

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Kazernestraat 52
2514 CV DEN HAAG

**Directoraat-generaal Klimaat
en Energie**

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/ezk

Ons kenmerk

KGK_DGKE / 105705144

Datum 29 mei 2026

Betreft Kabinetsreactie op het advies van het Nationaal Burgerberaad Klimaat

Geachte Voorzitter,

Nederland heeft een lange traditie van er samen uitkomen. Soms pakken we dat groots aan. Denk aan de bouw van de Deltawerken of ons sterke sociale stelsel. Soms is het juist heel klein. Zoals samen de buurttuin mooier maken of een duurzaamheidsplan maken binnen je eigen vve. Want hoewel we allemaal verschillen van elkaar, is er ook veel wat ons bindt. We willen een Nederland waar bestaanszekerheid én keuzevrijheid is. Een land waar een bloeiende economie en zorg voor onze aarde hand in hand gaan. Dat kan alleen als we gebruik maken van alle goede ideeën die Nederlanders te bieden hebben. Zodat plannen niet alleen goed zijn op papier, maar ook in de praktijk. Daarom heeft het kabinet – in samenwerking met de Tweede Kamer - besloten een bijzonder democratisch experiment aan te gaan. Voor de eerste keer sinds 2006 is er een nationaal burgerberaad georganiseerd in Nederland.

Op 18 januari 2025 kwamen 175 mensen samen voor de allereerste bijeenkomst van het Nationaal Burgerberaad Klimaat (hierna: burgerberaad). Samen vormen ze een representatieve afspiegeling van Nederland: van jong tot oud, uit stad en dorp, met verschillende achtergronden en uiteenlopende meningen over het klimaatbeleid. In zeven weekenden hebben zij een antwoord gezocht op de vraag hoe we als Nederland kunnen eten, spullen gebruiken en reizen op een manier die beter is voor het klimaat. Op 1 december 2025 hebben zij hun advies aangeboden aan de Tweede Kamer en het kabinet.

Een zorgvuldig advies verdient ook een zorgvuldig antwoord. Het kabinet heeft bij de start van het burgerberaad aangegeven om binnen zes maanden na overhandiging van het advies te reageren¹. In deze brief – en de bijlagen - geeft het kabinet een reactie. We geven per aanbeveling van het burgerberaad aan wat we wel en wat we niet overnemen. Ook geven we aan over welke aanbevelingen later nog een beslissing genomen moet worden. Verder gaan we in deze Kamerbrief in op het instrument burgerberaad en hoe we nu verder gaan. Omdat het advies van het burgerberaad gaat om eten, reizen en spullen gebruiken, ondertekenen wij – de minister van Klimaat en Groene Groei, de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie, de minister van Landbouw,

¹ Dit is vastgelegd in het Instellingsbesluit. Artikel 10, lid 2.

Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat - deze brief gezamenlijk. Omdat het advies aanbevelingen bevat over ruimtelijke ordening en het onderwijs, geven wij deze reactie mede namens de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de staatssecretaris van Onderwijs en Emancipatie.

Wat gaat het kabinet doen

We beginnen gelukkig niet bij nul. De afgelopen jaren heeft Nederland al plannen gemaakt voor een duurzame samenleving in 2050². We werken aan het halen van de klimaatdoelen en aan de verduurzaming van ons energiesysteem en de mobiliteitssector. Dat is niet alleen goed voor het klimaat; het maakt Nederland ook onafhankelijker en schoner. We gaan aan de slag met een sterke en toekomstbestendige agrarische sector en het structureel verbeteren van de natuur. Hiervoor nemen we maatregelen om de veeteelt, land- en tuinbouw te verduurzamen. En we nemen regie op de ruimtelijke ordening, want alleen door duidelijke keuzes maken we Nederland klaar voor de toekomst.³ Veel voorstellen van het burgerberaad sluiten hier mooi bij aan of zijn een waardevolle toevoeging voor nieuw beleid. Daarbij kijkt het kabinet voor de uitvoering van de aanbevelingen van het burgerberaad over grenzen heen. Waar we gezamenlijk met andere Europese landen kunnen optrekken, doen we dat.

We nemen de helft van de voorstellen van het burgerberaad over. Met ongeveer een kwart van de voorstellen gaan we nog aan de slag en op zoek naar mogelijkheden.

Een paar voorbeelden van de stappen die het kabinet meteen zet:

We maken elektrisch rijden toegankelijker. Bijvoorbeeld met een subsidie in de vorm van een inruilregeling om je oude benzine- of dieselauto in te ruilen voor een tweedehands elektrische auto. Ook zetten we stappen in de verduurzaming van het spoor. We maken het kopen van duurzame producten makkelijker en reparaties toegankelijker: er komt een Europees duurzaamheidslabel voor producten en we gaan onderzoeken hoe we de kosten van reparatie kunnen verlagen voor burgers. Daarvoor kijken we naar de Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid (UPV). Om meer reparaties te stimuleren, implementeert het kabinet de Europese reparatierichtlijn *Right to Repair*. Ook willen we stappen zetten om voedselverspilling tegen te gaan: door duidelijke houdbaarheidsicoontjes op voedsel en door te verkennen hoe we binnen de EU de regels voor het bewaren van voedsel kunnen aanpassen. Met het ontwikkelen van een lobbyregister zet dit kabinet een extra stap in eerlijke belangenafweging.

Er is ook een aantal voorstellen van het burgerberaad waar later een beslissing over genomen moet worden. Omdat er bijvoorbeeld nog een besluit over de financiën genomen moet worden of omdat de uitvoering afhankelijk is van een andere (internationale) beslissing. Een voorbeeld: de inzet van het kabinet is

² Zie het Klimaatplan 2025-2035.

³ Het kabinet heeft haar plannen opgeschreven in de Nota Ruimte en in de NOVEX-aanpak.

om voor de zomer in de Ministeriële Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof te besluiten of meer geld beschikbaar wordt gesteld voor boeren die een overstap willen maken naar een duurzame(re) vorm van landbouw. Als er over een voorstel later een keuze gemaakt moet worden, geven we het aan en geven we een tijdspad mee. Zo is het overzichtelijk wanneer er een besluit genomen wordt of een volgende stap gezet wordt. Met deze voorstellen gaat het kabinet aan de slag en op zoek naar mogelijkheden. Er zijn ook voorstellen die het kabinet niet overneemt. Bijvoorbeeld omdat er praktische bezwaren zijn of internationale afspraken waar we ons aan moeten houden. Een voorbeeld: het burgerberaad stelt een heffing voor op geïmporteerd recyclaat van buiten Europa. Het invoeren van een soortgelijke heffing is in strijd met de regels van de Wereldhandelsorganisatie en kan daarom niet worden toegepast. Per aanbeveling geven we aan waarom we iets niet gaan doen en of we wellicht alternatieven zien.

In de bijlage vindt u de volledige inhoudelijke reactie op de aanbevelingen. Hier gaat het kabinet ook in op de rode draden die het burgerberaad heeft opgeschreven en op de tien niet-aangenomen aanbevelingen van het burgerberaad. Het kabinet heeft daarnaast TNO gevraagd te kijken naar de rechtvaardigheidsaspecten en de gedragseffectiviteit van de maatregelen die het kabinet wel en niet neemt. U vindt de rapporten van TNO in de bijlage.

Het instrument burgerberaad

De basis van onze democratie is dat iedere stem telt, wat je achtergrond, kennis of vaardigheid ook is. Dit is ook het uitgangspunt van het burgerberaad. Voor Nederland was dit tegelijkertijd een vernieuwende manier om burgers te betrekken bij beleid dat invloed heeft op ons dagelijks leven. We willen van dit democratisch instrument leren. Daarom hebben we het burgerberaad laten evalueren door onderzoekers van de Radboud Universiteit, De Haagse Hogeschool en Tilburg University. Tot nu toe zijn drie deelrapportages van dit onderzoek afgerond. Deze gaan over de voorbereiding, de opzet en het verloop van het burgerberaad. Het najaar wordt het laatste deel opgeleverd met daarin een reflectie op de opvolging en wat dit betekent voor de samenleving. Het hele onderzoek zal in september met uw Kamer gedeeld worden. Voorafgaand aan het burgerberaad hebben het kabinet en de Kamer 10 randvoorwaarden opgesteld waar een burgerberaad aan moet voldoen⁴. In het onderzoek is gekeken naar deze randvoorwaarden en of het gelukt is om deze in de praktijk uit te voeren. De onderzoekers stellen vast dat de projectorganisatie erin is geslaagd een zeer diverse groep burgers op constructieve wijze met elkaar in gesprek te laten gaan en breed gedragen aanbevelingen te laten doen. Daarnaast schrijven ze dat het proces zorgvuldig en inclusief is verlopen en dat deelname heeft geleid tot meer begrip voor andere opvattingen. Dit is een waardevolle democratische opbrengst. Ook het burgerberaad zelf heeft zijn voortgang steeds gedeeld, daarbij lessen vastgelegd en deze nu ook verzameld in een procesverslag⁵. Al die inzichten vormen een goede basis om verder het gesprek over te voeren. De lessen, opbrengsten zijn behulpzaam voor de toekomstige inzet van het burgerberaad als

⁴ Dit is vastgelegd in het Instellingsbesluit. Artikel 10, lid 2.

⁵ [Democratie versterken in de praktijk! Hoe ontwerp en organiseer je een nationaal burgerberaad | Burgerberaad klimaat](#)

democratisch instrument. In een aparte bijlage geeft het kabinet een eerste reflectie over het burgerberaad als instrument.

Hoe nu verder

Het kabinet vindt het belangrijk open te communiceren met de deelnemers van het burgerberaad en de samenleving over de opvolging van de aanbevelingen. Bij de start van het burgerberaad is het kabinet een 'motiveringsplicht' aangegaan⁶. Dit betekent dat we hebben afgesproken op elke individuele aanbeveling van het burgerberaad een beargumenteerde reactie te geven. Dat is de kabinetsreactie die nu voor u ligt. Tijdens de hele duur van het burgerberaad is de Tweede Kamer betrokken geweest. De volgende stap is aan hen. In een debat zullen het kabinet en de Tweede Kamer het advies van het burgerberaad en de reactie van het kabinet bespreken (de 'besprekingsplicht'⁷).

Daarnaast hebben we afgesproken met de deelnemers van het burgerberaad dat er een jaar na de overhandiging van het advies een slotbijeenkomst komt⁸. Dit is het moment waarop het kabinet samen met de deelnemers terugkijkt op wat het kabinet heeft gedaan met het advies van het burgerberaad. Om voor iedereen in Nederland inzichtelijk te maken hoe het staat met de opvolging van de adviezen van het burgerberaad zal het kabinet de komende twee jaar in de jaarlijkse Klimaat- en energienota in september een update geven. Deze update zullen we ook delen op het dashboard klimaatbeleid⁹.

Afsluitend willen wij graag namens het hele kabinet onze dank uitspreken aan de deelnemers van het burgerberaad en aan alle mensen die hard hebben gewerkt om dit mogelijk te maken. Het burgerberaad is Nederland in het klein: een plek waar mensen er samen uitkomen. Ondanks dat ze hele verschillende opvattingen hebben. De deelnemers hebben laten zien dat we verschillen kunnen overbruggen en tot een advies kunnen komen voor de toekomst van Nederland.

⁶ Kamerstukken II 2022/23, [32 813, nr. 1232](#)

⁷ Kamerstukken II 2022/23, [32 813, nr. 1232](#)

⁸ Dit is vastgelegd in het Instellingsbesluit. Artikel 10, lid 3.

⁹ U kunt dit online raadplegen op www.dashboardklimaatbeleid.nl

Door goed naar elkaar te luisteren. En door te kijken naar wat ons bindt, niet naar wat ons verdeelt.

Ons kenmerk
KGG_DGKE / 105705144

Stientje van Veldhoven-van der Meer
Minister van Klimaat en Groene Groei

Pieter Heerma
Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Jaimi van Essen
Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

Vincent Karremans
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Annet Bertram
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat



Rijksoverheid



Nationaal Burgerberaad Klimaat

Reactie van het kabinet
op het advies

29 mei 2026

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Leeswijzer	6
Infographic – De kabinetsreactie in het kort	8
Overzichtstabel	9
Inhoudelijke reactie op de aanbevelingen	11
Eten	12
Spullen	20
Reizen	27
Algemeen	39
Niet-aangenomen aanbevelingen	44



Inleiding

**Beste deelnemer van het burgerberaad,
Beste Nederlander,**

Nederland heeft een lange traditie van er samen uitkomen. Soms pakken we dat groots aan. Denk aan de bouw van de Deltawerken of ons sterke sociale stelsel. Soms is het juist heel klein. Zoals samen de buurttuin mooier maken of een duurzaamheidsplan maken binnen je eigen vve. Want hoewel we allemaal verschillen van elkaar, is er ook veel wat ons bindt. We willen een Nederland waar bestaanszekerheid én keuzevrijheid is. Een land waar een bloeiende economie en zorg voor de aarde hand in hand gaan. Dat kan alleen als we gebruik maken van alle goede ideeën die Nederlanders te bieden hebben. Zodat plannen niet alleen goed zijn op papier, maar ook in de praktijk.

Daarom heeft het kabinet – in samenwerking met de Tweede Kamer – besloten een bijzonder democratisch experiment aan te gaan. Voor de eerste keer sinds 2006 is er een nationaal burgerberaad georganiseerd in Nederland. Afgelopen jaar heeft een groep van 175 mensen nagedacht over de vraag: hoe kunnen we als Nederland eten, spullen gebruiken en reizen op een manier die beter is voor het klimaat? De deelnemers vormen samen een representatieve afspiegeling van Nederland: van jong tot oud, uit stad en dorp, met

verschillende achtergronden en met verschillende meningen over het klimaat. Tijdens de bijeenkomsten spraken deelnemers met elkaar en met deskundigen, en werkten ze stap voor stap aan oplossingen. Met resultaat: op 1 december 2025 heeft het burgerberaad zijn advies aangeboden aan de Tweede Kamer en het kabinet.

Een zorgvuldig advies verdient ook een zorgvuldig antwoord. In dit document vindt u de inhoudelijke reactie van het kabinet op het advies van het burgerberaad. Per aanbeveling beschrijft het kabinet wat we wel en wat we niet gaan doen. Ook beschrijven we over welke aanbevelingen later een beslissing genomen wordt.

Wat gaat het kabinet doen

We beginnen gelukkig niet bij nul. De afgelopen jaren heeft Nederland al plannen gemaakt voor een duurzame samenleving in 2050.¹ We werken aan het halen van de klimaatdoelen en aan de verduurzaming van ons energiesysteem en de mobiliteitssector. Dat is niet alleen goed voor het klimaat; het maakt Nederland ook onafhankelijker en schoner. Dit kabinet gaat aan de slag voor een sterke en toekomstbestendige agrarische sector en met het structureel verbeteren van de natuur. Hiervoor nemen we maatregelen om de veeteelt, land- en tuinbouw te verduurzamen. En we nemen regie op de ruimtelijke ordening, want alleen door duidelijke keuzes maken we Nederland klaar voor de toekomst.²

1 Zie [Klimaatplan 2025-2035](#) - Op weg naar een klimaatneutraal Nederland | Rapport | Rijksoverheid.nl.

2 Het kabinet heeft haar plannen opgeschreven in de [Nota Ruimte](#) en in de [NOVEX-aanpak](#).

De voorstellen van het burgerberaad sluiten hier mooi bij aan of zijn een waardevolle toevoeging voor nieuw beleid. Veel adviezen van het burgerberaad werken het beste als we samenwerken. Binnen Nederland, binnen de Europese Unie en wereldwijd. Daarom kijkt het kabinet voor de uitvoering van de aanbevelingen van het burgerberaad over grenzen heen. Waar we gezamenlijk met andere Europese landen kunnen optrekken, doen we dat.

Het kabinet is onder de indruk van de ideeën die de deelnemers van het burgerberaad hebben aangedragen. We nemen de helft van de voorstellen van het burgerberaad over. Met ongeveer een kwart van de voorstellen gaan we nog aan de slag en op zoek naar mogelijkheden.



Een paar voorbeelden van de stappen die het kabinet meteen zet:

We maken elektrisch rijden toegankelijker. Bijvoorbeeld met een subsidie in de vorm van een inruilregeling om je oude benzine- of dieselauto in te ruilen voor een tweedehands elektrische auto. Ook zetten we stappen in de verduurzaming van het spoor. We maken het kopen van duurzame producten makkelijker en reparaties toegankelijker: er komt een Europees duurzaamheidslabel voor producten en we gaan onderzoeken hoe we de kosten van reparatie kunnen verlagen voor burgers. Daarvoor kijken we naar de Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV). Ook willen we stappen zetten om voedselverspilling tegen te gaan: door duidelijke houdbaarheidsicoontjes op voedsel en door te verkennen hoe we in Europa de regels voor het bewaren van voedsel aan kunnen passen. Met het ontwikkelen van een lobbyregister zet dit kabinet een extra stap in eerlijke belangenafweging.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden – op pagina's 12 tot 43 vindt u voor alle dertien aanbevelingen een uitgebreide toelichting. Een overzichtstabel vindt u op pagina 9 en 10.

Er is ook een aantal voorstellen van het burgerberaad waar later een beslissing over genomen moet worden. Omdat er bijvoorbeeld nog een besluit over de financiën genomen moet worden of omdat de uitvoering afhankelijk is van een andere (internationale) beslissing. Een voorbeeld: de inzet van het kabinet is om voor de zomer te besluiten of meer geld beschikbaar wordt gesteld voor

boeren die een overstap willen maken naar een duurzame(re) vorm van landbouw. Hetzelfde geldt voor financiële besluiten die in het voorjaar van 2027 worden genomen (zie kader: hoe werkt financiële besluitvorming over klimaatbeleid?). Als over een voorstel later een keuze gemaakt moet worden, geven we waar mogelijk een tijdspad mee. Zo is overzichtelijk wanneer een besluit wordt genomen of een volgende stap wordt gezet. Met deze voorstellen gaat het kabinet aan de slag en op zoek naar mogelijkheden.

Er zijn ook voorstellen van het burgerberaad die het kabinet niet overneemt. Bijvoorbeeld omdat er praktische bezwaren zijn, er internationale afspraken zijn waar we ons aan moeten houden of omdat de nationale overheid er niet over gaat. Per aanbeveling geven we aan waarom we iets niet gaan doen én of we alternatieven zien.

Hoe werkt financiële besluitvorming over klimaatbeleid?

Het kabinet heeft in de zogenaamde 'begrotingsregels' afspraken gemaakt over hoe zij met de financiën om wil gaan. Eén van die afspraken is dat er per jaar één vast moment is waarop het kabinet financiële besluiten neemt. Dat is in het voorjaar, in de Voorjaarsnota. Dan vinden ook de financiële besluiten over klimaatbeleid plaats. Het resultaat is vaak een breed pakket aan klimaatmaatregelen. Die maatregelen gaan over de landbouw, de industrie, het energiesysteem, huizen en andere gebouwen en over hoe we in Nederland reizen. Soms is er een aanvulling op het klimaatbeleid bij Prinsjesdag in september. Er is bewust gekozen voor vaste momenten. Klimaatbeleid gaat namelijk iedereen aan: het heeft effect op burgers, bedrijven, (maatschappelijke) instellingen, boeren en op de (beperkte) ruimte die we in Nederland hebben. Je kan maar één keer je geld uitgeven en dus moet je zorgvuldig keuzes maken. Het helpt dan om alle keuzes die over budget gaan op vaste momenten in samenhang te bekijken. Vanwege de korte periode tussen de beëindiging van het huidige kabinet en de publicatie van de Voorjaarsnota 2026, is het eerstvolgende moment dat er financiële besluiten kunnen worden genomen over de aanbevelingen van het burgerberaad Prinsjesdag 2026 en daarna de Voorjaarsnota van 2027. Elke minister is verantwoordelijk voor zijn of haar begroting.

Als ministers nieuwe prioriteiten willen stellen en meer uit willen geven, dan moeten ze hiervoor ergens anders op bezuinigen.

Sommige aanbevelingen van het burgerberaad koppelen inkomsten en uitgaven aan elkaar, bijvoorbeeld door de opbrengsten van een belasting in een fonds onder te brengen. Vanwege de begrotingsafpraak ‘scheiding van inkomsten en uitgaven’ worden belastinginkomsten die bij de overheid binnenkomen, niet direct aan uitgaven gekoppeld. Bij de start van elk kabinet wordt bekeken hoeveel belasting er in totaal binnenkomt en wat het kabinet daarmee kan en wil gaan doen. Dit wordt als een totaalpakket bekeken. We doen dit om te voorkomen dat belastingen iedere keer worden verhoogd als er geld nodig is. Het kabinet zal bij de aanbevelingen van het burgerberaad de inkomsten (belasting) en de uitgaven apart beoordelen op wenselijkheid. Omdat het burgerberaad terecht opmerkt dat het wenselijk kan zijn om een heffing en een beloning beleidsmatig aan elkaar te koppelen, bijvoorbeeld vanuit de principes ‘de vervuiler betaalt’ en ‘de verduurzamer verdient’, is het wel mogelijk tegelijkertijd twee aparte maatregelen te treffen. Eén voor de belasting en de ander voor de uitgave (bijvoorbeeld een subsidie), zonder deze twee maatregelen financieel aan elkaar te verbinden.

Hoe nu verder

Het kabinet vindt het belangrijk open te communiceren met de deelnemers van het burgerberaad en de rest van de samenleving over de opvolging van de aanbevelingen. Bij de start van het burgerberaad is het kabinet een ‘motiveringsplicht’ aangegaan.³ Dit betekent dat we hebben afgesproken op elke individuele aanbeveling van het burgerberaad een beargumenteerde reactie te geven. Dat is de kabinetsreactie die nu voor u ligt. Tijdens de hele duur van het burgerberaad is de Tweede Kamer betrokken geweest. De volgende stap is aan hen. In een debat zullen het kabinet en de Tweede Kamer het advies van het burgerberaad en de reactie van het kabinet bespreken (de ‘besprekingsplicht’⁴).

Daarnaast hebben we afgesproken met de deelnemers van het burgerberaad dat er een jaar na de overhandiging van het advies een slotbijeenkomst komt.⁵ Dit is het moment waarop het kabinet samen met de deelnemers terugkijkt op wat het kabinet heeft gedaan met het advies van het burgerberaad. Om voor iedereen in Nederland inzichtelijk te maken hoe het staat met de opvolging van de adviezen van het burgerberaad zal het kabinet de komende twee jaar in de jaarlijkse Klimaat- en energie-nota in september een update geven. Deze update zullen we ook delen op het dashboard klimaatbeleid.⁶

3 Kamerstukken II 2022/23, [32 813, nr. 1232](#).

4 Kamerstukken II 2022/23, [32 813, nr. 1232](#).

5 Dit is vastgelegd in het Instellingsbesluit. Artikel 10, lid 3.

6 Zie www.dashboardklimaatbeleid.nl.

Dankwoord

Afsluitend willen wij graag namens het hele kabinet onze dank uitspreken aan de deelnemers van het burgerberaad en aan alle mensen die hard hebben gewerkt om dit mogelijk te maken. Het burgerberaad is Nederland in het klein: een plek waar mensen er samen uitkomen. Ondanks dat ze hele verschillende opvattingen hebben. De deelnemers hebben laten zien dat we verschillen kunnen overbruggen en tot een advies kunnen komen voor de toekomst van Nederland. Door goed naar elkaar te luisteren. En door te kijken naar wat ons bindt, niet naar wat ons verdeelt.

Leeswijzer

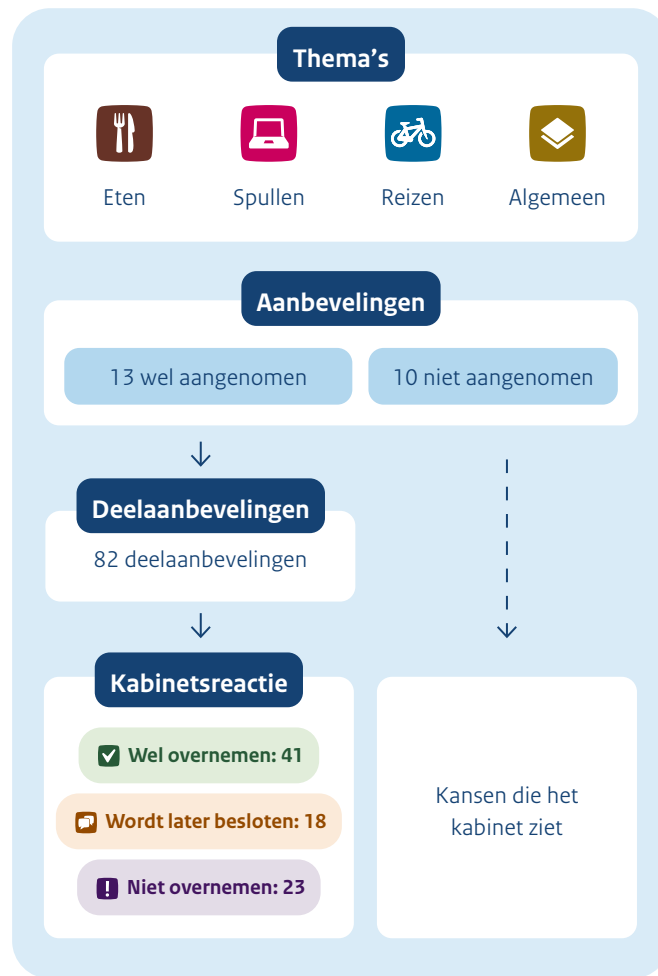
Achtergrond

Het kabinet heeft aan 175 mensen uit het land gevraagd de volgende vraag te beantwoorden: hoe kunnen we als Nederland reizen, eten en spullen gebruiken op een manier die beter is voor het klimaat? Dit leverde 23 aanbevelingen aan het kabinet op. Hiervan zijn 13 aangenomen met steun van meer dan 75% van de deelnemers. Daarnaast heeft het burgerberaad 10 aanbevelingen gedaan met steun van 56–74% van de deelnemers. Deze zijn niet aangenomen.



Nationaal Burgerberaad Klimaat

Van burgerberaad naar kabinetsreactie



Hoe leest u dit document?

- De 13 aangenomen aanbevelingen bestaan uit 82 deelaanbevelingen.
- Het kabinet vertelt eerst per aanbeveling of ze de ambitie en het doel van de volledige aanbeveling steunt. Daarna gaat het kabinet in op alle concrete deelaanbevelingen.
- Per deelaanbeveling geeft het kabinet aan wat we wel overnemen, wat we niet overnemen en waar later over wordt besloten.
- In de overzichtstabel (p. 9) ziet u dit in één oogopslag.
- Soms neemt het kabinet een voorstel over, maar moeten we nog verder uitwerken hoe we het exact gaan doen. Als dat het geval is, wordt dat aangegeven.
- Op pagina 45 tot 49 reageert het kabinet kort op de 10 niet-aangenomen aanbevelingen. Met een focus op waar het kabinet kansen ziet.

Rode draden

Het burgerberaad heeft het kabinet een aantal ‘rode draden’ meegegeven in zijn advies. Het kabinet steunt deze rode draden en heeft ze gebruikt in de inhoudelijke reactie op de aanbevelingen. Vaak zitten ze verwerkt in de uitleg wat het kabinet gaat doen met een specifieke aanbeveling. Zo kun je lezen hoe we werken aan herstel van vertrouwen door inspraak én invloed voor burgers in de reactie op de aanbeveling ‘Iedere stem telt’. En over onze plannen voor een langetermijnvisie, regie en samenwerking in het hoofdstuk over de niet-aangenomen aanbevelingen. Eerlijk en betaalbaar klimaatbeleid en duurzame gedragsverandering met behoud van keuzevrijheid zijn uitgangspunten van het klimaatbeleid van het kabinet (zie kader).

Duurzame keuzes makkelijk en betaalbaar

Veel mensen willen graag duurzame keuzes maken, zoals minder vliegen, duurzame meubels kopen of minder vlees eten.¹ Toch lukt dit nog niet goed, omdat duurzame opties vaak duur of lastig zijn. Het kabinet wil duurzame keuzes stimuleren en vervuilende keuzes ontmoedigen.² Ook willen we waar nodig informatie geven en regels stellen. Mét behoud van keuzevrijheid voor iedereen. Het burgerberaad heeft verschillende ideeën aangedragen om duurzame keuzes makkelijker en betaalbaar te maken. In het volgende hoofdstuk beschrijft het kabinet hoe ze deze ideeën wil gaan uitvoeren.

Eerlijk klimaatbeleid

Het kabinet streeft naar eerlijk klimaatbeleid, met als doel de uitstoot snel te verminderen.¹ We doen dit door bij het maken van beleid rekening te houden met de volgende uitgangspunten: de verduurzamer verdient, de vervuiler betaalt, verdeling naar draagkracht (mensen met een groter inkomen of vermogen dragen een groter deel van de kosten) en met behoud van minimale ondergrens (kwetsbare groepen mogen niet onder het bestaansminimum zakken).² Het kabinet wil ook monitoren welk effect klimaatmaatregelen hebben op verschillende groepen mensen. Daarom werkt het op dit moment aan een evaluatiekader en onderzoekt hoe de monitoring kan worden verbeterd.³ Het burgerberaad heeft verschillende ideeën aangedragen om klimaatbeleid eerlijker te maken. In het volgende hoofdstuk beschrijft het kabinet hoe ze deze ideeën wil gaan uitvoeren.

1 [Monitor Duurzaam Leven 2025 | Milieu Centraal](#).

2 [Klimaatplan 2025-2035 - Op weg naar een klimaatneutraal Nederland | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

1 [Klimaatplan 2025-2035 - Op weg naar een klimaatneutraal Nederland | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

2 Voor een toelichting zie [Klimaatplan 2025-2035 - Op weg naar een klimaatneutraal Nederland | Rijksoverheid.nl](#) en [Rechtvaardigheid in klimaatbeleid. Over de verdeling van klimaat](#).

3 Zie de kabinetsreactie op advies ‘Eerlijk Verduurzamen: randvoorwaarden voor rechtvaardig beleid’ van Rli.

Infographic – De kabinetsreactie in het kort



Eten

Een greep uit de acties van het kabinet

- Het kabinet gaat voedselverspilling tegen door duidelijke houdbaarheidsicoontjes op voedsel te zetten. Ook verkennen we hoe de Europese regels voor het bewaren van voedsel aangepast kunnen worden.
- Het kabinet wil boeren helpen hun bedrijf klaar te maken voor de toekomst: goed voor het bedrijf, de samenleving, het klimaat en de natuur. Met de Ministeriële Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof werkt het kabinet op dit moment aan maatregelen om Nederland van het (stikstof)slot te halen. Deze maatregelen kunnen ook bijdragen aan de klimaatopgave en andere maatschappelijke opgaven. De eerste afspraken volgen deze zomer.

Deelaanbevelingen

✓ Wel overnemen: 9

🗨️ Wordt later besloten: 6

❗ Niet overnemen: 7



Spullen

Een greep uit de acties van het kabinet

- Het kabinet zorgt dat reparateurs makkelijker te vinden zijn en ondersteunt Repair Cafés. Om meer reparaties te stimuleren implementeert het kabinet ook de Europese reparatierichtlijn 'Right to Repair'. Ook onderzoekt het kabinet hoe reparaties goedkoper kunnen.
- Het kabinet zet in op ambitieuze Europese wetgeving voor duurzamere producten zoals textiel en huishoudelijke apparaten. Informatie over de duurzaamheid van die producten komt makkelijker beschikbaar met bijvoorbeeld labels over het energieverbruik en reparatie. Ook komt er een digitaal productpaspoort.

Deelaanbevelingen

✓ Wel overnemen: 6

🗨️ Wordt later besloten: 6

❗ Niet overnemen: 6



Duurzamer reizen

Een greep uit de acties van het kabinet

- Het kabinet maakt elektrisch rijden toegankelijker met een subsidie waarmee een oude benzine- of dieselauto ingeruild kan worden voor een tweedehands elektrische auto. Ook wordt een gedragscampagne voor duurzame mobiliteit opgezet.
- Het kabinet neemt regie op de ruimtelijke ordening door het maken van duidelijke keuzes in de Nota Ruimte en via de NOVEX-aanpak. In die aanpak werken we samen met medeoverheden aan het versnellen van de uitvoering van de grote ruimtelijke opgaven.

Deelaanbevelingen

✓ Wel overnemen: 19

🗨️ Wordt later besloten: 6

❗ Niet overnemen: 10



Algemeen

Een greep uit de acties van het kabinet

- Het kabinet ontwikkelt een lobbyregister als extra stap in een eerlijke belangenafweging.
- Het kabinet ondersteunt decentrale overheden bij de versterking van participatie met de Wet versterking participatie op decentraal niveau. Ze bepalen zelf hoe ze dat doen, bijvoorbeeld via een burgerberaad.
- Het kabinet vindt het belangrijk om de stem van jongeren mee te nemen in de grote vraagstukken van de toekomst. Door onder andere vaste inspraakmomenten van jongeren rond klimaat- en energiebeleid en door burgerschapsonderwijs.










Deelaanbevelingen







✓ Wel overnemen: 7

🗨️ Wordt later besloten: 0

❗ Niet overnemen: 0

Overzichtstabel

Thema	Aanbeveling	 Wel overnemen: 41	 Wordt later besloten: 18	 Niet overnemen: 23
 Eten	Samen tegen voedselverspilling	<ul style="list-style-type: none"> Voedselverspilling halveren in 2035 Plaatsen van houdbaarheidsicoontjes op voedsel Regels over bewaren voedsel aanpassen 	<ul style="list-style-type: none"> Spaanse wet overnemen, aangepast aan Nederlandse situatie Gemeenten verplichten om een beleidsplan te maken en stimuleren voedselverspilling tegen te gaan Bewustwording en gedragsverandering bij consumenten d.m.v. voorlichting, reclame etc 	Deltacommissaris voedselverspilling
 Eten	Duurzaam (agrarisch) ondernemen moet lonen		<ul style="list-style-type: none"> Geld beschikbaar maken voor boeren die overstap maken naar duurzame landbouw 	ETS-systeem voor de landbouw
 Eten	Gezonde voeding voor iedereen	<ul style="list-style-type: none"> Versnellen transitie naar klimaatvriendelijke veeteelt, land- en tuinbouw. Met langetermijnvisie voor 2040. Zo min mogelijk schadelijke gewasbeschermingsmiddelen, uiteindelijk helemaal stoppen Opzetten sectorgebonden overlegstructuren Gezond voedsel betaalbaar en beter beschikbaar Stimuleren biologische landbouw en bevorderen marktaandeel EU Bio-label - versnellingsplan Eten uit eigen regio en seizoensgebonden – masterclass koplopers 	<ul style="list-style-type: none"> Clusteren biologische landbouw Bevorderen marktaandeel EU Bio-label – verkenning tot een verplichting minimaal percentage aanbod biologisch door ketenpartijen 	<ul style="list-style-type: none"> Stimuleren van biologische landbouw: 25% bio areaal in 2030 Alleen grondstoffen niet geschikt voor mensen als veevoer inzetten Zo min mogelijk kunstmest, uiteindelijk helemaal stoppen Zwarte stip op ongezonde voeding Deltacommissaris gezonde voeding
 Spullen	Lang leven(de) spullen	<ul style="list-style-type: none"> (Recht op) reparateurbaarheid Verhoog beschikbaarheid reparateurbaarheid - circulaire ambachtscentra 	<ul style="list-style-type: none"> Reparatiefonds Verhoog beschikbaarheid reparateurbaarheid - uitbreiding Nationaal Reparatieusregister 	<ul style="list-style-type: none"> Reparatiediensten vrijstellen van btw Vaste en langere garantieperiode Besturingssysteem- en beveiligingsupdates voor de levensduur van product Verhoog beschikbaarheid reparateurbaarheid: online repair desk
 Spullen	Het begint bij de grondstof	Werkgroepen over recycling	<ul style="list-style-type: none"> Bijmengverplichting plastic Belasten van nieuw plastic Verlagen belasting secundaire grondstoffen 	Heffing voor fabrikanten buiten Europa
 Spullen	Voor wat het waard is: het beste product voor de beste prijs	<ul style="list-style-type: none"> Duurzaamheidslabel voor producten Fossiele subsidies afbouwen (energie en brandstof) Innovatiesubsidies voor bedrijven 	Heffing via duurzaamheidslabel	Opbrengsten heffing direct teruggeven aan de consument

Thema	Aanbeveling	 Wel overnemen: 41	 Wordt later besloten: 18	 Niet overnemen: 23
 Reizen	Bewuster vliegen	<ul style="list-style-type: none"> • Op termijn kerosine belasten (mondiaal) • Voortrekkersrol Nederland • Differentiatie landingsgelden 		<ul style="list-style-type: none"> • Verplicht SAF aanbieden • Opbrengsten kerosinebelasting investeren in luchtvaartinnovatie • Productie van duurzame brandstoffen vrijstellen van energiebelasting
 Reizen	De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor!	<ul style="list-style-type: none"> • Internationale treinen: zorg voor betere aansluitingen, minder wachttijd, boeken makkelijker maken • Nationale treinen: comfortabel, servicegericht en veilig • Verduurzaming van het spoor • Nationale treinen: tijdelijke zomerperas in de daluren 	<ul style="list-style-type: none"> • Internationale treinen: meer en betere nachttreinen, verbeteren comfort en servicegericht. • Prijsdifferentiatie in de spits 	<ul style="list-style-type: none"> • Internationale treinen goedkoper dan vliegen • Internationale treinen versnellen • Nationale treinen: verbeteren OV-fiets, minder wachttijd en betere aansluiting op regionaal vervoer
 Reizen	Werk thuis, in de buurt, of pak de fiets	Duidelijke afspraken over thuiswerken	Maatregelen om fietsen te stimuleren	Belastingvrije vergoeding voor fietsen verhogen
 Reizen	Pak de regie in de ruimtelijke ordening	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijke ordening een prominente plek bij VRO • Verkorten bezwaartermijn voor ruimtelijke projecten • Creatieve oplossingen zoals optoppen van gebouwen • Van asfalt naar klimaatadaptatie en leefbaarheid; stimuleren van duurzame alternatieven voor de auto • Stimuleren van functiemenging, bereikbaarheid en beter benutten van de ruimte binnen de bebouwde kom • Meer openbaar groen en de verduurzaming van bebouwing 		
 Reizen	Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar	<ul style="list-style-type: none"> • Subsidie (inruilregeling) fossiele auto voor tweedehands elektrische auto en tegengaan export. • HVO verlagen van de prijs en inzet op langetermijn regelgeving. • Betrekken stakeholders uit de markt (HVO) • Elektrisch rijden bekend maken bij breder publiek • Gedragscampagne duurzame mobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren aanplant camelina • Tankstations verplichten HVO aan te bieden • Accuwaliteitsrapport voor elektrische auto's 	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne om CO2-reductie door HVO bekender te maken • Ontheffing milieuzone voor HVO • Vereenvoudiging regelgeving HVO
 Algemeen	De kracht van jongeren	<ul style="list-style-type: none"> • Het voeren van een open dialoog, met nadruk op kritisch leren nadenken • Kennisoverdracht over klimaat • Een jaarlijks klimaatvraagstuk voor middelbare scholieren 		
 Algemeen	Iedere stem telt: belangen in balans	<ul style="list-style-type: none"> • Lobbyregister • Invoeren van een lobbyparagraaf • Inspraak en invloed van burgers en duurzame ondernemingen vergroten • Onderzoek hoe duurzame initiatieven betere toegang kunnen krijgen tot beleidsmakers 		

Inhoudelijke reactie op de aanbevelingen





Aanbevelingen over Eten



Aanbevelingen van het burgerberaad

- Samen tegen voedselverspilling
- Duurzaam (agrarisch) ondernemen moet lonen
- Gezonde voeding voor iedereen


Deelaanbevelingen


Wel overnemen: 9

Wordt later besloten: 6

Niet overnemen: 7

Samen tegen voedselverspilling

 Stempercentage
burgerberaad 97%

 Departementen

- Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
- Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- Economische Zaken en Klimaat

Reactie van het kabinet

Het kabinet onderschrijft het belang om voedselverspilling tegen te gaan: weggooien is zonde, overbodig, vervuilend en slecht voor het klimaat. Tegelijkertijd reikt de urgentie verder dan alleen het klimaatvraagstuk. Voedselverspilling doet geen recht aan de waarde van voedsel en het ondermijnt de voedselzekerheid. Verspilling betekent immers niet alleen verlies van waardevolle grondstoffen, maar ook een instabieler voedselvoorziening. Minder verspilling kan helpen om de druk op de productie te verlagen en versterkt ook de veerkracht van het voedselsysteem in tijden van crisis.

Wel overnemen

Voedselverspilling halveren in 2035

Het burgerberaad wil een halvering van voedselverspilling in 2035. Nederland heeft als doel een halvering van de voedselverspilling al eerder te behalen, namelijk in 2030.¹ Dit geldt voor de gehele voedselketen en is in lijn met de doelstellingen van de Verenigde Naties en de Europese Unie. De huidige cijfers dalen niet snel genoeg, daarmee staat de doelstelling onder druk. Het kabinet kijkt dan ook serieus naar de adviezen van het burgerberaad waar nog winst te behalen valt.

Plaatsen van houdbaarheidsicoontjes op voedsel

Een belangrijke oorzaak van voedselverspilling is onduidelijkheid over houdbaarheidsdatums. Zo wordt ongeveer tien procent van de verspilling bij consumenten veroorzaakt doordat producten meteen weggegooid worden na de houdbaarheidsdatum, zonder eerst te kijken, ruiken en proeven. Het kabinet wil, net als het burgerberaad, dat er houdbaarheidsicoontjes op verpakkingen van voedselproducten worden geplaatst. Het kabinet moedigt producenten en supermarkten aan om aan te sluiten bij de Coalitie Houdbaarheid, die is opgericht binnen de stichting Samen Tegen Voedselverspilling.²

¹ Ten opzichte van de totale voedselverspilling in 2015.

² [Coalitie Houdbaarheid | Samen Tegen Voedselverspilling.](#)

Via deze coalitie worden houdbaarheidsicoontjes op verpakkingen gezet. Inmiddels staat dit icoon op ruim 3.500 producten en dit wordt verder uitgebreid. Het burgerberaad adviseert over het kleurgebruik; dit wordt besproken binnen de Coalitie Houdbaarheid. Het kabinet komt hierop terug in de Kamerbrief voedselverspilling in het najaar van 2026.

Regels bewaren voedsel aanpassen

De regels over het bewaren van voedsel zijn grotendeels op Europees niveau vastgesteld om de voedselveiligheid te garanderen. Het kabinet heeft, net als het burgerberaad, geconstateerd dat een aantal van deze regels onnodig zijn en belemmerend werken om de voedselverspilling te verminderen. Zo kan bijvoorbeeld de ‘Annex X lijst’ met producten waarop geen datumaanduiding nodig is worden uitgebreid zonder voedselveiligheidsrisico’s. Denk aan rijst en gedroogde pasta. Het kabinet gaat een verkenning uitvoeren naar de haalbaarheid van deze maatregel binnen de EU. Hierop komt het kabinet terug in de jaarlijkse Kamerbrief voedselverspilling in het najaar van 2027.

Wordt later besloten

Spaanse wet overnemen, aangepast aan Nederlandse situatie

Het kabinet kijkt naar elementen uit de Spaanse wet die effectief en haalbaar zijn voor de Nederlandse situatie. Het kabinet zet in op minder wet- en regelgeving, er komt dus geen verplichting. Restaurants, cafés en andere horecagelegenheden moeten wel sneller in actie komen om de doelstelling voor minder voedselverspilling te halen.

