onze economie, die nu nog maar voor een klein deel gericht is op hergebruik van grondstoffen. We willen dat de overheid duurzame spelregels maakt, zodat deze economie binnen bereik komt. Bedrijven die circulair ondernemen moeten eerlijk concurreren met bedrijven die geen verantwoordelijkheid nemen voor het klimaat of het milieu. De kosten van milieuschade moeten worden meegewogen in de prijs van grondstoffen en producten. Wij geven advies hoe dit beleid vorm te geven. Dit doen we het liefst zoveel mogelijk samen met bedrijven, zodat onze adviezen daadwerkelijk aansluiten op de markt. We roepen de overheid op daadkrachtig te zijn met effectieve wet- en regelgeving. Wanneer verduurzaming niet op gang komt, of de milieuschade te groot is.

Mocht u vragen hebben na het lezen van deze paper of hierover met ons van gedachten willen wisselen, dan kunt u contact opnemen met de auteur: Jelmer Viersta, j.vierstra@natuurenmilieu.nl.

REFERENTIES

ABN AMRO. (2018). True Cost Accounting. De werkelijke kosten van ons voedsel.

Opgehaald van <https://insights.abnamro.nl/download/125416/>

CBS. (2017). Klimaat in Nederland.

Opgehaald van https://www.cbs.nl/-/media/_pdf/2017/51/2017fs28%20klimaat.pdf

CE Delft. (2018). De echte prijs van vlees.

Opgehaald van <https://www.ce.nl/publicaties/download/2521>

CE Delft. (2019). De prijs van een vliegreis.

Opgehaald van <https://www.ce.nl/publicaties/download/2818>

CO₂ Emissiefactoren. (2017). Personenvervoer.

Opgehaald van <https://www.co2emissiefactoren.nl/wp-content/uploads/2017/12/2017-12-Personenvervoer.pdf>

De Algemene Rekenkamer. (2013). Verhandelbare rechten en milieu.

Opgehaald van <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2013/06/25/verhandelbare-rechten-en-milieu>

Ellen McArthur Foundation. (2017). A new textiles economy: Redesigning fashion's future.

Opgehaald van <http://www.ellenmacarthurfoundation.org/publications>

MilieuCentraal. (2020). Isoleren en besparen.

Opgehaald van <https://www.milieucentraal.nl/energie-besparen/energiezuinig-huis/isoleren-en-besparen/>

MilieuCentraal. (2020). Vlees, vis of vega.

Opgehaald van <https://www.milieucentraal.nl/milieubewust-eten/vlees-vis-of-vega/>

Ministerie Milieu en Wonen. (2020). Evaluatie verbod gratis plastic draagtassen en implementatie van de SUP Richtlijn.

Opgehaald van https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z04037&did=2020D08443

NEA. (2020). Wat is een productbenchmark?

Opgehaald van <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/toewijzing-ets/vraag-en-antwoord/productbenchmark>

Neelie Kroes. (2019). Waarom de VVD rekeningrijden héél voorzichtig moet brengen.

Opgehaald van <https://www.trouw.nl/politiek/waarom-de-vvd-rekeningrijden-heel-voorzichtig-moet-brengen~b45c731a/>

Nielsen, Department of Environmental Science, University of Aarhus, Denmark. (2019) Designing policy instruments for ecological transition: The importance of understanding farmers' motivation and decision styles.

Opgehaald van https://www.pan-europe.info/sites/pan-europe.info/files/HelleNielsen-SUD_Designing%20policy%20instruments.pdf

OECD. (2017). Policy Instruments for the Environment Database 2017.

Opgehaald van https://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/PINE_database_brochure.pdf

Olof van der Gaag, NVDE. (2018). Aardgasvrij moet het goedkoopste alternatief zijn.

Opgehaald van <https://nrclive.nl/aardgasvrij-moet-goedkoopste-alternatief/>

PBL. (2018). Monetaire milieuschade in Nederland.

Opgehaald van <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2018-monetaire-milieuschade-in-nederland-3206.pdf>

Steven van der Heijden, Corendon (2020). Steven van der Heijden: "Trein kan korte vluchten binnen Europa vervangen".

Opgehaald van <https://www.evajinek.nl/video/fragmenten/video/4987396/steven-van-der-heijden-trein-kan-korte-vluchten-binnen-europa>

Volker Wessels. (2019). Duurzaamheidsverslag 2019.

Opgehaald van https://www.volkerwessels.com/dynamics/modules/SFIL0200/view.php?fil_Id=374176