Onder voorbehoud van financiële besluitvorming overweegt het kabinet de inzet van de volgende maatregelen, waarvan de precieze invulling bij de verdere uitwerking wordt bepaald:

- Intensivering van bestaande programma's gericht op monitoring, innovatie en samenwerking in de keten, consumenten activeren en educatie via de stichting Samen Tegen Voedselverspilling en het Voedingscentrum. Dit zou betekenen dat programma's worden uitgebreid. We kijken bijvoorbeeld naar het vergroten van het aantal bedrijven en sectoren dat de voedselverspilling monitort. Ook bekijken we of we sterker kunnen inzetten op campagnes en hulpmiddelen die consumenten helpen om minder voedsel te verspillen, zoals bijvoorbeeld de Verspillingsvrije Week en het eetmaatje;
- Afspraken maken met bedrijven om voedselverspilling in de hele keten te voorkomen en te verminderen;

- Een subsidieregeling om bedrijven financiële steun te bieden om voedselverspilling in de productieketen te verminderen of reststromen te benutten.

Gemeenten verplichten om een beleidsplan te maken en stimuleren voedselverspilling tegen te gaan

Het kabinet zet in op minder wet- en regelgeving. In plaats van een verplichting via wetgeving zet het kabinet in op bestuurlijke afspraken met decentrale overheden.

Dit sluit aan bij de wens van het burgerberaad om gemeenten actief te betrekken bij de aanpak tegen voedselverspilling. De uitvoering van deze aanbeveling is afhankelijk van financiële besluitvorming.

Bewustwording en gedragsverandering bij consumenten d.m.v. voorlichting, reclame etc.

Huishoudens hebben een groot aandeel in de totale voedselverspilling, ongeveer 37%. Het burgerberaad benadrukt het belang van intensivering van voorlichting, reclame en gerichte campagnes om consumentenbewustzijn verder te vergroten en structurele gedragsverandering te realiseren. Ook het kabinet vindt dat gedragsverandering bij consumenten onmisbaar is bij de aanpak tegen voedselverspilling. Deze aanbeveling vraagt om een forse versterking van de consumentenaanpak met aanvullende gedragsinterventies en gerichte (rijksoverheid)campagnes.


De uitvoering van deze aanbeveling is afhankelijk van financiële besluitvorming.


Niet overnemen

Deltacommissaris voedselverspilling

Het burgerberaad stelt voor om een deltacommisaris voor voedselverspilling aan te stellen. Het kabinet vindt het belangrijk dat er structurele aandacht is voor het tegengaan van voedselverspilling, ook na 2030. Het kabinet vindt het efficiënter om de bestaande beleidsprogramma's (stichting Samen Tegen Voedselverspilling, Voedingscentrum en Wageningen University & Research) hiervoor te benutten. Samen Tegen Voedselverspilling werd in 2018 opgericht als dé nationale beweging waar belangrijke initiatieven, expertise en krachten samenkomen, zowel privaat als publiek. Zij spelen hierin dus een belangrijke voortrekkersrol.

Duurzaam (agrarisch) ondernemen moet lonen

 Stempercentage burgerberaad 93%

 Departementen Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

Reactie van het kabinet

Het kabinet zet, net zoals het burgerberaad adviseert, in op duurzame landbouw en het financieel aantrekkelijker maken voor de boer om over te schakelen naar een vorm van duurzame landbouw. Dit helpt om onze klimaatdoelen te bereiken en draagt bij aan andere maatschappelijke opgaven (verminderen stikstof, verbeteren waterkwaliteit). Boeren moeten volop de kans krijgen om hun bedrijf vorm te geven op een manier die goed is voor henzelf, de samenleving, het klimaat en de natuur.

Op dit moment ligt de prioriteit van het kabinet om voor de zomer van 2026 met maatregelen komen om Nederland van het (stikstof)slot te halen. Er is 20 miljard euro vrijgemaakt voor landbouw, natuur en de stikstofaanpak. Hiermee kunnen onder andere maatregelen genomen worden die de boer helpen om over te schakelen naar een vorm van duurzame landbouw en die kunnen bijdragen aan de klimaatopgave en andere maatschappelijke opgaven.

Wordt later besloten

Geld beschikbaar voor boeren die overstap maken naar duurzame landbouw


Het kabinet is het eens met het advies van het burgerberaad om meer geld beschikbaar te stellen voor boeren die een overstap willen maken naar een duurzame vorm van landbouw. In de Ministeriële Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof (een samenwerkingsverband tussen verschillende ministers om snel met integrale oplossingen te komen) wordt besloten over o.a. hoeveel geld er beschikbaar komt voor omschakeling. De inzet van het kabinet is om voor de zomer van 2026 hierover te besluiten.


Niet overnemen

ETS voor de landbouw

Het kabinet is het eens met het burgerberaad dat duurzaam boeren eenvoudig en aantrekkelijk moet zijn. Het huidige beleid met doelsturing zet hierop in. Doelsturing betekent dat de overheid het eindresultaat bepaalt, maar niet de methode. Er komen afrekenbare bedrijfsspecifieke emissiedoelen voor onder andere klimaat en stikstof, maar boeren krijgen de vrijheid om zelf maatregelen te kiezen die passen bij hun bedrijfsvoering. Afhankelijk van keuzes die het kabinet nog moet maken, kan verhandelbaarheid van emissie-‘rechten’ in meer of mindere mate onderdeel worden van doelsturing. Het kabinet kiest er daarom voor om nu niet een apart nationaal emissiehandelssysteem zoals het ETS voor de landbouw in te voeren. Via doelsturing verplichten we veehouders om in 2035 o.a. methaanreductie te realiseren via management en technische maatregelen. Dit kan een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen van 2030, maar om deze doelen te behalen is meer nodig. Door onder andere beëindigingsregelingen en de inzet op innovatie werkt het kabinet ook via andere sporen aan verdere broeikasgasreductie in de landbouw. Aan het eind van 2026 komt de Europese Commissie met een voorstel voor nationale doelen om het EU 2040 klimaatdoel te borgen. Zoals is afgesproken in het coalitieakkoord, sluit het kabinet zo veel mogelijk aan bij de Europese aanpak en maatregelen voor 2040. In het voorjaar van 2027 nemen we indien nodig aanvullende maatregelen om de klimaatdoelen te realiseren.

Gezonde voeding voor iedereen

 Stempercentage burgerberaad 83%

 Departementen

- Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
- Volksgezondheid, Welzijn en Sport

Reactie van het kabinet

Het kabinet streeft naar een toekomstbestendig voedselsysteem waarin met respect voor milieu, klimaat en gezondheid voedsel wordt geproduceerd en geconsumeerd. Veel van de deelaanbevelingen die het burgerberaad doet, sluiten aan bij het beleid om de productie van voedsel toekomstbestendig te maken, bij de inzet op de biologische landbouw en bij de inzet op de voedselomgeving (om de gezonde en duurzame voedselkeuze makkelijker te maken).

Wel overnemen

Versnellen transitie naar klimaatvriendelijke veeteelt, land- en tuinbouw. Met langetermijnvisie voor 2040

Zoals beschreven in het coalitieakkoord en de Kamerbrief ‘Samenhangende aanpak Landbouw Natuur en Stikstof’¹ zet dit kabinet zich de komende jaren in voor een sterke en toekomstbestendige agrarische sector en het structureel verbeteren van de natuur. Hiervoor nemen we maatregelen om de veeteelt, land- en tuinbouw te verduurzamen. Deze maatregelen worden uitgewerkt door de Ministeriële Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof (een samenwerkingsverband tussen verschillende ministers om snel met integrale oplossingen te komen). De inzet van het kabinet is om voor de zomer van 2026 hierover te besluiten. Daarnaast werkt het kabinet aan beleid om de voedselconsumptie te verduurzamen, waaronder de consumptie van eiwitten. In het najaar van 2026 informeert het kabinet de Tweede Kamer over deze plannen.

¹ [Kamerbrief over samenhangende aanpak Landbouw, Natuur en Stikstof.](#)

Zo min mogelijk schadelijke gewasbeschermingsmiddelen, uiteindelijk helemaal stoppen

Dit kabinet zet zich, samen met de glastuinbouw, de akkerbouw en ketenpartijen in om het gebruik van schadelijke gewasbeschermingsmiddelen fors te verminderen, maar niet helemaal te stoppen. Dit vraagt ook om inzet op duurzame alternatieven. Hiervoor gaan we nationale, bindende convenanten sluiten.² Het kabinet streeft ernaar voor de zomer afspraken op hoofdlijnen te hebben.

Opzetten sectorgebonden overlegstructuren

Het kabinet vindt het belangrijk om beleid te maken in samenspraak met een breed scala aan belanghebbenden om de voedselproductie en -consumptie te verduurzamen en gezonder te maken. Dit is ook al onderdeel van de huidige werkwijze. Zo wordt er bijvoorbeeld, in het kader van de Ministeriële Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof een ‘maatschappelijk beraad landbouw, natuur en stikstof’ opgezet. Daarnaast vinden er al gesprekken plaats met allerlei ketenpartijen, bijvoorbeeld over biologische voedselproductie en -consumptie, meer transparantie in de voedselketen en gezondheid van voedsel.

² [Convenant gewasbeschermingsmiddelen.](#)

Gezond voedsel betaalbaar en beter beschikbaar

Dit kabinet wil de ongezonde keuze onaantrekkelijk maken en een deel van de opbrengst inzetten om de gezondheid te verbeteren. Er wordt momenteel een suikerbelasting op voedingsmiddelen uitgewerkt. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het belasten van alcoholvrije dranken op basis van het suikergehalte (dit heet: een gedifferentieerde verbruiksbelasting van alcoholvrije dranken). Hierdoor zouden dranken met weinig suiker of geen suiker mogelijk goedkoper worden. En dranken met veel suiker duurder. Een breed pakket aan maatregelen is echter nodig, zoals het beperken van kindermarketing voor ongezonde voeding. Hiervoor is een wetsvoorstel in de maak. Daarnaast is er een Nationale Aanpak Productverbetering (NAPV) om te stimuleren dat producenten minder suiker, zout en verzadigd vet in voedingsproducten verwerken. Ook wordt gesproken met supermarkten over het verhogen van het verkoopaandeel van producten binnen de Schijf van Vijf en het monitoren van dit verkoopaandeel.³

Stimuleren biologische landbouw en bevorderen marktaandeel EU Bio-label – versnellingsplan

Het kabinet wil de consumptie van biologische en duurzame producten stimuleren en zet daarop in door het

³ [Preventief gezondheidsbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#).

actieplan ‘Groeï biologische productie en consumptie’ voort te zetten. Dit actieplan heeft als doel om in 2030 op 15% van het landbouwareaal biologisch te produceren. Daarvoor wordt ingezet op de stimulering van de vraag in de markt en van de consument en op kennis- en innovatie ontwikkeling. Het kabinet gaat een ‘Versnellingsplan biologische landbouw’ opstellen om het 2030-doel voor de biologische landbouw te behalen. De Tweede Kamer wordt hier voor de zomer van 2026 over geïnformeerd.

Momenteel worden in het kader van het actieplan ketenpartijen gestimuleerd om meer biologische producten aan te bieden. Een aantal supermarkten heeft hier al belangrijke stappen op gezet. In het versnellingsplan dat voor de zomer van 2026 naar de Tweede Kamer wordt verstuurd zullen aanvullende maatregelen genomen en onderzocht worden om het marktaandeel biologisch te laten groeien.

Eten uit eigen regio en seizoensgebonden – masterclass koplopers

Er is in Nederland veel aandacht voor lokaal en seizoensgebonden voedsel, maar het marktaandeel is nog beperkt. Uit diverse onderzoeken is naar voren gekomen dat lokaal en seizoensgebonden eten lastiger is dan gedacht. Om het aanbod van seizoensgebonden en lokaal voedsel te vergroten, zal het kabinet een masterclass organiseren hierover. Koplopers krijgen in deze masterclass de ruimte om ervaringen te delen en met hun verhaal anderen te inspireren.

Wordt later besloten

Clusteren biologische landbouw

Het clusteren van biologische boeren biedt een aantal voordelen. Maar het verplaatsen van bestaande biologische boeren die al jaren geïnvesteerd hebben in een gezonde bodem, stal of hun omgeving, zal niet gemakkelijk zijn. Het verplaatsen van deze boeren om meer te clusteren, vraagt om maatwerk en verdere uitwerking. Het kabinet neemt biologische landbouw mee in de gebiedsgerichte aanpak en zoning rondom beschermde natuurgebieden (N2000). Wanneer wordt omgeschakeld naar biologisch, kan ook clustering optreden.

Bevorderen marktaandeel EU Bio-label – verkenning verplichting minimaal aanbod biologisch door ketenpartijen

In het kader van het versnellingsplan dat voor de zomer van 2026 naar de Tweede Kamer wordt verstuurd, zal een verkenning worden gedaan naar de haalbaarheid van een verplichting voor ketenpartijen om een minimaal percentage biologisch aan te bieden.

! Niet overnemen

Stimuleren van biologische landbouw: 25% bio areaal in 2030

Het kabinet vindt net als het burgerberaad dat biologische landbouw van groot belang is in de transitie van de landbouw. Een groei van het landbouwareaal van ongeveer 5% nu naar 25% in 2030 is niet haalbaar. Daarom zet het kabinet in op 15% in 2030.

Alleen grondstoffen niet geschikt voor mensen als veevoer inzetten

Het kabinet steunt de ambitie en het doel van het burgerberaad. Maar, het maken van strenge nationale regels over wat er in diervoeder mag zitten gaat in tegen de EU-regels over vrije handel van goederen. Ook kan zo'n regel slecht zijn voor de gezondheid en het welzijn van dieren. Omdat het aanbod van geschikte en goed verteerbare grondstoffen beperkt is en daardoor kan leiden tot tekorten aan essentiële voedingsstoffen of een verstoorde spijsvertering. Daarnaast kan dit nadelig zijn voor de concurrentiepositie van Nederland met betrekking tot de productie van veevoer en de voedselveiligheid.

Zo min mogelijk kunstmest, uiteindelijk helemaal stoppen

Momenteel wordt het gebruik van meststoffen (waaronder kunstmest) ingeperkt door een maximale stikstof-

gebruiksnorm. Met een minimalisatie van of een verbod op kunstmestgebruik zullen bepaalde teelten niet meer (goed) verbouwd kunnen worden in Nederland. Dit heeft verschillende redenen: 1) landbouwkundige overwegingen, zo zijn geconcentreerde kunstmeststoffen praktisch en eenvoudiger toepasbaar, 2) de hoge stikstofbehoefte van bepaalde planten in combinatie met de maximale gebruiksnorm voor dierlijke mest die geldt vanuit de Europese Nitraatrichtlijn (op grasland) en 3) regels omtrent de voedselveiligheid, bijvoorbeeld bij verse groenten. Een verbod op kunstmestgebruik kan daarmee serieuze gevolgen hebben voor wat er in Nederland geproduceerd kan worden. Op termijn zouden circulaire meststoffen van organische oorsprong (bijvoorbeeld Renure) wellicht (deels) ter vervanging van kunstmest ingezet kunnen worden. Momenteel is nog onduidelijk wat op termijn hiervoor de capaciteit zal zijn. Wel werkt het kabinet aan een subsidieregeling voor Renure-installaties.

Zwarte stip op ongezonde voeding

De Nutri-Score is op dit moment het voedselkeuzelogo dat op veel producten voorkomt en dat mensen helpt om een product met een betere samenstelling te kiezen. De Nutri-Score is met een aantal andere Europese landen afgestemd en staat dus binnen Europa op de verpakking van veel producten. De EU heeft een uniform Europees voedselkeuzelogo aangekondigd. Nederland zet zich

ervoor in dat dit logo er komt en verplicht wordt. Het effect van de Nutri-Score is nog niet goed bekend. Het RIVM monitort op dit moment op hoeveel producten de Nutri-Score wordt gebruikt en of producenten hiermee worden aangezet om de productsamenstelling te verbeteren. De resultaten van dit onderzoek worden verwacht in het derde kwartaal van 2026. Naast de Nutri-Score is er de Schijf van Vijf van het Voedingscentrum, die consumenten helpt om de gezonde keuze te maken. In de Kiesikgezonder-app van het Voedingscentrum kunnen consumenten zien of producten in de Schijf van Vijf staan en kunnen ze producten vergelijken op voedingswaarden zoals suiker, vet of zout. Het ligt op dit moment niet voor de hand om ook een zwarte stip op verpakkingen te plaatsen, omdat daar binnen Europa afspraken over moeten worden gemaakt aangezien veel producten van over de grens komen.

Deltacommissaris voedselsysteem

Het burgerberaad stelt voor om een regeringscommissaris aan te stellen voor gezonde voeding die een langetermijnvisie voor het voedselsysteem maakt en bewaakt. Deze commissaris zou onder andere een wet moeten opstellen en deze moeten handhaven. Het kabinet vindt het net als het burgerberaad belangrijk dat er vanuit een duidelijke visie aan een toekomstbestendig, duurzaam en gezond voedselsysteem gewerkt wordt. Hier werkt zij aan via de Ministeriële Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof (een

samenwerkingsverband tussen verschillende ministers om snel met integrale oplossingen te komen). Het kabinet wil hiervoor dan ook de volledige en directe verantwoordelijkheid nemen. Het kabinet vindt het van belang dat dergelijk belangrijk werk volledig wordt gedaan onder democratische controle van het parlement en vindt een regeringscommissaris hiervoor geen geschikt middel.



Aanbevelingen over Spullen



Aanbevelingen van het burgerberaad

- Lang leven (de) spullen
- Het begint bij de grondstof
- Voor wat het waard is: het beste product voor de beste prijs


Deelaanbevelingen


✓ Wel overnemen: 6

🕒 Wordt later besloten: 6

⚠ Niet overnemen: 6

Lang leven (de) spullen

 Stempercentage burgerberaad 94%

 Departementen

- Economische Zaken en Klimaat
- Financiën

Reactie van het kabinet

Het kabinet heeft net als het burgerberaad de ambitie om te zorgen dat spullen langer meegaan. Dit heeft als voordeel dat er minder CO₂-uitstoot en minder afval zal zijn. Daarom maakt het kabinet plannen om spullen langer mee te laten gaan en beter repareerbaar te maken. Naast plannen van de overheid, vergt dit ook wat van mensen zelf: het is nodig dat we allemaal wat langer met onze spullen doen.

✓ Wel overnemen

(Recht op) repareerbaarheid

Het kabinet vindt dat spullen goed te repareren moeten zijn. Daarom scherpen we in Europa het recht op reparatie aan. Dat doen we via een Europese richtlijn die Right to Repair heet. Deze treedt uiterlijk in 2026 in werking in Nederland. Fabrikanten moeten dan – al dan niet tegen een redelijke vergoeding – producten zoals stofzuigers, televisies en smartphones repareren. Ook als de wettelijke garantie op deze producten is verlopen. Ook worden fabrikanten verplicht om reserveonderdelen en gereedschap voor bepaalde producten beschikbaar te stellen aan reparateurs en consumenten.

Daarnaast werken we in Europa aan de Ecodesign-verordening (ook wel ESPR genoemd). Hierdoor worden op EU-niveau eisen gesteld aan steeds meer producten (zoals textiel en meubels) om de circulariteit te bevorderen. Daardoor gaan producten langer mee en zijn ze beter te repareren. En op die manier draagt de ESPR bij aan het beschermen van biodiversiteit en het klimaat. De ESPR gaat in per productgroep. We zijn al begonnen met textiel. De komende jaren wordt de ESPR uitgebreid en aangescherpt.

Verhoog beschikbaarheid repareerbaarheid – circulaire ambachtscentra

De Rijksoverheid heeft als doel om in 2030 in heel het land een netwerk van circulaire ambachtscentra te hebben. Een circulaire ambachtscentrum combineert een milieustraat, kringloopwinkel en reparatiewerkplaats (of Repair Cafés) om hergebruik te bevorderen en afval te verminderen. Om dit te bereiken heeft de overheid het Kernteam Circulaire Ambachtscentrum¹ opgezet. Hierdoor worden circulaire ambachtscentra gestimuleerd en kunnen zij onderzoeken en pilots doen.

Wordt later besloten

Reparatiefonds

Op dit moment loopt er een traject om het instrument Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid (UPV) door te ontwikkelen. Daarbij wordt ook onderzocht of reparaties via de UPV financieel gestimuleerd kunnen worden. Een reparatiefonds is daarbij een optie, maar er wordt ook gekeken naar andere mogelijkheden. Denk aan: een verplichting voor producenten tot het ondersteunen van de reparatie-infrastructuur (waaronder Repair Cafés, ambachtscentra en/of professionele reparateurs).

¹ Met RWS, NVRD, BKN, Stichting Repair Café en Cedris.

Met name voor de productgroepen textiel, meubels en huishoudelijke apparaten zou dit kansrijk kunnen zijn. Het kabinet ziet het bevorderen van reparatie via de UPV als een interessante optie, maar hoe dit precies kan werken moet nog verder worden uitgewerkt. Er is in ieder geval aanvullende wetgeving nodig om de UPV zo in te richten dat er een reparatiefonds of een verplichting tot reparatie-infrastructuur ondersteuning onder valt. Het kabinet verwacht meer te kunnen vertellen na de voorjaarsbesluitvorming 2027.

Verhoog beschikbaarheid repareerbaarheid – uitbreiding Nationaal Reparateursregister

Het is belangrijk dat er voldoende mogelijkheden zijn om spullen te laten repareren. Op dit moment bestaat het Nationaal Reparateursregister voor elektrische en elektronische apparaten. Het voorstel van het burgerberaad om het reparatieregister uit te breiden naar andere producten - zoals meubels en textiel - wordt nader onderzocht door het kabinet.

! Niet overnemen

Reparatiediensten vrijstellen van btw

Het kabinet is het ermee eens dat reparaties aantrekkelijker moeten worden. Een gehele vrijstelling van BTW is wettelijk gezien niet mogelijk. Een verlaagd btw-tarief op reparatie van huishoudelijke apparaten is juridisch gezien wel mogelijk, maar het is moeilijk een grens te trekken welke producten in deze groep vallen en het kost veel geld. Uit de evaluatie van de verlaagde btw-tarieven² blijkt dat deze hooguit deels doeltreffend zijn, en over het algemeen niet doelmatig. Oftewel: stimuleren via de btw werkt maar beperkt en is relatief duur.

Vaste en langere garantieperiode

Een langere garantietermijn kan fabrikanten stimuleren om producten zo te ontwerpen dat deze een langere levensduur hebben. Het voorstel van het burgerberaad vraagt om een vaste garantieperiode voor alle producten binnen productgroepen meubels, textiel en huishoudelijke apparaten en elektronica. Het kabinet vindt dit niet logisch, gelet op de verscheidenheid van deze productgroepen. Het ene product gaat nou eenmaal langer mee dan het ander. Bijvoorbeeld: je kan verwachten dat een fietslampje korter meegaat dan een wasmachine.

² [Evaluatie van het verlaagde btw-tarief | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

Besturingssysteem- en beveiligingsupdates voor de levensduur van product

Het kabinet onderschrijft het belang van het beschikbaar houden van besturingssysteem- en beveiligingsupdates. Het voorstel van het burgerberaad is om besturingssysteem- en beveiligingsupdates voor de levensduur van een product beschikbaar te houden. Dit sluit goed aan bij de onlangs ingevoerde Europese verplichting om software van nieuwe tablets en telefoons minimaal 5 jaar te ondersteunen met besturingssysteem- en beveiligingsupdates. Als er een Europese verordening geldt, is het niet mogelijk om daar nationaal van af te wijken. Het kabinet kan dus niet verder dan 5 jaar gaan.

Verhoog beschikbaarheid repareerbaarheid - online repairdesk

Het kabinet is het ermee eens dat informatie beschikbaar moet zijn voor het zelf repareren van producten. Online zijn er reparatiecursussen, tutorials, tips en tricks van producenten³, vrijwilligers en professionals (waaronder influencers) beschikbaar waarin getoond wordt hoe producten te onderhouden, repareren en te upcyclen. Ook Repair Cafés en circulaire ambachtscentra zijn gericht op het helpen van mensen om zelf hun product te repareren. Hier nog een platform aan toevoegen vindt het kabinet niet doelmatig.

³ Zoals bijvoorbeeld <https://www.dilling.nl/reparatiehandleiding>.

Het begint bij de grondstof



Stempercentage
burgerberaad 86%



Departementen

- Economische Zaken en Klimaat
- Financiën
- Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

Reactie van het kabinet

Het kabinet is het met het burgerberaad eens dat de klimaatdoelen alleen haalbaar zijn wanneer we efficiënter omgaan met grondstoffen. Ook vindt het kabinet dat de Nederlandse industrie meer circulaire grondstoffen moet gaan gebruiken.

✓ Wel overnemen

Werkgroepen over recycling

Het kabinet is het eens met het burgerberaad dat het belangrijk is dat politiek en industrie samen tot oplossingen moeten komen voor recycling. Met dat doel is de Plastic Tafel opgericht. Deelnemers van de Plastic Tafel waren vertegenwoordigers van de industrie, de overheid en ngo's. Op 1 juli 2025 heeft de Plastic Tafel een eindrapport opgeleverd met daarin verschillende maatregelen over plastic en recycling.¹ Die maatregelen worden op dit moment verder uitgewerkt door de leden van de Plastic Tafel, waaronder de Rijksoverheid. De stand van zaken van die uitwerking is recent beschreven in een Kamerbrief over de voorstellen van de Plastic Tafel.²

🗨️ Wordt later besloten

Bijmengverplichting plastic

Het kabinet is het met het burgerberaad eens dat normering belangrijk is om het aandeel duurzame grondstoffen-gebruik te vergroten. Het vorige kabinet werkte daarom aan een nationale bijmengverplichting (de circulaire plasticnorm). Tijdens de voorjaarsbesluitvorming 2025

1 [Eindrapport Plastic Tafel - 1 juli 2025 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

2 [Kamerbrief over stand van zaken voorstellen Plastic Tafel en plasticafdracht aan EU | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#).

besloot het vorige kabinet deze niet in te voeren vanwege verwachte productieverliezen voor de industrie en plasticverwerkers. De productieverliezen ontstaan doordat de nationale verplichting niet zou gaan gelden voor bedrijven buiten Nederland. Dit kabinet onderkent het belang van deze normering, maar dan op Europees niveau. Nederland heeft zich bij Europese onderhandelingen³ ingezet voor ambitieuze doelstellingen om recyclebaar verplicht toe te passen. Ook bij andere aankomende productregelgeving⁴ zal Nederland hiervoor pleiten. Het kabinet verwacht de Tweede Kamer verder te informeren over de Circular Economy Act in het derde kwartaal van 2026.

Belasten van nieuw plastic

Het kabinet is het met het burgerberaad eens dat een heffing op fossiel plastic kan helpen om meer gerecycled plastic te gebruiken in plaats van fossiel plastic. Het kabinet ziet een heffing op plastic via een 'circulaire hefboom' als de meest kansrijke mogelijkheid en onderzoekt dit momenteel. De circulaire hefboom is bedacht door de Plastic Tafel en bestaat uit twee delen: een heffingsdeel en een stimuleringsdeel. De (private of publieke) heffing vindt in principe plaats op basis van de hoeveelheid fossiel plastic in producten. De opbrengst van de heffing komt terecht in een fonds waarmee gerecycled

3 Bij de Verpakkingenverordening (PPWR) en de circulaire voertuigenverordening (ELVR).

4 Zoals voor textiel (onder ESPR) of de Circular Economy Act.

plastic gestimuleerd kan worden. Het kabinet onderzoekt op dit moment hoe de circulaire hefboom kan worden vormgegeven. Het is nog niet zeker of dit instrument ingevoerd kan worden. Het kabinet zal uiterlijk aanstaande zomer de Tweede Kamer informeren over dit onderzoek. De uitwerking kan nog een aantal jaar in beslag nemen.

Verlagen belasting op secundaire grondstoffen


Momenteel worden materialen die gerecycled worden niet belast binnen de afvalstoffenbelasting. Wel worden sorteer- en recyclingresiduen belast. Het opnemen van een vrijstelling in de afvalstoffenbelasting voor sorteer- en recyclingresidu is in de praktijk niet mogelijk omdat het moeilijk te bepalen is wat ‘sorteer- en recyclingresidu’ precies is. Daarom wordt nu onderzocht of het wél mogelijk is om een subsidieregeling vorm te geven. Hier zal dan ook dekking voor gevonden moeten worden in de financiële besluitvorming.


! Niet overnemen

Heffing voor fabrikanten buiten Europa

Het burgerberaad stelt een heffing voor op geïmporteerd recyclebaar van buiten Europa. Het invoeren van een soortgelijke heffing is in strijd met de regels van de Wereldhandelsorganisatie en kan daarom niet worden toegepast.

Voor wat het waard is: het beste product voor de beste prijs

 Stempercentage
burgerberaad 83%

 Departementen

- Economische Zaken en Klimaat
- Financiën

Reactie van het kabinet

Het kabinet wil bedrijven stimuleren om productieprocessen te verduurzamen en consumenten aanmoedigen om duurzamere producten te kopen. Hiervoor werkt het kabinet met andere EU-landen aan wetgeving om een duurzaamheidslabel te regelen (in de Ecodesignverordening) in Europees verband. Ook werkt het kabinet in Europees verband aan het afbouwen van fossiele subsidies. Het kabinet denkt – net als het burgerberaad – dat een prijsprikkel mogelijk een gewenst effect kan hebben. Het voorstel van burgerberaad om een heffing direct te

verbinden aan een subsidie, is echter niet mogelijk vanwege de scheiding van inkomsten en uitgaven binnen de rijksbegroting. Het kader “hoe werkt financiële besluitvorming over klimaatbeleid” in de inleiding licht dit toe.

✓ Wel overnemen

Duurzaamheidslabel voor producten

Er komt een duurzaamheidslabel. Dat doen we in Europees verband, waar op dit moment wordt gewerkt aan een duurzaamheidsscore en label voor producten via het Europese Digitale Product Paspoort (EU DPP). Dit valt onder de Ecodesignverordening (ESPR). De categorisering van de duurzaamheidsscore wordt momenteel vormgegeven door de lidstaten van de Europese Unie. Nederland neemt het advies van het burgerberaad waar mogelijk mee. Het duurzaamheidslabel volgt per productgroep. We verwachten dat de Europese Commissie met een voorstel komt in 2027.

Fossiele subsidies afbouwen

Het kabinet is het eens met het burgerberaad dat fossiele subsidies moeten worden afgebouwd om minder afhankelijk te zijn van fossiele grondstoffen en om de klimaatimpact te verminderen. In Europees verband zet het kabinet in op het afbouwen van fossiele subsidies

gericht op de energievoorziening. Nationaal zet het kabinet ook stappen in de afbouw van fossiele brandstofsubsidies. Een overzicht hiervan heeft het kabinet gegeven in het “Uitfaseerplan fossiele brandstofsubsidies” dat in oktober 2025 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Een voorbeeld is de afschaffing van vrijstellingen in de kolenbelasting.

Innovatiesubsidies voor bedrijven

Het kabinet vindt, net als het burgerberaad, dat het bedrijfsleven moet kunnen meegaan in de duurzaamheidstransities, terwijl producten betaalbaar blijven voor consumenten. Daarom heeft het kabinet subsidies voor bedrijven, zoals de MIA en Vamil voor ondernemers. Op dit moment is er zonder extra financiële middelen geen mogelijkheid om bestaande verduurzamingsinstrumenten verder uit te breiden.

Wordt later besloten

Heffing via duurzaamheidslabel

Het kabinet vindt net als het burgerberaad dat duurzame keuzes betaalbaar moeten zijn. Het is ook van belang dat externe effecten (zoals grondstoffenschaarste) van producten meegenomen worden in de prijs, om een eerlijker speelveld voor duurzame producten te creëren. De ESPR wordt per productgroep vormgegeven en

gefaseerd ingevoerd. Het kabinet wacht de inwerkingtreding van het ESPR af om te zien wat het effect is. Op dit moment is een heffing in combinatie met een productlabel geen onderdeel van de ESPR. Er is meer kennis nodig over een heffing gekoppeld aan een productlabel. Er moet gekeken worden naar de optimale hoogte van de prijs per productcategorie, de effectiviteit, en de uitvoerbaarheid. Ook vereist het verbinden van een heffing aan een duurzaamheidslabel een instantie die toezicht houdt en kan controleren. Tot slot is onduidelijk of een dergelijke maatregel op Europees niveau of op nationaal niveau geïmplementeerd kan worden. Het kabinet gaat een verkenning doen naar de heffing gekoppeld aan de ESPR, en komt terug op de resultaten na het voorjaar van 2027.

Niet overnemen

Opbrengsten heffing direct teruggeven aan de consument

Het burgerberaad verwijst naar een aanbeveling “Duurzaam kiezen met impactlabel” die de benodigde meerderheid van 75% van het burgerberaad niet heeft gehaald.



Aanbevelingen over Reizen



Aanbevelingen van het burgerberaad

- Bewuster vliegen
- De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor!
- Werk thuis, in de buurt, of pak de fiets!
- Pak de regie in de ruimtelijke ordening
- Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar


Deelaanbevelingen


✓ Wel overnemen: 19

📄 Wordt later besloten: 6

⚠️ Niet overnemen: 10

Bewuster vliegen

 Stempercentage
burgerberaad 88%

 Departementen

- Infrastructuur en Waterstaat
- Financiën

Reactie van het kabinet

Het is duidelijk dat het burgerberaad de uitstoot van de luchtvaart wil beperken. Dit sluit aan bij wat de overheid wil om de klimaatimpact van de luchtvaart te verminderen. Het belangrijkste middel dat hierbij genoemd wordt, is het invoeren van een wereldwijde kerosinebelasting en het inzetten van de opbrengst voor de verduurzaming van de luchtvaart. Zoals het burgerberaad ook schrijft: dit is niet eenvoudig en gaat tijd kosten. Het kabinet zal daarom duidelijk uitleggen wat we wel en niet kunnen doen.

Wel overnemen

Op termijn kerosine belasten (mondiaal)

De overheid vindt het belangrijk om een eerlijk speelveld voor luchtvaart te behouden. Maatregelen zoals het afbouwen van fossiele subsidies worden daarom bij voorkeur in internationaal of Europees verband genomen. Dit geldt ook voor het beprijzen van kerosine, oftewel een kerosinebelasting. De overheid staat positief tegenover het internationaal beprijzen van kerosine. Dit zal namelijk helpen om het speelveld tussen fossiele kerosine en duurzame alternatieven in balans te brengen. Op dit moment zijn duurzame alternatieven namelijk duurder dan kerosine. Door fossiele kerosine te belasten, hang je indirect een prijskaartje aan de uitstoot.

Hoewel Nederland hierop inzet, is het in internationaal verband belasten van kerosine een complex en tijdrovend proces. Dit komt omdat op dit moment de Europese wetgeving dit niet toestaat. De Nederlandse overheid is dan ook blij dat het in Europees verband al wél is gelukt om het gebruik van duurzame brandstof te verplichten. Zo worden - ondanks het prijsverschil – tóch duurzame brandstoffen gebruikt. Daarnaast is in Europees verband afgesproken om de CO₂-uitstoot te beprijzen via het ETS. Dit is het systeem voor de handel in CO₂-emissierechten. Hiermee worden de negatieve effecten van fossiele kerosine voor een deel betaald. Ook wereldwijd is er een

instrument: CORSIA is het mechanisme van de VN-organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO). Dit instrument verplicht de luchtvaartsector om de groei van hun internationale emissies te compenseren door te investeren in klimaatprojecten.

Voortrekkersrol Nederland

Ook vraagt het burgerberaad om het innemen van een voortrekkersrol op het internationale toneel. Dit vraagt om een zorgvuldige diplomatieke aanpak, maar die handschoen pakt het kabinet graag op. Daarom is Nederland ook actief betrokken bij internationale samenwerkingsverbanden, waaronder de Coalition on Fossil Fuel Incentives and Subsidies (COFFIS), waarin wordt gesproken over de verdere afbouw van fossiele voordelen. Ook was Nederland medeorganisator van een internationale conferentie over de afbouw van fossiele brandstoffen eind april in Santa Marta (Colombia).

Differentiatie landingsgelden

Het advies om landingsgelden te differentiëren sluit aan bij de inzet van het kabinet. Luchthavengelden mogen worden aangepast in het algemeen belang, waarbij ook milieuaspecten mogen worden meegewogen. Schiphol past deze differentiatie toe om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om stillere en schonere vliegtuigen in te zetten.

Dit heeft effect: nadat de tarieven voor lawaaiigere vliegtuigen hoger werden dan voor stillere vliegtuigen, is het aandeel vliegtuigen in de stilste categorieën op Schiphol gestegen van 23% naar 33%. Wat leidt tot minder geluidsoverlast. De maatregel heeft daarmee een positief effect op leefomgeving en welzijn.

! Niet overnemen

Verplicht duurzame luchtvaartbrandstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) aanbieden

Verschillende luchtvaartmaatschappijen bieden passagiers aan om vrijwillig extra SAF te kopen. Een wettelijke verplichting hiervoor is juridisch niet haalbaar in verband met Europese wetgeving die eisen stelt aan luchtvaartmaatschappijen en energieproducenten voor de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen. In deze wetgeving is ook vastgelegd dat het niet is toegestaan om naast dit Europese kader aanvullende nationale verplichtingen op te leggen.

Opbrengsten kerosinebelasting investeren in luchtvaartinnovatie


Ook adviseert het burgerberaad om de opbrengsten van de kerosinebelasting gericht terug te investeren in luchtvaartinnovatie, om zo hogere ticketprijzen deels te


compenseren. Een directie koppeling past niet in de Nederlandse begrotingsregels, maar de overheid investeert wel flink in de verduurzaming van de luchtvaart. Bijvoorbeeld door investeringen in fabrieken voor duurzame brandstoffen en in de ontwikkeling van waterstof en elektrisch vliegen.

Productie van duurzame brandstoffen vrijstellen van energiebelasting

Biomassa gebruikt voor de productie van duurzame brandstoffen (zoals SAF) kan nu al buiten de reikwijdte van de accijns vallen. Ook minerale oliën gebruikt voor de productie van duurzame brandstoffen kunnen vrijgesteld zijn van accijns. De precieze fiscale gevolgen van de productie van duurzame brandstoffen zijn afhankelijk van het productieproces. Het kabinet ziet geen aanleiding om de regeling aan te passen.

De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor!

 Stempercentage burgerberaad 86%

 Departementen Infrastructuur en Waterstaat

Reactie van het kabinet

Het burgerberaad wil dat de trein een aantrekkelijker alternatief is voor reizen met de auto of het vliegtuig. De aanbeveling van het burgerberaad sluit goed aan bij de wensen van het kabinet. Het kabinet zet namelijk in op het juiste vervoersmiddel op de juiste plaats en tijd en op verduurzaming van de mobiliteitssector. Verder wil het kabinet net als het burgerberaad het internationale treinverkeer verbeteren en het spoor verduurzamen.

Wel overnemen

Internationale treinen: betere aansluitingen, minder wachttijd, boeken makkelijker maken

Voor internationaal treinverkeer wil het kabinet, net als het burgerberaad, dat wordt ingezet op het beter op elkaar aansluiten, het verminderen van wachttijden en het makkelijker maken van boeken van tickets. Op dit moment zorgen nationale infrabeheerders zoals ProRail voor afstemming. Dit jaar zal nieuwe EU-wetgeving ingaan¹ waarvan de verwachting is dat die zal zorgen voor minder wachttijden. Met de recente wijziging van de nationale regelgeving (het zogenaamde ‘besluit capaciteitsverdeling’) is bijvoorbeeld al meer ruimte geboden aan internationaal reizigersvervoer per spoor. Om het boeken van internationale treinen makkelijker te maken, worden dit jaar ook voorstellen van de Europese Commissie verwacht.

Nationale treinen comfortabel, servicegericht en veilig

Voor nationaal treinverkeer wil het burgerberaad dat wordt ingezet op veilige en prettige treinreizen. Dit past binnen de samenwerking van de overheid met de NS, waarin afspraken zijn gemaakt over veiligheid, reiscomfort en schone treinen. In het Toekomstbeeld OV staat als doel

dat het klantoordeel in het hele OV naar een 8 gemiddeld moet gaan. Hierbij is expliciet aandacht voor comfort en veiligheid.² Het Rijk stuurt hierop via de afspraken met de NS en ProRail en heeft bijvoorbeeld programma’s voor de overwegveiligheid, de spoorveiligheid en de sociale veiligheid. De verantwoordelijkheden voor het verbeteren van veiligheid en comfort zijn wel verdeeld. Ze moeten dus altijd in samenspraak met vervoerders en ProRail tot stand komen. Het advies over veilige en prettige perrons sluit ook aan bij hoe de overheid de toekomst van stations ziet.³

Verduurzaming van het spoor: extra geld voor elektrificatie treinverkeer

Het kabinet wil ook het treinverkeer van Nederland verder verduurzamen door (gedeeltelijk) te elektrificeren voor (batterij-)elektrische treinen. Er is geld vrijgemaakt voor een deel van de elektrificatie van het treinverkeer. Hoewel we hier niet al het treinverkeer van Nederland mee kunnen elektrificeren, wordt wel bekeken waar verduurzaming-kansen liggen op het spoor in Nederland.

² [Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Contouren Toekomstbeeld OV 2040, augustus 2019.](#)

³ [Stationsagenda visie voor 2040.](#)

¹ Europese verordening over capaciteit spoorweginfrastructuur.

Nationale treinen: tijdelijke zomerpas in de daluren

Het burgerberaad adviseert een lagere prijs voor reizen tijdens daluren. Hiervoor werken we aan een tijdelijke proef om aankomende zomer goedkoop reizen in de daluren mogelijk te maken. Dit doen we om invulling te geven aan de oproep van de Tweede Kamer om het OV betaalbaar te maken in het kader van de hoge prijzen. Daarnaast verkent het kabinet de mogelijkheden om de tijdelijke zomerpas in de daluren landelijk in te voeren, en dus uit te breiden naar bus, tram en metro. Dat wordt op dit moment nog onderzocht met de vervoerders en de medeoverheden, hier komt het kabinet na de zomer op terug.

 **Wordt later besloten**

Internationale treinen: meer en betere nachttreinen, verbeteren comfort en servicegericht

Het kabinet wil innovatieve aanbieders van nachttreinen de ruimte geven. We zijn bijvoorbeeld in gesprek met initiatiefnemers van de pilot Amsterdam–Barcelona en andere aanbieders van nachttreinverbindingen om te kijken waar mogelijkheden zijn om belemmeringen weg te nemen. Er wordt nog uitgewerkt hoe dit verder verbeterd kan worden. Het burgerberaad wil daarnaast het comfort en

de service in de internationale treinen verbeteren. Het is aan de vervoerders om het comfort en service te verbeteren. In principe is dit een vrije markt waar de overheid weinig sturing op heeft. Concurrentie op het spoor maakt comfortverbetering ook voor vervoerders belangrijk. Dit wordt nog verder uitgewerkt.

Nationale treinen: prijsdifferentiatie in de spits

Op dit moment loopt er een onderzoek naar de betaalbaarheid van het ov-systeem, waar dit thema naar verwachting aan de orde komt. Het kabinet zal de uitkomsten van dit onderzoek wegen. Hierover ontvangt de Tweede Kamer na de zomer een brief.

 **Niet overnemen**

Internationale treinen goedkoper dan vliegen

De prijs van treinreizen en vluchten worden vooral bepaald door de aanbieders van de reizen. De overheid kan hierop beperkt sturen. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk de btw op een internationale treinreis te verlagen naar 0%. Dit komt omdat Nederland alleen de bevoegdheid heeft te beslissen over het btw-tarief dat geldt voor het traject in Nederland. Het is wel mogelijk om vliegvluchten zwaarder te belasten.

Dit is de afgelopen jaren ook gedaan. Sinds de invoering van de vliegbelasting in 2021 is deze bijna verviervoudigd. De hoogte van de belasting stijgt daarnaast mee met de inflatie. Ook wordt er per 2027 voor de hoogte van de belasting verschil gemaakt in afstand en worden per 2030 passagiers in vliegtuigen met 19 of minder stoelen extra belast. Het kabinet heeft niet de intentie om de vliegbelasting op korte termijn aan te passen.


Internationale treinen versnellen


Het burgerberaad pleit ook voor het versnellen van internationale spoorverbindingen. De overheid werkt hier op dit moment aan in het Werkprogramma internationaal spoorvervoer. Eerder is bijvoorbeeld de verbinding tussen Amsterdam en Berlijn met een half uur versneld, is ervoor gezorgd dat er meer treinen naar Brussel rijden, en is de drielandentrein versneld door de verbinding beter te laten aansluiten. Voor het verder versnellen zijn forse investeringen nodig. Het gaat dan bijvoorbeeld om de uitrol van systemen waarmee treinbeveiligingstechniek wordt gedigitaliseerd, maar ook om aanpassingen aan de infrastructuur om meer internationale treinen in de dienstregeling te kunnen passen. Op dit moment verwacht het kabinet niet dat hier financiële besluitvorming over gaat plaatsvinden. In november 2025 werd een analyse internationaal treinreizigersvervoer met de Tweede Kamer gedeeld. Hier wordt nog opvolging aan gegeven.

Nationale treinen: verbeteren van de OV-fiets, minder wachttijd en betere aansluiting op regionaal vervoer

Verbetering van de OV-fiets ligt in eerste instantie bij vervoerder NS. Dit is een zelfstandig product van de NS. Wel maken we met vervoerders en ProRail afspraken over fietsenstallingen bij stations. We hebben beperkt invloed op afspraken over wachttijden en aansluitingen in het regionaal vervoer. Dat is een verantwoordelijkheid van vervoerregio's, provincies en gemeenten. In algemene zin is de trein de ruggengraat van het OV-systeem, waar bus, tram en metro zo goed mogelijk op aan moeten sluiten. Wij vragen NS om de wijzigingen in de dienstregeling af te stemmen met de regionale overheden en vervoerders.

Werk thuis, in de buurt, of pak de fiets!

 Stempercentage
burgerberaad 83%

 Departementen

- Infrastructuur en Waterstaat
- Onderwijs Cultuur en Wetenschap
- Financiën

Reactie van het kabinet

Het burgerberaad wil dat mensen minder met de auto naar het werk gaan en in plaats daarvan vaker thuiswerken, lokaal werken of de (elektrische) fiets pakken. Dit wordt onderschreven door het kabinet, omdat het bijdraagt aan de bereikbaarheid van Nederland. Het is van belang om het juiste vervoersmiddel op de juiste plaats en tijd te hebben en drukte op de wegen tijdens de ochtend- en avondspit te verminderen. Thuiswerken en werken in de buurt draagt hieraan bij. En door fietsen worden mensen fitter. De klimaatwinst van deze maatregel is echter beperkt, omdat mensen door deze maatregelen niet per se minder auto zullen rijden.¹

1 [Modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.](#)

✓ Wel overnemen

Duidelijke afspraken over thuiswerken

Het burgerberaad adviseert om duidelijke afspraken te maken over thuiswerken. Dit is een zaak tussen werkgevers en werknemers. Het kabinet ondersteunt dit wel via fiscale mogelijkheden en jaarlijkse communicatie richting werkgevers over hoe ze aan de slag kunnen gaan met verduurzaming van zakelijke reizen en de reizen van hun werknemers.² De overheid geeft zelf als werkgever het goede voorbeeld door de CAO te verduurzamen. Er wordt per overheidsorganisatie bijvoorbeeld afspraken gemaakt over het mogelijk maken van thuiswerken en het beschikbaar stellen van faciliteiten voor thuiswerken. Ook wordt nu al informatie gegeven over de voordelen van thuiswerken. Hier zullen we op in blijven zetten.

🗨️ Wordt later besloten

Maatregelen om fietsen te stimuleren

Het burgerberaad wil stimuleren dat werkgevers de belastingvrije vergoeding voor fietsen daadwerkelijk uitbetalen. Dit kan op meerdere manieren aangepakt worden, maar zal altijd in samenwerking met werkgevers gebeuren. Er wordt nog nagegaan hoe dit verder uitgewerkt kan worden. Ook zullen we als alternatief voor de fiscale

2 [Start met verduurzamen werkgebonden personenmobiliteit | RVO.nl.](#)

stimulering van fietsen een uitbreiding van de lease-fietsregeling verder vormgeven. Hier wordt later over besloten in de financiële besluitvorming. Daarnaast geeft het burgerberaad aan dat de overheid samen met brancheverenigingen en vakbonden informatie moet geven over voordelen van thuiswerken, werken in de buurt en fietsen. Dit sluit aan bij wat we al doen. We blijven hiermee doorgaan, en onderzoeken of en hoe we dit ambitieuzer vorm kunnen geven.


! Niet overnemen


Belastingvrije vergoeding voor fietsen verhogen

Het burgerberaad adviseert om de belastingvrije vergoeding voor fietsen naar het werk te verhogen. Het is op dit moment al mogelijk voor werkgevers om een hogere vergoeding voor het fietsen te geven. Maar de huidige vergoeding wordt op dit moment niet maximaal gebruikt.³ Dit brengen we regelmatig onder de aandacht bij werkgevers. Een alternatief voor het stimuleren van fietsgebruik is een uitbreiding van de eerdergenoemde leasefietsregeling.

3 [Fietsen woon-werk - werkgebonden personenmobiliteit | RVO.nl.](#)

Pak de regie in de ruimtelijke ordening

 Stemperscentage burgerberaad 82%

 Departementen

- Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
- Infrastructuur en Waterstaat

Reactie van het kabinet

Er is weinig ruimte beschikbaar in Nederland. Tegelijkertijd willen we veel in deze ruimte, bijvoorbeeld woningen, duurzame energie en natuur. Daarom is het nemen van regie op de ruimte door de Rijksoverheid essentieel. Dat doet het kabinet met de Nota Ruimte: ons kompas voor de toekomst van Nederland.^{1,2} De Nota Ruimte bundelt de belangrijkste keuzes voor de inrichting van ons land tot het jaar 2050, met een doorkijk naar 2100. Er staat veel in de Nota Ruimte wat goed aansluit op het advies van het burgerberaad: we zetten zoveel mogelijk in op woningbouw door het vernieuwen van bestaand stedelijk gebied en

het toevoegen van meer woningen in die gebieden (verdichting), waardoor het groen om de stad zoveel mogelijk behouden kan worden. Daarnaast wordt gebouwd aan randen en net buiten steden en dorpen op geschikte open (landbouw)percelen, omdat we óók ruimte voor bedrijvigheid, scholen, zorgcentra en elektriciteitsnetten nodig hebben. Het is van belang om, naast verdichting, ook in te zetten op (nieuwe) grootschalige woningbouwlocaties buiten bestaand stedelijk gebied. We beschermen tegelijk zoveel mogelijk bestaande bedrijventerreinen. De Nota Ruimte is op 26 september 2025 naar de Tweede Kamer gestuurd, het kabinet rondt in 2026 de definitieve versie af. Ook met de NOVEX-aanpak pakt het kabinet de regie.

Wel overnemen

Ruimtelijke ordening een prominente plek bij VRO (en goede samenwerking met lokale overheden)

De Rijksoverheid kiest ervoor om de regierol te pakken en heeft ruimtelijke ordening een prominente plek bij het departement gegeven. De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) werkt samen met het kabinet aan de definitieve Nota Ruimte. Deze Nota

Ruimte is nadrukkelijk niet bedoeld als document dat vervolgens in een lade verdwijnt. Daarom stelt het kabinet ook een Uitvoeringsstrategie op. Met de definitieve Nota Ruimte en Uitvoeringsstrategie is de ruimtelijke inrichting van Nederland natuurlijk niet ‘af’. De nationale keuzes landen uiteindelijk ergens in Nederland op een erf, perceel of in een achtertuin. We benutten daarvoor de NOVEX³-aanpak waarin het Rijk samen met medeoverheden werkt aan het versnellen van de uitvoering van de grote ruimtelijke opgaven. Dat is maatwerk per gebied of regio. Het Rijk maakt daarbij afspraken over omgevingsbeleid met de twaalf provincies. De afspraken zijn in juni 2025 gemaakt in zogenaamde ruimtelijke arrangementen per provincie.⁴ Ook worden afspraken gemaakt in 16 NOVEX-gebieden, waar de ruimtelijke opgaven van overheden zo groot en opgestapeld zijn (bijv. Noordzeekanaalgebied), dat ze vragen om gezamenlijke regie. Om de opgaven effectief aan te pakken, bundelen de Rijksoverheid, provincies, waterschappen en gemeenten hun krachten en werken ze samen. Er zijn ontwikkelperspectieven en uitvoeringsagenda’s per NOVEX-gebied opgesteld. In 2026/2027 volgen Regionale Investeringsagenda’s met voorstellen en waar mogelijk afspraken over benodigde budgetten voor het uitvoeren van de plannen.

³ Nationale OmgevingsVisie EExecutiekracht.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 34 682, nr. 228.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 29 435, nr. 269

² [Ontwerp-Nota Ruimte \(webversie\)](#).

Verkorten bezwaartermijn voor ruimtelijke projecten

Met het programma Schrappen Tegenstrijdige en Overbodige Eisen en Regelgeving (STOER)^{5,6} wordt onderzoek gedaan naar de duur en zorgvuldigheid van bezwaarprocedures. Dit is in lijn met de aanbeveling van het burgerberaad. Daarnaast zijn met het wetsvoorstel Versterking regie volkshuisvesting (Wvrv)⁷ verschillende versnellingen in procedure gebracht. Dat betekent bijvoorbeeld dat voor woningbouwprojecten meteen beroep openstaat bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (dit heet: beroep in één instantie).

Maak gebruik van creatieve oplossingen zoals optoppen van gebouwen

Optoppen is een mooie manier om bestaande bebouwing beter te benutten, zoals het burgerberaad ook adviseert. Daarom is er een landelijke aanpak⁸ optoppen ontwikkeld om dit te versnellen. Een andere creatieve oplossing is woningsplitsing. Daarvoor is onder andere de Splitsgids ontwikkeld⁹. Die helpt gemeenten, corporaties en particulieren om woningsplitsen verantwoord en effectief toe te passen. Voor optoppen en splitsen onderzoekt het kabinet

5 Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 32 847, nr. 1352

6 Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 32 847, nr. 1383.

7 [Wetsvoorstel: Wet versterking regie volkshuisvesting.](#)

8 [Landelijke aanpak optoppen.](#)

9 [Splitsgids.](#)

dit jaar ook waar het mogelijk is om dit vergunningvrij¹⁰ te doen. En om het beter benutten van bestaande woningen verder op te schalen is de landelijke aanpak ‘Beter benutten’ van start gegaan¹¹.

Van asfalt naar klimaatadaptatie en leefbaarheid; stimuleren duurzame alternatieven voor de auto

Deze aanbeveling sluit grotendeels aan op de inzet van het kabinet. In de Mobiliteitsvisie 2050¹² staat dat het Rijk gaat sturen op ‘de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd’. Het idee is om te voorkomen dat mensen onnodig reizen door wonen, werk en om voorzieningen dichtbij elkaar te organiseren. Dit staat ook in de Nota Ruimte. Het kabinet wil vooral bouwen op plekken die goed bereikbaar zijn, zoals in steden in de Randstad, Eindhoven en goed bereikbare steden hieromheen. Door bereikbaarheid leidend te maken voor waar we gaan bouwen, is er minder nieuwe (auto)infrastructuur nodig. Het kabinet erkent dat de auto belangrijk blijft in landelijkere gebieden en dorpen. Daarbij is het wel belangrijk dat er ook goede en betaalbare alternatieven voor de auto beschikbaar zijn. In landelijke gebieden wordt gekeken naar vormen van publieke mobiliteit, waarbij openbaar vervoer, doelgroepen vervoer en andere vervoersdiensten beter worden gecombineerd. Er wordt ingezet op het bereikbaar houden van voorzieningen dichtbij huis.

10 [Tweede kamer, vergaderjaar 2025-2026.](#)

11 [Landelijke Aanpak Beter Benutten.](#)

12 [Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie.](#)

Ook stimuleren we lopen en fietsen¹³, bijvoorbeeld in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040¹⁴ en gebruik van het openbaar vervoer waar dit kansrijk is. We combineren dit met deelmobiliteit, overstappunten en mobiliteitshubs en zetten in op elektrisch rijden. Zie hiervoor ook de andere reactie op de aanbevelingen van het burgerberaad over reizen.

Stimuleren van functiemenging, bereikbaarheid en het beter benutten van de ruimte binnen de bebouwde kom

In de Nota Ruimte wordt ingezet op woningbouw via verdichting/herontwikkeling van bestaand stedelijk gebied. Ook wordt ingezet om functies op één locatie te combineren (bijvoorbeeld natuur met nieuwe defensielocaties). Nieuwe grootschalige woningbouw-locaties versterken daarbij bestaande steden. Daarnaast kan in heel Nederland een ‘wijkje erbij’ binnen of aansluitend op een bestaande dorps- of stadskern gebouwd worden.

13 [IenW Uitvoeringsagenda Fiets.](#)


14 [Nationaal Toekomstbeeld Fiets - De kracht van de fiets volop benut!](#)

Meer openbaar groen en de verduurzaming van bebouwing

Met het programma Groen In en Om de Stad werkt het Rijk aan versterking van de natuur en aan een gezonde en prettige leefomgeving in en om de stad. De handreiking Groen in en om de Stad (mei 2024) is één van de hulpmiddelen voor gemeenten en provincies. Het stimuleert hen om in gemeentelijk beleid, projecten en uitvoering ook voor groen te zorgen. In 2026 wordt de handreiking geactualiseerd en beter concreet bruikbaar gemaakt. In de Nota Ruimte wordt daarnaast ingezet op systematisch rekening houden met effecten van klimaatverandering, zoals hittestress en wateroverlast. In de herziening van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie, die in 2026 wordt gepubliceerd, wordt ook ingezet op maatregelen voor woningen en gebouwen.

De Europese Natuurherstelverordening geeft ons tenslotte de wettelijke verplichting om in brede zin te werken aan natuurbehoud/herstel, bij te dragen aan klimaatmitigatie en -adaptatie en het beschermen van de gezondheid en welzijn van inwoners.

Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar

 Stempercentage burgerberaad 80%

 Departementen Infrastructuur en Waterstaat

Reactie van het kabinet

Het kabinet onderschrijft de wens van het burgerberaad om elektrisch rijden sneller toegankelijk te maken voor meer mensen. Desondanks hebben de meeste auto's komende jaren nog een verbrandingsmotor waarvoor benzine en diesel nodig is. In lijn met het advies van het burgerberaad is het van belang om die te vervangen door duurzamere alternatieven, zoals biodiesel, ook wel HVO genoemd.

Wel overnemen

Subsidie (inruilregeling) fossiele auto voor tweedehands elektrische auto en tegengaan export

Bij elektrisch rijden kunnen we gebruik maken van elektriciteit die dicht bij huis is opgewekt. Dat is belangrijk om minder afhankelijk te zijn van de import van fossiele brandstoffen en is goed voor het klimaat. Het betaalbaarder maken van tweedehands elektrische auto's vindt het kabinet dan ook een goed idee. Daarom komt het kabinet met een subsidie in de vorm van een inruilregeling, waarbij een oude fossiele auto kan worden ingeruild voor een tweedehands elektrische auto. Hierdoor neemt het aandeel tweedehands elektrische auto's in het Nederlandse wagenpark toe. Het kabinet wil dat de regeling de juiste (inkomens)doelgroepen bereikt door prioriteit te geven aan huishoudens met een (laag) middeninkomen. De inruilregeling sluit ook aan bij de wens van het burgerberaad om leasemaatschappijen te stimuleren om elektrische auto's niet te exporteren. Het feit dat tweedehands auto's die uit de lease komen voor een deel naar het buitenland gaan, is een bekend fenomeen. Aantrekkelijke regelingen in andere Europese landen maken het voor leasemaatschappijen financieel aantrekkelijk om auto's te exporteren. Omdat we een vrije markt hebben binnen Europa zijn de mogelijkheden om hier iets aan te doen beperkt. Door in te zetten op een inruilregeling maken we het wel aantrekkelijker om tweedehands elektrische auto's hier te houden.

Verlagen van de prijs van HVO en inzet op langetermijn regelgeving

De meest effectieve manier om het wegverkeer te verduurzamen is de overstap naar elektrische auto's. Voor bestaande dieselauto's die nog langere tijd rondrijden, kan HVO wel een effectieve manier zijn om op kortere termijn minder afhankelijk te worden van de import van fossiele brandstoffen en ook de uitstoot van CO₂ te verminderen. Het kabinet wil daarom dat HVO gestimuleerd wordt voor deze doelgroep. De inzet van hernieuwbare brandstoffen zoals HVO is hoofdzakelijk geregeld via de Brandstoftransitieverplichting (BTV). Dit is de Nederlandse uitwerking van een Europese richtlijn. Momenteel wordt er gewerkt aan een voorstel om deze tot ten minste 2035 te verlengen. Hierdoor moeten brandstofleveranciers CO₂ reduceren door een toemend aandeel aan hernieuwbare brandstoffen aan te bieden. Het verschil tussen de prijs van HVO en fossiele diesel zal hierdoor in combinatie met het emissiehandelsstelsel (ETS, een andere Europese verplichting) naar verwachting kleiner worden.

Betrekken stakeholders uit de markt (HVO)

Het kabinet heeft regelmatig contact met verschillende partijen binnen de (hernieuwbare) brandstofsector, waarbij de sector de gelegenheid krijgt input te leveren op beleid. Deze overlegstructuur vindt het kabinet van belang en blijft zeker bestaan.

Elektrisch rijden bekend maken bij breder publiek

Mensen bekender maken met de elektrische auto kan de drempel voor overstap kleiner maken. We werken hier voor onder andere samen met de Vereniging Elektrische Rijders die bijvoorbeeld uitprobeeracties organiseert. Dit sluit aan bij de wens van het burgerberaad om het uitproberen van elektrisch rijden bij breed publiek beschikbaar te maken. Het uitproberen van elektrisch rijden kan ook via deelauto's. De meeste commercieel aangeboden deelauto's in Nederland zijn namelijk elektrisch. De lopende campagne Start met Delen¹ sluit hier goed op aan.

 **Wordt later besloten**

Stimuleren aanplant camelina

Het burgerberaad adviseert de aanplant van camelina te stimuleren voor de productie van biobrandstoffen. Camelina is een voorbeeld van een tussengewas. Het kabinet onderzoekt de wenselijkheid en mogelijkheden om de aanplant van tussengewassen zoals camelina binnen Nederland te stimuleren.

¹ [Home | Start met delen.](#)

Tankstations verplichten HVO aan te bieden

Momenteel leveren met name kleinere tankstations HVO. Een verplichting tot het leveren van 100% hernieuwbare brandstoffen zal dus leiden tot een hogere distributie van HVO, ook via grotere tankstations. De wenselijkheid en effectiviteit van een dergelijke maatregel wordt nog onderzocht.

Accukwaliteitsrapport voor elektrische auto's

Net als het burgerberaad ziet het kabinet het voordeel van een accukwaliteitsrapport. Dit wordt vaak een State of Health (SoH)-rapport genoemd. Uit gedragsonderzoek blijkt dat mensen de angst voor een versleten aandrijfaccu vaak als een drempel ervaren voor de aanschaf van een elektrische auto. Een onafhankelijk accukwaliteitsrapport zou mensen meer zekerheid kunnen geven als ze een elektrische auto kopen. Het idee van een accukwaliteitsrapport sluit aan bij Europese regelgeving, waarbij in de toekomst verplicht zal worden dat je de huidige capaciteit en gezondheid van een elektrische auto-accu ten opzichte van nieuw kunt opvragen. Het meetrapport geeft zekerheid over de werkelijke actieradius. Tegelijk zal dit alleen gelden voor nieuw verkochte auto's. We gaan daarom verder onderzoeken welke rol de overheid kan innemen om een accukwaliteitsrapport (SoH) aan te leveren voor aanschaf van gebruikte elektrische auto's.

 **Niet overnemen**

Campagne om CO₂-reductie door HVO bekender te maken

Omdat biograndstoffen schaars zijn, wil het kabinet deze voornamelijk inzetten in sectoren waar er nog geen zero-emissie alternatieven bestaan. Daarom gaat het kabinet geen campagne opzetten om CO₂-reductie door HVO brandstoffen bekender te maken. Het kabinet zet in op elektrificatie van het wegverkeer. Een campagne zou dus eerder hierop gericht worden.

Ontheffing milieuzone voor HVO

Bij het gebruik van biobrandstoffen, zoals HVO, komen bij verbranding in de motor nog steeds vervuilende stikstofoxiden vrij. Daarom gaat het kabinet voertuigen op biobrandstoffen geen ontheffing geven op milieuzones. Daarnaast is zo'n ontheffing niet goed uit te voeren, omdat op basis van het kenteken niet kan worden beoordeeld of het voertuig volledig op biobrandstoffen rijdt.

Regelgeving voor HVO vereenvoudigen

Ten slotte vraagt het burgerberaad om de regelgeving voor de import van grondstoffen, die nodig zijn voor HVO, te vereenvoudigen. We hebben regelmatig contact met de sector, onder andere via de brandstoftransitietafel. Op dit moment zijn er geen signalen vanuit de sector bekend dat regelgeving de import van biograndstoffen beperkt. Dit advies wordt daarom niet overgenomen.



Aanbevelingen over **Algemeen**



Aanbevelingen van het burgerberaad

- De kracht van jongeren: dialoog, klimaat en actief burgerschap
- Iedere stem telt: belangen in balans


Deelaanbevelingen


✓ Wel overnemen: 7

📅 Wordt later besloten: 0

⚠️ Niet overnemen: 0

De kracht van jongeren: dialoog, klimaat en actief burgerschap

 Stemperscentage burgerberaad 90%

 Departementen

- Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
- Economische Zaken en Klimaat
- Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Reactie van het kabinet

Het kabinet steunt deze aanbeveling van het burgerberaad. In 2025 is er een Kamerbrief geschreven 'Meedoen in democratie en samenleving'¹ waarin staat dat het belangrijk is dat jongeren zich beter betrokken voelen bij beslissingen die hen aangaan. Daarnaast past deze aanbeveling bij de ambitie geformuleerd in het coalitieakkoord 2026-2030 om meer werk te maken van het burgerschapsonderwijs.

1 [Kamerbrief 'Meedoen in democratie en samenleving'](#).

✓ Wel overnemen

Het voeren van een open dialoog, met nadruk op kritisch leren nadenken

De school is een minisamenleving, waar leerlingen actief oefenen met vaardigheden die ze nodig hebben om deel te nemen aan de samenleving. Leerlingen doen in een veilige omgeving ervaring op met onder meer inspraak, samenwerking, dialoog, omgaan met diversiteit en kritisch denken. Burgerschapsonderwijs draagt bij aan kennis over en respect voor de democratie. Leren luisteren en respectvol communiceren stelt jongeren in staat deel uit te maken van en bij te dragen aan de Nederlandse samenleving. Het kabinet werkt in het kader van burgerschap samen met partijen als ProDemos en Tienskip, die bijdragen aan de democratische vaardigheden van jongeren.

Daarnaast wordt gewerkt aan een vaste jaarcyclus voor participatie van klimaatjongeren (JKB, Youth for Climate en KEK/young professionals en de VN jongerenvertegenwoordigers) aan het klimaat- en energiebeleid. Het ontwerp voor deze cyclus is met vertegenwoordigers van de klimaatjongerenorganisaties besproken op 20 april dit jaar. De jaarcyclus zal naar verwachting nog voor de zomer in overleg met de minister van Klimaat en Groene Groei en jongeren vastgesteld worden.

Kennisoverdracht over klimaat

Kennisoverdracht over klimaat vindt op scholen plaats en bereidt de jongeren voor op de maatschappelijke opgaven van de toekomst.² Duurzaamheid heeft vakinhoudelijk een directe relatie met de leergebieden Mens & Natuur en Mens & Maatschappij in het funderend onderwijs (dit is de overkoepelende term voor het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs). Er is binnen de kerndoelen voldoende ruimte om dit onderwerp mee te nemen in het curriculum. Scholen bepalen zelf hoe ze dit aanbieden. Om scholen hierbij te helpen, stimuleert en faciliteert het kabinet duurzaamheid in het onderwijs via het 'Uitvoeringsplan duurzaamheid in het onderwijs'.³

2 [Duurzaamheid verankerd in nieuwe kerndoelen | Actualisatie kerndoelen burgerschap | SLO.](#)


3 [Uitvoeringsplan Duurzaamheid in het Onderwijs.](#)


Een jaarlijks klimaatvraagstuk voor middelbare scholieren

Het burgerberaad wil graag dat jongeren met elkaar in gesprek gaan aan de hand van een actueel klimaatvraagstuk. Dit sluit – gedeeltelijk - aan bij lopende initiatieven van het kabinet zoals de Jonge Klimaattafel, waarin jongeren meepraten over klimaatbeleid, de ikbengeweldig-regeling, die jongeren ondersteunt bij het uitvoeren van een positief idee in hun omgeving en het magazine ‘samen leren, samen impact’⁴ met inspirerende voorbeelden op school. We verkennen hoe we deze aanbeveling op kunnen volgen en hoe we deze aanbeveling vormgeven via de interdepartementale werkgroep Duurzame School.

4 [Magazine ‘Samen leren, samen impact’ met inspirerende voorbeelden van maatschappelijk betrokken acties van leerlingen.](#)

Iedere stem telt: belangen in balans

 Stempercentage burgerberaad 87%

 Departementen

- Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Economische Zaken en Klimaat

Reactie van het kabinet

Het kabinet steunt het doel van de aanbeveling en vindt het belangrijk dat belangen eerlijk worden afgewogen en dat burgers kunnen meepraten. Het burgerberaad wil met het lobbyregister vooral zorgen voor gelijke kansen van alle belangen en duidelijk maken welke soort inbreng invloed heeft gehad op besluiten. Ook vindt het kabinet het belangrijk dat beleidsmakers uitleggen hoe besluiten tot stand zijn gekomen. Het kabinet werkt de komende maanden aan een voorstel om het lobbyregister te realiseren. Meer inspraak van burgers helpt om belangen beter af te wegen en zorgt ervoor dat mensen actiever meedoen aan de democratie. Dit past bij het beleid van het kabinet om burgers meer invloed en zeggenschap te geven.

✓ Wel overnemen

Lobbyregister

Het kabinet heeft het voornemen een lobbyregister in te voeren dat praktisch en werkbaar is voor zowel de overheid als belangenbehartigers. Momenteel beraadt het kabinet zich over een voorstel voor het lobbyregister en het vormgeven van het bijbehorende ontwikkeltraject. Het kabinet verwacht de Tweede Kamer hierover in het najaar van 2026 te kunnen informeren.

Invoeren van een lobbyparagraaf

In de toelichting bij nieuwe wetten (dit heet de memorie van toelichting) wordt al uitgelegd welke externe partijen hebben meegedacht, hoe ze dat hebben gedaan, wat ze hebben ingebracht en wat daarmee is gedaan. De ‘Schrijfwijzer memorie van toelichting’ geeft hiervoor tips en voorbeelden aan ambtenaren. In de nieuwe versie van de Schrijfwijzer (die rond de zomer verschijnt) wordt ambtenaren duidelijker gevraagd om niet alleen formele inbreng (tijdens internetconsultaties of formele consultatierondes binnengekomen) te beschrijven, maar ook andere inbreng van personen of organisaties die invloed hebben gehad op de besluitvorming en welke beleidsalternatieven er gedurende het proces zijn overwogen. Zo zou er meer zicht moeten ontstaan op de bredere belangenafweging tijdens het besluitvormingstraject.

Inspraak en invloed van burgers en duurzame ondernemingen vergroten (ook lokaal)

Burgers ervaren dagelijks de effecten van de keuzes die de politiek en overheid maakt. Daarom is het van belang dat zij goed vertegenwoordigd worden en een stem hebben in beleid en beslissingen. Hun stem en inbreng zorgt daarbij voor beter beleid met praktische en realistische oplossingen. Met de Omgevingswet in 2024 en de Wet Versterking participatie op decentraal niveau in 2025 is het betrekken van de omgeving en inwoners een vereiste. Gemeenten en provincies moeten in navolging van de Wet versterking participatie binnen twee jaar regels maken over hoe ze inwoners betrekken bij beleid, uitvoering en evaluatie. Ze mogen zelf kiezen hoe ze dat doen en met welke combinatie aan vormen, bijvoorbeeld met een burgerberaad. Sommige gemeenten, zoals Amersfoort, denken na over een permanent burgerberaad. Het ministerie van BZK verkent op dit moment met andere departementen een passend onderwerp en vraagt voor een volgend nationaal burgerberaad.

Ook wil het kabinet burgers blijven betrekken bij het nationale klimaat- en energiebeleid. Juist op dit thema gaat het om grote veranderingen die impact hebben op de leefomgeving, het dagelijks leven en de portemonnee. Daarom kwam het kabinet eerder met haar visie op burgerbetrokkenheid in de energietransitie.¹

¹ [Kamerbrief over kabinetsvisie burgerbetrokkenheid bij de energietransitie.](#)

Ook heeft het kabinet expertise beschikbaar gesteld om gemeenten te helpen de samenwerking met de samenleving vorm te geven. Na de zomer zal het kabinet een update aan de Tweede Kamer sturen over de visie en wijze waarop dialoog met de samenleving vorm blijft krijgen in de energietransitie.

Onderzoek hoe duurzame initiatieven betere toegang kunnen krijgen tot beleidsmakers

Duurzame initiatieven dragen bij aan de klimaattransitie. Het zijn bijvoorbeeld mensen die samenkomen om een energiecoöperatie op te richten of buurtbewoners die samen met de gemeente werken aan groenbeheer in de straat. Om deze initiatieven beter te ondersteunen heeft het kabinet een analyse laten uitvoeren naar de knelpunten waar zij tegenaan lopen. Om ervoor te zorgen dat duurzame initiatieven makkelijker van de grond komen, heeft het kabinet een persoon aangesteld die het aankomende jaar samen met andere ministeries gaat werken aan een strategie en aan oplossingsrichtingen.



Niet-aangenomen aanbevelingen

Inleiding

Het burgerberaad heeft tien aanbevelingen gedaan die de drempel van 75% steun niet hebben gehaald. Toch hebben deze aanbevelingen wel steun gekregen van de meerderheid van het burgerberaad: tussen de 56% en 74%. Het burgerberaad heeft deze tien niet-aangenomen aanbevelingen gedeeld met het kabinet als een uitnodiging voor een politieke en maatschappelijke dialoog. Daarom heeft het kabinet met een open blik gekeken naar deze niet-aangenomen aanbevelingen. Dat doen we door per aanbeveling een korte reflectie te geven op de ambitie en het doel van de aanbeveling. Vervolgens geven we per aanbeveling aan waar het kabinet kansen ziet. Het kabinet zet met deze korte reflectie de eerste stap om de dialoog op gang te brengen.



Eten

Inzetten op de eiwittransitie (69% steun)

Reflectie op de aanbeveling

Het kabinet ondersteunt het burgerberaad in hun visie om de Nederlandse voedselconsumptie gezonder en duurzamer te maken. Consumenten moeten makkelijker kunnen kiezen voor duurzaam en gezond voedsel. De adviezen van de Gezondheidsraad en het Voedingscentrum zijn hierin belangrijk. Het kabinet heeft de ambitie om in 2030 een balans in de gemiddelde eiwitconsumptie te bereiken van 50% dierlijke eiwitten en 50% plantaardige eiwitten. In 2025 consumeerden Nederlanders gemiddeld nog 60% dierlijke eiwitten.

Waar zien we kansen

De komende periode werkt het kabinet plannen uit om de voedselconsumptie verder te verduurzamen, onder andere door inzet op voorlichting, consumentenactivatie, de voedselomgeving en een groter aanbod plantaardige eiwitten. Hier hebben ook verschillende stakeholders, zoals de supermarkten, een belangrijke rol in. In het najaar volgt er een Kamerbrief met meer informatie over deze plannen en de bredere inzet op het duurzaam voedselbeleid.¹

¹ Kamerstuk: [Beantwoording vragen Begrotingsbehandeling LVVN](#).

Spullen

Deelbare spullen (74% steun)

Reflectie op de aanbeveling

Het kabinet vindt het stimuleren van delen en lenen van spullen een goed plan. Afspraken over delen en lenen kunnen het best worden vastgelegd in zogenaamde lokale prestatieafspraken, waar niet alleen de gemeente maar ook de betrokken huurdersorganisatie(s) iets over te zeggen hebben. Daarnaast kan een gemeente via het omgevingsplan verplichten om depots op te nemen voor deel- en leenmogelijkheden. Ook is het voor corporaties op dit moment al mogelijk om ruimte ter beschikking te stellen, bijvoorbeeld als een buurthuis.

Waar zien we kansen

- Het advies van het burgerberaad is waardevolle input voor gemeentes (eventueel ondersteund door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten), corporaties en betrokken huurdersorganisaties. Het kabinet zal deze aanbeveling van het burgerberaad delen in de overleggen die we met deze organisaties hebben.
- Er wordt verkend of, en zo ja in welke vorm, een landelijke strategie kan helpen om delen en lenen te stimuleren. En hoe je daarin goed met elkaar kan samenwerken. In een verkennend project brengen we samen met gemeentes, bedrijven en andere stakeholders verschillende scenario's in kaart. De bevindingen

zullen gedeeld worden in het derde kwartaal van 2027.

- In de Handreiking Lokale Prestatieafspraken, die in het derde kwartaal van 2027 wordt geactualiseerd en samenhangt met het wetsvoorstel Versterking regie volkshuisvesting, zal aandacht worden besteed aan het stimuleren van delen en lenen van spullen.

Duurzaam kiezen via impactlabel (73% steun)

Reflectie op de aanbeveling

Het burgerberaad vraagt om meer inzicht in en transparantie over de duurzaamheid van een product. Ook wil het burgerberaad een prijsprikkel (een boete of beloning) die de consument aanzet tot duurzamer (koop) gedrag. Het voorstel van het burgerberaad raakt wat betreft inzicht en transparantie sterk aan de Ecodesign for Sustainable Products Regulation (ESPR). Dit is een nieuwe Europese wet om producten duurzamer en circulair te maken. Onder de voorganger van deze wet zijn de energielabels ingevoerd, bekend van koelkasten en wasmachines. De ESPR verplicht per productgroep om een digitaal productpaspoort op te stellen met daarin ook informatie over bijvoorbeeld milieuoetaf-druk, gerecyclede materialen en gevaarlijke stoffen.

Waar zien we kansen

In de invoering van het digitale productpaspoort via de ESPR. Op dit moment is het vormgevingsproces van de ESPR volop bezig voor onder meer textiel en elektrische apparaten. Maar het is nog niet in de praktijk gebracht. Dat gaat de komende jaren gebeuren en dan weten we ook beter wat het effect gaat zijn. Kortom: we kunnen komende jaren veel gaan leren van de uitvoering van de ESPR, zowel nationaal als Europees. Door dit proces Europees aan te pakken, maken we de regels makkelijker uitvoerbaar en zijn ze overal in Europa hetzelfde.

Watergebruik met gezond verstand (73% steun)

Reflectie op de aanbeveling

Bewust en zuinig drinkwatergebruik heeft sinds een paar jaar de volle aandacht van het kabinet. Eind 2022 heeft het kabinet daarvoor concrete doelen gesteld. We willen van 125 liter naar 100 liter drinkwaterverbruik per persoon per dag gaan in 2035. En we vragen grootverbruikers het drinkwatergebruik met 20% te verminderen. Ook beperken we het laagwaardig gebruik van drinkwater. Begin 2023 heeft het kabinet aangegeven welke manieren (financieel beïnvloeden, gedrag beïnvloeden of reguleren) ze wil inzetten om dit te bereiken.² Dit is verder uitgewerkt in het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing.³

² [TK 2022-2023, 27 625, nr. 599.](#)

³ [Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing | Rapport | Rijksoverheid.nl.](#)

Waar zien we kansen

- Deze aanbeveling sluit mooi aan op het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing. Dit plan wordt om de 2 jaar opnieuw bekeken en verbeterd. We zullen de aanbevelingen van het burgerberaad hierin meenemen. De aanbevelingen 'Slimmer watergebruik stimuleren en de mogelijkheden voor grijswatergebruik verkennen en stimuleren, zijn nu al onderdeel van het plan. Het idee van het burgerberaad om de aanschaf/gebruik van drinkwaterbesparende technieken in zowel huishoudens als bedrijven financieel te gaan stimuleren vinden we interessant en willen we ook gaan verkennen.
- De aanbeveling van het burgerberaad is om inwoners bewuster te maken van hun drinkwatergebruik. Dit onderschrijven we. Hiervoor is inmiddels de website [Levenmetwater.nl](#) gelanceerd met informatieve filmpjes en een quiz over drinkwatergebruik. Onder de vlag van Levenmetwater wordt dit voorjaar ook een nationale publiekscampagne over drinkwaterbesparing gelanceerd. Ook voeren de drinkwaterbedrijven regionale campagnes. Daarnaast maakt Milieu Centraal in samenwerking met de overheid een aanpak om op festivals piekgebruik door jongeren in de zomer tegen te gaan. Het idee om de gemeenten een actieve rol te geven in de communicatie vinden we interessant en gaan we met hen bespreken.

Reizen

Aantal vervoersbewegingen verminderen en verduurzamen (69% steun)

Reflectie op de aanbeveling

Per jaar worden er 130 miljard kilometers met de auto gereden in Nederland. Het burgerberaad wil deze autokilometers verminderen, schoner maken en verduurzamen. Het burgerberaad doet hiervoor veel verschillende aanbevelingen. Van bevorderen van thuiswerken tot het beter beschikbaar maken van deelvervoer. Ook geven ze aanbevelingen voor beleid om meer te fietsen en beleid om elektrisch rijden aantrekkelijker te maken. Het kabinet doet al veel op deze onderwerpen, bijvoorbeeld door deelvervoer en samenwerking op bedrijventerreinen te ondersteunen. Een overzicht kunt u vinden op het [Dashboard Klimaatbeleid - Mobiliteit](#) en op de website van de RVO [Duurzame mobiliteit | RVO.nl](#).

Waar zien we kansen

- We gaan deze aanbeveling meenemen in de uitwerking van het beleid rond duurzame mobiliteit. Vooral bij innovatieve en nieuwe beleidsontwikkelingen. Een voorbeeld: momenteel werkt het ministerie van IenW aan een Nationale Routekaart Bidirectioneel laden met daarin alle acties die nodig zijn om opschaling van bidirectioneel laden te realiseren. Bij bidirectioneel laden kan een elektrische auto zowel stroom laden als stroom terugleveren

aan het net, waardoor de auto werkt als een batterij. Voor de zomer wordt deze routekaart aangeboden aan de Tweede Kamer. Ook is de uitrol van laadinfrastructuur belangrijk. We blijven met veel partijen zorgen voor versnelling van de uitrol van laadpunten zodat mensen hun elektrische voertuig kunnen laden.

- We blijven subsidies en ondersteuning beschikbaar stellen voor bedrijven en werkgevers die zich willen inzetten voor duurzame mobiliteit. Daar zijn al veel voorbeelden van. Denk hierbij aan de subsidie voor de Coalitie Anders Reizen, de subsidieregeling Collectieven MKB Verduurzaming Reisgedrag (COVER), subsidie voor het Programma Verduurzamen Bedrijventerreinen, en het RVO informatiepunt voor werkgevers. Daarnaast is er ook een landelijk netwerk van mobiliteitsmakelaars actief die bedrijven ondersteunen bij duurzaam en flexibel mobiliteitsbeleid, waar de Rijksoverheid ook financiering aan geeft.
- We houden een goede samenwerking tussen de Rijksoverheid en gemeentes en provincies. Daar zijn al voorbeelden van, zoals het samenwerkingsprogramma Natuurlijk! Deelmobiliteit. Dit is gezamenlijk gestart door (meer dan 30) gemeenten, regio's, provincies en de overheid. De overheden werken ook samen in regionale bereikbaarheidsorganisaties, zoals Goedopweg Utrecht en Zuid-Holland Bereikbaar.
- We zetten in op publiekscampagnes. Op dit moment loopt bijvoorbeeld de meerjarige publiekscampagne 'Start met Delen'. Deze campagne is erop gericht om de voordelen van autodelen onder de aandacht te krijgen.

Ook is er de campagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst!' om fietsen te stimuleren.

Algemeen

Van Cool naar Koel: Verbind en vertel (73% steun)

Een allesomvattende visie voor de langetermijn (60% steun)

Beraadstafels voor duurzame mobiliteit en de voedselketen (66% steun)

Reflectie op de aanbevelingen

Het kabinet ziet in deze drie aanbevelingen de aanmoediging om de langetermijnvisie op de transitie naar een duurzame samenleving te borgen, regelmatig te actualiseren en de samenleving hierbij te betrekken, om de beraadstafels van het Klimaatakkoord te blijven inzetten en om werk te maken van het stimuleren van duurzame initiatieven in de samenleving.

Waar zien we kansen

- In het Klimaatplan 2025-2035⁴ hebben we de hoofdlijnen voor het klimaatbeleid voor de aankomende tien jaar beschreven. Het Klimaatplan wordt iedere vijf jaar geactualiseerd. Bij het opstellen van het Klimaatplan

4 [Klimaatplan 2025-2035 - Op weg naar een klimaatneutraal Nederland | Rijksoverheid.nl](#)

heeft het kabinet de samenleving (burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden) op verschillende manieren betrokken.⁵ Het kabinet gebruikt de input van het burgerberaad voor de volgende actualisatie van het Klimaatplan.

- We maken ondertussen plannen voor de volgende fase. Het kabinet gaat aan de slag met het concreter uitwerken van routes naar klimaatneutraliteit richting het jaar 2050, met 2040 als tussenstap. De routes beschrijven hoe we zo effectief mogelijk broeikasgassen kunnen verminderen en hoe de landbouw, de industrie, het energiesysteem, de mobiliteitssector en huizen en andere gebouwen duurzaam kunnen worden. Ook willen we zorgen voor samenhang tussen verschillende beleidsdoelen en voor langjarig beleid waar burgers en ondernemers op kunnen rekenen. Dit najaar zal het kabinet in de Klimaat- en Energienota de eerste contouren schetsen van de routes naar klimaatneutraliteit.
- In 2019 hebben we in het Klimaatakkoord⁶ afspraken gemaakt met meer dan 100 organisaties over hoe we de klimaatdoelen gaan halen. In de aanbeveling ‘Aan de slag: Creeër beraadstafels voor duurzame mobiliteit en de voedselketen’ schrijft het burgerberaad dat de beraadstafels van het Klimaatakkoord zijn opgeheven. Gelukkig is dit niet het geval. De overheid overlegt regelmatig met deze organisaties om de voortgang te bespreken. We

5 Zie: 7.2 Verantwoording consultatie en participatie totstandkoming Klimaatplan, pagina 94 – 102 in: [Klimaatplan 2025-2035 - Op weg naar een klimaatneutraal Nederland | Rijksoverheid.nl](#).

6 [Klimaatakkoord | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

spreken dan bijvoorbeeld met provincies, gemeenten, woningcorporaties, belangenverenigingen, klimaat- en natuurbeschermingsorganisaties en jongeren. Hierdoor blijven we op de hoogte van kansen en problemen waar mensen in de praktijk tegenaan lopen.

- Duurzame initiatieven dragen bij aan de klimaattransitie. Het zijn bijvoorbeeld mensen die samenkomen om een energiecoöperatie op te richten of buurtbewoners die samen met de gemeente werken aan groenbeheer in de straat. Om deze initiatieven beter te ondersteunen heeft het kabinet een analyse laten uitvoeren naar de knelpunten waar zij tegenaan lopen. Om ervoor te zorgen dat duurzame initiatieven makkelijker van de grond komen, heeft het kabinet een persoon aangesteld die het aankomende jaar samen met andere ministeries gaat werken aan een strategie en aan oplossingsrichtingen.

Reactie op het voorstel voor een Deltacommissaris

Het burgerberaad wil graag dat een onafhankelijk persoon, los van de politiek, de regie pakt in de klimaattransitie en een langetermijnvisie waarborgt; naar het voorbeeld van de Deltacommissaris. Het kabinet ziet een persoon die losstaat van de politiek niet als de juiste oplossing om regie en langetermijnvisie te waarborgen. De klimaattransitie heeft impact op de levens van

iedereen in Nederland. Vanwege de complexiteit en de omvang van de transitie spelen er veel verschillende belangen, voorkeuren, wensen en ideeën. In de Nederlandse democratie is het aan gekozen volksvertegenwoordigers om deze verschillende wensen en belangen af te wegen en knopen door te hakken.

De minister van Klimaat en Groene Groei (KGG) voert de regie en waarborgt een langetermijnvisie op de klimaattransitie. De minister van KGG werkt hiervoor nauw samen met andere betrokken ministers zoals Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN). Daarnaast verwijst het kabinet naar de bestaande functie van de voorzitter van het Nationaal Klimaat Platform (NKP). De voorzitter van het NKP is onafhankelijk van het kabinet. Hij adviseert het kabinet over wat hij denkt dat nodig is om de transitie te versnellen. Het NKP zoekt dagelijks de praktijk van de transitie op, agendeert kansen en knelpunten, biedt doeners een podium om hun verhaal te delen en werkt zoveel mogelijk in coalities en allianties. Het NKP gaat bijvoorbeeld langs bij sportverenigingen, boeren en mensen die moeite hebben de energierekening te betalen. Het kabinet gebruikt deze verhalen en adviezen om het klimaatbeleid te verbeteren.

Alle ministers in één gebouw | 71% steun

Reflectie op de aanbeveling

De aanbeveling “alle ministers in één gebouw” vindt het kabinet een creatief idee. Samenwerking tussen de verschillende ministers is erg belangrijk: alleen zo kunnen we complexe problemen oplossen. Het kabinet is het dus eens met het doel achter de aanbeveling. Er wordt op dit moment op verschillende manieren interdepartementaal samengewerkt. Ministers spreken elkaar wekelijks tijdens de Ministerraad en tijdens onderraden zoals de Raad Fysieke Leefomgeving (RFL). Ambtenaren van verschillende ministeries bereiden deze vergaderingen samen voor. Het is voor ministers relatief makkelijk om fysiek met elkaar te overleggen omdat in Den Haag de ministeries vlakbij elkaar liggen. Vaak werken verschillende ministers al in hetzelfde gebouw. Zo werken de minister van Klimaat en Groene Groei en de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur in hetzelfde gebouw. De minister van Klimaat en Groene Groei heeft sinds deze kabinetsperiode ook de portefeuille circulaire economie. Op deze manier probeert het kabinet samenhang aan te brengen tussen verschillende beleidsterreinen. Het fysiek bij elkaar brengen van de ministers in één gebouw vindt het kabinet daarom niet nodig.

Klimaatbonus voor iedereen | 56% steun

Reflectie op de aanbeveling

Met deze aanbeveling geeft het burgerberaad een signaal af: als je draagvlak wil houden voor klimaatbeleid is het essentieel om niet alleen vervuilend gedrag te ontmoedigen maar ook om duurzaam gedrag te belonen. Daarbij moet oog zijn voor mensen met een kleine portemonnee die onevenredig hard geraakt kunnen worden doordat vervuiling duurder wordt. De aanbeveling “Een Klimaatbonus voor iedereen” is een uitwerking van dit principe.

Het kabinet ziet inhoudelijke en uitvoeringstechnische knelpunten voor het invoeren van een algemene klimaatheffing en bonus. Een algemene klimaatheffing op vervuilende producten en diensten verhoogt de kosten voor kwetsbare huishoudens. Hoewel het teruggeven van het geld in de vorm van een bonus dit effect enigszins kan verzachten, blijft er voor de overheid minder geld over om beleid te financieren dan nu. Daarom geeft het kabinet de voorkeur aan maatregelen die specifieke vervuilende producten of diensten beprijzen, en eventuele compensatie te richten op de groep kwetsbare huishoudens.



Bijlage 2: Reflectie op instrument burgerberaad

Inleiding

Het burgerberaad klimaat is klaar. 175 willekeurige burgers, samen een dwarsdoorsnede van Nederland. Op achtergrond en meningen zijn zij ‘Nederland in het klein’, in de woorden van het burgerberaad zelf. Zij hebben samen geadviseerd over een vraag waarvan iedereen de gevolgen voelt en merkt in het dagelijks leven. Hoe gaan we als Nederland eten, reizen, spullen gebruiken op een manier die beter is voor het klimaat?

Met dit nationale burgerberaad ontstond een nieuwe nationale gesprekstafel. Het burgerberaad gaf ons een geheel beeld van hoe de samenleving kijkt naar de dilemma’s en verlangens rondom klimaatvragen. Met het burgerberaad wordt de kracht van de samenleving aangesproken. Dat is terug te zien in de verhalen van deelnemers en het advies: vol dromen, verwachtingen, zorgen, wensen, ervaringen en ideeën over hoe het beter kan en waarom het belangrijk is om te luisteren en aan de slag te gaan met de ideeën vanuit de samenleving.

In de woorden van deelnemer Tom¹: “Mee kunnen beslissen met beleid is, denk ik, een goed iets. Zeker ook vanuit een burgerperspectief: dat je echt het gevoel hebt dat je belangrijk bent en dat je mee mag praten.”

In het procesverslag², de reguliere voortgangsrapportages³ en in alle ontmoetingen met het burgerberaad is veel gezien en geleerd. De voorbereiding, het ontwerp en het verloop van het burgerberaad is in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties onafhankelijk onderzocht door onderzoekers vanuit de Radboud Universiteit, de Haagse Hogeschool en Tilburg University⁴, waarbij ook is gekeken naar de ervaring van

deelnemers en de bredere samenleving. Met als doel om goed te zien wat de waarde is van dit democratisch instrument en lessen mee te nemen voor de toekomst. Brengt het burgerberaad zoals gehoopt een verrijking onze democratie?

In dit document worden een aantal eerste indrukken en reflecties gedeeld. In de herfst van 2026 wordt het volledige onderzoek gepubliceerd met daarin ook een laatste deelrapportage over de opvolging van het adviesrapport. Want het goed bespreken en opvolging geven aan het advies hoort ook bij de uitvoering van een burgerberaad. En daar zal het kabinet ook de komende tijd voor inzetten. Toch kan nu al worden ingaan op een aantal opbrengsten en lessen op basis van het onderzoek.



Eerste bevinding onafhankelijk onderzoek

Voorafgaand aan het burgerberaad zijn in nauwe samenspraak tussen kabinet en Tweede Kamer 10 richtinggevende randvoorwaarden⁵ opgesteld waar dit nationale burgerberaad aan moest voldoen. Dit vanuit de wetenschap dat burgerfora geen democratisch wondermiddel zijn en randvoorwaarden, zoals de inbedding in samenleving en politiek, bepalend zijn voor het succes. Het devies was altijd: doe het goed, of doe het niet.⁶

Deze randvoorwaarden zijn daarom als leidraad genomen tijdens de voorbereiding en het verloop van het proces:

1. Het vaststellen van het doel van het Nationaal Burgerberaad Klimaat.
2. Het stellen van een geschikte vraag aan deelnemers van het burgerberaad.
3. Het waarborgen van goede samenwerking tussen kabinet en parlement.
4. Het maken van heldere afspraken over politieke opvolging.
5. Het vaststellen van de betrokkenheid van politici tijdens het burgerberaad.
6. Het waarborgen van representativiteit van het burgerberaad en inclusiviteit om gelijkwaardige deelname mogelijk te maken.
7. Het beschikbaar stellen van voldoende budget en tijd voor organisatie van het burgerberaad en compensatie voor deelnemers.
8. Het vaststellen van betrokkenheid van de samenleving bij het burgerberaad.
9. Het bieden van goede praktische en inhoudelijke ondersteuning van het proces met feitelijke en volledige informatie.
10. Het vaststellen van een aanpak om het burgerberaad te monitoren en ervan te leren.

De randvoorwaarden zijn ook geëvalueerd in hoofdstuk 4 van de Evaluatie Nationaal Burgerberaad Klimaat.⁷ Hier worden enkele inzichten en lessen uitgelicht:

Randvoorwaarde 1

voorbereiding is een doel vastgesteld en een vraag in samenwerking met de Kamer. Doel was burgers meer invloed geven op een grote maatschappelijke kwestie zoals klimaat en hen beter te betrekken bij politieke besluitvorming, om zo de democratie te versterken. Wat valt hierover te zeggen? In nauwe samenwerking met de Tweede Kamer en tijdens het proces zijn vele perspectieven gehoord en doelen vastgesteld. Of het burgerberaad daadwerkelijk leidt tot meer invloed en zeggenschap kan nu nog niet geconcludeerd worden. In het definitieve onderzoeksrapport dat handelt over de kabinetsreactie en verschijnt in de tweede helft van 2026, komen de onderzoekers daarop terug. Dat geldt ook voor de vraag of de democratie versterkt is.⁸ Wat er wél geconcludeerd kan worden is dat deelnemers tijdens de bijeenkomsten van het burgerberaad over het algemeen eigenaarschap, invloed en regie hebben ervaren. In de woorden van de onderzoekers: 'Cruciale onderdelen van het proces werden kortom door bijna alle deelnemers als echt van hen ervaren.'⁹. Bij het voortgangsoverleg van 15 april benoemden enkele deelnemers dat belang ook: 'Zij hielden zelf de touwtjes in handen.'

Randvoorwaarde 2

Hoewel in de voorbereiding met alle betrokkenen is

gezocht naar een niet te brede en niet te smalle vraagstelling bleek de gekozen vraag in de praktijk te breed. De deelnemers zijn erin geslaagd de vraag in al haar facetten te beantwoorden, verdeeld over drie deelthema's van een op zichzelf al complex vraagstuk. De breedte van de vraag heeft daarbij veel gevraagd van zowel de organisatie als de deelnemers, onder meer bij het betrekken van deskundigen, stakeholders en verschillende ministeries, en zal ook veel vragen van de departementen die betrokken zijn bij de opvolging.¹⁰

Randvoorwaarde 3 en 5

Er was een goed georganiseerde samenwerking tussen kabinet en burgerberaad in de voortgangsoverleggen en met rapporteurs vanuit de Tweede Kamer. De onderzoekers constateren dat de politiek-bestuurlijke governance en de uitwerking ervan in de praktijk goed heeft gewerkt. Het werkte volgens de deelnemers en Kamerleden goed dat de leden van het burgerberaad ook zelf naar de Tweede Kamer gingen en daar het gesprek zijn aangegaan. Volgens het onderzoek was de ervaring van deelnemers dat de betrokkenheid van de politiek verder beperkt bleef. Tegelijkertijd was het burgerberaad tijdens het verloop ook volop onderwerp van het politieke debat en Kamervragen. De politiek-bestuurlijke governance heeft volgens de onderzoekers niet kunnen voorkomen dat het burgerberaad omstreden was in de Tweede Kamer.¹¹

Randvoorwaarde 4

De afspraken over opvolging zijn vooraf vastgelegd

in het instellingsbesluit met motiveringsplicht en besprekingsplicht: 'De Ministers brengen uiterlijk zes maanden na het verschijnen van het eindrapport van het Burgerforum een met redenen omklede reactie uit op het eindrapport. (...) De Ministers treden uiterlijk een jaar na het verschijnen van het eindrapport in overleg met het Burgerforum over de opvolging van het eindrapport.'¹² Volgens de onderzoekers zijn deze afspraken helder. Uiteraard wijzen zij erop dat het op dit moment nog openstaat in hoeverre dit ook daadwerkelijk resulteert in politieke opvolging. Deze vraag wordt behandeld in de eindrapportage dit najaar.¹³

Randvoorwaarde 6

De gebruikte methode (loting) werkte goed om op de gekozen achtergrondkenmerken een goede dwarsdoorsnede van deelnemers uit heel Nederland te selecteren. Daarnaast was er een vrij lage uitval in vergelijking met andere Nederlandse (lokale en provinciale) burgerberaden. Daarmee wordt voldaan aan het waarborgen van de representativiteit van het burgerberaad, zo concluderen de onderzoekers. Wel zien de onderzoekers dat voor een toekomstig burgerberaad het loten van deelnemers nog duurzamer en toegankelijker geregeld kan worden. Via een eenmalige constructie kon de Basisregistratie Personen (BRP) worden gebruikt om mensen op naam te kunnen uitnodigen.

(vervolg Randvoorwaarde 6)

Omdat het hier ging om een eenmalige oplossing, is in het vervolg een structurele oplossing nodig, zodat potentiële deelnemers ook bij een volgend burgerberaad op naam kunnen worden uitgenodigd.

De onderzoekers constateren ook dat aan de randvoorwaarden van inclusiviteit om gelijkwaardige mogelijk te maken wordt voldaan. Ze verwijzen hierbij naar de inspanningen die verricht zijn om belemmeringen voor deelnemers weg te nemen. Zoals onkostenvergoeding en reiskosten. De kwaliteit van gespreksbegeleiding zorgde ervoor dat iedereen aan bod kwam. Ook de brede variatie aan werkvormen droeg bij aan inclusiviteit.¹⁴ Het lijkt kortom goed gelukt om mensen van zeer verschillende achtergronden en meningen met elkaar om de tafel te brengen.

Randvoorwaarde 7

De onderzoekers geven aan dat het erop lijkt dat de tijd voor de organisatie te beperkt was. Het burgerberaad vergde veel van de deelnemers en organisatie aan inzet en flexibiliteit. Deelnemers gaven meerdere malen aan veel meer extra uren te hebben besteed aan het burgerberaad dan vooraf was voorzien. Die inzet was aldus deelnemers en organisatie wel nodig vanwege de complexe vraag.¹⁵ De vrijwilligersregeling bleek niet geschikt voor de vergoeding van deelnemers. Zowel de organisatie als de onderzoekers geven aan dat het voor toekomstige burgerberaden belangrijk is te

voorzien in een geschikte regeling voor een passende vergoeding en gerelateerde noodzakelijke voorzieningen.¹⁶ BZK zal het voortouw nemen om voor toekomstige burgerberaden te onderzoeken wat wél een passende oplossing en regeling is.

Randvoorwaarde 8

Door de organisatie is veel gedaan om de betrokkenheid van de samenleving bij het burgerberaad te vergroten. Dat heeft de organisatie gedaan door een publiekscampagne, een Participatieve Waarde Evaluatie¹⁷ en door het betrekken van kinderen onder de 16 met de Kinderklimaatop. Het bleek ondanks de inzet en media-aandacht toch lastig om het burgerberaad goed bij het brede publiek bekend en zichtbaar te maken. Zo blijkt dat slechts een klein deel op dit moment bekend is met het bestaan van het burgerberaad, en een nog kleiner deel bekend is met de aanbevelingen. Dit heeft aldus de onderzoekers onder andere te maken met beperkt communicatiebudget en de gevolgde communicatiestrategie.¹⁸

Randvoorwaarde 9

Het burgerberaad kreeg voldoende praktische en inhoudelijke ondersteuning.¹⁹ Uit het onderzoek blijkt dat het organiseren van betrouwbare en diverse kennis uitdagend was op zo'n gepolariseerd vraagstuk als klimaat. De onderzoekers geven aan dat ondanks alle uitdagingen de organisatie er goed in is geslaagd om in voldoende informatie te

voorzien aan de deelnemers. 'In het burgerberaad is kennis geprogrammeerd in aansluiting op de behoefte van deelnemers in de verschillende fasen van het burgerberaad.' Deelnemers hadden relatief veel eigenaarschap in welke informatie en experts ze raadpleegden. Daardoor lukte het al met al goed om verschillende kennisperspectieven aan tafel te hebben. Dit is bijvoorbeeld terug te zien in hoe de onderzoekers schrijven over het omgaan met kennis en de geprogrammeerde activiteiten, zoals het kennisfestival.²⁰

Randvoorwaarde 10

Het burgerberaad is onafhankelijk gemonitord en geëvalueerd in opdracht van BZK. Resultaten werden na elke bijeenkomst snel gedeeld en gebruikt om het proces te verbeteren. Door het laten uitvoeren van onafhankelijk onderzoek en het burgerberaad zelf zijn lessen goed heeft vastgelegd zijn er volop lessen en tips, die gebruikt kunnen worden voor de toekomst. In de onderzoeksrapportage - die in zijn volledigheid uitkomt in het najaar 2026 - wordt door de onderzoekers verder op deze randvoorwaarde ingegaan en gereflecteerd.



Andere opbrengsten

Naast de inzichten over de randvoorwaarden zijn er ook nog andere relevante inzichten die de onderzoekers en het burgerberaad zelf hebben uitgelicht. Deze worden hier kort aangestipt. Zo geven de onderzoekers aan 'dat de projectorganisatie er goed in is geslaagd om een zeer diverse groep burgers op een constructieve manier met elkaar in gesprek te laten gaan en impactvolle aanbevelingen te laten formuleren die breed werden aanvaard door de deelnemers en consistent zijn met de vragen die hun zijn voorgelegd.²¹ Zij geven verder aan dat het proces goed is verlopen vanuit het oogpunt van ervaren procedurele rechtvaardigheid, psychologische eigenaarschap en inclusieve deliberatie. Deelname aan het burgerberaad leidde tot meer begrip voor andere meningen. Het gros van de deelnemers kreeg na de eerste vier bijeenkomsten meer begrip voor mensen met een andere mening dan zij.²² 'Je hoeft het niet met elkaar eens te zijn om te kunnen samenwerken', schrijven de deelnemers en de projectorganisatie in hun procesverslag 'Democratie versterken in de praktijk! Hoe ontwerp en organiseer je een nationaal burgerberaad?'²³

Dit is een belangrijke uitkomst en opbrengst, met democratische waarde. Democratie bestaat immers bij het kunnen dragen van verschil en er samen uit kunnen komen.

Vervolg

Een aantal dingen wordt momenteel nog onderzocht en komen in de onderzoeksrapportage dit najaar aan bod. Bijvoorbeeld de politieke opvolging. Daarnaast bevat de definitieve onderzoeksrapportage in het najaar ook een uitgebreidere reflectie op de waarde van het burgerberaad als democratisch instrument en op de daarvoor relevante randvoorwaarden.

Dit kabinet verkent op dit moment een passend onderwerp en vraag voor een volgend nationaal burgerberaad. Daarbij komen de inzichten uit dit eerste onderzoeksrapport goed van pas. De onderzoekers benoemen bijvoorbeeld dat het instrument met name geschikt lijkt om advies te geven op gepolariseerde en moeilijke en spannende thema's waar de politiek zelf niet- of moeilijk uitkomt.

Vanuit BZK wordt onderzocht hoe het burgerberaad verankerd kan worden en een vaste waarde gemaakt kan worden binnen onze representatieve democratie. Dit in navolging van het amendement van lid Kröger²⁴, die verzoekt om te onderzoeken hoe burgerberaden een structurele plek kunnen krijgen binnen de Nederlandse democratische inrichting.

Voetnoten

1: Uit: Voortgangsrapportage 3 feb 2026, te vinden op de website van het Nationaal Burgerberaad Klimaat

2: Online raad te plegen op: Democratie versterken in de praktijk! Hoe ontwerp en organiseer je een nationaal burgerberaad | Burgerberaad klimaat

3: Online raad te plegen op: Voortgangsrapportage | Burgerberaad klimaat

4: Deelrapporten 1-3 van het onafhankelijk onderzoek naar het burgerberaad klimaat zijn gebundeld beschikbaar gesteld op 22 april 2026. Het evaluatierapport van het Nationaal Burgerberaad Klimaat is o.l.v. Kristof Jacobs uitgevoerd door onderzoekers van de Radboud Universiteit Nijmegen, Tilburg University en de Haagse Hogeschool. Link: Onderzoek en evaluatie Nationaal Burgerberaad Klimaat | Radboud Universiteit

5: Meedoen in democratie en Samenleving, Kamerstukken II, 36210

6: Tweede Kamer der Staten-Generaal, De aanpak burgerparticipatie en burgerfora. Bestuurlijke vernieuwing, Kamerstukken II 30184, nr. 38; Tweede Kamer der Staten-Generaal, De voortgangsbrief op de aanpak burgerparticipatie en burgerfora, Kamerstukken II 30184.

7: Jacobs et al., pp. 155–165 (2026)

8: Jacobs et al. P. 156 (2026)

9: Jacobs et al. P. 151 (2026)

10: Jacobs et al. P. 157 (2026)

11: Jacobs et al. Pp. 157-158 (2026)

12: Instellingsbesluit burgerforum klimaat- en energiebeleid: Instellingsbesluit burgerforum klimaat- en energiebeleid | Besluit | Rijksoverheid.nl

13: Jacobs et al. Pp. 158-159 (2026)

14: Jacobs et al. Pp. 159-160 (2026)

15: Jacobs et al. P. 160 (2026)

16: Jacobs et al. Pp. 160-161-162(2026)

17: Aan de PWE hebben 32.864 Nederlanders op meegedaan,. Jacobs et al. P.100 (2026)

18: Jacobs et al. Pp. 163-164 (2026)

19: Jacobs et al. P. 164 (2026)

20: Jacobs et al. P. 89 (2026)

21: Jacobs et al. P. 150 (2026)

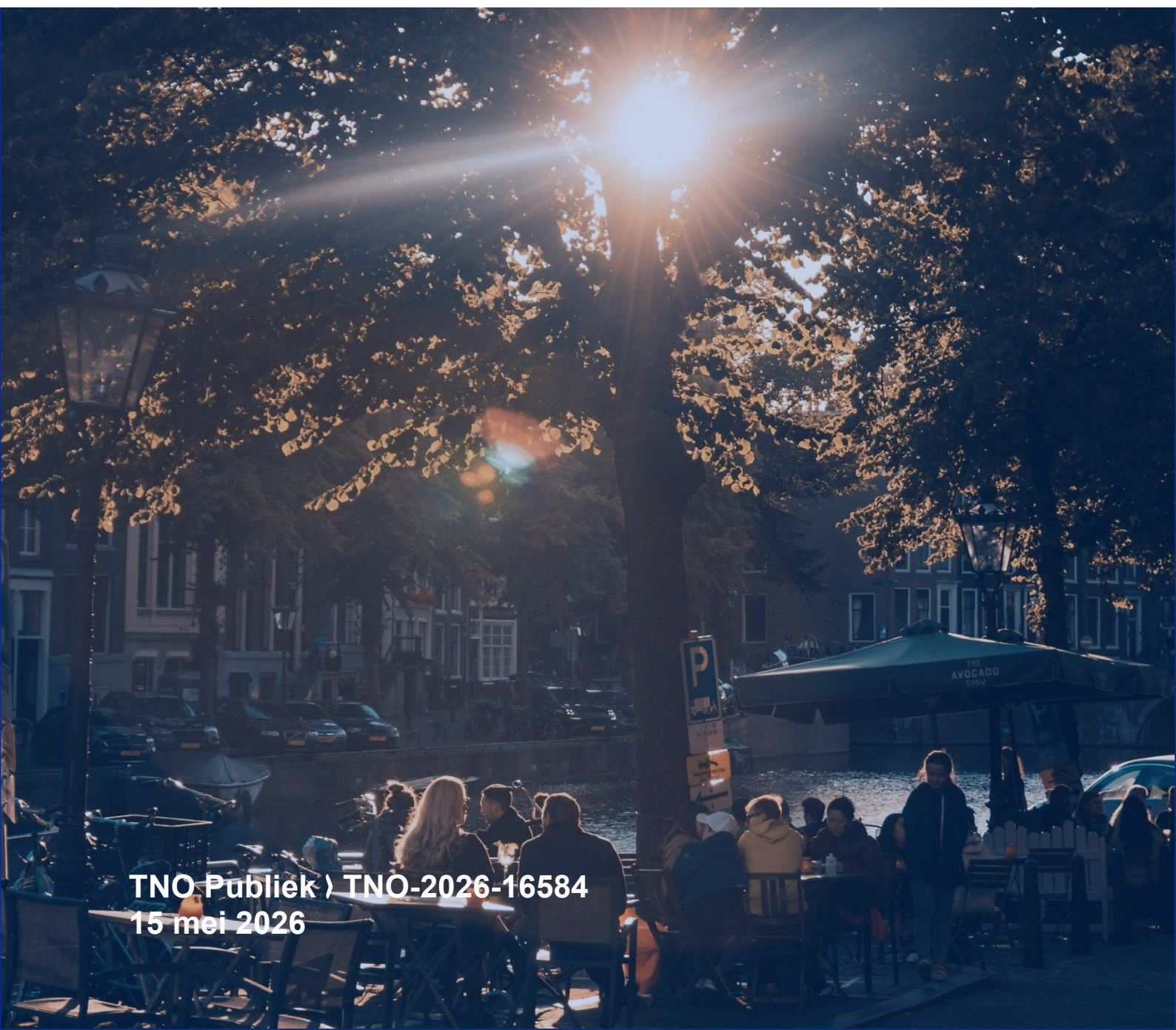
22: K. Jacobs, Bleijenberg, C. en Sipma, T., Het Nationaal Burgerberaad Klimaat onderzocht, StukRoodVlees, 22 april 2026, <https://stukroodvlees.nl/het-nationaal-burgerberaad-klimaat-onderzocht/>

23: In het procesverslag van het Nationaal Burgerberaad Klimaat, ‘Democratie versterken in de praktijk! Hoe ontwerp en organiseer je een nationaal burgerberaad?’ wordt door de organisatie uitgebreid ingegaan op hoe zij het burgerberaad zo hebben ontworpen en ingericht dat er ruimte was voor verschillende meningen en zelforganisatie met regie en eigenaarschap van de deelnemers op het proces. Zie bijvoorbeeld p 24-25 en p 32-35 in het procesverslag.

24: Tweede Kamer der Staten-Generaal, *Amendement van het lid Kröger*, Kamerstukken II 36800 VII nr 65

Gedragsreflectie beleidsmaatregelen Burgerberaad Klimaat

Expertreview van gedragseffectiviteit van beleidsvoorstellen op basis
van de aanbevelingen van het Burgerberaad



TNO-2026-16584 – 15 mei 2026

Gedragreflectie beleidsmaatregelen Burgerberaad Klimaat

Expertreview van gedragseffectiviteit van
beleidsvoorstellen op basis van de aanbevelingen van
het Burgerberaad

Auteurs	Geerte Paradies Melanie Klösters Julia Jansen
Rubricering rapport	TNO Publiek
Titel	TNO Publiek
Rapporttekst	TNO Publiek
Aantal pagina's	58 (excl. voor- en achterblad)
Aantal bijlagen	0
Programmanaam	Dit project is gefinancierd als onderdeel van het onderzoeksprogramma Kennis voor Energiebeleid met subsidie van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
Projectnaam	KVE 2026 gedragreflectie burgerberaad
Projectnummer	060.69180

Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van TNO.

© 2026 TNO

Samenvatting

Rapport in het kort

Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat vraagt TNO om vanuit expert opinie te reflecteren op beleidsvoorstellen gebaseerd op de aanbevelingen over eten, spullen en reizen van het Nationaal Burgerberaad Klimaat 2025. In de reflectie staat de volgende vraag centraal: in welke mate zijn de beleidsvoorstellen effectief in het veranderen van gedrag?

TNO adviseert voor het vergroten van gedragseffectiviteit, ofwel de kans dat de beoogde gedragsverandering zal plaatsvinden, om gecombineerde, samenhangende beleidspakketten te ontwikkelen in plaats van voor losse maatregelen te kiezen. Een combinatie van bewustwording, beprijzing, subsidiëring en normering zal waarschijnlijk het meest effectief zijn voor de door het Burgerberaad beoogde gedragsverandering, omdat verandering dan zowel mogelijk als aantrekkelijk gemaakt wordt.

Wat opvalt in de kabinetsreactie is dat beprijzend beleid voorgesteld door het Burgerberaad veelal (nog) niet wordt overgenomen door het kabinet. Zo kiest het kabinet er wel voor op termijn voor alle producten een duurzaamheidslabel in te voeren (bestaand beleid vanuit Europa), maar nog geen door het Burgerberaad aanbevolen heffing in te stellen op producten met duurzaamheidslabel B-F. Ook wordt er vooralsnog geen prijsdifferentiatie ingevoerd waardoor reizen met de trein in de spits duurder zou worden. Beprijzend beleid zou de gedragseffectiviteit sterk kunnen vergroten, omdat prijs een belangrijke drijfveer is voor gedragsverandering. Ten slotte adviseert TNO geïntegreerd en doelgroepgericht communicatiebeleid, omdat veel maatregelen pas effectief zijn als mensen nieuwe regelingen kennen en begrijpen hoe ze kunnen handelen.

Samenvatting

Het Nationaal Burgerberaad Klimaat, bestaande uit 175 Nederlanders met verschillende achtergronden en overtuigingen, heeft in december 2025 een advies aangeboden aan het kabinet. Hierin geeft het Burgerberaad door middel van aanbevelingen antwoord op de vraag: "Hoe kunnen we als Nederland eten, spullen gebruiken en reizen op een manier die beter is voor het klimaat?". Dertien van in totaal 23 aanbevelingen zijn in het Burgerberaad met een ruime meerderheid aangenomen (> 75% van de stemmen).

Het kabinet heeft toegezegd binnen zes maanden met een reactie te komen waarin op iedere aanbeveling van het Burgerberaad met meer dan 75% van de stemmen afzonderlijk wordt ingegaan. Om tot een kabinetsreactie te komen, zijn de aanbevelingen van het Burgerberaad uitgewerkt tot beleidsvoorstellen.

TNO is gevraagd om een kwalitatieve analyse te doen van de gedragseffecten van de voorgestelde beleidsmaatregelen zoals beschreven in de kabinetsreactie. Gedragsexperts van TNO reflecteren op deze beleidsvoorstellen vanuit de vraag: dragen de maatregelen in de beleidsvoorstellen daadwerkelijk bij aan een verandering van gedrag?

De reflectie van TNO

TNO adviseert om gecombineerde, samenhangende beleidspakketten te ontwikkelen in plaats van losse maatregelen. De aanbevelingen waar een combinatie wordt gemaakt van verschillende maatregelen die gericht zijn op bewustwording, beprijzing, subsidiëring en/of normering zullen waarschijnlijk het meest effectief zijn voor de beoogde gedragsverandering, omdat verandering dan zowel mogelijk als aantrekkelijk gemaakt wordt.

Voeding

Voor het tegengaan van **voedselverspilling** neemt het kabinet twee aanbevelingen van het Burgerberaad over. Ze kiest ervoor om huidig beleid te blijven doorzetten, zoals het stimuleren van ondernemers om zich aan te sluiten bij de Coalitie Houdbaarheid en nieuwe houdbaarheidsicoontjes op producten te plaatsen. Ook verkent het kabinet de haalbaarheid om de 'Annex X lijst' uit te breiden, een lijst met producten waar geen houdbaarheidsdatum op hoeft te staan. Deze maatregel richt zich niet op verspilling van vlees en zuivel, terwijl die de grootste klimaatimpact hebben wanneer ze verspilld worden. Het kabinet overweegt om later de consumentenaanpak met gedragsinterventies en gerichte campagnes over te nemen. Uitstel van deze maatregel gaat ten koste van de gedragseffectiviteit van het pakket aan maatregelen. De impact van maatregelen zou groter zijn wanneer het kabinet het aanpassen van de houdbaarheidsicoontjes op producten combineert met publiekscampagnes met doelgroepensegmentatie en ondersteuning bij keuzes over inkopen, koken en bewaren op het moment dat die keuzes gemaakt worden. Aandacht bij de publiekscampagnes voor het inkopen en minder verspillen van specifiek zuivel en vlees is belangrijk vanwege de klimaatimpact van deze voedingsmiddelen.

Voor het bevorderen van gezonde voeding blijft het kabinet inzetten op het onaantrekkelijk maken van ongezonde keuzes: er wordt al een suikertaks uitgewerkt, er is een wetsvoorstel in de maak om kindermarketing voor ongezonde voeding te beperken en er wordt met supermarkten gesproken over het vergroten van het aandeel van gezonde producten dat zij aanbieden. Het kabinet overweegt om op een later moment te verkennen of een verplichting voor een minimaal percentage biologisch voor ketenpartijen haalbaar is. Bovenstaande maatregelen die ingrijpen op de omgeving zijn effectief omdat het gezond eten makkelijker en logischer maakt. Positief is dat het kabinet ervoor kiest om ongezonde voeding duurder te maken en minder aan te prijzen en gezonde voeding een groter aandeel te maken van het voedselaanbod, met name door voortzetting van huidig beleid. Het zou effectiever zijn om dit beleid te combineren met het beter herkenbaar maken van ongezonde voeding (zoals met de zwarte stip) en door ook gezond voedsel aantrekkelijker te maken.

De besproken maatregelen voor **gezonde voeding** zijn gericht op het veranderen van de voedselomgeving van mensen. Waarschijnlijk hebben ze geen positief effect op het klimaat, omdat ze niet gericht zijn op rundvlees en zuivel die de grootste klimaatimpact hebben. Daarom adviseren we om beleid te richten op het stimuleren van plantaardige voeding, waarvan we weten dat het goed is voor de gezondheid en het klimaat. Voor die gedragsverandering zal een combinatie van normerend, beprijzend en informerend beleid effectiever zijn.

Spullen

Bij 'spullen' kiest het kabinet voor het op Europees niveau uitbreiden van de 'right to repair' met meubels en kleding en het blijven stimuleren van repair cafés. Verder kiest het kabinet voor het labelen van producten in productcategorieën op duurzaamheid. Deze maatregelen verlagen barrières voor reparatie en maken de duurzaamheid van producten inzichtelijker, maar spelen niet in op een belangrijke drijfveer: de kosten. De kosten voor reparatie zijn op dit moment erg hoog in verhouding tot de kosten van een nieuw product. Het kabinet kiest

ervoor om later te beslissen over een heffing op basis van het eerder genoemde duurzaamheidslabel. Ook beslist het kabinet later over een reparatiefonds om reparaties goedkoper te maken. Garantietermijnen voor reparatie worden niet duidelijker gemaakt, terwijl hier wel onduidelijkheid over is bij consumenten welke rechten zij hebben. Softwareondersteuning van elektronica kan niet langer verplicht worden dan vijf jaar omdat dit Europees bepaald is. Tot slot is er geen beleid voorgesteld wat ingrijpt op een belangrijke drijfveer om te kopen: het gemak waarmee spullen nu online aanschaf kunnen worden.

Reizen

Voor **bewuster vliegen** geeft het kabinet aan zich te blijven inzetten op het beprijzen van kerosine binnen bestaande (internationale) samenwerkingsverbanden, maar stelt vooralsnog geen nieuw beleid voor. Een kerosinebelasting zou gedragseffectief kunnen zijn, maar is moeilijk te implementeren. Voor het bereiken van de beoogde gedragsverandering zijn dus alternatieve maatregelen nodig, zoals hogere gedifferentieerde vliegbelastingen, vliegplafonds op luchthavens en een verbod op reclames voor (verre) vluchten. De effectiviteit kan versterkt worden door de combinatie met een verbeterd internationaal treinnetwerk en boekingssysteem, zoals voorgesteld in de aanbeveling over reizen met de trein.

Voor **reizen met de internationale trein** verwijst het kabinet naar nieuwe EU-wetgeving gericht op verbeterde aansluitingen en boekingssystemen van internationale treinen. Dit kan reizen met de internationale trein aantrekkelijker maken, ook in vergelijking met reizen met de auto of het vliegtuig. Doordat het kabinet niet direct inzet op verlaging van de kosten en verbetering van comfort in internationale treinen, zoals het Burgerberaad adviseert, is het beleidsvoorstel beperkter qua gedragseffectiviteit om mensen vaker met de internationale trein te laten reizen. Wat betreft reizen met de trein in Nederland zegt het kabinet in te zetten op afspraken met de NS en ProRail voor meer comfort en service bij nationale treinen en stelt een Nederland-ticket (voor €49 per maand onbeperkt reizen buiten de spits in de zomermaanden) voor. Het kabinet geeft aan later te besluiten over prijsdifferentiatie, waardoor reizen met de trein in de spits duurder zou worden, omdat het verdere uitwerking vereist. Het kabinet gaat echter niet inzetten op goedkopere internationale treinen en verbetering van aansluitingen van trein op regionaal vervoer, omdat andere partijen hiervoor verantwoordelijk zijn. Dat vermindert de gedragseffectiviteit om mensen vaker met het OV en de trein te laten reizen. We adviseren het kabinet dan ook om die andere partijen te stimuleren deze maatregelen te nemen.

Het kabinet kiest ervoor om **thuiswerken** te blijven stimuleren door als overheid het goede voorbeeld te geven en faciliteiten beschikbaar te stellen voor thuiswerken, wat al bestaand beleid is. Ook blijft de overheid informeren over de voordelen van thuiswerken en fietsen. Het kabinet besluit later over het vormgeven van een uitbreiding van de leasefietsregeling. Vanuit het oogpunt van gedragseffectiviteit raden we aan om werkgevers en werknemers te stimuleren de beschikbare belastingvrije vergoeding voor fietsen te benutten. Aangezien een (elektrische) fiets de fietsbare afstand naar werk vergroot, kan een leasefietsregeling een positief effect hebben op het aantal fietskilometers naar werk. Deze maatregelen neemt het kabinet nu niet over. De maatregelen zouden meer effect hebben als ze gecombineerd worden met richtlijnen (voor bijvoorbeeld reizen en thuiswerken) of verplichtende maatregelen. Echter, het is expliciet de wens van het Burgerberaad om geen verplichtingen op te leggen wanneer het gaat om thuiswerken en fietsen.

Tot slot kiest het kabinet bij **duurzame automobilititeit** voor een inruilregeling gericht op (lage) middeninkomens en uitprobeeracties om (tweedehands) elektrisch rijden te stimuleren, en een gedragscampagne over duurzame mobiliteit. Er wordt later besloten over een

accukwaliteitsrapport voor tweedehands EV's. Deze maatregel is belangrijk om ook te implementeren voor gedragsverandering, omdat twijfels over de accu een belangrijke barrière vormen voor de overstap naar tweedehands EV. Omdat nog niet van alle maatregelen duidelijk is hoe deze vorm zullen krijgen, is de verwachte gedragseffectiviteit van een inruilregeling onbekend en van uitprobeeracties waarschijnlijk beperkt, afhankelijk van de opzet. Daarnaast wil het kabinet biobrandstoffen stimuleren om de CO2-uitstoot van fossiele brandstofauto's te verminderen. Hier zullen consumenten weinig van merken, omdat er geen gedragsverandering wordt gevraagd, aangezien de biobrandstoffen worden gemengd in de benzine en diesel.

Algemene reflectie

Wat opvalt in de kabinetsreactie op het advies van het Burgerberaad is dat beprijzend beleid veelal wegvalt. Zo kiest het kabinet ervoor om wel een duurzaamheidslabel in te voeren (bestaand beleid), maar nu nog geen heffing in te stellen op producten met duurzaamheidslabel B-F, wat het Burgerberaad wel adviseerde. Ook wordt er vooralsnog geen prijsdifferentiatie ingevoerd, waardoor reizen met de trein in de spits duurder zou worden. Beprijzend beleid zou de gedragseffectiviteit sterk kunnen vergroten, omdat prijs een belangrijke drijfveer is voor gedragsverandering.

De voorgestelde maatregelen zullen nog verder uitgewerkt moeten worden tot implementeerbaar beleid. Het is verstandig om hier gedragsexperts bij te betrekken om de gedragseffectiviteit per maatregel te optimaliseren.

Ten slotte adviseert TNO geïntegreerd en doelgroepgericht communicatiebeleid te voeren, omdat veel maatregelen pas effectief zijn als burgers de urgentie voelen, nieuwe regelingen kennen en begrijpen hoe ze kunnen handelen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding en aanpak.....	8
1.1 Achtergrond.....	8
1.2 Doel.....	8
1.3 Reflectievragen	8
1.4 Proces	9
1.5 Aanpak	9
2 Gedragsreflectie per aanbeveling.....	11
2.1 Samen tegen voedselverspilling (aanbeveling 1 - eten).....	11
2.2 Gezonde voeding voor iedereen (aanbeveling 3 - eten)	15
2.3 Lang leven (de) spullen! (aanbeveling 4 - spullen).....	20
2.4 Voor wat het waard is (aanbeveling 6 - spullen)	28
2.5 Bewuster vliegen (aanbeveling 7 - reizen).....	31
2.6 De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor (aanbeveling 8 - reizen).....	33
2.7 Werk thuis, in de buurt of pak de fiets! (aanbeveling 9 - reizen)	43
2.8 Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar (aanbeveling 11 - reizen).....	47
3 Algemene reflecties en aanbevelingen.....	53
3.2 Combinaties van beleidsmaatregelen het meest effectief	55
3.3 Communicatie van groot belang	55
3.4 Europese samenwerking blijvend van belang.....	55
3.5 Draag zorg voor draagvlak	56
3.6 Betrek gedragsexperts bij verdere uitwerking van de maatregelen.....	56
Referenties	57

1 Inleiding en aanpak

1.1 Achtergrond

In 2025 heeft Nederland voor het eerst op nationaal niveau een burgerberaad georganiseerd over klimaatbeleid: het Nationaal Burgerberaad Klimaat. Voor dit Burgerberaad zijn 175 Nederlanders met verschillende achtergronden en overtuigingen zeven keer samengekomen om onder begeleiding van experts gezamenlijk antwoord te geven op de vraag: “Hoe kunnen we als Nederland eten, spullen gebruiken en reizen op een manier die beter is voor het klimaat?”.

In december 2025 heeft het Burgerberaad zijn advies aangeboden aan het kabinet. Dertien van in totaal 23 aanbevelingen zijn in het Burgerberaad met een ruime meerderheid aangenomen (> 75% van de stemmen). Het kabinet heeft toegezegd binnen zes maanden met een reactie te komen waarin op iedere aanbeveling van het Burgerberaad afzonderlijk wordt ingegaan.

Om tot een kabinetsreactie te komen, heeft het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) penvoerders bij de betreffende vakdepartementen¹ gevraagd om beleidsvoorstellen uit te werken op basis van de aanbevelingen van het Burgerberaad. Daarin beschrijven zij hoe zij de aanbevelingen van het Burgerberaad kunnen uitvoeren. Samen vormen deze voorstellen de kabinetsreactie een beleidsvoorstel per maatregel en of het kabinet de maatregel wel of niet wil invoeren, of hier later (bijvoorbeeld bij de voorjaarsbesluitvorming) mee aan de slag wil.

1.2 Doel

Het ministerie van EZK heeft TNO gevraagd om een kwalitatieve analyse² van de gedragseffecten van de voorgestelde beleidsmaatregelen. Gedragsexperts van TNO reflecteren op deze beleidsvoorstellen vanuit de vraag: dragen de maatregelen in de beleidsvoorstellen daadwerkelijk bij aan een verandering van gedrag? De beleidsvoorstellen zijn gebaseerd op de dertien aanbevelingen van het Burgerberaad waar ten minste 75% van de deelnemers vóór stemde. Naast deze reflectie op gedragseffecten doen andere experts van TNO een analyse op de rechtvaardigheid van de maatregelen. Deze analyse verschijnt in een afzonderlijke publicatie.

1.3 Reflectievragen

We beantwoorden per maatregel de volgende vragen op basis van huidige wetenschappelijke kennis over gedragsverandering:

1. Wat zijn de verwachte gedragseffecten van de voorgestelde beleidsmaatregelen op het klimaat?
 - › Wat is het verwachte bereik van de maatregel?
 - › Wat is de verwachte invloed op gedrag gerelateerd aan de klimaatimpact?
2. Wat zijn de verwachte gedragseffecten van de maatregelen voorgesteld in de kabinetsreactie?

¹ Spullen en reizen: IenW; eten: LVVN; algemene aanbevelingen: KGG, BZK, OCW, FIN, e.a.

² CE Delft heeft een inschatting gemaakt van de verwachte CO₂-reductie van de adviezen van het Burgerberaad: Impactanalyse advies Nationaal Burgerberaad Klimaat (2025).

1.4 Proces

Beleidsmedewerkers van verschillende ministeries werkten de dertien aanbevelingen van het Burgerberaad uit tot beleidsvoorstellen. Alle aanbevelingen omvatten meerdere maatregelen. Soms zijn er voor een maatregel verschillende opties uitgewerkt. Tabel 1 toont per aanbeveling van het Burgerberaad een overzicht van alle dertien aanbevelingen.

Tabel 1.1: Overzicht van de aanbevelingen van het Burgerberaad

Domein	Titel aanbeveling Burgerberaad
Eten	1. Samen tegen voedselverspilling
Eten	2. Duurzaam agrarisch ondernemen moet lonen
Eten	3. Gezonde voeding voor iedereen
Spullen	4. Lang leven de spullen
Spullen	5. Circulaire economie - het begint bij de grondstof
Spullen	6. Voor wat het waard is: het beste product voor de beste prijs
Reizen	7. Bewuster vliegen: hef een mondiale belasting op kerosine
Reizen	8. De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor!
Reizen	9. Werk thuis, in de buurt, of pak de fiets, en onderwijs
Algemeen	10. Pak de regie in ruimtelijke ordening
Reizen	11. Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar
Algemeen	12. De kracht van jongeren, dialoog en burgerschapsonderwijs
Algemeen	13. Iedere stem telt: belangen in balans

TNO heeft op verschillende momenten reflecties op beleidsvoorstellen gedeeld met EZK. In een eerste ronde kregen we de uitgewerkte beleidsmaatregelen op een moment dat zij ongeveer 75% af waren. Op deze manier kon de reflectie van TNO worden betrokken bij de beleidsontwikkeling. Een paar weken later kregen we de 90% versie van de uitgewerkte beleidsmaatregelen en keken we of er nog aanpassingen nodig waren. Deze reflectie ontving EZK en werd verspreid onder de penvoerders van de vakdepartementen. We ontvingen vervolgens de conceptkabinetsreactie (de 70% en later 90%-versie) waarin werd aangegeven welke beleidsvoorstellen wel of niet worden aangenomen, en in welke vorm. Hier hebben we een reflectie op gegeven. In het rapport wat voorligt is de reflectie op de bijna finale (90%) kabinetsreactie te lezen.

1.5 Aanpak

Selectie van de maatregelen

We reflecteren op een selectie van de beleidsmaatregelen die gericht zijn op gedrag van burgers en consumenten vanwege de gevraagde expertise. We kijken daarmee niet naar maatregelen gericht op bedrijven en overheden. Daarmee valt een aantal maatregelen buiten onze reflectie die indirect wel een effect zullen hebben op gedrag van consumenten, zoals over duurzaam agrarisch ondernemen (aanbeveling 2) en regie in ruimtelijke ordening (aanbeveling 10). Wanneer er maatregelen genoemd worden die niet direct gericht zijn op gedragsverandering van burgers en consumenten, noemen we deze niet in onze reflectie in Hoofdstuk 2.

Daarnaast hebben we nog twee andere aanbevelingen en bijbehorende beleidsmaatregelen niet opgenomen in onze reflectie, ondanks dat deze aanbevelingen gedragsmatig wel nuttig zijn. Het gaat om:

- › Burgerparticipatie met jongeren (aanbeveling 12). Deze aanbeveling is nuttig om te komen tot gedragen beleid, net als het Burgerberaad zelf, maar heeft geen directe gedragseffecten.
- › Transparantie in lobbyactiviteiten via een register (aanbeveling 13). Deze aanbeveling kan eraan bijdragen dat maatregelen die gedragseffectief kunnen zijn meer kans hebben om geïmplementeerd te worden, maar heeft geen directe gedragseffecten.

Vanwege de indirecte effecten op gedrag is het lastig om een goede reflectie te geven voor deze aanbevelingen.

Reflectiemethodiek

In onze reflectie wordt op iedere maatregel afzonderlijk gereflecteerd met behulp van het raamwerk dat we hiervoor hebben opgesteld, naar voorbeeld van het raamwerk in Paradies et al. (2023).³ We bekijken of de voorgestelde beleidsmaatregelen inspelen op barrières en drijfveren die van invloed zijn op het beoogde gedrag. Per beleidsmaatregel beschrijven we een inschatting van de gedragseffectiviteit. Daarnaast geven we aan wat randvoorwaarden zijn om gedragseffectiviteit te realiseren.

Het verschilt per maatregel hoe gedetailleerd deze is uitgewerkt door beleidsmedewerkers. Daardoor was er soms meer informatie om op te reflecteren en soms minder. Soms werd uit de tekst van de kabinetsreactie niet duidelijk hoe een beleidsmaatregel ongeveer geïmplementeerd zal worden, wat het lastiger maakt om op het beleid te reflecteren.

Naast een reflectie op de maatregelen, reflecteren we vanuit het oogpunt van gedragseffectiviteit ook op het verschil tussen de aanbevelingen van het Burgerberaad en de maatregelen in de kabinetsreactie, en op de combinatie van maatregel gericht op eenzelfde gedragsverandering.

Deze reflectie is uitgevoerd in de periode februari tot en met mei 2026, door drie gedragsexperts van TNO (de auteurs van dit rapport) die zich bezighouden met duurzaamheidstransities. Om mee te kunnen gaan in de korte tijdslijnen van het beleidsproces is ervoor gekozen om de reflectie te doen op basis van expert opinion.

³ Zie [Gedrags- en draagvlakanalyse IBO Klimaat](#)

2 Gedragsreflectie per aanbeveling

In dit hoofdstuk beschrijven we per aanbeveling van het Burgerberaad, onze reflectie op de maatregelen die het kabinet formuleerde bij die aanbeveling. We beschrijven steeds eerst kort wat de aanbeveling van het Burgerberaad was. Vervolgens beschrijven we kort – op basis van wetenschappelijke kennis – de verwachting wat betreft gedragseffectiviteit per maatregel in de kabinetsreactie.

2.1 Samen tegen voedselverspilling (aanbeveling 1 - eten)

Het Burgerberaad wil de voedselverspilling halveren in 2035 tot een reductie van 3 miljard kilogram CO₂-uitstoot. Voedselverspilling is maatschappelijk onwenselijk, ook vanuit oogpunt voor het klimaat. Het Burgerberaad wil dat de consument en de commercie zich bewust worden van voedselverspilling. Ze adviseren de hele keten mee te nemen bij het tegengaan van voedselverspilling.

Het Burgerberaad wil dit onder andere bereiken met de volgende maatregelen die indirect of direct gericht zijn op gedrag van burgers:

- › Elementen uit een Spaanse wet overnemen tegen voedselverspilling om ervoor te zorgen dat bedrijven en ondernemers actief bezig zijn met het voorkomen van voedselverspilling. Zoals dat cafés/restaurants doggybags gebruiken, supermarkten overblijvend voedsel afprijzen en daarna doneren, bedrijven en ondernemers actief bezig zijn met het voorkomen van voedselverspilling.
- › De regels voor het bewaren van voedsel aanpassen
- › Het plaatsen van andere (houdbaarheids)icoontjes op voedsel
- › Inzet op bewustwording en gedragsverandering d.m.v. voorlichting en reclame.

2.1.1 Maatregelen die het kabinet overneemt

2.1.1.1 Houdbaarheidsicoontjes introduceren op producten voor meer duidelijkheid

Houdbaarheidsicoontjes op producten aanpassen, in lijn met de nieuwe icoontjes van de Coalitie Houdbaarheid, zodat die begrijpelijker zijn. Het stimuleren van producenten en supermarkten om aan te sluiten bij de Coalitie houdbaarheid en de nieuwe icoontjes ('kijk-ruik-proef'-icoontjes met datum) te gebruiken. Het gebruik van kleur wordt besproken binnen de Coalitie Houdbaarheid.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Normerend Infomeren via icoontjes op verpakkingen	Mensen vertrouwen hun zintuigen bij het beoordelen van of voeding nog houdbaar is, en gooien minder voedsel dat nog eetbaar is weg.	Iedereen die voedingsmiddelen koopt kan potentieel de icoontjes bekijken en ernaar handelen.

Verwachting gedragseffectiviteit

Deze maatregel faciliteert dat mensen meer op hun zintuigen vertrouwen bij productcategorieën van voedsel met een THT-datum. Ook communiceren nieuwe icoontjes deze norm, wat tot minder voedselverspilling kan leiden. De maatregel heeft afzonderlijk waarschijnlijk een klein effect.

De grootste impact van deze maatregel zit waarschijnlijk bij zuivel. Productcategorieën met de meeste klimaatimpact zijn vlees en zuivel. Vlees zal naar verwachting geen 'kijk-ruik-proef'-icoontje krijgen, maar een 'stop'-icoontje.

De productgroepen waar de meeste verspilling plaatsvindt zijn brood, deegwaren, groente, fruit en zuivel (Van Lieshout & Knüppe, 2022), wat allemaal producten zijn met 'THT'-aanduiding wanneer ze verpakt zijn. Een aanzienlijk deel van de mensen ruikt en/of proeft niet om te bepalen of voedsel nog goed is (40% volgens Flycatcher Internet Research, 2019; 24% volgens van Lieshout & Knüppe, 2022). Het is onduidelijk of dat voor deze categorieën voeding ook geldt.

(On)gewenste bijeffecten?

Als mensen de icoontjes niet begrijpen, kunnen mensen verkeerde conclusies trekken en bedorven voeding nuttigen, maar waarschijnlijk zijn icoontjes begrijpelijker dan 'THT' en 'TGT'.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

De icoontjes moeten voldoende duidelijk zijn. Het Burgerberaad stelt het gebruik van kleur voor. Dat wordt meegenomen in de evaluatie van de nieuwe icoontjes.

2.1.1.2 Regels m.b.t. bewaren voedsel aanpassen

Het Burgerberaad adviseert om regels met betrekking tot het bewaren van voedsel aan te passen. Deze maatregel krijgt vorm door een verkenning van de haalbaarheid binnen de EU om de 'Annex X lijst', een lijst met producten waarop geen datumaanduiding nodig is, uit te breiden. .

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Normerend Verplichting opheffen	Mensen gooien geen voedsel weg dat nog eetbaar is.	Iedereen die voedingsmiddelen koopt en de verpakking bekijkt.

Verwachting gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit van deze maatregel is waarschijnlijk klein. Deze maatregel stelt mensen in staat om binnen sommige productgroepen voedsel niet meer weg te gooien. Aangezien het met name om lang houdbare producten gaat (zoals pasta en rijst), zal de voedselverspilling waarschijnlijk niet veel afnemen. Ook richt de maatregel zich niet op productgroepen waar de meeste verspilling van (onbereid) voedsel plaatsvindt: brood, verse

deegwaren, groente, fruit en zuivel (Van Lieshout & Knüppe, 2022). Slechts 15% van de mensen gooit het vaakst voedsel weg vanwege de houdbaarheidsdatum. De rest gooit voedsel weg omdat ze onder andere te veel hebben gekocht, te veel hebben gekookt, of omdat ze het niet lekker vinden. Het afschaffen van een datumaanduiding zal dus niets doen aan het weggooien van voeding om deze laatste redenen.

(On)gewenste bijeffecten?

Door de huidige aanpak tegen voedselverspilling lopen de voedseldonaties aan voedselbanken de afgelopen jaren terug. Dat effect kan bij deze maatregel ook optreden.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?
Voedselveiligheid moet gewaarborgd worden.

2.1.2 Maatregelen waar het kabinet later over besluit

Spaanse wet overnemen om voedselverspilling in de keten en bij de consument te voorkomen.

Het Burgerberaad adviseert om delen van een Spaanse wet tegen voedselverspilling over te nemen. Het gaat om: restaurants verplichten ‘doggybags’ te gebruiken; supermarkten verplichten voedsel eerst af te prijzen en daarna doneren; ondernemers stimuleren voedselverspilling te voorkomen en overblijvend voedsel weg te geven.

De maatregel krijgt in de kabinetsreactie vorm via

- › Intensiveren van programma’s gericht op monitoring, innovatie en samenwerking in de keten om verspilling te voorkomen;
- › afspraken maken met bedrijven om voedselverspilling in de hele keten te voorkomen en verminderen;
- › een subsidieregeling om bedrijven te ondersteunen voedselverspilling te verminderen en reststromen te benutten.

Deze maatregel heeft in deze vorm slechts indirect een impact op consumentengedrag en het wordt daarmee te lastig om de verwachte gedragseffectiviteit te bespreken.

2.1.2.1 Bewustwording en gedragsverandering bij consumenten d.m.v. voorlichting, reclame, etc.

Het Burgerberaad adviseert om via voorlichting en reclame consumentenbewustzijn te vergroten en gedragsverandering te realiseren. Het kabinet stemt daarmee in en vindt gedragsverandering bij consumenten onmisbaar in de aanpak van voedselverspilling.

Dat betekent mogelijk een versterking van de bestaande consumentenaanpak met gedragsinterventies en gerichte campagnes.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Informerend & faciliterend	Mensen verspillen minder voedsel.	Afhankelijk van de inrichting van de voorlichting. Burgers met uiteenlopende leeftijden, leefstijl en gedrag

Verwachting gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk klein. Al vindt bij huishoudens 24-38% van de voedselverspilling plaats (Voedingscentrum), een groot deel van de mensen vindt het al belangrijk om geen voedsel te verspillen. Het niet willen verspillen van voedsel is een belangrijke voorwaarde van minder voedselverspilling. Een publiekscampagne die verschillende doelgroepen bereikt kan het bewustzijn wel deels vergroten, met name door campagnes te richten op groepen die meer verspillen. Echter, bewustwording is nog geen gedragsverandering. Ondanks dat veel mensen bewust zijn, gooien ze nog veel weg. Onderzoek laat zien dat dit vooral komt omdat mensen niet goed inschatten hoeveel er thuis daadwerkelijk gegeten wordt of niet goed weten welke hoeveelheden passend zijn voor het aantal personen (van Lieshout & Knüppe, 2022). Ze kopen en koken dus vaak meer dan men daadwerkelijk nuttigt. Het zou daarom gedragseffectiever zijn om op dit gegeven in te spelen. Het liefst help je ze op de momenten dat deze keuze wordt gemaakt, dus op het moment dat ze een boodschappenlijst maken, in de winkel staan en gaan koken. Daar kunnen praktische middelen, zoals het keukenmaatje bij helpen.

Mensen ondersteunen om minder zuivel en vlees te verspillen zal het grootste effect hebben op klimaat.

On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten?

Een publiekscampagne alleen gericht op bewustwording is niet voldoende om voedselverspilling tegen te gaan. Mensen hebben een concreet handelingsperspectief nodig en inzicht in hun eigen voedselverspilgedrag.

2.1.3 Reflectie op verschillen tussen aanbevelingen Burgerberaad en kabinetsvoorstel

Wat betreft de publiekscampagnes interpreteren we de kabinetsreactie zo dat we daarin meer aandacht voor doelgroepsegmentatie zien ("gerichte campagnes"). Dat zal de gedragseffectiviteit ten goede komen, maar is niet genoeg. Mensen hebben met name handelingsperspectief nodig: ondersteuning bij het inschatten van hoeveel eten ze moeten inkopen en koken op de momenten dat de keuze wordt gemaakt.

2.1.4 Conclusie 'Samen tegen voedselverspilling'

De besproken maatregelen zijn gericht op een toename van kennis over en handelingsperspectieven voor het tegengaan van voedselverspilling, groter bewustzijn van de impact, concrete gedragsverandering in koop- en bewaarpatronen ('nieuwe sociale norm') en uiteindelijk een structurele afname van voedselverspilling in huishoudens of bij consumenten. De impact van voedselverspilling op het klimaat is het grootst bij zuivel en vlees, dus het is effectief voor het klimaat om de maatregelen met name op die verspilling te richten.

Nieuwe houdbaarheidsicoontjes, andere regels voor houdbaarheidsdata en publiekscampagnes en praktische tools hebben waarschijnlijk een effect op voedselverspilling bij mensen thuis, door mensen meer te laten vertrouwen op hun zintuigen om te bepalen of voedsel nog goed is. Het effect zal niet heel groot zijn, en dat komt met name omdat bewustwording zich niet direct vertaalt naar aanpassing van gedrag. Er zijn

verschillende kleine gedragsveranderingen nodig om voedselverspilling effectief tegen te gaan (Van Lieshout & Knüppe, 2022). Bijvoorbeeld het beter inschatten van hoeveel er gegeten wordt. Het is daarom waarschijnlijk effectiever om in te spelen op dit probleem.

De impact van maatregelen op gedragsverandering, en daarmee uiteindelijk op het klimaat, is waarschijnlijk het grootst bij een combinatie van het aanpassen van de houdbaarheidsicoontjes op producten en publiekscampagnes met doelgroepensegmentatie en ondersteuning bij keuzes over inkopen en koken op het moment dat die keuzes gemaakt worden. Zo is het zinvol om ze te richten op doelgroepen waarbij de meeste verspilling plaatsvindt, en voor de meest impactvolle voeding, zoals zuivel. Het kabinet neemt twee van de aanbevolen maatregelen over en vult die in door huidig beleid door te zetten. Het kabinet overweegt later de inzet van aanvullende gerichte (rijksoverheid)campagnes, afhankelijk van financiële middelen. We vinden het verstandig dat het kabinet nieuwe houdbaarheidsicoontjes stimuleert. We raden aan dit te combineren met een campagne met uitleg waarom de nieuwe icoontjes worden geplaatst en welk gedrag wordt verwacht. Dit draagt bij aan bewustwording en gedragsverandering.

2.2 Gezonde voeding voor iedereen (aanbeveling 3 - eten)

Het Burgerberaad wil de transitie naar een klimaatvriendelijke veeteelt, land- en tuinbouw realiseren in 2040, en meer concreet dat Nederland in 2030 voldoet aan het (EU-)doel van 25% biologische landbouwareaal. Het Burgerberaad vindt dit belangrijk omdat een duurzaam Nederlands landbouw- en voedselsysteem een positief effect heeft op het klimaat, de gezondheid van de mens, dier, de biodiversiteit, de bodem, het water en de lucht. Het Burgerberaad wil dit onder andere bereiken met de volgende maatregelen die indirect of direct gericht zijn op gedrag van burgers:

- › Gezonde voeding beter beschikbaar en betaalbaar maken.
- › Vergroten van marktaandeel van producten met het EU-Biolabel, dat transparantie moet opleveren inzake herkomst, bewerking, gezondheid en verpakking.
- › Een zwarte stip op een verpakking van ongezonde voeding, in verband met transparantie over de gezondheid van een product (zoals in Chili).

2.2.1 Maatregelen die het kabinet overneemt

Gezond voedsel beter betaalbaar en beschikbaar maken

Het Burgerberaad heeft geen concrete maatregelen of voorstellen genoemd voor dit onderdeel, maar vanuit het ministerie wordt gesteld dat een breed pakket aan maatregelen nodig is om een gezonde voedselomgeving te creëren en stimuleren. Daarbij moet worden gedacht aan:

- › Belastingmaatregelen waarbij ongezondere producten duurder worden en gezondere producten goedkoper. Er wordt momenteel een suikerbelasting op voedingsmiddelen uitgewerkt. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid om alcoholvrije dranken te belasten op basis van het suikergehalte.
- › Het beperken van marketing van ongezonde voeding, met name gericht op kinderen via een wetsvoorstel.
- › Afspraken met producenten over productverbetering (het verminderen van suiker, zout en vet in voedingsmiddelen) en afspraken met supermarkten over het verkoopaandeel van producten die binnen de Schijf van Vijf vallen en monitoren van dit verkoopaandeel.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend, stimulerend, beprijsend, normerend.	Mensen kopen en nuttigen meer gezonde en minder ongezonde voeding.	Breed: mensen die voeding kopen, jeugdigen, kinderen.

De maatregelen zijn vooral gericht op het stimuleren van gezonder eten. Gezonder eten is nuttig voor de volksgezondheid, maar hangt niet direct samen met klimaatimpact. De meeste klimaatimpact kan behaald worden met het verminderen van vlees en zuivel. Het is onduidelijk of deze maatregelen daarop zijn gericht. Ondanks deze onduidelijkheid, evalueren we deze maatregelen op gedragseffectiviteit.

Verwachting gedragseffectiviteit

Deze maatregelen hebben waarschijnlijk effect hebben op het kopen en nuttigen van (on)gezonde voeding. Welk voedsel beschikbaar en betaalbaar is in mensen hun omgeving, op school, werk en in winkels, is het meest bepalend in voedselkeuzes van mensen, dus ingrijpen in die voedselomgeving is effectief. We verwachten dat het stimuleren van productverbetering ervoor zorgt dat mensen minder ongezonde voeding nuttigen, zonder dat er gedragsverandering nodig is. De grootte van het effect is onduidelijk. Ook het beperken van kindermarketing voor ongezonde voeding kan ervoor zorgen dat kinderen minder ongezonde voeding kopen en nuttigen. Deze maatregelen zouden effectiever zijn als het duidelijker wordt voor mensen welke voeding ongezond is, bijvoorbeeld door ze te combineren met de later besproken ‘zwarte stip’-maatregel. De Nutri-Score of de later besproken ‘zwarte stip’ kunnen daar een rol in spelen.

De suikertaks voor alcoholvrije dranken grijpt in op de kosten van ongezonde voeding. Gemiddeld genomen kost gezond eten meer dan ongezond eten, dus maatregelen die ongezonde voeding voldoende duurder maken hebben een positief effect. Mensen zijn gevoelig voor kosten. De hoogte van de belasting is daarbij cruciaal, wanneer de belasting te laag is verandert er waarschijnlijk niet veel.

Naast de besproken maatregelen zou het effectief zijn om maatregelen te richten op het beter beschikbaar en betaalbaar maken van gezonde alternatieven. Bijvoorbeeld door gezonde voeding goedkoper te maken. Uit een meta-analyse blijkt dat een afname van 10% van de prijs (bijvoorbeeld door subsidie) leidt tot een toename van de consumptie van gezonde producten met 12% (RIVM, 2021).

(On)gewenste bijeffecten?

Een belasting op ongezonde voeding kan een stimulans vormen voor producenten om hun producten gezonder te maken.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

Bij de afspraken met producenten en supermarkten is het belangrijk dat gemonitord wordt en dat de afspraken nageleefd worden.

2.2.1.1 Bevorderen marktaandeel EU-biolabel met transparantie op gebied van herkomst, bewerking, gezondheid en verpakking

Het burgerberaad adviseert om het marktaandeel voor het EU-Bio label te vergroten en transparantie te bieden op het gebied van herkomst, bewerking, verpakking en gezondheid. Het kabinet wil de consumptie van biologische en duurzame producten stimuleren. Er wordt ingezet op stimulering van de vraag van consumenten. Ook worden ketenpartijen momenteel

gestimuleerd om meer biologisch eten aan te bieden, en geeft het kabinet aan dat supermarkten al belangrijke stappen hebben gezet en dat een versnellingsplan richting de Tweede Kamer zal worden verstuurd waarin aanvullende maatregelen worden genomen. Het is onduidelijk wat deze maatregelen zijn. Het kabinet verkent of een verplichting voor ketenpartijen om een minimaal percentage biologisch aan te bieden haalbaar is.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Stimuleren van supermarkten over aandeel biologische producten, vraagstimulering bij consumenten.	Het aanbod van biologische producten is groter. Mensen kopen meer biologische producten.	Alle supermarkten. Alle mensen die voeding inkopen.

Verwachting gedragseffectiviteit

Deze maatregel is gericht op biologische voeding. Dat is nuttig voor biodiversiteit en stikstof, maar de impact op het klimaat is niet eenduidig. Ondanks deze onduidelijkheid evalueren we de maatregel op gedragseffectiviteit.

Deze maatregelen kunnen een positief effect hebben op het aanschaffen van biologische producten. Grotere beschikbaarheid van biologisch voedsel in supermarkten maakt deze producten zichtbaarder en maakt het makkelijker om deze producten te kopen. De belangrijkste gedragsdeterminant in aankoopgedrag van voedsel is 'gewoonte'. Mensen doen routinewijs boodschappen. Het is mogelijk dat een groter biologisch assortiment routines van mensen verandert, met name als niet-biologische producten verdwijnen uit het assortiment. Daarnaast geeft het veranderende assortiment een signaal af. Het is echter onduidelijk hoeveel het aandeel biologische producten zal toenemen in verschillende winkels. Een verplichting voor een minimaal percentage biologisch in het aanbod biedt daar meer zekerheid over.

Verder is de prijs en met name de ervaren disbalans tussen prijs van biologisch voedsel en de persoonlijke voordelen, een belangrijke reden voor mensen om niet biologisch te kopen (Bos e.a., 2023). Een groter aanbod helpt hier niet bij. Lagere prijzen zouden de gedragseffectiviteit van de maatregel meer bevorderen, dus een combinatie met maatregelen die ook de prijs naar beneden brengen is aan te raden.

Tot slot zou deze maatregel kunnen bijdragen aan draagvlak voor andere maatregelen die erop gericht zijn om producenten over te laten stappen op biologische landbouw, omdat er dan voldoende markt is om boeren hun producten af te zetten.

(On)gewenste bijeffecten?

Een grotere afzetmarkt voor biologische producenten.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

Een combinatie met andere maatregelen – die de prijzen omlaag brengen – en informatie voor een breed publiek is aanbevolen om de gedragseffectiviteit te vergroten.

2.2.2 Maatregelen die het kabinet niet overneemt

2.2.2.1 Zwarte stip op ongezonde voeding

Het Burgerberaad wil naar voorbeeld van Chili een zwarte stip op productverpakkingen toevoegen voor transparantie over de gezondheid van een product. In Chili worden stippen (waarschuwborden) op voeding gezet die bepaalde grenswaarden van calorieën, zout, suiker en verzadigd vet per 100 gram of milliliter overschrijden. In het midden van een 'stip', die de vorm van een waarschuwbord heeft, staat welk van deze onderdelen wordt overschreden. Als voor meerdere grenswaarden de waarde wordt overschreden, staan er dus meerdere zwarte stippen op de verpakking met aanduidingen als 'hoog in vet' of 'hoog in suiker'.

Het kabinet vindt het niet voor de hand liggen om een zwarte stip op verpakkingen te plaatsen, omdat de Nutri-Score op dit moment het voedselkeuzelogo is en dit afgestemd is in Europa. Veel producten komen van over de grens.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliteren van 'leesbaarheid' van ongezonde voeding via icoontjes op verpakkingen.	Mensen kopen minder ongezonde voeding.	Breed bereik, alle mensen die voeding (in)kopen.

Het verband tussen voedselkeuzelogo's voor gezondheid en klimaatimpact is onduidelijk. In sommige gevallen is gezonde voeding ook beter voor het klimaat. Zo kunnen rundvlees (grote klimaatimpact) en kaas een zwarte stip krijgen, omdat het de grenswaarde van vet overschrijdt. Maar er zijn ook rundvleesproducten die onder de grenswaarden blijven en dus geen stip zouden krijgen. Het is onduidelijk of Nutri-Score in Europa of de zwarte stip in Chili tot minder consumptie leiden van producten met hoge klimaatimpact. Het doel van de Nutri-Score of de zwarte stip is gezondere keuzes maken, niet klimaatbewuste keuzes. Desondanks bespreken we de gedragseffectiviteit van deze maatregel.

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit van het kabinetsvoorstel verschilt niet van de status quo. Aangezien het kabinet ervoor kiest om het voedselkeuze logo niet aan te passen, maakt de maatregel van het kabinet de voedselomgeving van mensen niet duidelijker of beter leesbaar dan die nu is. De zwarte stip geeft duidelijk aan dat iets ongezond is en waarom, door te communiceren welk ongezond bestanddeel een te hoge waarde heeft. Dit laatste ontbreekt bij de huidige Nutri-Score.

Wanneer de voedselomgeving van mensen goed leesbaar is, kunnen mensen gemakkelijker een gezonde keuze maken. Een groot deel van de mensen wil gezonde voeding kopen. Het kabinet geeft aan dat het effect van de Nutri-Score nog niet goed bekend is en dat er wordt gewerkt aan een uniform Europees voedselkeuzelogo. We bevelen aan om in de evaluatie van de Nutri-Score na te gaan of die de leesbaarheid voor gezondheid voldoende ondersteunt.

(On)gewenste bijeffecten?

Een duidelijk voedselkeuzelogo dat koopgedrag van consumenten beïnvloedt, heeft als bijeffect dat fabrikanten het suikergehalte en calorieën van producten naar beneden brengen.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?
Verplicht gebruik van een voedselkeuzelogo op alle verpakte levensmiddelen is alleen mogelijk als het op Europees niveau wordt ingevoerd. Dit vergt dus afstemming in Europa en lobby vanuit Nederland voor de stip, zoals het kabinet benoemt. In Nederland is de (vrijwillige) Nutri-Score ingevoerd. Vraag is hoe de zwarte stip zich tot de Nutri-Score verhoudt. In de wetenschappelijke literatuur is er geen overtuigend en consistent bewijs dat de Nutri-Score in de praktijk invloed heeft op de keuze van consumenten uit voedingsmiddelen (RIVM, 2019). Eind 2026 staat de evaluatie van de Nutri-Score gepland, wat een kans is om de begrijpelijkheid van dit soort iconen te verbeteren en alternatieven te overwegen.

2.2.3 Reflectie op verschillen tussen aanbevelingen Burgerberaad en kabinetsvoorstel

Om gezonde voeding beter beschikbaar te maken kiest het kabinet ervoor om producenten te (blijven) stimuleren om minder suiker, zout, en verzadigd vet in voedingsproducten te verwerken. De beprijzende maatregelen zorgen ervoor dat eten met toegevoegde suikers relatief duurder worden dan voedingsmiddelen met minder suiker.

Het meest gezond is echter onbewerkt voedsel en daar richt het kabinet geen maatregelen op. Het Burgerberaad adviseerde een label dat ook transparantie geeft op het gebied van herkomst, bewerking, verpakking en gezondheid. Dat neemt het kabinet niet over. Hiermee wordt voor consumenten niet leesbaarder dan nu welk voedsel lokaal of onbewerkt is.

Het kabinet neemt ook de aanbeveling van het Burgerberaad om een zwarte stip op ongezonde voeding te zetten niet over. De gezondheid van producten wordt dus niet leesbaarder.

2.2.4 Conclusie ‘Gezonde voeding voor iedereen’

De besproken maatregelen zijn gericht op het veranderen van de voedselomgeving van mensen en informatie over de voedingswaarden van ongezonde producten. Het is onduidelijk of de maatregelen ook een positief effect op het klimaat hebben. Rundvlees en zuivel hebben de grootste klimaatimpact, maar het is onduidelijk of het kopen en nuttigen van die producten beïnvloed wordt door de maatregelen. De leesbaarheid van ongezonde voeding of een suikertaks zal geen positief effect op het klimaat hebben. Daarom adviseren we om de instrumenten vooral te richten op het stimuleren van plantaardige voeding, waarvan we weten dat het goed is voor de gezondheid en het klimaat (zie bijvoorbeeld Paradies et al., 2025). Voor die gedragsverandering zal een combinatie van normerend, beprijzend en informerend beleid nodig zijn.

We verwachten een positieve impact van het stimuleren van productverbetering voor de volksgezondheid, al is deze maatregel niet gericht op gedragsverandering bij consumenten. Ook kan het beperken van kindermarketing voor ongezonde voeding een positief effect hebben op gedrag. Om een positieve impact op gezondheid via gedragsverandering te bewerkstelligen is het meest effectief om te kiezen voor een combinatie van maatregelen die gezonde voeding goedkoper maken en duidelijk maken welke voeding ongezond is. Het kabinet werkt momenteel een beprijzende maatregel uit voor voedingsmiddelen en een belasting op basis van suikergehalte voor ongezonde alcoholvrije dranken. Ze kiest niet voor het duidelijker communiceren van ongezonde voedingswaardes (geen aanpassing in voedselkeuzelogo's) of herkomst en bewerking van voedsel. De verwachte

gedragseffectiviteit van de overgenomen maatregelen is daarmee kleiner dan het voorstel van het Burgerberaad. We bevelen aan om in de evaluatie van de Nutri-Score na te gaan of die de leesbaarheid voor gezondheid voldoende ondersteunt.

Het kabinet gaat later een besluit nemen over de aanbeveling om het aandeel biologisch voedsel in winkels te vergroten via een verplichting. Zonder maatregelen die ook de prijs van deze producten verlagen en maatregelen die ingrijpen op 'boodschappen-routines' van mensen is gedragseffect waarschijnlijk klein. Deze maatregel kan wel bijdragen aan draagvlak voor maatregelen die erop gericht zijn om producenten over te laten stappen op biologische landbouw.

2.3 Lang leven (de) spullen! (aanbeveling 4 - spullen)

In deze aanbeveling worden maatregelen voorgesteld om er voor te zorgen dat mensen hun spullen vaker laten repareren, zodat zij langer doen met spullen en minder nieuwe spullen kopen. Vanuit Europa is er al wetgeving, namelijk de Ecodesign verordening, die o.a. de reparbaarheid van apparaten verhoogt ('right to repair') en software updates verplicht stelt (upgrades van het beveiligings- en besturingssysteem moeten voor minimaal 5 jaar beschikbaar blijven).

Onder de 'right to repair' vanuit Europa vallen momenteel de volgende productgroepen:

- › Smartphones, mobiele telefoons en tablets
- › Huishoudelijke apparaten: wasmachines en was-droogcombinaties, wasdrogers, vaatwassers
- › Koel- en vriesapparatuur
- › Elektronische displays (incl. televisies, monitors)
- › Stofzuigers
- › Servers en dataopslagproducten
- › Batterijen voor lichte elektrische voertuigen

Uitbreiding is voorzien (maar nog niet geregeld) voor:

- › Meubels en interieurproducten
- › Huishoudtextiel en kleding

Het burgerberaad stelt de volgende maatregelen voor.

Garantieperiode

- › Er moet een verplichte garantie van 6 jaar komen voor elektronica en huishoudelijke apparaten, zoals de Consumer Right Act in Schotland. Daar heb je recht tot 6 jaar om een claim in te dienen als het product niet voldoet aan de vereiste levensduur van 6 jaar.
- › Software-updates voor elektronica en elektrische apparaten moeten net zo lang beschikbaar blijven als de technische levensduur van het apparaat.
- › We willen per productgroep een wettelijke garantietermijn vaststellen.

Productie voor reparbaarheid

- › De overheid moet het recht op reparatie – zoals het Right to Repair vanuit de EU – op korte termijn scherp neerzetten. Producenten moeten zorgen dat reparatie van een product altijd mogelijk is.

Betaalbaarheid reparerbaarheid

- › Er moet een reparatiefonds komen (zoals het Franse model), gefinancierd door de producenten en de overheid. Uit dit fonds worden reparaties voor 50% vergoed.
- › Reparatiediensten voor elektronica, meubels en textiel vrijstellen van btw.

Beschikbaarheid reparerbaarheid

- › Onder de Europese Richtlijn Ecodesign ook de reparerbaarheid van textiel en meubels toevoegen.
- › Het reparatieregister (overzicht van reparateurs) moet worden uitgebreid, inzichtelijk gemaakt en hier moet meer bekendheid aan worden gegeven. De overheid (gemeenten) of het Versnellingshuis Nederland Circulair kunnen hier een rol in spelen.
- › Er moeten meer repair cafés en repairshops komen. Deze komen op plekken waar mensen komen, zoals winkelstraten en buurtcentra. De overheid moet gemeenten stimuleren om milieustraten/afvalscheidingsstations uit te breiden met repair cafés/ -shops en kringloopwinkels. Er zou ook een online repair-desk moeten worden opgezet die mensen helpt bij het zelf repareren van producten.

Gedragsonderzoek

Vanuit een literatuurstudie (QuickScan van D&B, 2025) weten we dat verschillende factoren een rol spelen bij de keuze om een apparaat (niet) te laten repareren. Het is daarom aan te bevelen om verschillende beleidsmaatregelen te combineren om op deze factoren in te spelen.

- › Kosten
 - (Hoge) kosten van reparatie
 - Te goedkoop en/of klein product
 - Kosten na verlopen van garantie
- › Gedoe
 - Ontwerp maakt repareren lastig
 - Gebrek aan plekken om te laten repareren
 - Foutmelding afwezig op apparaat
 - Product voor langere tijd kwijt zijn gedurende de reparatie
 - Niet weten door wie te laten repareren
 - Te veel gedoe in het algemeen
- › Sociale norm
 - Weinig anderen laten producten repareren
- › Liever nieuw
 - Voorkeur voor kopen van nieuw product
 - Iets nieuws kopen maakt gelukkig
 - Vervangen product wordt gestimuleerd door bedrijven

2.3.1 Maatregelen die het kabinet overneemt

Beschikbaarheid reparerbaarheid – right to repair textiel en meubels

Het Burgerberaad adviseert onder de Europese Richtlijn 'Right to Repair' ook de reparerbaarheid van textiel en meubels toe te voegen. Ook kleding en meubels moeten dan ontworpen worden zodat ze goed te repareren zijn.

Voor deze aanbeveling van het Burgerberaad neemt het kabinet al bestaand Europees beleid over, namelijk de richtlijn genaamd 'Right to Repair' die uiterlijk in 2026 in werking treedt in Nederland. Fabrikanten moeten dan - al dan niet tegen een redelijke vergoeding - producten zoals stofzuigers, televisies en smartphones repareren. Ook als de wettelijke garantie op

deze producten is verlopen. Ook worden fabrikanten verplicht om reserveonderdelen en gereedschap voor bepaalde producten beschikbaar te stellen aan reparateurs en consumenten.

Eventuele uitbreiding van deze richtlijn naar andere categorieën wordt Europees bepaald, waarbij Nederland ook aan tafel zit. Nederland kan sturen op uitbreiding naar textiel en meubels. Uit de kabinetsreactie wordt niet duidelijk of Nederland hier ook op gaat sturen.

Daarnaast werken we in Europa aan de Ecodesign-verordening (ook wel ESPR genoemd). Hierdoor worden op EU-niveau ontwerpeisen gesteld aan steeds meer producten (zoals textiel en meubels) om de circulariteit te bevorderen. Daardoor gaan producten langer mee en zijn ze beter te repareren. En op die manier draagt de ESPR bij aan het beschermen van biodiversiteit en het klimaat. De ESPR gaat in per productgroep. Er is al begonnen met textiel. De komende jaren wordt de ESPR uitgebreid en aangescherpt.

We beschrijven hieronder de reflectie op de right to repair en Ecodesign-verordening.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Normerend, makkelijker maken via productontwerp	Vaker spullen laten repareren zodat zij langer doen met spullen en minder nieuwe spullen hoeven kopen.	Beter te repareren producten bereikt automatisch iedereen die spullen koopt. De rechten die mensen krijgen zullen niet automatisch bekend zijn.

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit van deze maatregel kan redelijk zijn wanneer producten makkelijker (zelf) te repareren zijn, en dit ook bekend is bij consumenten. Dit zorgt er namelijk voor dat de kosten van reparatie lager zullen worden, en de gedoefactor wat kleiner.

(On)gewenste bijeffecten?

Producenten kunnen hun producten duurder maken, omdat zij voor hogere kosten komen te staan. Dit kan ook als een positief effect gezien worden: hoe duurder het product, hoe groter de kans op reparatie en dus levensduur. Uiteindelijk gaan producten langer mee dus de consument is op de lange termijn niet duurder uit.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

Mensen moeten weten hoe zij producten kunnen (laten) repareren. Bijvoorbeeld, op de verpakking en op het product zelf moet staan aangegeven dat en hoe het product gerepareerd kan worden. Bijvoorbeeld via een QR code.

2.3.1.1 Beschikbaarheid repareerbaarheid - meer repair cafés en -shops

Het Burgerberaad adviseert dat er meer repair cafés en repairshops moeten komen. Deze moeten komen op plekken waar mensen komen, zoals winkelstraten en buurtcentra. De overheid moet gemeenten stimuleren om milieustraten/afvalscheidingsstations uit te breiden met repair cafés/ -shops en kringloopwinkels. Er zou ook een online repair-desk moeten worden opgezet die mensen helpt bij het zelf repareren van producten.

Het kabinet beroept zich op bestaand beleid. De Rijksoverheid heeft als doel om in 2030 in heel het land een netwerk van circulaire ambachtscentra te hebben. Een circulair

ambachtscentrum combineert een milieustraat, kringloopwinkel en reparatiewerkplaats (of repair cafés) om hergebruik te bevorderen en afval te verminderen. Om dit te bereiken heeft de overheid het Kernteam Circulaire Ambachtscentrum opgezet. Hierdoor worden circulaire ambachtscentra gestimuleerd en kunnen zij onderzoeken en pilots doen.

We beschrijven hieronder de reflectie op het uitbreiden van het aantal repair cafés en -shops.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend, subsidiëren, mogelijk maken	Vaker spullen laten repareren zodat zij langer doen met spullen en minder nieuwe spullen hoeven kopen.	Bereik hangt af van aanvullende communicatie.

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit kan redelijk zijn, het brengt reparatie dichterbij in de leefomgeving. Consumenten weten vaak niet waar en door wie ze iets kunnen laten repareren.

(On)gewenste bijeffecten?

Sociale cohesie kan toenemen door lokale repair cafés en -shops.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

Consumenten moeten weten waar de repair cafés en -shops zijn en met welke producten ze hier terecht kunnen, voor welke prijs en onder welke voorwaarden.

2.3.2 Maatregelen waar het kabinet later over beslist

2.3.2.1 Betaalbaarheid van repareerbaarheid via reparatiefonds

Het burgerberaad stelt een reparatiefonds voor waarbij producenten en overheid een fonds financieren waardoor reparaties voor 50% worden vergoed (geen plafond).

Het kabinet wil doorgaan met het onderzoek of reparaties via de UPV financieel gestimuleerd kunnen worden. Een reparatiefonds is daarbij een optie, maar er wordt ook gekeken naar andere mogelijkheden. Denk aan: een verplichting voor producenten tot het ondersteunen van de reparatie-infrastructuur (waaronder repair cafés, ambachtscentra en/of professionele reparateurs). Met name voor de productgroepen textiel, meubels en huishoudelijke apparaten reparatie via de (Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid ⁴ (UPV) als een interessante optie, maar hoe dit precies zou kunnen werken moet nog nader uitgewerkt worden. Er is in ieder geval aanvullende wetgeving voor nodig om de UPV zo in te richten dat er een reparatiefonds of verplichting tot ondersteuning van reparatie-infrastructuur er onder valt. Het kabinet verwacht hierover meer te kunnen vertellen na de voorjaarsbesluitvorming 2027.

We beschrijven hieronder de reflectie op het reparatiefonds, al dan niet gefinancierd via de UPV.

⁴ De UPV is een milieuregelgeving waarbij producenten en importeurs verantwoordelijk zijn voor de volledige afvalfase van hun producten, waaronder inzameling, recycling en hergebruik. Het doel is de circulaire economie te stimuleren en zwerfafval te verminderen.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Subsidiërend, kosten verlagen	Vaker spullen laten repareren zodat zij langer doen met spullen en minder nieuwe spullen hoeven kopen.	Deze maatregel geldt voor iedereen. Het bereik is echter afhankelijk van communicatie over deze maatregel of mensen van de maatregel afweten.

Verwachte gedragseffectiviteit reparatiefonds

De gedragseffectiviteit van een reparatiefonds wordt ingeschat als redelijk, omdat de kosten van reparatie een rol spelen bij het overwegen van reparatie of het kopen van een nieuw product. Een belangrijke voorwaarde is dat de maatregel wordt gecombineerd met communicatie over deze maatregel: mensen moet wel weten dat er een fonds is en hoe ze er eenvoudig gebruik van kunnen maken. Op deze manier draagt de maatregel ook aan het bevorderen van een reparatiecultuur.

Een reparatiefonds kan bekostigd en georganiseerd worden via de regeling Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid (UPV). Dit klinkt, mits goed gemonitord, als een goede verdere uitwerking van de maatregel om een reparatiefonds in te stellen. Wel zullen er spullen zijn die buiten de categorieën vallen waar nu een UPV voor is.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

- › Bekendheid van het fonds onder doelgroepen die nog niet reparatiegezind zijn
- › De gedoefactor voor het aanvragen beperken
- › Voldoende reparateurs

2.3.2.2 Beschikbaarheid reparatie – reparatieregister

De EU-richtlijn Gemeenschappelijke regels ter bevordering van reparatie verplicht lidstaten om een nationaal reparateursregister op te zetten, dan wel deel te nemen aan een EU-breed systeem. Dit moet het makkelijker maken voor consumenten om betrouwbare reparateurs te vinden. In samenwerking met Techniek Nederland is in Nederland al zo'n register opgezet. De aanbeveling van het Burgerberaad is om het reparateursregister (overzicht van reparateurs) uit te breiden, inzichtelijker te maken en er meer bekendheid aan te geven. De overheid (gemeenten) of het Versnellingshuis Nederland Circulair kunnen hier een rol in spelen. Het kabinet wil het uitbreiden van het register (bijv. meubels en textiel) graag eerst verder onderzoeken.

We beschrijven hieronder de reflectie op het reparatieregister.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend, mogelijk maken	Vaker spullen laten repareren zodat zij langer doen met spullen en minder nieuwe spullen hoeven kopen.	Bereik hangt af van communicatie.

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit kan redelijk zijn wanneer mensen weten waar ze terecht kunnen voor reparaties van verschillende producten, wat de prijs ongeveer is, de reparatietijd, en de garantie op de reparatie. Onbekendheid hierover is een barrière voor het kiezen voor reparatie.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskans?

Consumenten moeten weten dat dit register bestaat op het moment dat hun product stuk gaat. Hier is een communicatieplan voor nodig.

2.3.3 Maatregelen die het kabinet niet overneemt

2.3.3.1 Betaalbaarheid van reparatie via btw

Het burgerberaad om reparatiediensten voor elektronica, meubels en textiel vrij te stellen van btw.

Het kabinet is het ermee eens dat reparaties aantrekkelijker moeten worden. Een gehele vrijstelling van BTW is wettelijk gezien niet mogelijk. Een verlaagd btw-tarief op reparatie van huishoudelijke apparaten is juridisch gezien wel mogelijk, maar brengt significante afbakeningsproblematiek met zich mee en de budgettaire consequenties zijn fors. Uit de evaluatie van de verlaagde btw-tarieven blijkt dat deze hooguit deels doeltreffend zijn, en over het algemeen niet doelmatig. Oftewel: stimuleren via de btw werkt maar beperkt en is relatief duur.

Hieronder geven we de gedragsreflectie op het vrijstellen van reparatiediensten van btw.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Beprijzend, kosten verlagen	Vaker spullen laten repareren zodat zij langer doen met spullen en minder nieuwe spullen hoeven kopen.	Deze maatregel geldt automatisch voor iedereen die producten laat repareren. Echter, het bereik is afhankelijk van communicatie over deze maatregel of mensen van de maatregel afweten.

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit wordt ingeschat als redelijk, de kosten van reparatie spelen namelijk een rol bij het overwegen van reparatie of het kopen van een nieuw product. Belangrijke voorwaarde is dat de maatregel wordt gecombineerd met communicatie over deze maatregel: mensen moet wel weten dat de belasting verlaagd wordt. Op deze manier draagt de maatregel ook bij aan een reparatiecultuur.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskans?

Consumenten moeten wel weten dat reparatie goedkoper is geworden.

2.3.3.2 Verplichte garantie van zes jaar voor elektronische en huishoudelijke apparaten

Het Burgerberaad adviseert dat er een verplichte garantie van 6 jaar moet komen voor elektronica en huishoudelijke apparaten, zoals de Consumer Right Act in Schotland. Daar heb je recht tot 6 jaar om een claim in te dienen als het product niet voldoet aan de vereiste levensduur van 6 jaar.

Het voorstel van het burgerberaad vraagt om een vaste garantieperiode voor alle producten binnen productgroepen meubels, textiel en huishoudelijke apparaten en elektronica. Het kabinet is echter van mening dat deze maatregel niet logisch is, gezien de verscheidenheid in levensduur van deze productgroepen. Bijvoorbeeld: een fietslampje en een wasmachine zouden dan een even lange garantieperiode krijgen.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Normerend, kosten verlagen	Vaker spullen laten repareren zodat zij langer doen met spullen en minder nieuwe spullen hoeven kopen.	Deze maatregel geldt voor iedereen. Het bereik is echter afhankelijk van communicatie over deze maatregel of mensen van de maatregel afweten.

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit kan redelijk zijn wanneer deze maatregel wordt gecombineerd met het goed informeren van consumenten over hun rechten en hoe deze goed te kunnen verdedigen tegenover verkopers en producenten. Aangezien er al ruime garantietermijnen gelden, die door mensen doorgaans niet benut worden, is het informeren een zeer belangrijke voorwaarde voor deze maatregel. De kracht van deze maatregel is dat het 'zachte' wettelijke garantieperioden die er nu gelden, naast de vaak twee jaar fabrieksgarantie, omzet in harde garantieperioden zodat deze makkelijker te communiceren en verzilveren zijn. Op dit moment zijn de wettelijke garantieperioden 'zacht' omdat de regel is dat men recht heeft op een goed product zolang dat te verwachten is bij normaal gebruik. Het is vaak onduidelijk voor consumenten wat dat precies betekent.

We adviseren om met duidelijkere garantie termijnen te komen en beter te communiceren over wat deze garantietermijnen inhouden en hoe mensen deze kunnen benutten. Het benutten kan worden vergemakkelijkt met bijvoorbeeld standaardteksten die mensen kunnen gebruiken om garanties te verzilveren. Op dit moment ervaren mensen dit als gedoe.

(On)gewenste bijeffecten?

Producenten kunnen hun producten duurder maken, omdat zij voor hogere kosten komen te staan. Dit kan als een positief effect gezien worden: hoe duurder het apparaat/product, hoe groter de kans op reparatie. Uiteindelijk gaan producten door reparaties langer mee waardoor de consument waarschijnlijk niet duurder uit is.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

- › Werkt alleen in combinatie met een informatiecampagne, bijvoorbeeld het verplicht vermelden van garantieregels en voorwaarden op de bon of sticker op het apparaat. Het moet bekend zijn hoe mensen de garantie te gelde kunnen maken. En dit moet niet te ingewikkeld zijn, of op geweigerd kunnen worden door verkopers.
- › Bij duurdere producten kan de verwachte levensduur nu juist langer zijn dan zes jaar en wordt door deze generieke bepaling de garantietermijn juist korter.

2.3.3.3 Besturingssysteem- en beveiligingsupdates

Het burgerberaad adviseert dat software-updates voor elektronica en elektrische apparaten net zo lang beschikbaar moeten blijven als de technische levensduur van het apparaat. Het kabinet onderschrijft het belang van het beschikbaar houden van een besturingssysteem- en beveiligingsupdates. Het voorstel van het burgerberaad is om het besturingssysteem- en beveiligingsupdates voor de levensduur van een product beschikbaar te houden. Dit sluit goed aan bij de onlangs ingevoerde Europese verplichting om software van nieuwe tablets en telefoons minimaal 5 jaar te ondersteunen met besturingssysteem- en beveiligingsupdates. Als er een Europese verordening geldt, is het niet mogelijk om daar nationaal van af te wijken. Het kabinet kan dus niet verder dan de 5 jaar gaan.

Voor deze maatregel is om deze reden geen gedragsreflectie uitgevoerd.

2.3.3.4 Online repairdesk

Het Burgerberaad adviseert dat er een online repair-desk moeten worden opgezet die mensen helpt bij het zelf repareren van producten.

Het kabinet is het ermee eens dat informatie beschikbaar moet zijn voor het zelf repareren van producten. Online zijn er reparatiecursussen, tutorials, tips en tricks van producenten⁵, vrijwilligers en professionals (waaronder influencers) beschikbaar waarin getoond wordt hoe producten te onderhouden, repareren en te up-cyclen. Ook repair cafés zijn gericht op het helpen van mensen om zelf hun product te repareren. Hier nog een platform aan toevoegen vindt het kabinet niet doelmatig.

Voor deze maatregel is om deze reden geen gedragsreflectie uitgevoerd.

2.3.4 Reflectie op verschillen tussen aanbevelingen Burgerberaad en kabinetsvoorstel

Het kabinet neemt de beslissing om alleen verder te gaan met Europees beleid dat apparaten makkelijker repareerbaar maakt (richtlijn 'right to repair'). Dit beleid kan ervoor zorgen dat de kosten van reparatie van meubels en textiel voor consumenten lager kunnen worden, en de gedoefactor wat kleiner. Dit geldt (nog) niet voor meubels en textiel. Belangrijke voorwaarde voor het slagen van deze maatregel is dat mensen weten hoe zij gebruik kunnen maken van hun nieuwe rechten, en waar ze terecht kunnen voor welke reserveonderdelen. Daarnaast zet het kabinet het ondersteunen van circulaire ambachtscentra door.

Het kabinet beslist later over het benutten van de UPV om reparaties te ondersteunen, al dan niet via een reparatiefonds; en onderzoekt het of er behoefte is aan een reparatieregister.

2.3.5 Conclusie 'Lang leven (de) spullen!'

Vanuit de gedragsreflectie komen we tot de volgende conclusies:

- › Voor deze aanbeveling is het onvoldoende om alleen bestaand beleid uit te voeren.
 - De 'right to repair' vanuit Europa is wel een goede stap om producten makkelijker repareerbaar te maken. Dit is ook van belang voor goedkopere producten die

⁵ Zoals bijvoorbeeld <https://www.dilling.nl/reparatiehandleiding>.

consumenten waarschijnlijk minder snel zullen laten repareren en onder de right to repair makkelijker zelf te repareren kunnen worden.

- › Het lijkt verstandig te beginnen met betere communicatie over, en het makkelijker maken van het gebruik kunnen maken van bestaande garanties. Het probleem is niet dat er geen garanties gelden, maar dat mensen ze vaak niet benutten.
 - Hierbij kan het zeker helpen als er duidelijker garantietermijnen zijn die mensen kunnen afdwingen. We raden daarom om per productcategorie duidelijke garantietermijnen vast te stellen.
- › Een reparatiefonds (bekostigd vanuit UPV) lijkt gedragseffectief bij het creëren van meer aandacht voor reparatie onder consumenten en het stimuleren van repareerbaarheid door producenten.
 - We raden dus aan deze mogelijk inderdaad verder uit te werken en hier voor te kiezen.
- › Repair cafés en -shops en een register met reparateurs zijn belangrijk, zodat mensen weten waar ze heen kunnen om hun spullen te laten repareren. Hier kan ook aandacht zijn voor het zelf leren repareren van kleinere, goedkopere spullen waarvan reparatiekosten niet in verhouding staan tot de nieuwkosten. Al blijft het van belang de gedoe-factor zo veel mogelijk weg te nemen.
 - We raden daarom aan om deze te blijven financieren, ook na 2027.
- › Bij 'spullen' is het van belang om verschillende maatregelen tegelijkertijd uit te voeren, zodat zij elkaar kunnen versterken: de kosten van reparaties verlagen én zorgen dat mensen minder gedoe ervaren.
- › Om dit pakket goed te laten slagen is een goede communicatiestrategie van belang: het moet voor consumenten logisch en makkelijk zijn om de juiste stappen te ondernemen bij reparatie. Ontwerp beleid en de implementatie daarom aan de hand van verschillende klantreizen om gedoe tot een minimum te beperken.
- › Combineer de voorgestelde beleidsmaatregelen met de maatregelen uit aanbeveling 6, 'Voor wat het waard is', voor maximaal effect. Het beprijzen van spullen zorgt ervoor dat spullen meer waard worden, waardoor de kans groter wordt dat mensen ze laten repareren in plaats van een nieuw exemplaar kopen.

2.4 Voor wat het waard is (aanbeveling 6 - spullen)

In deze aanbeveling worden door het Burgerberaad maatregelen voorgesteld om het kopen van duurzamere producten (spullen) te stimuleren, en het kopen van niet-duurzame producten te ontmoedigen. Het Burgerberaad wil dit bereiken met invoering van een duurzaamheidslabel en bijbehorende heffing, en om daarnaast ook fossiele subsidies af te bouwen om een eerlijke markt voor producten te creëren.

2.4.1 Maatregelen die het kabinet overneemt

2.4.1.1 Duurzaamheidslabel invoeren

Het kabinet neemt het voorstel over van het Burgerberaad om een duurzaamheidsscore A-F in te voeren op alle producten en een label over CO₂-uitstoot, levensduur, repareerbaarheid, hergebruik, materialen en herkomst van spullen via het Europese Digitale Product Paspoort (EU DPP). Dit is onderdeel van de Ecodesignverordening (ESPR). Er wordt verwacht dat de Europese Commissie met een voorstel komt in 2027.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Informereren.	Mensen kopen duurzamere producten (spullen); mensen weten beter welke producten duurzaam zijn.	Iedereen die producten koopt kan het duurzaamheidslabel zien.

Verwachte gedragseffectiviteit

Een duurzaamheidslabel maakt beter inzichtelijk hoe duurzaam producten zijn. Consumenten die belang hechten aan duurzame producten zullen naar alle waarschijnlijkheid hun keuze hierdoor laten beïnvloeden. Niet iedereen hecht hier echter evenveel waarde aan, daarom zijn er extra maatregelen nodig om ook deze groep te stimuleren, bijvoorbeeld middels prijzings. Ook stimuleert het label producenten mogelijk om hun producten te verduurzamen, waardoor het aanbod van duurzame producten groter kan worden, wanneer zij de doelgroep willen aanspreken die bereid is extra te betalen voor duurzaamheid.

(On)gewenste bijeffecten?

Producenten worden gestimuleerd hun producten te verduurzamen.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

- › Het label moet eenvoudig te begrijpen zijn.
- › Verplichting van het label vergroot de effectiviteit.
- › Ook helpt het om middels communicatie uitingen mensen bewust te maken van het bestaan en de betekenis van het label.

2.4.1.2 Fossiele subsidies afbouwen

Het Burgerberaad adviseert om fossiele subsidies af te bouwen om een eerlijke markt voor producten te creëren. Het kabinet geeft aan dat ze reeds inzet op afbouw van fossiele subsidies. In Europees verband zet het kabinet in op het afbouwen van fossiele subsidies gericht op de energievoorziening. Nationaal zet het kabinet ook stappen in de afbouw van fossiele brandstofsubsidies. Een overzicht hiervan heeft het kabinet gegeven in het "Uitfaseerplan fossiele brandstofsubsidies" dat in oktober 2025 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Een voorbeeld is de afschaffing van vrijstellingen in de kolenbelasting.

Gedragmatig is dit bestaande beleid een goed idee omdat het producten en diensten waar fossiele brandstoffen voor nodig zijn duurder kan maken dan producten en diensten waar minder fossiele brandstoffen voor nodig zijn. De invulling van de afbouw van fossiele brandstoffen is verder niet besproken in de kabinetsreactie en heel breed, waardoor de (indirecte) impact op gedrag buiten scope van deze studie valt.

2.4.1.3 Innovatiesubsidie voor bedrijven

In aanvulling op de aanbevelingen van het burgerberaad wil het kabinet meer geld vrij maken voor innovatie bij bedrijven. Het kabinet vindt, net als het burgerberaad, dat het bedrijfsleven moet kunnen meegaan in de duurzaamheidstransities, terwijl producten betaalbaar blijven voor consumenten. Daarom heeft het kabinet subsidies voor bedrijven, zoals de MIA en Vamil voor ondernemers. Op dit moment is er zonder extra financiële middelen geen mogelijkheid om bestaande verduurzamingsinstrumenten verder uit te breiden. Deze maatregel heeft geen direct effect op gedrag van burgers en valt daarom buiten de scope van deze studie.

2.4.2 Maatregel waar het kabinet later over beslist

2.4.2.1 Heffing bij duurzaamheidslabel invoeren

Het Burgerberaad adviseert om producten met een hogere klimaatimpact (label B-F) trapsgewijs te gaan belasten. Ze wil de heffing neerleggen bij de producenten en de eisen elk jaar verhogen. De maatregel krijgt in de kabinetsreactie vorm via het onderzoeken hoe een heffing ingericht zou kunnen worden. Er moet gekeken worden naar de optimale hoogte van de prijs per productcategorie, de effectiviteit, en de uitvoerbaarheid. Tot slot is onduidelijk of een dergelijke maatregel op Europees niveau of op nationaal niveau geïmplementeerd kan worden. Het kabinet gaat een verkenning doen naar de heffing gekoppeld aan de ESPR, en komt terug op de resultaten na het voorjaar van 2027.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Informereren, Beprijzen	Duurzamere producten (spullen) kopen	Iedereen die producten koopt krijgt te maken met de beprijzing.

Het effect van een eventuele heffing gekoppeld aan het duurzaamheidslabel zal afhangen van de hoogte van de heffing. Deze maatregel heeft veel potentieel omdat het de prijs van niet-duurzame producten verhoogt. Voor veel spullen geldt dat de lage kosten meer consumptie in de hand werken, en het voor consumenten minder aantrekkelijk maakt om de spullen te laten repareren. Het benutten van de opbrengsten van de heffing om bijvoorbeeld mensen met lager inkomen te ontzien kan helpen om draagvlak te vergroten voor een beprijzende maatregel.

(On)gewenste bijeffecten?

Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat er geen 'loop holes' zijn, waardoor consumenten producten via andere markten gaan kopen, waar producenten geen heffing hoeven te betalen.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

- › De hoogte van beprijzing is van groot belang. Hierbij kan gedacht worden aan een bijdrage die geleidelijk oploopt in de tijd zodat mensen zich erop kunnen voorbereiden.
- › Er is onderzoek nodig naar de hoogte van de beprijzing om gedragseffectief te zijn.

2.4.3 Maatregel die het kabinet niet overneemt

2.4.3.1 Teruggeven aan de consument

Het burgerberaad verwijst naar een aanbeveling "Duurzaam kiezen met impactlabel" die de benodigde meerderheid van 75% van het burgerberaad niet heeft gehaald. De aanbevelingen die niet een meerderheid van 75% hebben behaald, staan uitgewerkt onder het kopje "De niet aangenomen aanbevelingen".

Het zou gedragsmatig goed zijn om deze aanbeveling toch over te nemen. Draagvlak een belasting kan vergroot worden door duidelijk te zijn over waar de belastinginkomsten voor gebruikt worden.

2.4.3.2 Reflectie op verschillen tussen aanbevelingen kabinet en Burgerberaad

De maatregel met potentieel het grootste gedragseffect (de beprijzing) is door het kabinet losgetrokken van het duurzaamheidslabel en wordt (nog) niet ingevoerd maar eerst verder onderzocht op o.a. effectiviteit en uitvoerbaarheid.

2.4.4 Conclusie ‘Voor wat het waard is’

Het voorstel van het kabinet om alleen bestaand beleid uit te voeren – duurzaamheidslabel invoeren en afbouw fossiele subsidies – is minder effectief dan de aanbeveling van het Burgerberaad. Ten eerste omdat de heffing via het duurzaamheidslabel nog niet is overgenomen en het duurzaamheidslabel daarmee geen prijsprikkel in zich heeft. Ten tweede omdat die maatregel in eerste instantie vorm krijgt door verder onderzoek. De invoering van het duurzaamheidslabel, de heffing en het teruggeven van belastinginkomsten aan de consument moeten in gezamenlijkheid worden ingevoerd om gedragseffectief te zijn.

2.5 Bewuster vliegen (aanbeveling 7 - reizen)

Het Burgerberaad wil de luchtvaart verduurzamen door bewuster vliegen te stimuleren en de sector eerlijker te maken, waarbij de verbindende en economische waarde van vliegen behouden blijft. Het Burgerberaad pleit onder meer voor bewuster vliegen door middel van een wereldwijde kerosinebelasting en internationaal leiderschap van Nederland om dit te realiseren, het stimuleren van duurzame luchtvaartbrandstoffen en het inzetten van financiële prikkels om de ontwikkeling van schonere en stillere vliegtuigen te bevorderen.

Het Burgerberaad wil dit onder andere bereiken met de volgende maatregelen die (in)direct gericht zijn op gedrag van burgers:

- › Invoering van een wereldwijde kerosinebelasting.

Daarnaast worden maatregelen geadviseerd die niet op gedragsverandering gericht zijn, en die dus niet terugkomen in deze reflectie:

- › Luchtvaartmaatschappijen die op Nederlandse luchthavens opereren, moeten de mogelijkheid bieden aan passagiers om vrijwillig extra duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) te kopen.
- › Nederland moet een trekkersrol nemen door het onderwerp op de agenda te zetten binnen de EU, ICAO en andere internationale gremia.
- › Biobrandstoffen, waterstof en elektriciteit worden niet meer fiscaal gelijk behandeld als kerosine. Daarnaast moet de productie van duurzame brandstoffen worden vrijgesteld van energiebelasting.
- › Landingsgelden dienen sterker gedifferentieerd te worden: schonere en stillere vliegtuigen betalen minder, terwijl vervuilende toestellen meer betalen.

2.5.1 Maatregelen die het kabinet overneemt

2.5.1.1 Invoeren van een wereldwijde kerosinebelasting

Het beprijzen van kerosine met een wereldwijde belasting door het verbod op het belasten van kerosine (Chicago-conventie) op te heffen.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Beprijzend Kosten verhogen	Bewuster (minder vaak of minder ver) vliegen	Alle reizigers die met het vliegtuig reizen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk groot, omdat de maatregel ervoor kan zorgen dat reizen met het vliegtuig duurder wordt, en daarmee één van de grootste barrières voor mensen opwerpt: de kosten. Deze maatregel grijpt daarmee deels in op de (meest) relevante gedragsdeterminanten. Vliegen is nu – mede door de belastingvrijstelling op kerosine – voor sommige bestemmingen relatief goedkoop ten opzichte van reizen met andere vervoermiddelen zoals de trein. Vliegen wordt duurder doordat een kerosinebelasting indirect de kosten van de ticketprijzen zal verhogen (ongeveer 4% voor Europese vluchten en 9% voor intercontinentale vluchten). Daardoor kunnen vooral mensen die minder te besteden hebben mogelijk niet meer vliegen. Dat vliegen duurder wordt zal dus voor slechts een deel van de reizigers effectief zijn. Het deel van de mensen dat niet door hogere kosten wordt aangemoedigd anders te reizen, dient op andere manieren gestimuleerd te worden. Bijvoorbeeld door overtuiging met voorbeelden en goede ervaringen met reizen dichtbij of reizen met de trein. Dat vergroot de kans dat mensen ook anders willen reizen (in plaats van vliegen). De maatregel kan minder vaak/ver vliegen ook normaler maken.

Deze maatregel hangt samen met de aanbeveling over de internationale trein (aanbeveling 8, over het spoor). Wanneer de kosten voor vliegen hoger worden én de kosten voor internationale treinreizen lager, draagt dat waarschijnlijk bij aan groter draagvlak voor het beprijsen van de kerosine en hebben de maatregelen een grotere gedragseffectiviteit.

(On)gewenste bijeffecten?

Luchtvaartmaatschappijen kunnen hun vliegtickets duurder maken, omdat zij voor hogere kosten komen te staan. In de impactanalyse voor het kerosinevoorstel rekent CE Delft (2025) als voorbeeld een ticketprijsstijging van ongeveer 4% voor Europese vluchten en 9% voor intercontinentale vluchten door een brandstofheffing, wat de vraag en reiskeuzes kan veranderen. Daarmee neemt het prijsverschil tussen deze twee typen vluchten toe, waardoor reizigers wellicht voor een Europese bestemming kiezen, wat zorgt voor minder CO₂-uitstoot. Deze prijsstijging raakt vooral de mensen die minder te besteden hebben. De mensen die meer te besteden hebben zullen blijven vliegen en minder genoodzaakt zijn tot andere keuzes.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?
Alle andere landen in de wereld moeten meedoen om er ook daadwerkelijk een wereldwijde belasting van te maken, waarop de kans van slagen erg klein wordt geacht.

2.5.2 Reflectie op verschillen tussen aanbevelingen Burgerberaad en kabinetsvoorstel

Het kabinet zegt positief te staan tegenover het beprijsen van kerosine, maar geeft ook aan niet direct invloed te hebben op invoering van een (wereldwijde) belasting op kerosine. Het is ingewikkeld en tijdrovend om een wereldwijde kerosinebelasting in te voeren (of het verbod erop op te heffen), omdat op dit moment de Europese wetgeving dit niet toestaat. Ondanks de positieve houding, spreekt het kabinet vooral van bestaande maatregelen om de klimaatimpact van de luchtvaart te verminderen, zoals de verplichting van het gebruik van

duurzame brandstof en beprijzing van de CO₂-uitstoot via het ETS in Europees verband. Aangezien dit nu al gebeurt, wordt er effectief geen nieuw beleid voorgesteld.

2.5.3 Conclusie ‘Bewuster vliegen’

Een (wereldwijde) belasting op kerosine kan effectief zijn om mensen bewuster (minder, minder vaak of ver) te laten vliegen, doordat vervuilende keuzes duurder worden. Toch wordt de haalbaarheid van deze maatregel door het kabinet erg klein ingeschat. De andere maatregelen bij ‘bewuster vliegen’ zijn aangemerkt als (juridisch) niet haalbaar, of niet indirect of direct gericht op gedrag van burgers. Daardoor is het beleidsvoorstel zeer beperkt qua gedragseffectiviteit om mensen bewuster te laten vliegen. We adviseren het kabinet daarom te kijken naar aanvullende maatregelen. Daarbij kan worden gedacht aan maatregelen die al eerder zijn voorgesteld (Hamersma et al., 2025) om mensen bewuster te laten vliegen, zoals het invoeren van ecolabels voor vliegreizen (net zoals de Nutri-Score), het verhogen van de vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand (staat al op de planning), het invoeren van beperkende vliegplafonds op luchthavens, het invoeren van een verbod op reclame voor (verre) vliegreizen, het afschaffen van ‘frequent flyer’-programma’s en het promoten van duurzamere alternatieven, zoals een vakantie dichterbij, via reclames en campagnes.

2.6 De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor (aanbeveling 8 - reizen)

Het Burgerberaad wil de trein als zeer aantrekkelijk alternatief voor auto en vliegtuig, en dat in 2030 tenminste 20% meer mensen voor de trein kiezen. De trein is volgens het Burgerberaad namelijk duurzamer, schoner, stiller en veiliger. Het Burgerberaad wil dit bereiken door het (inter)nationaal treinverkeer sneller en comfortabeler te maken en beter op elkaar aan te laten sluiten. Tickets moeten goedkoper worden en het boeken van tickets moet makkelijker zijn. Dieselmateriaal moet vervangen worden door duurzame treinen.

Het Burgerberaad wil dit onder andere bereiken met de volgende maatregelen die (in)direct gericht zijn op gedrag van burgers:

Internationaal treinverkeer

- › Internationale treinen sluiten beter op elkaar aan.
- › Internationale treinen worden betaalbaarder dan het vliegtuig.
- › Het boeken van internationale treinreizen is net zo makkelijk als een vliegticket boeken.
- › Het comfort van internationale treinen wordt verbeterd.
- › Belangrijke internationale routes worden versneld.

Nationaal treinverkeer

- › Reizen buiten de spits wordt gestimuleerd met slimme prijsprikkels/de invoering van prijsdifferentiatie.
- › Treinreizen worden zeer comfortabel en servicegericht.
- › Het wordt makkelijker om (OV) fietsen mee te nemen en gratis in te leveren op elk NS-station.
- › Er komen kortere wachttijden en betere aansluitingen op regionaal openbaar vervoer.
- › Daarnaast worden voor Nationaal treinverkeer maatregelen aanbevolen die niet op gedragsverandering gericht zijn, en die dus niet terugkomen in deze reflectie:

- › Overleg met werkgevers en onderwijsorganisaties om de roosters flexibeler in te delen wordt gestimuleerd.
- › De verduurzaming op het spoor wordt versneld.

2.6.1 Maatregelen die het kabinet overneemt

2.6.1.1 Internationale treinen sluiten beter op elkaar aan

Het Burgerberaad wil geen lange wachttijden meer bij overstappen in Brussel of Keulen, maar snelle, logische verbindingen tussen treinen van verschillende landen. De verwachting is dat medio 2026 de nieuwe EU Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur in werking zal treden die meer harmonisatie aan zal brengen in capaciteitsmanagementprocessen via Europees afgestemde kaders.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend Mogelijk en/of gemakkelijk maken	Reizigers reizen vaker met de internationale trein	Iedereen die in, van en naar Nederland kan en wil reizen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk redelijk, omdat de maatregel ervoor kan zorgen dat reizen met de internationale trein, door minder gedoe met overstappen, aantrekkelijker wordt, waardoor reizigers vaker met de internationale trein reizen. De maatregel grijpt in op de (meest) relevante gedragsdeterminanten, omdat één van de barrières voor reizen met de internationale trein het (gepercipieerde) gedoe van het (vele) overstappen is (Hamersma et al., 2025; Witlox et al., 2022). De maatregel kan ervoor zorgen dat mensen reizen met de internationale trein als minder omslachtig en sneller, en daardoor aantrekkelijker, gaan zien. Indien bekend, kan deze maatregel ervoor zorgen dat mensen vaker met de internationale trein willen reizen. De maatregel zorgt er niet voor dat meer mensen in staat worden gesteld met de internationale trein te reizen, want dat kunnen ze nu ook al.

(On)gewenste bijeffecten?

Bij vertragingen wordt de kans op gemiste aansluitingen groter, maar als de gehele internationale dienstregeling wordt verbeterd met meer treinen op trajecten, zou er dan juist snel weer een nieuwe aansluiting kunnen zijn om verder te reizen.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

- › Meer regie vanuit EU nodig op politieke verantwoordelijkheid en beleid in Europees verband om het internationale spoornetwerk en dienstregeling als geheel beter op elkaar afgestemd te krijgen en een grensoverschrijdend investeringsprogramma om dat te bekostigen.
- › Stimulering van betere samenwerking en afstemming tussen spoorwegbeheerders en treinaanbieders in verschillende landen (bijv. uitbreiding samenwerkingsverband RailNetEurope of EuroLink).
- › Bekendheid met de betere aansluitingen bij potentiële reizigers.

2.6.1.2 Het boeken van internationale treinreizen is net zo makkelijk als een vliegticket boeken

Eén duidelijk Europees informatie- en boekingsstelsel voor alle internationale treinen, inclusief check-in, bagage en serviceopties. In de eerste helft van 2026 worden voorstellen van de Europese Commissie verwacht ter verbetering van grensoverschrijdende ticketing en informatie-uitwisseling.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend Mogelijk en/of gemakkelijk maken	Reizigers reizen vaker met de internationale trein	Iedereen die in, van en naar Nederland kan en wil reizen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk groot, omdat de maatregel ervoor kan zorgen dat het boeken van internationale treintickets gemakkelijker wordt en daarmee één van de grootste barrières van mensen wegneemt voor reizigers om met de internationale trein te reizen. De maatregel grijpt in op de (meest) relevante gedragsdeterminanten, omdat één van de grootste barrières de (gepercipieerde) moeite van treintickets boeken is (Hamersma et al., 2025; Witlox et al., 2022). De maatregel kan ervoor zorgen dat mensen het boeken van tickets voor de internationale trein als gemakkelijker en daardoor aantrekkelijker gaan zien. Indien bekend, kan deze maatregel ervoor zorgen dat mensen vaker met de internationale trein willen reizen. De maatregel zorgt ervoor dat mensen gemakkelijker internationale treintickets kunnen boeken vergeleken met nu.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

- › Meer regie vanuit EU nodig op politieke verantwoordelijkheid en beleid in Europees verband om het internationale spoornetwerk en dienstregeling als geheel beter op elkaar afgestemd te krijgen en een grensoverschrijdend investeringsprogramma om dat te bekostigen.
- › Verbetering van de internationale communicatie tussen spoorbeheerders en treinaanbieders (o.a. de mogelijkheid tot het delen van data).
- › Bekendheid met het verbeterde boekingsstelsel bij potentiële reizigers.

2.6.1.3 (Nationale) treinreizen worden zeer comfortabel en servicegericht

De reiservaring wordt verbeterd door te zorgen voor veilige en prettige treinen en perrons. De Nederlandse overheid stuurt hierop via concessies aan NS en ProRail. De verantwoordelijkheid voor het verbeteren van veiligheid en comfort ligt echter bij vervoerders en ProRail zelf.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend, meer een doel dan een maatregel Mogelijk en/of gemakkelijk maken	Reizigers reizen vaker met de trein in Nederland	Nederlandse treinreizigers

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk klein, omdat de maatregel er mogelijk onvoldoende voor kan zorgen dat mensen meer met de trein gaan reizen. De maatregel grijpt deels in op de (meest) relevante gedragsdeterminanten, omdat het (gepercipieerde) discomfort van reizen met de trein één van de barrières van reizen met de trein is. Uit de QuickScan van D&B (2025) blijkt dat betere servicekwaliteit van OV, waar comfort van het vervoermiddel onderdeel is van, een relevante gedragsdeterminant is. Toch heeft dit een klein effect op OV-gedrag, omdat het mogelijk niet opweegt tegen de sterkere effecten van de gewoonte om met de auto te reizen, de waarde die gehecht wordt aan status (van autobezit), en andere gepercipieerde voordelen van reizen met de auto, zoals reistijd, ontspannen reizen, privacy, lagere reiskosten en een hogere reiskostenvergoeding (D&B, 2025).

(On)gewenste bijeffecten?

Verbeterd comfort kan mogelijk resulteren in nóg hogere kosten van treinkaartjes en/of drukker treinen.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

- › De verantwoordelijkheid voor het verbeteren van veiligheid en comfort ligt bij vervoerders en ProRail zelf, maar kan wel worden gestimuleerd door de Nederlandse overheid.
- › Bekendheid met het verbeterde comfort bij potentiële reizigers.

2.6.1.4 Introductie van een ‘Nederland-ticket’ voor treinreizen

Om treinreizen in Nederland, met name buiten de spits, aantrekkelijker en toegankelijker te maken, introduceert het kabinet het ‘Nederland-ticket’. Dit is een tijdelijk voordeelabonnement waarmee reizigers gedurende de zomermaanden (juni, juli en augustus) van 2026 voor €49 per maand buiten de spits onbeperkt kunnen reizen.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Subsidiërend Kosten verlagen	Reizigers reizen vaker met de trein in Nederland	Nederlandse treinreizigers

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk redelijk, omdat de maatregel er mogelijk voor kan zorgen dat mensen meer met de trein gaan reizen. Het goedkoper maken van reizen met de trein buiten de spits kan er ook voor zorgen dat meer reizigers buiten de spits reizen, mits andere barrières niet spelen, zoals verplichte werktijden. De maatregel grijpt deels in op de (meest) relevante gedragsdeterminanten, omdat kosten één van de barrières van reizen met de trein is. Uit de QuickScan van D&B (2025) blijkt dan ook dat ‘het ov te duur vinden’ geldt voor 27% van de filerijders, die wel anders zouden kunnen reizen (bijvoorbeeld met de trein), maar dit niet doen. Toch is het mogelijk dat de kostenverlaging niet geheel opweegt tegen de sterkere effecten van de gewoonte om met de auto te reizen, de waarde die gehecht wordt aan status (van autobezit), en andere gepercipieerde voordelen van reizen met de auto, zoals reistijd, ontspannen reizen, privacy, lagere reiskosten en een hogere reiskostenvergoeding (D&B, 2025).

Uit evaluaties van een soortgelijke maatregel die in Duitsland in 2023 is ingevoerd (‘Deutschlandticket’) komt een gemend beeld. Eén evaluatie toont aan dat het effect van de invoering van het Deutschlandticket in de regio Hamburg aanzienlijk was, en heeft geleid tot een merkbare daling van het autogebruik (-8,8%), met name in de stad zelf vergeleken met

de omgeving daaromheen (Krämer & Korbitt, 2026). Uit een andere evaluatie van het Deutschlandticket blijkt daarentegen juist een klein effect, en dat reisgedrag met het OV ook bepaald wordt door seizoensgebonden schommelingen en de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het OV (Gaus & Link, 2025).

(On)gewenste bijeffecten?

Goedkopere treinreizen kunnen mogelijk resulteren in nóg drukker treinen.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

-

2.6.2 Maatregelen waar het kabinet later over beslist

2.6.2.1 Het comfort van internationale treinen wordt verbeterd

Met nachttreinen, slaapcoupés, catering en ruimte voor bagage en fietsen, wordt ook een lange treinreis ontspannen, comfortabel en servicegericht.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend, meer een doel dan een maatregel Mogelijk en/of gemakkelijk maken	Reizigers reizen vaker met de internationale trein	Iedereen die in, van en naar Nederland kan en wil reizen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk redelijk, omdat de maatregel ervoor kan zorgen dat reizen met de internationale treintickets comfortabeler wordt, waardoor reizigers vaker met de internationale trein reizen. De maatregel grijpt in op de (meest) relevante gedragsdeterminanten, omdat één van de barrières het (gepercipieerde) discomfort van reizen met de internationale trein is (Hamersma et al., 2025; Witlox et al., 2022). De maatregel kan ervoor zorgen dat mensen reizen met de internationale trein als comfortabeler, en daardoor aantrekkelijker, gaan zien. Indien bekend en effectief in het bieden van comfortabele ervaringen, kan deze maatregel ervoor zorgen dat mensen vaker met de internationale trein willen reizen. De maatregel stelt niet meer mensen in staat om met de internationale trein te reizen, want dat kunnen ze nu ook al.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

- › De verantwoordelijkheid voor het verbeteren van comfort ligt bij vervoerders zelf, maar kan wel worden gestimuleerd door de Nederlandse overheid.
- › Bekendheid met het verbeterde comfort bij potentiële reizigers.

2.6.2.2 Belangrijke internationale routes worden versneld

Snellere spoorverbindingen en betere treinen zorgen ervoor dat reizen zoals Amsterdam–Berlijn vlotter gaan en deze de concurrentie aankunnen met reizen met het vliegtuig.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend Mogelijk en/of gemakkelijk maken	Reizigers reizen vaker met de internationale trein	Iedereen die in, van en naar Nederland kan en wil reizen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk groot, omdat de maatregel ervoor kan zorgen dat reizen met de internationale trein sneller wordt en daarmee één van de grootste barrières voor reizigers wegneemt om vaker met de internationale trein te reizen. De maatregel grijpt in op de (meest) relevante gedragsdeterminanten, omdat een van de barrières de (gepercipieerde) lange reistijd van reizen met de internationale trein is (Hamersma et al., 2025; Witlox et al., 2022). Dit kan ervoor zorgen dat mensen reizen met de internationale trein als sneller en daardoor aantrekkelijker gaan zien. De maatregel kan ervoor zorgen dat mensen vaker met de internationale trein willen reizen en het als realistisch alternatief voor (relatief korte) vluchten zien.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

Bekendheid met de snellere routes bij potentiële reizigers.

2.6.2.3 Reizen buiten de spits wordt gestimuleerd met slimme prijsprikkels/de invoering van prijsdifferentiatie

Treinkaartjes worden iets duurder tijdens de 45 min (7.45-8.30 uur) durende ochtend hyperspits en de rest van de dag goedkoper. Voor de invoering van tariefdifferentiatie zijn diverse varianten mogelijk:

- › Een budgetneutrale variant waarbij de tarieven in de (ochtend)spits worden verhoogd en de opbrengsten worden gebruikt voor de korting gedurende de rest van de dag.
- › Varianten met extra korting in het dal.
- › Varianten waarbij de tarieven in de spits slechts gedeeltelijk stijgen.
- › Tariefdifferentiatie binnen OV-abonnementen, zoals een aanpassing van het studentenreisproduct. Overwogen kan worden om bijvoorbeeld vrij/met korting reizen in de spits te beperken, en korting buiten de spits te verhogen.

Deze maatregel heeft niet direct als doel de klimaatimpact van treinreizen te verkleinen, omdat alleen het tijdstip van treinreisbewegingen dient te veranderen.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Beprijzend Kosten verhogen	Reizigers reizen vaker buiten de spits met de trein in Nederland	Nederlandse treinreizigers

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk klein, omdat de maatregel er mogelijk onvoldoende voor kan zorgen dat een substantieel deel van de spitsreizigers buiten de spits met de trein gaat reizen. Het duurder maken van reizen met de trein tijdens de spits en het goedkoper maken hiervan buiten de spits kan ervoor zorgen dat reizigers buiten de spits reizen, mits andere barrières niet spelen, zoals verplichte werktijden. Reizigers zijn namelijk doorgaans

niet erg flexibel in het moment dat ze naar hun werk reizen, en blijven tijdens de spits reizen door ‘berusting’ in de situatie, het ontbreken van de noodzaak om buiten de spits te reizen en gewoontes (MARE, 2025). Ondanks dat de maatregel deels ingrijpt op de (meest) relevante gedragsdeterminanten – kosten is één van de barrières van reizen met de trein – heeft de maatregel waarschijnlijk vooral onbedoelde effecten. De maatregel werpt een nog grotere barrière op qua kosten, waardoor reizigers mogelijk met de auto in plaats van buiten de spits met de trein naar hun werk reizen. Voor het klimaat heeft het waarschijnlijk dus een negatief effect wanneer je autorijders op weg naar hun werk wilt verleiden om de trein te pakken. Reizen met de trein wordt immers duurder tijdens de spits. Uit de QuickScan van D&B (2025) blijkt dan ook dat ‘het ov te duur vinden’ geldt voor 27% van de filerijders die wel anders zouden kunnen reizen (bijvoorbeeld met de trein), maar dit niet doen. Ook heeft de maatregel door de hogere kosten vooral invloed op mensen die minder te besteden hebben.

(On)gewenste bijeffecten?

De nog verder stijgende kosten van reizen met de trein (tijdens de spits) kunnen ervoor zorgen dat mensen juist geheel uit het OV/de trein gaan en in de auto.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

Lagere tarieven in het OV leiden waarschijnlijk niet per se tot minder autogebruik. Deze maatregel helpt vooral om de spits in de trein te ontlasten.

2.6.3 Maatregelen die het kabinet niet overneemt

2.6.3.1 Internationale treinen worden betaalbaarder dan het vliegtuig

Het Burgerberaad wil dat de btw op internationale treinkaartjes wordt afgeschaft, zodat treinreizen net zo behandeld worden als vliegtickets. Zo wordt de trein goedkoper en wordt treinreizen eerlijker geprijsd. De Nederlandse overheid heeft slechts beperkte mogelijkheden om de prijs van treinreizen en vluchten verder te beïnvloeden aangezien die voor een significant deel bepaald worden door de aanbieders van de reizen. De Nederlandse overheid kan hier invloed op uitoefenen met het verlagen van het btw-tarief op nationale treinreizen of het subsidiëren van treinreizen. Het is op dit moment niet mogelijk om de btw op de gehele reis te verlagen naar 0% omdat Nederland alleen de bevoegdheid heeft te beslissen over het btw-tarief dat geldt voor het traject in Nederland. Voor het Nederlandse deel van het traject kan de btw in beginsel worden verlaagd naar 0%. Daarnaast wordt binnen de EU gesproken over de mogelijkheid om de plaats van het personenvervoer (de dienst) te wijzigen naar het begin- of eindpunt van de reis, waardoor de heffingsbevoegdheid over die reis bij één land wordt gelegd.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Subsidiërend Kosten verlagen	Reizigers reizen vaker met de internationale trein	Iedereen die in, van en naar Nederland kan en wil reizen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk redelijk, omdat de maatregel ervoor kan zorgen dat reizen met de internationale trein goedkoper wordt, en daarmee één van de grootste barrières van mensen wegneemt en waardoor reizigers vaker met de internationale trein reizen. De maatregel grijpt in op de (meest) relevante gedragsdeterminanten, omdat één van de barrières voor reizen met de internationale trein het (gepercipieerde) verschil in kosten met vliegtickets is (Hamersma et al., 2025; Witlox et al., 2022). De maatregel kan ervoor

zorgen dat mensen de tickets voor de internationale trein als goedkoper, en daardoor aantrekkelijker, gaan zien. Indien hier helder over wordt gecommuniceerd, kan deze maatregel ervoor zorgen dat mensen vaker met de internationale trein willen reizen. De maatregel zorgt er vooral voor dat mensen die minder te besteden hebben waarschijnlijk gemakkelijker kunnen kiezen voor de trein vergeleken met het vliegtuig. Toch is uit recent onderzoek van het KiM gebleken dat bij een groot deel van de reizen van Nederland naar 24 bestemmingen de trein al goedkoper dan, of net zo duur is als vliegen (De Haas & Arendsen, 2025). De vraag is of mensen zich hier bewust van zijn.

Deze maatregel hangt samen met de aanbeveling over bewuster vliegen (aanbeveling 7, over de kerosinebelasting). Wanneer de kosten voor internationale treinreizen lager worden én de kosten voor vliegen hoger, draagt dat waarschijnlijk bij aan groter draagvlak en hebben de maatregelen een grotere gedragseffectiviteit.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?
Overeenstemming van EU-landen nodig om de belasting van internationale treintickets in alle landen te verlagen.

2.6.3.2 Het wordt makkelijker om (OV) fietsen mee te nemen en gratis in te leveren op elk NS-station

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend Mogelijk en/of gemakkelijk maken	Reizigers reizen vaker met de trein in Nederland	Nederlandse treinreizigers

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk klein. De maatregel zou kunnen leiden tot meer mogelijkheden voor mensen om van deur tot deur met de fiets en trein te reizen en grijpt daarmee in op één van de (meest) relevante gedragsdeterminanten. Uit de QuickScan van D&B (2025) blijkt namelijk dat bereikbaarheid van het OV een relevante gedragsdeterminant is, met een medium tot groot effect op OV-gedrag. Toch verandert de maatregel niet veel aan de huidige situatie, waarin op de meeste NS-stations al OV-fietsen beschikbaar zijn, maar waarbij de fietsen bij hetzelfde station moeten worden ingeleverd. De maatregel levert daarom een klein voordeel op ten opzichte van de huidige situatie. Het is onduidelijk voor hoeveel mensen het (structureel) een probleem is dat zij hun OV-fiets op een andere locatie willen inleveren, maar nu niet kunnen. Daardoor heeft de maatregel qua gedragseffectiviteit waarschijnlijk weinig toegevoegde waarde om de reizigers in Nederland vaker met de trein te laten reizen.

(On)gewenste bijeffecten?

Meer logistiek regelwerk voor NS om OV-fietsen op de juiste plaatsen te krijgen.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?
De OV-fiets is een zelfstandig product van de NS. NS bepaalt daarom zelf de mogelijkheden met OV-fietsen.

2.6.3.3 Er komen kortere wachttijden en betere aansluitingen op regionaal openbaar vervoer

De Nederlandse overheid stuurt nu al via de Hoofdrailnet (HRN)-concessie NS op het bieden van optimale aansluitingen en wachttijden. Dit wordt gemonitord en gestimuleerd met een bonus-malusregeling. De Nederlandse overheid heeft echter geen invloed op afspraken over wachttijden en aansluitingen in regionale concessies. Dat is een verantwoordelijkheid van decentrale concessieverleners – de vervoerregio’s, provincies en gemeenten.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend Mogelijk en/of gemakkelijk maken	Reizigers reizen vaker met het openbaar vervoer (waaronder de trein) in Nederland	Nederlandse reizigers

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk klein. De maatregel zou kunnen leiden tot meer mogelijkheden voor mensen om van deur tot deur met het regionale OV en trein te reizen en grijpt daarmee in op één van de (meest) relevante gedragsdeterminanten. Uit de QuickScan van D&B (2025) blijkt dat bereikbaarheid van het OV en netwerkdichtheid van het OV (diversiteit in lengte en station-dichtheid) relevante gedragsdeterminanten zijn, met een medium tot groot effect op OV-gedrag. Ook is een goede verbinding van het OV een relevante gedragsdeterminant. Het verwachte effect op gedrag is echter klein, omdat betere aansluitingen in het OV reizen met het OV echter niet direct aantrekkelijker maken dan reizen met de auto. Als het OV meer op tijd rijdt en treinen, bussen, metro’s en trams beter op elkaar aansluiten, gaat niet ineens een substantieel deel van de reizigers het OV verkiezen boven de auto. Deze verbetering in de aansluitingen weegt mogelijk niet op tegen de sterkere effecten van de gewoonte om met de auto te reizen, de waarde die gehecht wordt aan status (van autobezit), en andere gepercipieerde voordelen van reizen met de auto, zoals ontspannen reizen, privacy, lagere reiskosten en een hogere reiskostenvergoeding (D&B, 2025).

(On)gewenste bijeffecten?

Verbeterde aansluitingen kunnen mogelijk resulteren in nóg drukker bussen, trams, metro’s en treinen.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

-

2.6.4 Reflectie op verschillen tussen aanbevelingen Burgerberaad en kabinetsvoorstel

Net als het Burgerberaad wil het kabinet ook dat de trein een aantrekkelijker alternatief is voor reizen met de auto of het vliegtuig. Voor de betere aansluiting van internationale treinen verwijst het kabinet naar nieuwe EU-wetgeving die naar verwachting dit jaar in zal gaan en die de afstemming tussen internationale beheerders meer gelijk zal trekken en zal zorgen voor kortere wachttijden. Voor het gemakkelijker boeken van internationale treinreizen verwacht het kabinet dit jaar ook voorstellen van de Europese Commissie.

Het kabinet geeft aan later te besluiten over maatregelen gericht op het versnellen van belangrijke internationale routes, verbetering van comfort in internationale treinen en prijsdifferentiatie bij treinreizen, omdat deze maatregelen nog verder worden uitgewerkt.

Verder zegt het kabinet echter niet in te (kunnen) zetten op goedkopere internationale treinen door verlaging van de btw, omdat Nederland alleen bevoegd is te beslissen over het btw-tarief geldend voor het Nederlandse traject. Ook neemt het kabinet de maatregelen over verbetering van de OV-fiets en kortere wachttijden en aansluitingen in het regionaal vervoer niet over, omdat de verantwoordelijkheid hiervoor bij andere partijen ligt.

2.6.5 Conclusie ‘De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor’

De maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van reizen met de internationale trein zouden er in combinatie aan kunnen bijdragen dat meer mensen internationaal met de trein reizen en minder met de auto of het vliegtuig. Het maakt reizen met de internationale trein aantrekkelijker op zichzelf, en ook in vergelijking met reizen met de auto of het vliegtuig. Met name de combinatie van verlaagde kosten en meer gemak en comfort zullen bijdragen aan het doelgedrag. Een deel van de voorgestelde maatregelen ligt echter buiten de verantwoordelijkheid van het Rijk, en bij (internationale) spoorbeheerders en treinaanbieders. Doordat het kabinet niet direct inzet op verlaging van de kosten en verbetering van comfort in internationale treinen, is het beleidsvoorstel beperkter qua gedragseffectiviteit om mensen vaker met de internationale trein te laten reizen. We adviseren het kabinet dan ook om (internationale) spoorbeheerders en treinaanbieders te stimuleren deze maatregelen te nemen.

De maatregel die gericht is op reizen buiten de spits, prijsdifferentiatie, kan er waarschijnlijk onvoldoende aan bijdragen dat mensen daadwerkelijk buiten de spits gaan reizen, en kan zelfs een negatief effect voor het klimaat hebben omdat het voor werkend Nederland dan aantrekkelijker wordt om de auto te pakken. Het kabinet geeft bovendien aan later te besluiten over deze maatregel, omdat het verdere uitwerking vereist. Omdat nog niet duidelijk is hoe dit vorm zal krijgen, is er nog weinig te zeggen over de gedragseffectiviteit. Daarnaast introduceert het kabinet een ‘Nederland-ticket’ (voor €49 per maand buiten de spits in de zomermaanden onbeperkt reizen met de trein) om treinreizen in Nederland, met name buiten de spits, aantrekkelijker en toegankelijker te maken. Het goedkoper maken van reizen met de trein buiten de spits kan er voor zorgen dat meer reizigers met de trein gaan reizen, ook buiten de spits. Toch is het mogelijk dat de kostenverlaging niet geheel opweegt tegen de gewoonte om met de auto te reizen en andere gepercipieerde voordelen van reizen met de auto, zoals reistijd, privacy en lagere reiskosten.

Daarom zullen mogelijk andere of aanvullende maatregelen genomen moeten worden om het doelgedrag te bereiken, zoals wijziging van werktijden en stimuleren van thuiswerken. In combinatie met de maatregelen onder aanbeveling 9 – zoals het financieel belonen van fietsen en stimuleren van thuiswerken – is het mogelijk dat het doelgedrag om minder in de spits te reizen wordt behaald, omdat mensen daarmee worden gestimuleerd niet te reizen.

De drie maatregelen die gericht zijn op vaker reizen met het openbaar vervoer en de trein kunnen er waarschijnlijk beperkt aan bijdragen dat mensen vaker met het OV en de trein gaan reizen, in plaats van de auto. Van deze drie maatregelen zal met name de verbetering van aansluitingen van trein op regionaal vervoer het meeste effect hebben. De mogelijkheid om OV-fietsen mee te nemen en gratis in te leveren op elk NS station en verbeterde comfort

en service tijdens treinreizen zullen een bijkomend voordeel zijn. Het kabinet geeft echter aan niet in te zetten op deze maatregelen, omdat andere partijen hiervoor verantwoordelijk zijn. Daardoor is het beleidsvoorstel beperkt qua gedragseffectiviteit om mensen vaker met het OV en de trein te laten reizen. We adviseren het kabinet dan ook om die andere partijen te stimuleren deze maatregelen te nemen.

2.7 Werk thuis, in de buurt of pak de fiets! (aanbeveling 9 - reizen)

Het Burgerberaad wil dat minder mensen met de auto naar het werk reizen. Dit wil het Burgerberaad bereiken door mensen aan te moedigen om vaker thuis of in de directe omgeving te werken, of met de fiets naar het werk te reizen. Hierbij wordt benadrukt dat de keuze om thuis te werken of anders te reizen altijd een vrije keuze moet zijn.

Het Burgerberaad wil dit bereiken door een combinatie van maatregelen, waarvan de volgende relevant zijn in het kader van gedragseffectiviteit:

- › Werkgevers en werknemers maken duidelijke afspraken over thuiswerken, zoals het minimum aantal dagen en faciliteiten voor thuiswerken.
- › Stimuleren van werkgevers dat ze de belastingvrije vergoeding voor fietsen daadwerkelijk uitbetalen.
- › Informatie van de overheid, brancheverenigingen en vakbonden over voordelen van thuiswerken, werken in de buurt en fietsen.
- › De Belastingdienst verhoogt de belastingvrije vergoeding van 0,23 naar 0,50 cent per kilometer voor fietsen naar het werk en werkgevers betalen deze vergoeding ook daadwerkelijk uit.

2.7.1 Maatregelen die het kabinet overneemt

2.7.1.1 Duidelijke afspraken over thuiswerken

Het Burgerberaad adviseert dat werkgevers en werknemers duidelijke afspraken maken over thuiswerken, zoals minimaal aantal dagen dat mensen thuis mogen werken. Ook adviseert het Burgerberaad om meer informatie te geven over de voordelen van thuiswerken (opgenomen in volgende maatregel). Het kabinet stelt dat thuiswerkbeleid een zaak is tussen werkgevers en werknemers, maar ondersteunt wel duidelijke afspraken en werkt daaraan door bestaand beleid te blijven doorzetten. Daaronder vallen fiscale mogelijkheden en jaarlijkse communicatie richting werkgevers hoe die reizen van werknemers kunnen verduurzamen. De Rijksoverheid geeft zelf als werkgever het goede voorbeeld door de cao te verduurzamen. Overheidsorganisaties maken afspraken over het (verder) mogelijk maken van thuiswerken en het beschikbaar stellen van faciliteiten voor thuiswerken. Ook geven ze informatie over de voordelen van thuiswerken.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend Normerend	Mensen werken vaker thuis, als dat kan. Rijksambtenaren werken vaker thuis, als dat kan.	Werknemers en specifiek Rijksambtenaren die kunnen thuiswerken en voor wiens werk dat geen problemen oplevert.

Verwachting gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit van deze maatregel is waarschijnlijk klein. Eén van de belangrijkste determinanten van thuiswerken is de aard van het werk. Daar verandert met deze maatregel niks aan. Afspraken die thuiswerken mogelijk maken, zullen enige invloed hebben op het aantal uren dat mensen thuiswerken. Aanpassen van de norm voor thuiswerken bij de Rijksoverheid heeft een signaalfunctie. Het is de vraag in hoeverre dat gedragseffect sorteert, zonder verplichtende maatregelen om meer te gaan thuiswerken. CE Delft ging voor het berekende besparingspotentieel (besparing op CO₂-uitstoot, met name door minder autokilometers) uit van een verdrievoudiging van het aantal thuiswerkdagen voor het aandeel van de beroepsbevolking dat kan thuiswerken. Dat lijkt echter onrealistisch. In 2023 werkte 52% van de werknemers een deel van de werktijd thuis. In 2023 werkten thuiswerkers gemiddeld bijna twee volledige werkdagen (15 uur) per week thuis. Dat is iets minder dan de helft van al hun gewerkte uren. Het verschilt per beroepsgroep. Opgeteld maakten alle thuiswerkuren bijna 20% uit van de gewerkte uren door alle werkenden (CBS, 2024).

(On)gewenste bijeffecten?

Mogelijk is er een 'reboundeffect' van de maatregelen. Mensen die veel thuiswerken gaan vaker reizen voor andere doeleinden. Dat geldt ook voor mensen die verder van hun werk afwonen, al ligt de oorzaak daarvan niet bij thuiswerkbeleid maar voornamelijk bij de woningmarkt. Een ander mogelijk reboundeffect is de verhoogde energievraag om woningen te verwarmen waar mensen thuiswerken. We hebben niet uitgezocht hoe groot dit is ten opzichte van kantoorverwarming.

Een mogelijk positief bijeffect is dat mensen, wanneer zij mogen kiezen om thuis te werken, werk en privé beter in balans kunnen brengen, zonder minder productief te zijn op werk (TNO & Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, 2022).

Overige aandachtspunten?

Er wordt al best veel thuisgewerkt in Nederland. Nederland is 'koploper thuiswerken' in Europa.

2.7.2 Maatregelen waar het kabinet later over beslist

2.7.2.1 Maatregelen om fietsen te stimuleren

Het Burgerberaad doet verschillende voorstellen om fietsen te stimuleren. Ze willen dat de belastingvrije vergoeding omhooggaat (zie volgende maatregel). Ook willen ze stimuleren dat werkgevers de vergoeding daadwerkelijk uitbetalen, dat werkgevers ook mensen belonen die soms met de fiets naar het ov gaan, en dat overheid, brancheorganisaties en vakbonden informatie verspreiden over thuiswerken, werken in de buurt of fietsen.

Het kabinet wil deze maatregel in samenwerking met werkgevers vormgeven en verder verkennen hoe het stimuleren van fietsen kan worden vormgegeven. Zo gaat het kabinet een uitbreiding van de leasefietsregeling vormgeven. Het kabinet geeft bovendien aan dat ze informatie over de voordelen van thuiswerken, werken in de buurt en fietsen al verspreid en dit blijft doen.

Vanwege de beperkte invulling van deze maatregel of beperkte afwijking van staand beleid werken we alleen de gedragseffectiviteit van een leasefietsregeling uit.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend, beprijzend	Fietsen naar werk	Waarschijnlijk mensen die binnen 7,5 tot 15 km van het werk wonen.

Verwachting gedragseffectiviteit

Toegang tot een (goede) fiets is noodzakelijk om naar werk te kunnen fietsen. De gemiddelde afstand die mensen naar werk afleggen lag in 2023 op 23,9 kilometer (voor mensen met voltijd baan) en 16,4 kilometer (voor mensen met deeltijd baan; CBS, 2023). Aangezien deze maatregel ook toegang tot een (elektrische) fiets bereikbaar maakt voor werknemers bij werkgevers die de regeling gaan aanbieden, kan het de groep die naar het werk kan fietsen vergroten. Met name omdat elektrische fietsen relatief duur zijn en juist die de fietsafstand naar werk vergroten, en minder ongemak (zoals zweten) met zich meebrengen, kan de maatregel de groep fietsers vergroten.

(On)gewenste bijeffecten?

- › Fietsen naar het werk heeft een positief effect op de gezondheid en leidt tot een lager ziekteverzuim. Gezondheidseffect van elektrisch fietsen is kleiner, maar het is gezonder dan de auto of ov.
- › Ongelijkheid. Alleen mensen die op fietsafstand van het werk wonen profiteren van deze maatregel.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?
 Werkgevers moeten gestimuleerd worden om de regeling daadwerkelijk aan te bieden.

2.7.3 Maatregelen die het kabinet niet overneemt

2.7.3.1 Verhogen maximale belastingvrije vergoeding voor fietsen & stimuleren van werkgevers om de vergoeding te betalen

Het Burgerberaad adviseert om de belastingvrije vergoeding voor fietsen naar werk te verhogen. Het kabinet geeft aan dat dit al mogelijk is maar dat de huidige vergoeding op niet moment niet maximaal gebruikt wordt. Ze brengen dit regelmatig onder de aandacht bij werkgevers.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Beprijzend	Fietsen naar werk	Waarschijnlijk mensen die binnen 7,5 tot 15 km van het werk wonen.

Verwachting gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit van dit (al bestaande) beleid is waarschijnlijk klein maar gecombineerd met andere maatregelen groter. De kilometervergoeding voor de fiets zorgt voor significant meer fietsdagen. Hoe hoger de vergoeding, hoe meer de fiets wordt gebruikt voor woon-werkritten. Uit diverse effectmetingen (2017-2020) en onderzoek MuConsult (2019) blijkt dat gebruikers van deze regeling 0% tot 20% minder autoritten per week maken door deze regeling. Een studie van MuConsult (2019) berekende dat een stijging van de fietskilometervergoeding met 10% leidt tot een gemiddelde toename van het aantal fietsdagen met 0,45%.

Ook het stimuleren van werkgevers om beschikbare ruimte voor vergoedingen te benutten heeft waarschijnlijk een redelijk gedragseffect. Niet alle werkgevers benutten momenteel de ruimte voor fietsvergoedingen. 40% tot 68% van de werkgevers biedt de regeling aan (Rijkswaterstaat), dus daar is nog potentieel voor groei.

De maatregelen zijn effectief alleen gericht op mensen die binnen 7,5 tot 15 km van het werk wonen en op de fiets naar het werk kunnen.

(On)gewenste bijeffecten?

- › Fietsen naar het werk heeft een positief effect op de gezondheid en leidt tot een lager ziekteverzuim.
- › Alleen mensen die op fietsafstand van het werk wonen profiteren van deze maatregel. Bovendien hebben niet alle bedrijven evenveel mogelijkheid om de vrije ruimte te benutten. Er zijn minder mogelijkheden voor MKB en voor bedrijven waar de lonen gemiddeld laag zijn. Daarmee kan de vergoeding ongelijk terecht komen.
- › Gezien de spreiding van werkgelegenheid, zullen mensen in de Randstad meer van de maatregel profiteren dan anderen. Woon-werkafstanden verschillen sterk per regio en provincie.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

De vergoeding zou daadwerkelijk uitbetaald moeten worden. Het stimuleren van werkgevers, onderdeel van de maatregel, is hierop gericht. De gedragseffectiviteit van de maatregel zou daarmee toenemen.

2.7.4 Reflectie op verschillen tussen aanbevelingen kabinet en Burgerberaad

Het Burgerberaad adviseert om ruimte te maken voor een cultuurverandering en te stimuleren dat positiever gedacht wordt over thuiswerken. Het kabinet geeft aan dat het al bestaand beleid is om informatie te geven over de voordelen van thuiswerken, werken in de buurt en fietsen. Er wordt in Nederland ook al redelijk veel thuisgewerkt.

De verhoging van de belastingvrije fietsvergoeding die het Burgerberaad adviseerde wordt niet overgenomen, omdat het budget voor de vergoeding op dit moment niet wordt opgebruikt. Wel gaat het kabinet later beslissen of ze een uitbreiding van de leasefietsregeling gaan vormgeven en wil het kabinet werkgevers stimuleren om de belastingvrije vergoeding voor fietsen daadwerkelijk uit te betalen.

Het is onduidelijk of de uitbreiding van de leasefietsregeling in deze vorm tot een groter of kleiner gedragseffect zal leiden.

2.7.5 Conclusie ‘Werk thuis, in de buurt of ga op de fiets’

Wat betreft klimaatimpact zijn zowel maatregelen gericht op het stimuleren van thuiswerken als op het stimuleren van fietsen effectief. De maatregelen gericht op financieel belonen van fietsen en ruimere afspraken over thuiswerken kunnen het gewenste gedrag bevorderen. Het kabinet neemt alleen het advies over om thuiswerken te stimuleren door werkgevers de stimuleren duidelijke afspraken te maken en zelf het goede voorbeeld te geven, wat al bestaand beleid is. Vanuit oogpunt van gedragseffectiviteit is het begrijpelijk dat de verhoging van de belastingvrije vergoeding voor fietsen niet wordt overgenomen, omdat het effect

onzeker is. Wel is het aan te bevelen dat werkgevers gestimuleerd worden beter gebruik te maken van de bestaande fiscale ruimte. Ook uitbreiding van de leasefietsregeling, waar het kabinet later over beslist, zou waarschijnlijk een positief effect hebben omdat dit de toegang tot een goede (eventueel elektrische) fiets kan vergroten.

De maatregelen zouden meer effect hebben als ze gecombineerd worden met richtlijnen (voor bijvoorbeeld reizen en thuiswerken) of verplichtende maatregelen. Echter verplichtende maatregelen is expliciet niet de wens van het Burgerberaad. Het beraad wil werkgevers meekrijgen juist door ze niet te verplichten. Ook willen ze autonomie van werknemers beschermen en benoemt het beraad dat thuiswerken en fietsen niet voor iedereen mogelijk zijn.

2.8 Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar (aanbeveling 11 - reizen)

Het Burgerberaad wil de CO₂-uitstoot afkomstig van autorijden verminderen door het gebruik van 100% biodiesel (HVO) te stimuleren en door tweedehands elektrische auto's in Nederland te behouden en elektrisch rijden te promoten. Schoner rijden moet hiermee voor meer mensen sneller toegankelijk gemaakt worden.

Het Burgerberaad wil dit onder andere bereiken met de volgende maatregelen die (in)direct gericht zijn op gedrag van burgers:

Brandstof HVO100

- › De prijs van HVO (biodiesel) moet gelijk of goedkoper gemaakt worden aan de prijs van fossiele diesel.
- › HVO bekender maken via een publiekscampagne en door stakeholders te betrekken uit de markt.

Tweedehands elektrische auto's

- › Tweedehands elektrische auto's betaalbaarder maken door een persoonsgebonden subsidie.
- › Een accukwaliteitsrapport beschikbaar maken bij verkoop.
- › Het uitproberen van elektrisch rijden bij een breed publiek promoten, eventueel met behulp van deelauto's en samen met de Vereniging van Elektrische Rijders.
- › Een feel-good publiekscampagne lanceren om CO₂-reductie door elektrisch rijden bekender te maken.

Daarnaast worden maatregelen geadviseerd die niet op gedragsverandering gericht zijn, en die dus niet terugkomen in deze reflectie:

Brandstof HVO100

- › De regelgeving voor de import van grondstoffen die nodig zijn voor HVO-productie moet vereenvoudigd worden.
- › Er moet worden gezorgd voor duidelijke regelgeving voor de lange termijn.
- › De aanplant van het tussengewas *Camelina* stimuleren als grondstof voor biodiesel.
- › HVO moet in meer tankstations beschikbaar worden gemaakt en verplicht aangeboden worden door grote brandstofmaatschappijen.
- › Een ontheffing op milieuzones voor voertuigen die HVO gebruiken.

Tweedehands elektrische auto's

- › Leasemaatschappijen stimuleren om tweedehands elektrische auto's niet te exporteren.

2.8.1 Maatregelen die het kabinet overneemt

2.8.1.1 Inruilregeling occasion elektrische auto

In plaats van een persoonsgebonden subsidie voor tweedehands elektrische auto's zoals het Burgerberaad voorstelt, wil het kabinet inzetten op een inruilregeling gericht op (lage) middeninkomens voor occasion elektrische auto's. Door de regeling neemt het aandeel (gebruikte) elektrische auto's toe in het Nederlands wagenpark en wordt een stimulans geboden om oudere, relatief meer vervuulende auto's uit het wagenpark te laten verdwijnen.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Subsidiërend Kosten verlagen	Automobilisten stappen over op elektrisch rijden/kopen een tweedehands elektrische auto	Automobilisten die van plan zijn een andere auto te kopen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk redelijk. Ondanks dat onduidelijk is hoe de inruilregeling er precies uit gaat zien, is het aannemelijk dat de regeling leidt tot een verlaging van de kosten van de aanschaf van een tweedehands EV. Verlaagde kosten via een inruilregeling kunnen ervoor zorgen dat meer mensen een tweedehands EV kopen, en daardoor overstappen op elektrisch rijden. De maatregel kan voor automobilisten gedeeltelijk de barrière van hoge kosten wegnemen om een tweedehands elektrische auto aan te schaffen en grijpt daarmee in op één van de (meest) relevante gedragsdeterminanten. Uit eerder TNO-onderzoek (Smit et al., 2021; 2024) blijkt namelijk dat aankoop prijs, actieradius en kilometerstand de belangrijkste aspecten zijn voor automobilisten om elektrisch rijden te overwegen.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

De 'total cost of ownership' (TCO) van elektrisch rijden vergeleken met fossiel moet bekender worden voor mensen. Hier kan via communicatie-uitingen meer aandacht aan worden besteed.

2.8.1.2 Stimuleren van HVO (biodiesel)

Het Burgerberaad wil HVO (biodiesel) stimuleren door aanpassing van de prijs ten opzichte van de prijs van fossiele diesel en een publiekscampagne.

Het kabinet gaat de prijs niet aanpassen, maar geeft aan HVO, net als andere biobrandstoffen, te willen stimuleren via verlenging van de Brandstoftransitieverplichting (BTV) tot ten minste 2035. Hierdoor moeten brandstofleveranciers een toenemend aandeel hernieuwbare brandstoffen aanbieden. Het verschil tussen de prijs van HVO en fossiele diesel zal hierdoor in combinatie met het emissiehandelssysteem (ETS, een andere Europese verplichting) naar verwachting kleiner worden.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Kosten verlagen	Automobilisten tanken biobrandstoffen	Een relatief klein deel van de particuliere personenauto's in het Nederlandse wagenpark (<9% dieselweggebruikers) is geschikt voor deze brandstof.

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk klein. Ondanks dat lagere kosten voor biobrandstoffen ervoor kunnen zorgen dat meer mensen deze gaan tanken, is de doelgroep klein: minder dan 9% van de dieselweggebruikers. Daarnaast zijn biobrandstoffen, waaronder biodiesel, op dit moment op veel plekken nog niet beschikbaar. Voor deze kleine groep speelt de maatregel wel in op één van de (meest) relevante gedragsdeterminanten, namelijk de hogere kosten ten opzichte van fossiele diesel. Indien bekend is dat biobrandstoffen geschikt zijn voor het voertuig, nemen lagere kosten voor deze brandstoffen mogelijk de barrière van hogere kosten ten opzichte van fossiele diesel voor automobilisten weg.

(On)gewenste bijeffecten?

De overstap naar elektrisch rijden wordt mogelijk vertraagd doordat mensen brandstofauto's blijven kopen en langer met brandstofauto's blijven rijden.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

De huidige energiebelastingrichtlijn (Energy Taxation Directive, ETD) voorkomt dat hernieuwbare diesel verkocht mag worden onder de prijs van fossiele diesel. Het is wel toegestaan om hernieuwbare brandstoffen even duur te maken als fossiele brandstoffen middels accijnsverlaging. Momenteel leveren vooral kleinere tankstations HVO100. Grotere tankstations doen dit nog niet. De beschikbaarheid is echter zeer belangrijk, als het doel is mensen anders te laten tanken. Hiervoor moet het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging aangepast worden.

2.8.1.3 Flankerend beleid om elektrisch rijden te promoten: uitproberen elektrisch rijden

Het uitproberen van elektrisch rijden bij breed publiek promoten, eventueel met behulp van deelauto's en samen met de Vereniging van Elektrische Rijders.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend Informerend en overtuigen, scepsis wegnemen	Automobilisten stappen over op elektrisch rijden/kopen een tweedehands elektrische auto	Automobilisten die van plan zijn een andere auto te kopen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk redelijk, omdat ervaring opdoen met elektrisch rijden de acceptatie van elektrisch rijden verhoogt en ervoor kan zorgen dat meer mensen overtuigd raken van overstappen op elektrisch rijden. De maatregel kan voor automobilisten gedeeltelijk de barrière van scepsis/twijfels over elektrisch rijden wegnemen om een tweedehands elektrische auto aan te schaffen en grijpt daarmee in op één van de (meest) relevante gedragsdeterminanten (Smit et al., 2024). Deze maatregel kan elektrisch rijden normaler maken en ervoor zorgen dat meer mensen elektrisch willen rijden.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskans?

-

2.8.1.4 Gedragscampagne duurzame mobiliteit

In plaats van een feel-good publiekscampagne lanceren om CO₂-reductie door elektrisch rijden bekender te maken, wil het kabinet inzetten op een bredere gedragscampagne gericht op duurzame mobiliteit (fietsen, elektrisch rijden en deelmobiliteit).

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Informerend Informereren en overtuigen	Automobilisten maken meer gebruik van duurzame mobiliteit (gaan vaker fietsen, stappen over op elektrisch rijden/kopen een tweedehands elektrische auto en maken gebruik van deelmobiliteit)	Weggebruikers

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk klein, omdat een gedragscampagne er onvoldoende voor kan zorgen dat meer mensen gebruikmaken van duurzame mobiliteit, zoals fietsen, elektrisch rijden en deelmobiliteit. Omdat nog niet duidelijk is hoe deze campagne vorm zal krijgen, is er nog weinig te zeggen over de gedragseffectiviteit.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskans?

Een gedragscampagne alleen is niet voldoende en zal altijd in combinatie met andere maatregelen moeten plaatsvinden.

2.8.2 Maatregelen waar het kabinet later over beslist

2.8.2.1 Flankerend beleid om elektrisch rijden te promoten: accukwaliteitsrapport bij verkoop

Een accukwaliteitsrapport beschikbaar maken bij verkoop.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Faciliterend Informereren en overtuigen, scepsis wegnemen	Automobilisten stappen over op elektrisch rijden/kopen een tweedehands elektrische auto	Automobilisten die van plan zijn een andere auto te kopen

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk redelijk, omdat een accukwaliteitsrapport ervoor kan zorgen dat meer mensen overtuigd raken van overstappen op elektrisch rijden. De maatregel kan voor automobilisten gedeeltelijk de barrière van scepsis/twijfels over de staat van de

accu wegnemen. De maatregel grijpt daarmee in op één van de (meest) relevante gedragsdeterminanten in de aanschaf van een tweedehands elektrische auto (Smit et al., 2024). Deze maatregel kan ervoor zorgen dat meer mensen elektrisch willen rijden.

(On)gewenste bijeffecten?

Voor zover worden er geen (on)gewenste bijeffecten verwacht.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?
 Bekendheid met het accukwaliteitsrapport, zodat mensen überhaupt overwegen om naar een tweedehands EV te kijken/zoeken.

2.8.3 Maatregelen die het kabinet niet overneemt

2.8.3.1 HVO (biodiesel) bekender maken via een publiekscampagne

De noodzaak van een publiekscampagne over biodiesel is om mensen die twijfelen tussen twee producten met dezelfde prijs maar verschillende klimaateffecten, te overtuigen de juiste te kiezen.

Type instrument & beïnvloedingsmechanisme	Doelgedrag	Ingeschat bereik
Informerend Informereren en overtuigen	Automobilisten tanken HVO	Vooraf zwaar wegverkeer. Een relatief klein deel van de particuliere personenauto's in het Nederlandse wagenpark (<9% dieselweggebruikers) is geschikt voor deze brandstof.

Verwachte gedragseffectiviteit

De gedragseffectiviteit is waarschijnlijk klein, omdat een publiekscampagne alleen er onvoldoende voor kan zorgen dat veel meer mensen biodiesel gaan tanken. Een publiekscampagne is vooral gericht op mensen bekend maken met en bewust maken van biodiesel. Momenteel zijn veel Nederlanders niet bekend met deze biobrandstof en de mogelijkheden daarvan, maar de doelgroep is klein en op dit moment is biodiesel op veel plekken niet beschikbaar.

(On)gewenste bijeffecten?

Een campagne kan er mogelijk voor zorgen dat automobilisten met een dieselbrandstofauto denken dat hun auto nog wel even meekan en dat ze niet hoeven te overstappen op een elektrische auto.

Overige aandachtspunten / Wat zijn belangrijke (rand)voorwaarden voor grote slagingskansen?

Een relatief klein deel (<9%) van de particuliere personenauto's in het Nederlandse wagenpark is geschikt voor deze brandstof, waardoor het effect klein zal zijn. Een publiekscampagne alleen is niet voldoende en zal altijd in combinatie met andere maatregelen moeten plaatsvinden voor effectieve gedragsverandering.

2.8.4 Reflectie op verschillen tussen aanbevelingen kabinet en Burgerberaad

Net als het Burgerberaad wil het kabinet ook dat elektrisch rijden voor meer mensen betaalbaarder en sneller toegankelijk wordt. Het kabinet gaat hiervoor geen persoonsgebonden subsidie inzetten, maar zegt eind 2026 te starten met een inruilregeling, waarbij een oude fossiele auto kan worden ingeruild voor een tweedehands elektrische auto. De inruilregeling sluit ook aan bij de wens van het Burgerberaad om leasemaatschappijen te stimuleren elektrische auto's niet te exporteren. Verder geeft het kabinet aan dat via de samenwerking met de Vereniging Elektrische Rijders al wordt ingezet op uitprobeeracties van elektrisch rijden en dat de lopende campagne Start met Delen goed aansluit op de promotie van elektrisch rijden via deelauto's. Aangezien dit nu al gebeurt, wordt er effectief geen nieuw beleid voorgesteld. Daarnaast wordt een publiekscampagne over duurzame mobiliteit, waaronder elektrisch rijden, nog verder uitgewerkt.

Het kabinet geeft aan later te besluiten over de maatregel gericht op een accukwaliteitsrapport voor elektrische auto's, en zegt de rol van de overheid in het aanleveren van een accukwaliteitsrapport bij aanschaf van tweedehands elektrische auto's verder te onderzoeken.

Daarnaast wil het kabinet net als het Burgerberaad dat er de komende jaren voor de vele auto's die nog een verbrandingsmotor hebben duurzamere alternatieven zijn, zoals biodiesel. Het kabinet geeft aan HVO, net als andere biobrandstoffen, te willen stimuleren via verlenging van de Brandstoftransitieverplichting (BTV) tot ten minste 2035. Hierdoor moeten brandstofleveranciers een toenemend aandeel hernieuwbare brandstoffen aanbieden. Volgens het kabinet moet dit in combinatie met het ETS leiden tot een kleiner verschil in prijs tussen HVO en fossiele diesel.

Het kabinet gaat echter de aanbeveling over een publiekscampagne om biobrandstoffen voor het wegverkeer te promoten niet overnemen. Omdat het kabinet aangeeft in te zetten op elektrificatie van het wegverkeer, zou een campagne zou dus eerder hierop gericht worden.

2.8.5 Conclusie 'Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar'

De maatregelen gericht op het stimuleren van elektrisch rijden kunnen er waarschijnlijk aan bijdragen dat meer automobilisten de overstap maken naar elektrisch rijden. In combinatie nemen ze meerdere barrières op het gebied van kosten en twijfels over elektrisch rijden weg, ook drempels die niet met de aanschaf(kosten) te maken hebben, zoals ervaring en onzekerheid over de accukwaliteit bij tweedehands auto's. Het kabinet geeft echter aan later te besluiten over diens rol in een accukwaliteitsrapport, omdat het verdere uitwerking vereist. Omdat nog niet duidelijk is hoe dit vorm zal krijgen, is de gedragseffectiviteit van enkel een inruilregeling en uitprobeeracties beperkt. Ook is nog niet duidelijk hoe de gedragscampagne over duurzame mobiliteit, waaronder elektrisch rijden, eruit zal zien, waardoor er nog weinig te zeggen is over de gedragseffectiviteit. Een combinatie van alle maatregelen is waarschijnlijk effectiever qua gedragsimpact én klimaatwinst.

De maatregelen die gericht zijn op het stimuleren van biobrandstoffen kunnen er waarschijnlijk onvoldoende aan bijdragen dat automobilisten vaker biobrandstoffen tanken, in plaats van fossiele brandstoffen. Consumenten zullen weinig merken deze maatregelen, omdat er geen gedragsverandering wordt gevraagd. Omdat de BTV meerdere vormen van biobrandstoffen stimuleert dan alleen HVO, is deze aanpak waarschijnlijk wel effectiever qua gedragsimpact én klimaatwinst, dan alleen een focus op HVO.

3 Algemene reflecties en aanbevelingen

Naast de specifieke reflecties op de aanbevelingen van het Burgerberaad en de daarop voorgestelde beleidsmaatregelen komen we in dit hoofdstuk tot de volgende algemene reflecties en adviezen.

3.1.1 Reflecties per domein

Voeding

Voor het tegengaan van **voedselverspilling** neemt het kabinet twee aanbevelingen van het Burgerberaad over. Ze kiest ervoor om huidig beleid te blijven doorzetten, zoals het stimuleren van ondernemers om zich aan te sluiten bij de Coalitie Houdbaarheid en nieuwe houdbaarheidsicoontjes op producten te plaatsen. Ook verkent het kabinet de haalbaarheid om de 'Annex X lijst' uit te breiden, een lijst met producten waar geen houdbaarheidsdatum op hoeft te staan. Deze maatregel richt zich niet op verspilling van vlees en zuivel, terwijl die de grootste klimaatimpact hebben wanneer ze verspild worden. Het kabinet overweegt om later de consumentenaanpak met gedragsinterventies en gerichte campagnes over te nemen. Uitstel van deze maatregel gaat ten koste van de gedragseffectiviteit van het pakket aan maatregelen. De impact van maatregelen zou groter zijn wanneer het kabinet het aanpassen van de houdbaarheidsicoontjes op producten combineert met publiekscampagnes met doelgroepensegmentatie en ondersteuning bij keuzes over inkopen, koken en bewaren op het moment dat die keuzes gemaakt worden. Aandacht bij de publiekscampagnes voor het inkopen en minder verspillen van specifiek zuivel en vlees is belangrijk vanwege de klimaatimpact van deze voedingsmiddelen.

Voor het bevorderen van gezonde voeding blijft het kabinet inzetten op het onaantrekkelijk maken van ongezonde keuzes: er wordt al een suikertaks uitgewerkt, er is een wetsvoorstel in de maak om kindermarketing voor ongezonde voeding te beperken en er wordt met supermarkten gesproken over het vergroten van het aandeel van gezonde producten dat zij aanbieden. Het kabinet overweegt om op een later moment te verkennen of een verplichting voor een minimaal percentage biologisch voor ketenpartijen haalbaar is. Bovenstaande maatregelen die ingrijpen op de omgeving zijn effectief omdat het gezond eten makkelijker en logischer maakt. Positief is dat het kabinet ervoor kiest om ongezonde voeding duurder te maken en minder aan te prijzen en gezonde voeding een groter aandeel te maken van het voedselaanbod, met name door voortzetting van huidig beleid. Het zou effectiever zijn om dit beleid te combineren met het beter herkenbaar maken van ongezonde voeding (zoals met de zwarte stip) en door ook gezond voedsel aantrekkelijker te maken.

De besproken maatregelen voor gezonde voeding zijn gericht op het veranderen van de voedselomgeving van mensen. Waarschijnlijk hebben ze geen positief effect op het klimaat, omdat ze niet gericht zijn op rundvlees en zuivel die de grootste klimaatimpact hebben. Daarom adviseren we om beleid te richten op het stimuleren van plantaardige voeding, waarvan we weten dat het goed is voor de gezondheid en het klimaat. Voor die gedragsverandering zal een combinatie van normerend, beprijzend en informerend beleid effectiever zijn.

Spullen

Bij 'spullen' kiest het kabinet voor het op Europees niveau uitbreiden van de 'right to repair' met meubels en kleding en het blijven stimuleren van repair cafés. Verder kiest het kabinet voor het labelen van producten in productcategorieën op duurzaamheid. Deze maatregelen verlagen barrières voor reparatie en maken de duurzaamheid van producten inzichtelijker, maar spelen niet in op een belangrijke drijfveer: de kosten. De kosten voor reparatie zijn op dit moment erg hoog in verhouding tot de kosten van een nieuw product. Het kabinet kiest ervoor om later te beslissen over een heffing op basis van het eerder genoemde duurzaamheidslabel. Ook beslist het kabinet later over een reparatiefonds om reparaties goedkoper te maken. Garantietermijnen voor reparatie worden niet duidelijker gemaakt, terwijl hier wel onduidelijkheid over is bij consumenten welke rechten zij hebben. Softwareondersteuning van elektronica kan niet langer verplicht worden dan vijf jaar omdat dit Europees bepaald is. Tot slot is er geen beleid voorgesteld wat ingrijpt op een belangrijke drijfveer om te kopen: het gemak waarmee spullen nu online aanschaf kunnen worden.

Reizen

Voor **bewuster vliegen** geeft het kabinet aan zich te blijven inzetten op het beprijzen van kerosine binnen bestaande (internationale) samenwerkingsverbanden, maar stelt voornamelijk geen nieuw beleid voor. Een kerosinebelasting zou gedragseffectief kunnen zijn, maar is moeilijk te implementeren. Voor het bereiken van de beoogde gedragsverandering zijn dus alternatieve maatregelen nodig, zoals hogere gedifferentieerde vliegbelastingen, vliegplafonds op luchthavens en een verbod op reclames voor (verre) vluchten. De effectiviteit kan versterkt worden door de combinatie met een verbeterd internationaal treinnetwerk en boekingssysteem, zoals voorgesteld in de aanbeveling over reizen met de trein.

Voor reizen met de internationale trein verwijst het kabinet naar nieuwe EU-wetgeving gericht op verbeterde aansluitingen en boekingsystemen van internationale treinen. Dit kan reizen met de internationale trein aantrekkelijker maken, ook in vergelijking met reizen met de auto of het vliegtuig. Doordat het kabinet niet direct inzet op verlaging van de kosten en verbetering van comfort in internationale treinen, zoals het Burgerberaad adviseert, is het beleidsvoorstel beperkter qua gedragseffectiviteit om mensen vaker met de internationale trein te laten reizen. Wat betreft reizen met de trein in Nederland zegt het kabinet in te zetten op afspraken met de NS en ProRail voor meer comfort en service bij nationale treinen en stelt een Nederland-ticket (voor €49 per maand onbeperkt reizen buiten de spits in de zomermaanden) voor. Het kabinet geeft aan later te besluiten over prijsdifferentiatie, waardoor reizen met de trein in de spits duurder zou worden, omdat het verdere uitwerking vereist. Het kabinet gaat echter niet inzetten op goedkopere internationale treinen en verbetering van aansluitingen van trein op regionaal vervoer, omdat andere partijen hiervoor verantwoordelijk zijn. Dat vermindert de gedragseffectiviteit om mensen vaker met het OV en de trein te laten reizen. We adviseren het kabinet dan ook om die andere partijen te stimuleren deze maatregelen te nemen.

Het kabinet kiest ervoor om **thuiswerken** te blijven stimuleren door als overheid het goede voorbeeld te geven en faciliteiten beschikbaar te stellen voor thuiswerken, wat al bestaand beleid is. Ook blijft de overheid informeren over de voordelen van thuiswerken en fietsen. Het kabinet besluit later over het vormgeven van een uitbreiding van de leasefietsregeling. Vanuit het oogpunt van gedragseffectiviteit raden we aan om werkgevers en werknemers te stimuleren de beschikbare belastingvrije vergoeding voor fietsen te benutten. Aangezien een (elektrische) fiets de fietsbare afstand naar werk vergroot, kan een leasefietsregeling een positief effect hebben op het aantal fietskilometers naar werk. Deze maatregelen neemt het kabinet nu niet over. De maatregelen zouden meer effect hebben als ze gecombineerd

worden met richtlijnen (voor bijvoorbeeld reizen en thuiswerken) of verplichtende maatregelen. Echter, het is expliciet de wens van het Burgerberaad om geen verplichtingen op te leggen wanneer het gaat om thuiswerken en fietsen.

Tot slot kiest het kabinet bij **duurzame automobilititeit** voor een inruilregeling gericht op (lage) middeninkomens en uitprobeeracties om (tweedehands) elektrisch rijden te stimuleren, en een gedragscampagne over duurzame mobiliteit. Er wordt later besloten over een accukwaliteitsrapport voor tweedehands EV's. Deze maatregel is belangrijk om ook te implementeren voor gedragsverandering, omdat twijfels over de accu een belangrijke barrière vormen voor de overstap naar tweedehands EV. Omdat nog niet van alle maatregelen duidelijk is hoe deze vorm zullen krijgen, is de verwachte gedragseffectiviteit van een inruilregeling onbekend en van uitprobeeracties waarschijnlijk beperkt, afhankelijk van de opzet. Daarnaast wil het kabinet biobrandstoffen stimuleren om de CO₂-uitstoot van fossiele brandstofauto's te verminderen. Hier zullen consumenten weinig van merken, omdat er geen gedragsverandering wordt gevraagd, aangezien de biobrandstoffen worden gemengd in de benzine en diesel.

3.2 Combinaties van beleidsmaatregelen het meest effectief

Het effectief stimuleren van duurzaam leven kan alleen wanneer faciliteren en motiveren (middels beprijzing) hand in hand gaan. De neiging zal misschien zijn om een keuze te willen maken tussen losse beleidsmaatregelen, maar het is juist de combinatie van maatregelen die effectief is en draagvlak heeft.

Wat opvalt in de kabinetsreactie op het advies van het Burgerberaad is dat beprijzend beleid veelal wegvalt. Zo kiest het kabinet ervoor om wel een duurzaamheidslabel in te voeren (bestaand beleid), maar nu nog geen heffing in te stellen op producten met duurzaamheidslabel B-F, wat het Burgerberaad wel adviseerde. Ook wordt er vooralsnog geen prijsdifferentiatie ingevoerd, waardoor reizen met de trein in de spits duurder zou worden. Beprijzend beleid zou de gedragseffectiviteit sterk kunnen vergroten, omdat prijs een belangrijke drijfveer is voor gedragsverandering.

3.3 Communicatie van groot belang

- › We zien dat er voor veel maatregelen nood is aan goede communicatie om effectief te zijn. Mensen moeten weten dat het beleid bestaat en wat het voor hen kan betekenen. We adviseren daarom om een uitvoeringsprogramma rond beleidscommunicatie op te zetten om een afgestemde strategie op te stellen, uit te voeren, en te zorgen voor monitoring en leren.
- › Zoals uit het advies van het Burgerberaad blijkt hoeft communicatie niet noodzakelijk gekoppeld te zijn aan klimaat en/of energie, maar kan ook gekoppeld worden aan waarden als gezondheid, luchtkwaliteit, en kwaliteit van spullen.

3.4 Europese samenwerking blijvend van belang

- › We zien dat er voor verschillende doelgedragingen beleid wordt geadviseerd door het burgerberaad waarvoor Europese samenwerking nodig zijn.
- › Wat betreft de verbetering van het internationale treinverkeer, is veel meer samenwerking en afstemming nodig op Europees niveau.

3.5 Draag zorg voor draagvlak

- › De door het Burgerberaad voorgestelde maatregelen zijn maatregelen waar in principe draagvlak voor is onder burgers, mits goed uitgelegd.
- › Om draagvlak te behouden is het noodzakelijk om goed uit te leggen aan de leden van het burgerberaad én het algemene publiek waarom sommige maatregelen niet zijn opgenomen, en waarom ze wel of niet zijn overgenomen door de politiek.
- › Ook dit vraagt om een goede communicatiestrategie.

3.6 Betrek gedragsexperts bij verdere uitwerking van de maatregelen

De voorgestelde maatregelen zullen nog verder uitgewerkt moeten worden tot implementeerbaar beleid. Het is verstandig om hier gedragsdeskundigen bij te betrekken om de gedragseffectiviteit per maatregel te optimaliseren.

Referenties

Voeding

Bos, L., van der Grient, R., Kooiman, R., Holleman, T. (2023). *Wat beweegt consumenten om meer biologische producten te kopen? Onderzoek t.b.v. een CASI-traject gericht op het stimuleren van biologische aankopen in supermarkten*. Amsterdam: Motivaction.

Flycatcher Internet Research (2019). *Voedselverspilling. Hoe staan consumenten in Nederland tegenover voedselverspilling?* Maastricht: Flycatcher Internet Research.

Van Lieshout, L. & Knüppe, J. (2022). *Voedselverspilling bij consumenten thuis in Nederland in 2022*. Den Haag: Voedingscentrum.

Milieu Centraal. *Hoeveel voedsel verspillen we?* <https://www.milieucentraal.nl/eten-en-drinken/voedselverspilling/hoeveel-voedsel-verspillen-we/>

Paradies, G., Taminiau, F., Gerdes, J. (2025). *Het potentieel van leefstijlveranderingen in de Nederlandse klimaattransitie. Inschattingen van elf leefstijlveranderingen*. Amsterdam: TNO. <https://publications.tno.nl/publication/34644373/sZ5O2TjI/TNO-2025-R11073.pdf>

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (2019). *Voedselkeuzelogo's onder de loep*. Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (2021). *Impactvolle Determinanten: Ongezonde voeding*. Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Voedingscentrum (2026). *Encyclopedie. Voedselverspilling*. <https://www.voedingscentrum.nl/encyclopedie/voedselverspilling.aspx>

Spullen

D&B. (2025). *QuickScan. Welke kennis is er (nodig) burgers te ondersteunen in het maken van duurzame keuzes?* Nijmegen: D&B.

Reizen

Buitelaar, E., Bastiaansen, J., Hilbers, H., 't Hoen, M., Husby, T., Lennartz, C., Slijkerman, N., van der Staak, M., Snellen, D., & Weterings, A. (2021). *Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit. Op zoek naar trends, trendbreuken en kansen als gevolg van corona*. Den Haag: PBL Planbureau voor de Leefomgeving.

CBS. (2023). *Woon-werkafstand toegenomen na verhuizing of baan bij nieuwe werkgever*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/10/woon-werkafstand-toegenomen-na-verhuizing-of-baan-bij-nieuwe-werkgever>

CBS. (2024). *Ruim helft Nederlanders werkt weleens thuis*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/11/ruim-helft-nederlanders-werkt-weleens-thuis>

CE Delft. (2025). *Impactanalyse advies Nationaal Burgerberaad Klimaat. Een analyse met inschatting van de effecten van de aanbevelingen*. Delft: CE Delft. https://ce.nl/wp-content/uploads/2025/10/CE_Delft_250196_Impactanalyse_advies_Nationaal_Burgerberaad_Klimaat_def.pdf

D&B. (2025). *QuickScan. Welke kennis is er (nodig) burgers te ondersteunen in het maken van duurzame keuzes?* Nijmegen: D&B.

De Haas, M., & Arendsen, K. (2025). *Als beste uit de bus? Potentie van de langeafstandsbus voor internationale reizen van en naar Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/documenten/2025/05/27/als-beste-uit-de-bus>

Gaus, D., & Link, H. (2025). *Travel Patterns after the Deutschlandticket: A combined tracking and survey approach. DIW Discussion Papers, No. 2122*. Berlijn: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). <https://www.econstor.eu/handle/10419/322007>

Hamersma, M., Durand, A., den Hartog, T., & Martensen, H. (2025). *Mogelijkheden voor vergroening van recreatief reisgedrag. Achtergrondrapport*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/documenten/2025/04/14/mogelijkheden-voor-vergroening-van-recreatief-reisgedrag>

Krämer, A., & Korbitt, A.-T. (2026). The Deutschlandticket in the greater Hamburg area: An exploratory analysis of its role in the transport transition. *European Transport Studies*, 3, 100060. <https://doi.org/10.1016/j.ets.2026.100060>

MARE. (2025). *Focusgroepen aanpak spits spreiden. Rapport van een kwalitatief onderzoek*. Amsterdam: MARE. <https://open.overheid.nl/documenten/83413517-ef31-44eb-aff2-5989575cd73c/file>

MuConsult (2019). *Financiële prikkels om fietsen naar het werk te stimuleren – een studie naar de effecten*. Amersfoort: MuConsult.

Rijkswaterstaat. (z.d.). *Factsheet: Financiële fietsregelingen werkgever*. <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/nederland-bereikbaar-hinderaanpak/toolbox/factsheet-financiele-fietsregelingen>

Smit, C., Usmani, O., Zwamborn, A., Araghi, Y., van Ooij, C., & Paradies, G. (2021). *Welke factoren hebben invloed op de aanschaf van een elektrisch voertuig? Effecten van flankerend beleid voor elektrische voertuigen*. Amsterdam: TNO. <https://energy.nl/publications/factoren-aanschaf-elektrische-voertuigen/>

Smit, C., Araghi, Y., Usmani, O., & Varkevisser, R. (2024). *Keuzeonderzoek adoptiegedrag elektrische voertuigen (EV) – Occasions*. Amsterdam: TNO. <https://publications.tno.nl/publication/34643151/PyJPYs4S/TNO-2024-R11244.pdf>

TNO & Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. (2022). *Hybride werken in beeld: onderzoek en cijfers*. <https://www.arboportaal.nl/toolbox-hybride-werken/hybride-werken-in-beeld-onderzoek-en-cijfers>

Witlox, F., Zwanikken, T., Jehee, L., Donners, B., & Veeneman, W. (2022). Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport. *European Transport Research Review*, 14(7), 1-12. <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00530-9>

Energy & Materials Transition

Radarweg 60
1043 NT Amsterdam
www.tno.nl

TNO innovation
for life

Quick scan

Rechtvaardigheidsaspecten van de aangenomen aanbevelingen van het Nationaal Burgerberaad Klimaat



TNO-2026-16561 – 20 mei 2026

Quick scan

Rechtvaardigheidsaspecten van de aangenomen aanbevelingen van het

Auteurs	Nina Tom Batoul Mesdaghi
Rubricering rapport	TNO Publiek
Titel	TNO Publiek
Rapporttekst	TNO Publiek
Aantal pagina's	20 (excl. voor- en achterblad)
Aantal bijlagen	0
Projectnummer	060.68296

Dit project is gefinancierd als onderdeel van het onderzoeksprogramma Kennis voor Energiebeleid met subsidie van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van TNO.

© 2026 TNO

Samenvatting

S1. Over deze notitie

In december 2025 heeft het Nationaal Burgerberaad Klimaat na een intensief traject dertien aangenomen aanbevelingen gedaan aan het kabinet in relatie tot klimaatbeleid (op het gebied van eten, reizen en spullen). Deze quick scan omvat een expert analyse van de kabinetsreactie op de aangenomen aanbevelingen van het burgerberaad vanuit het perspectief van klimaatrechtvaardigheid, opgesteld door onderzoekers van TNO op verzoek van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK).

De analyse is binnen korte tijd tot stand gekomen na een eerste reflectie op de (selectie van) maatregelen voortkomend uit het burgerberaad. Het is een strikt kwalitatieve reflectie gezien vanuit verdelingsprincipes en bevat geen kwantitatieve onderbouwing. Aspecten zoals doelmatigheid en doeltreffendheid – alsmede uitvoerbaarheid van beleid – zijn eveneens buiten beschouwing gelaten. Het gaat hier dus om een eerste inventarisatie van relevante aandachtspunten vanuit rechtvaardigheid die bij verdere uitwerking van de maatregelen nader onderzocht dienen te worden.

S2. Wat is er onderzocht?

TNO heeft in deze quick scan gekeken naar de aanwezigheid van de volgende verdelingsprincipes: bijdrage en ondersteuning naar draagkracht, met behoud van een minimale ondergrens, de vervuiler betaalt en de verduurzamer verdient. Verder is gekeken bij welke doelgroepen de lusten en/of lasten van maatregelen vallen. Daarnaast is beschouwd of er een evenredige mix van normerende en beprijzende maatregelen wordt aangehouden binnen de aanbevelingen die worden overgenomen door het kabinet. Tot slot behandelen we, waar van toepassing, afwegingen en eventuele impact rondom internationale, intergenerationele, procedurele en erkennende rechtvaardigheid.

S3. Bevindingen

Kabinet selecteert voornamelijk maatregelen in lijn met het voorgenomen of huidig beleid

Voor de meeste fiches geldt dat de maatregelen die door het kabinet zijn overgenomen grotendeels overeenkomen met huidig beleid of voorgenomen beleid. Voor veel aanbevelingen uit het burgerberaad die niet worden overgenomen door het kabinet geldt dat deze niet uitvoerbaar zijn of dat de verantwoordelijkheid daarvoor niet bij de Rijksoverheid ligt. Daarnaast zijn er veel aanbevelingen waarover op een later moment wordt besloten. Dit zien we bijvoorbeeld terug bij het fiche '2. Duurzaam agrarisch ondernemen moet lonen', waar het kabinet geen aanbevelingen van het burgerberaad overneemt of later besluit over de aanbevelingen.

Bij veel geselecteerde maatregelen spelen er geen verdelingseffecten

Normeringen, beprijzingen en subsidies of andere stimulerende instrumenten komen beperkt voor in de (overgenomen) aanbevelingen. Veel maatregelen die door het kabinet worden overgenomen betreffen dan ook geen (significante) verdelingsvraagstukken, maar zijn bijvoorbeeld meer informatief of organisatorisch van aard. Denk aan het invoeren van houdbaarheidsicoontjes voor voedsel, het optuigen van overlegstructuren of werkgroepen

met stakeholders, en het introduceren van duurzaamheidslabels voor producten. Enkele fiches ('12. De kracht van jongeren, dialoog en burgerschapsonderwijs' en '13. Iedere stem telt: belangen in balans') draaien primair om procedurele aspecten, zoals het bevorderen van regie, transparantie en inspraak rondom besluitvorming (procedurele rechtvaardigheid). In het fiche 12 is daarnaast ook erkenning van jongeren en toekomstige generaties te lezen (erkennende rechtvaardigheid en intergenerationele rechtvaardigheid).

De 'vervuiler betaalt'- en 'verduurzamer verdient'-principes komen enigszins terug

Waar aanbevelingen wel kwesties rondom (her)verdeling betreffen, liggen zowel het principe 'vervuiler betaalt' als 'verduurzamer verdient' ten grondslag aan sommige aanbevelingen die door het kabinet worden overgenomen. De meeste heffingen – waar het principe 'vervuiler betaalt' aan ten grondslag ligt – die het burgerberaad adviseert, waaronder het verhogen van de vliegtaks, introduceren van het *Emissions Trading System* (ETS) voor de landbouw en het introduceren van een plasticheffing, worden echter niet overgenomen door het kabinet. Dit geldt bijvoorbeeld wel voor het afbouwen van fossiele subsidies en voor het (reeds bestaande) ETS voor de luchtvaart. In de landbouw gaat daarnaast een normering gelden (doelsturing met afrekenbare bedrijfsspecifieke emissiedoelen). Door deze te combineren met financiële consequenties zou het principe 'vervuiler betaalt' ook hier geïntroduceerd kunnen worden.

Deze sectoren (luchtvaart en fossiele sector) zullen de lasten daarvan dragen, die hoogstwaarschijnlijk ook worden doorberekend aan consumenten. Over het algemeen geldt dat mensen met hogere inkomens gemiddeld méér en verder vliegen, waardoor zij in hogere mate met deze lasten geconfronteerd zullen worden. Dit geldt voor het consumeren van goederen in het algemeen. De draagkracht van deze groep is echter ook hoger, dus de impact van eventuele doorberekeningen kan zwaarder wegen op huishoudens met lagere inkomens.

Het principe 'verduurzamer verdient' is eveneens terug te zien in de maatregelen die door het kabinet worden overgenomen. Een aantal voorbeelden hiervan zijn de innovatiesubsidie voor bedrijven en de inruilregeling van fossiele auto's voor elektrische auto's. Ook fietsen en reizen met de trein worden gestimuleerd. In hoeverre dit 'duurzaam' gedrag is (en dus het 'verduurzamer verdient'-principe hieraan kan worden toegekend) ligt er echter aan of hiermee andere, meer vervuilende soorten reisbewegingen worden beperkt.

Gekozen maatregelen nog nauwelijks 'naar draagkracht' of 'met behoud van de minimale ondergrens'

De 'naar draagkracht' en/of 'met behoud van minimale ondergrens'-principes komen zelden voor in de aanbevelingen van het burgerberaad, en dus ook amper in de overgenomen maatregelen. Het 'naar draagkracht'-principe komt momenteel alleen terug in de inruilregeling van oude fossiele auto's voor tweedehands elektrische auto's, waarbij het kabinet voorrang wil geven aan huishoudens met lagere middeninkomens. Specifieke gelegenheid voor het introduceren voor deze principes zit bijvoorbeeld in het reparatiefonds of het omschakelfonds voor boeren – over beide wordt door het kabinet later besloten.

Maatregelen soms niet geselecteerd vanwege voorkeur voor beleid op EU-niveau

Op het gebied van internationale rechtvaardigheid valt op dat waar het burgerberaad veel nationale maatregelen voorstelt, het kabinet de voorkeur geeft aan inzet op maatregelen op EU-niveau. In veel gevallen kan dit weglekeffecten of andere verplaatsing van uitstoot (deels) voorkomen, wat de maatregelen effectiever zou maken. Echter kan dit proces wel langer

duren. Bij een aantal fiches zijn er ook geen maatregelen op nationaal niveau geselecteerd, omdat er in een later stadium wetgeving op EU-niveau inwerking gaat treden.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond: het Nationaal Burgerberaad Klimaat

In 2025 heeft Nederland voor het eerst op nationaal niveau een burgerberaad georganiseerd in relatie tot klimaatbeleid: het Nationaal Burgerberaad Klimaat. Binnen dit burgerberaad zijn 175 Nederlanders met allerlei verschillende achtergronden en overtuigingen zeven keer samengekomen om gezamenlijk antwoord te geven op de vraag: “hoe kunnen we als Nederland eten, spullen gebruiken en reizen op een manier die beter is voor het klimaat?”. Het burgerberaad had niet alleen de opdracht om te kijken naar de potentie voor CO₂-reductie; adviezen konden zich ook richten op het helpen van burgers en bedrijven met duurzamer reizen, eten en consumeren van spullen.

In totaal heeft het burgerberaad 23 aanbevelingen geformuleerd. Dertien aanbevelingen zijn binnen het burgerberaad met een ruime meerderheid aangenomen (>75% van de stemmen). In december 2025 heeft het burgerberaad zijn advies aangeboden aan het kabinet. Om tot een kabinetsreactie te komen heeft het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) penvoerders bij de betreffende vakdepartementen¹ gevraagd om fiches in te vullen waarin zij beschrijven hoe zij de aanbevelingen van het burgerberaad kunnen uitvoeren. Hieruit heeft het kabinet een selectie van maatregelen gemaakt die worden aangenomen, afgewezen, of waar later over wordt besloten.

1.2 Doel: analyse op rechtvaardigheid

Het ministerie van EZK heeft TNO gevraagd om een rechtvaardigheidsanalyse van de kabinetsreactie op de aanbevelingen vanuit het burgerberaad uit te voeren. Rechtvaardigheid is, naast doelmatigheid en doeltreffendheid, namelijk één van de leidende principes van het Nederlandse klimaatbeleid². De analyse bestond uit twee fasen. In Fase 1 heeft TNO alle afzonderlijke ‘fiches’ met de aanbevelingen van het burgerberaad geanalyseerd. Op deze manier kon de reflectie van TNO worden betrokken bij de beleidsontwikkeling. In Fase 2 heeft TNO gekeken naar de kabinetsreactie, die een overzicht bevat van maatregelen die wel en niet worden overgenomen of waarover op een later moment wordt besloten. Deze notitie is het eindproduct van Fase 2 van de analyse.

1.3 Onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen luiden als volgt:

1. Komen de volgende verdelingsprincipes³ naar voren in de fiches/maatregelen?
 - Bijdrage en ondersteuning naar draagkracht
 - Met behoud van een minimale ondergrens
 - De vervuiler betaalt

¹ Spullen: KGG; reizen: IenW; eten: LVVN; algemene aanbevelingen: KGG, BZK, OCW, FIN e.a.

² Deze verdelingsprincipes zijn in lijn met de invulling die wordt gegeven aan verdelende rechtvaardigheid in het [Nationaal Klimaatplan 2025-2035](#)

³ Voor een inhoudelijke toelichting over de verdelende rechtvaardigheidsprincipes verwijzen wij naar het rapport [Rechtvaardigheid in Klimaatbeleid](#) van de Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid (WRR; 2023).

- De verduurzamer verdient
- 2. Bij welke doelgroepen (of sectoren) landen de lusten en/of lasten van de individuele fiches/maatregelen?
 - a. Huishoudens met lage, midden- of hoge inkomens
 - b. Burgers en bedrijven
 - c. Mkb, grote bedrijven en de industrie
- 3. Is er een evenredige mix van normerende en beprijzende maatregelen binnen de selectie?
- 4. Welke afwegingen gerelateerd aan internationale en intergenerationele rechtvaardigheid spelen er in de selectie?
- 5. Welke aandachtspunten zien we op het gebied van procedurele en erkennende rechtvaardigheid?

1.4 Focus en afbakening

De focus van de analyse ligt op verdelende rechtvaardigheid, en daarmee dus op de eerste vier onderzoeksvragen. Niet bij alle aanbevelingen uit het burgerberaad is sprake van een (evidente) lusten- of lasten(her)verdelingen. Daar waar maatregelen belangrijke implicaties hebben voor procedurele en erkennende rechtvaardigheid, of internationale en/of intergenerationele rechtvaardigheid, worden deze ook benoemd in deze notitie.

Klimaatbeleid draagt over het algemeen bij aan een afname van CO₂-uitstoot. Dat komt de samenleving als geheel ten goede. Hierbij geldt dat hoe groter de afname in uitstoot, hoe meer baat de samenleving hierbij heeft. Omdat dit tot op zekere hoogte op alle maatregelen van toepassing is, wordt 'de samenleving als geheel' niet als begunstigde van de individuele maatregelen benoemd. Hier zit ook een internationaal en intergenerationeel aspect in; omdat de effecten van klimaatverandering in hogere mate elders (veelal in het Mondiale Zuiden) en later (door toekomstige generaties) worden ervaren, geldt ook in de basis dat hoe groter de afname in uitstoot, hoe rechtvaardiger het internationaal en intergenerationeel gezien is. Ook dit wordt niet bij individuele fiches benoemd.

2 Methode

Deze sectie biedt een toelichting van de gehanteerde methode voor de analyse. De analyse vond plaats in twee fasen.

2.1 Fase 1

In fase 1 hebben de onderzoekers van TNO individuele maatregelen geanalyseerd. De maatregelen zijn thematisch verdeeld over dertien verschillende fiches, namelijk:

1. Samen tegen voedselverspilling
2. Duurzaam agrarisch ondernemen moet lonen
3. Gezonde voeding voor iedereen
4. Lang leven de spullen
5. Circulaire economie - het begint bij de grondstof
6. Voor wat het waard is: het beste product voor de beste prijs
7. Bewuster vliegen: hef een mondiale belasting op kerosine
8. De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor!
9. Werk thuis, in de buurt, of pak de fiets
10. Pak de regie in ruimtelijke ordening

11. Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar
12. De kracht van jongeren, dialoog en burgerschapsonderwijs
13. Iedere stem telt: belangen in balans.

In Fase 1 heeft TNO de beschrijving van alle maatregelen doorgenomen en alle aspecten die te maken hebben met de onderzoeksvragen (zie sectie 1.3) gemarkeerd. Vervolgens hebben de onderzoekers per maatregel aangegeven of er een of meerdere verdelingsprincipe(s) van toepassing is/zijn, bij welke doelgroepen de lusten en lasten (financieel en anderszins) landen, of er risicogroepen te identificeren zijn, of er sprake is van opvallendheden in relatie tot procedurele en erkennende rechtvaardigheid, internationale en intergenerationele rechtvaardigheid, en of er sprake is van overige aandachtspunten.

Voor de definities van de verschillende verdelingsprincipes, evenals procedurele en erkennende rechtvaardigheid, hebben de onderzoekers beroep gedaan op het WRR-rapport 'Rechtvaardigheid in Klimaatbeleid' (2023). De beoordeling van de maatregelen hebben de onderzoekers in een Excel-document met bijbehorende notitie gedeeld met het ministerie.

2.2 Fase 2

In Fase 2 hebben de onderzoekers de kabinetsreactie op het burgerberaad doorgenomen. Bij ieder fiche is gekeken welke maatregelen wel en niet zijn overgenomen, en over welke maatregelen later wordt besloten. Aan de hand van de analyse in Fase 1 is vervolgens gekeken naar de gevolgen van de selectie voor rechtvaardigheid. Dus: welke verdelingsprincipes komen in de selectie vooral voor? Welke doelgroepen worden geraakt door de maatregelen? Is er sprake van een mix van normerend en beprijzend beleid? Zijn er op internationale schaal en vanuit een intergenerationeel perspectief opvallende punten? En hoe komen procedurele en erkennende rechtvaardigheid in deze selectie naar voren? Deze inzichten zijn per fiche gemaakt uiteengezet in Hoofdstuk 3 en overkoepelend beschouwd in Hoofdstuk 4.

3 Analyse op fiche-niveau

In deze sectie volgt de analyse van de rechtvaardigheidsimplicaties van de dertien fiches. Per fiche is aangegeven welke maatregelen het burgerberaad adviseert, welke maatregelen al dan niet worden overgenomen door het kabinet en over welke maatregelen het kabinet later een beslissing neemt, en welke rechtvaardigheidsimplicaties deze keuzes hebben.

3.1 Fiche 1: Samen tegen voedselverspilling

Dit fiche heeft als doel om voedselverspilling te verminderen door consumenten te informeren over de houdbaarheid van voedsel, kennisdeling te vergroten tussen overheden en lokale initiatieven tegen voedselverspilling te stimuleren. Concreet beveelt het burgerberaad aan om elementen uit de Spaanse wet tegen voedselverspilling over te nemen, met diverse verplichtingen om voedsel weg te geven of te doneren en om als (horeca)ondernemer voedselverspilling te voorkomen. Verder beveelt het burgerberaad aan om gemeenten te verplichten tot het opstellen van een beleidsplan tegen voedselverspilling, om regels rondom houdbaarheid en houdbaarheidsicoontjes voor voedsel te veranderen, een deltacommissaris aan te stellen en in te zetten op bewustwording en gedragsverandering door doelgroepgerichte voorlichtingscampagnes.

Het kabinet kiest ervoor om de aanpassing van de regels voor het bewaren van voedsel en het introduceren van houdbaarheidsicoontjes voor voedsel over te nemen. Normeringen en beprijzingen komen niet terug in deze keuze. De baten landen bij consumenten; zij worden door middel van de houdbaarheidsicoontjes beter geïnformeerd, verspillen mogelijk minder en besparen daarmee in kosten. De (beperkte) lasten komen terecht bij producenten vanwege de aanpassingen van verpakkingen. In deze twee maatregelen komen geen van de verdelingsprincipes terug.

Het kabinet neemt over een aantal maatregelen op een later moment een besluit, waaronder het overnemen van elementen uit de Spaanse wet tegen voedselverspilling. Afhankelijk van de invulling van de maatregel, zou er sprake kunnen zijn van het 'behoud van de minimale ondergrens'-principe, bijvoorbeeld als supermarkten en ondernemers voedsel moeten doneren aan voedselbanken. De lasten daarvan zouden landen bij horecaondernemers, supermarkten en andere bedrijven vanwege investeringen in het aanpassen van hun productieprocessen en bedrijfsvoering, en eventuele boetes wanneer ze niet aan richtlijnen voldoen. Hierin is in enige mate het 'vervuiler betaalt'-principe te herkennen. Voor kleinere horecaondernemers kan deze investering lastiger zijn, waardoor zij mogelijk een risicogroep zouden vormen.

Ook over reclames en campagnes rondom houdbaarheid en voedselverspilling en een verplicht beleidsplan voor gemeenten wordt later een besluit genomen. Tot slot gaat het kabinet geen deltacommissaris tegen voedselverspilling instellen, wat verder geen rechtvaardigheidsimplicaties heeft.

3.2 Fiche 2: Duurzaam agrarisch ondernemen moet lonen

Dit fiche bevat maatregelen gericht op agrariërs en consumenten, met verduurzaming van de landbouwsector als doel. Het burgerberaad beveelt aan om een emissiehandelssysteem voor agrarische bedrijven in te voeren, met afnemende emissierechten, en om de opbrengsten uit de veiling naar verduurzaming van de sector terug te laten vloeien.

De aanbevelingen van het burgerberaad worden niet overgenomen door het kabinet. Het kabinet houdt vast aan de huidige doelsturing via afrekenbare bedrijfsspecifieke emissiedoelen voor onder andere klimaat en stikstof, maar voert nu geen apart emissiehandelssysteem voor de landbouw in. Bij doelsturing is sprake van emissienormen voor klimaat en stikstof, en eventueel ook beprijzing in de vorm van een (financiële) sanctie indien boeren zich richting 2035 niet aan te normen houden, net zoals bij het *Emissions Trading System* (ETS). Bij de doelsturing is er sprake van het 'vervuiler betaalt'-principe indien boeren meer uitstoten dan is toegestaan volgens de emissiedoelen en hen sancties zouden worden opgelegd. De financiële lasten landen dus veelal bij de Rijksoverheid via inkomsten uit de sancties bij doelsturing. De lasten komen terecht bij agrarische bedrijven die moeten investeren in de verduurzaming van hun bedrijfsprocessen. Voor kleinere agrarische bedrijven, intensieve bedrijven en oudere bedrijven kan dit een uitdaging zijn, hetzij omdat zij meer moeten investeren in de verduurzaming van hun bedrijfsvoering of minder mogelijkheden hebben om te verduurzamen. Zij zijn dan ook een risicogroep.

Bij een emissiehandelssysteem voor de landbouw, zoals het burgerberaad aanbeveelt, zouden boeren die minder uitstoten echter ook emissierechten kunnen verkopen. Dan zou het 'verduurzamer verdient'-principe ook gelden. Dit is dus niet het geval, maar het kabinet overweegt later of er meer middelen beschikbaar komen voor het omschakelfonds, om

boeren te helpen bij de overstap naar meer duurzame vormen van landbouw. Dit is in lijn met het 'verduurzamer verdient'-principe. Het omschakelfonds kan zodanig worden vormgegeven dat het 'naar draagkracht'-principe hier een plek in krijgt, bijvoorbeeld door jonge boeren gericht te steunen bij verduurzaming.

3.3 Fiche 3: Gezonde voeding voor iedereen

Dit fiche bevat maatregelen gericht op boeren, consumenten en supermarkten ten behoeve van een toekomstbestendige landbouw en voedselproductie, het stimuleren van biologische landbouw en het bevorderen van gezonde voedselkeuzes. Het burgerberaad beveelt aan om circulaire regeneratieve landbouw te stimuleren, het marktaandeel met een EU-bio label te stimuleren, een zwarte stip op ongezond voedsel te plakken, een sectorgebonden overlegstructuur op te stellen, gezonde en betaalbare voedsel te stimuleren en een deltacommissaris aan te stellen.

Het kabinet heeft besloten om bindende convenanten te sluiten rondom het verminderen van schadelijke gewasbeschermingsmiddelen. Sectorgebonden overlegstructuren over voedselproductie en consumptie worden voortgezet. De lasten hiervan landen voornamelijk bij agrariërs, die minder gewasbestrijdingsmiddelen mogen gebruiken en hier alternatieven voor moeten vinden. De lusten van maatregelen die biologische landbouw stimuleren en het gebruik van pesticiden ontmoedigen, landen bij consumenten en pakken verder voornamelijk positief uit voor de agrariërs die al duurzame landbouwpraktijken toepassen. Daarnaast zijn er voordelen voor het milieu, de biodiversiteit, de bodemgesteldheid en de waterkwaliteit. Hier geldt dus een mix van de 'vervuiler betaalt'- en 'verduurzamer verdient'-principes. Het kabinet wil ook inzetten op meer eten uit de eigen regio. Het kabinet geeft hier invulling aan door een masterclass aan te bieden over seizoensgebonden en lokaal voedsel. Deze maatregel kent geen rechtvaardigheidsimplicaties.

Het kabinet geeft invulling aan de aanbeveling van het burgerberaad om gezond eten betaalbaar en beter beschikbaar te maken door middel van beprijzingen (en dus juist het duurder maken van ongezond voedsel), bijvoorbeeld door: een suikerbelasting op voedingsmiddelen te introduceren, suikerhoudende dranken te belasten, en kindermarketing voor ongezonde voeding te beperken. Daarnaast worden manieren om minder vet, zout en suiker in producten te verwerken en het verhogen van het gezonde aanbod van producten in supermarkten onderzocht. Hoewel de maatregelen ten behoeve van gezonder voedsel niet direct betrekking hebben op klimaatbeleid, zijn er wel verdelingseffecten. Er kunnen (gezondheids)baten bij consumenten landen als suikerhoudende frisdranken duurder worden en gezondere producten goedkoper worden – hoewel dit afhankelijk is van het uiteindelijke gedrag van de consument. Het vergroten van het verkooptaandeel van gezonde producten in supermarkten kan ook tot soortgelijke baten leiden voor consumenten, afhankelijk van de precieze invulling ervan.

Het fiche bevat ook maatregelen waar het kabinet later over zal besluiten, namelijk: de clustering van landbouw en het bevorderen van het marktaandeel van het EU bio-label door een verplicht minimaal aanbod door ketenpartijen. Wel komt het kabinet in de zomer al wel met een versnellingsplan om het marktaandeel van biologisch eten te vergroten. Bij de clustering van landbouw en stimulering van het bio-label door een verplicht aanbod, waar het kabinet later over besluit, zou er sprake zijn van het 'verduurzamer verdient'-principe, aangezien biologische landbouw wordt gestimuleerd. Verder landen er baten bij consumenten door meer beschikbaarheid van biologisch eten. Het kabinet heeft als doel gesteld om het aandeel biologische landbouw te vergroten tot 15% in 2030. Dit wijkt af van het advies van het burgerberaad, dat een doel van 25% areaal in 2030 voorstelt.

Het kabinet gaat niet mee in de verandering van de samenstelling van veevoer, het sterk verminderen van kunstmestgebruik en het aanstellen van een deltacommissaris voor gezonde voeding. Het stimuleren van de biologische landbouw, de verandering van de samenstelling van het veevoer en het stoppen met kunstmest zijn in lijn met de 'vervuiler betaalt'- en 'verduurzamer verdient'-principes. De maatregelen die biologische landbouw stimuleren en het gebruik van kunstmest ontmoedigen hebben vooral voordelen voor het milieu, de biodiversiteit, de bodemgesteldheid en de waterkwaliteit. De lasten zouden voornamelijk landen bij agrariërs die moesten investeren in verduurzaming en andere nieuwe praktijken.

Wanneer maatregelen rondom veevoer en kunstmest alleen op nationaal niveau in plaats van in Europees verband worden ingevoerd, zou dit namelijk invloed hebben op de positie van boeren in Nederland. Afhankelijk van het ontwerp van de maatregel zouden ook andere ketenpartners in de conventionele, niet-biologische landbouw kunnen worden geraakt. Het stoppen met kunstmest zou invloed hebben op de mogelijkheden om gewassen te verbouwen die niet zonder kunstmest kunnen worden geproduceerd. Prijsstijgingen zouden naar verwachting landen bij consumenten, waarbij consumenten met een lager inkomen dan harder geraakt worden.

Ten slotte gaat het kabinet niet mee met het advies van het burgerberaad om een zwarte stip te plakken op ongezond voedsel. De zwarte stip zou baten hebben voor consumenten in termen van meer informatie over de gezondheid van producten

3.4 **Fiche 4: Lang leven de spullen**

Dit fiche heeft als doel om reparaties te stimuleren. Het burgerberaad heeft hier de volgende maatregelen voor aanbevolen: een verplichte garantie van zes jaar voor elektronische en huishoudelijke apparaten, het instellen van een reparatiefonds, het verlagen van de btw op reparaties, het uitbreiden van het reparatieregister en het stimuleren van repaircafés en -shops.

Het kabinet voert de Europese richtlijn Right to Repair in. Hierbij worden fabrikanten verplicht gesteld voor de reparatie van producten, ook na het verlopen van de wettelijke garantie op reparatie. Fabrikanten worden daarnaast verplicht om reserveonderdelen en gereedschap beschikbaar te stellen voor reparaties. Verder wordt er gewerkt aan een verordening op Europees niveau om met eisen om circulariteit te bevorderen. Er is dus met name sprake van normerend beleid en een verplichting om reparaties te stimuleren. De lusten landen bij consumenten (die verschillende producten kunnen laten repareren) en in de tweede plaats bij reparatiediensten. Daarbij is sprake van het 'verduurzamer verdient' principe.

De lasten komen voornamelijk bij producenten te liggen, die moeten investeren in het beschikbaar stellen van reparaties. Indirect is er sprake van het 'vervuiler betaalt' principe omdat producenten door de normering worden gestimuleerd om te investeren in het duurzamer maken van hun producten – echter valt aan de omschrijving van de maatregel niet op te maken of er ook sprake is van een sanctie als er niet aan de norm wordt voldaan. De vraag is in hoeverre producenten de extra kosten zullen doorberekenen in de productprijs. Dit kan betaalbaarheid bedreigen, wat met name voor consumenten met lagere inkomens een risico vormt.

Vanuit internationaal perspectief is het positief dat de maatregelen op Europees niveau worden genomen, waardoor er een gelijk speelveld geldt voor verschillende fabrikanten door

Europa. Meer verplichte garanties komen in theorie alle consumenten ten goede. De precieze baten hangen wel af van in hoeverre consumenten bewust zijn van de garanties en mogelijkheden om producten te repareren, als reparaties duur zijn en nieuwe, niet-duurzame producten nog steeds goedkoper zijn.

Het kabinet wilt de beschikbaarheid van reparaties verder verhogen. Dit is in lijn met het 'verduurzamer verdient'-principe, omdat consumenten op meer plekken spullen kunnen laten repareren en hun producten zo langer meegaan.

Er wordt later besloten over de invoering van het reparatiefonds. Met deze maatregelen zou het kabinet kunnen inzetten op het 'verduurzamer verdient'-principe; de baten zouden terechtkomen bij consumenten, die meer kunnen laten repareren tegen een lagere prijs, en bij reparatiediensten.

Het kabinet ziet af van de voorstellen voor btw-verlaging op reparaties (binnen productgroepen meubels, textiel en huishoudelijke apparaten en elektronica), een langere garantieperiode, besturingssysteem en beveiligingsupdates voor de levensduur van producten, en een online repair desk. Een verlaging van de btw en een langere garantieperiode zouden in lijn zijn met het 'verduurzamer verdient'-principe, waarbij consumenten langer gebruik kunnen maken van hun producten en tegen een goedkopere prijs reparaties kunnen uitvoeren, en reparatiediensten die profiteren. Als het verlaagde btw tarief wordt doorgerekend is het echter mogelijk dat dit vooral ten goede komt van consumenten met een hoger inkomen, die in staat zijn om meer (duurdere) producten aan te schaffen.

3.5 **Fiche 5: Het begint bij de grondstof**

Dit fiche bevat maatregelen gericht op producenten (en importeurs) van grondstoffen zoals plastic, met als doel om het gebruik van onder meer (nieuw) plastic te verminderen en het gebruik van alternatieven en recycling te stimuleren. Het burgerberaad beveelt hiervoor de volgende maatregelen aan: een verplichting om gerecyclede biograndstoffen bij te mengen, het belasten van het gebruik van nieuw plastic, het verlagen van de belasting op secundaire grondstoffen, het belasten van fabrikanten die recycleert gebruiken van buiten de EU betalen, en het oprichten van werkgroepen met de industrie en politiek.

Het kabinet kiest voor het behoud van de bestaande werkgroep over recycling (Plastictafel). Er geen sprake van normerend of beprijzend beleid. Er is hier geen sprake van verdelingseffecten, en geen van de verdelingsprincipes speelt hier een rol.

Over een bijmengverplichting, belasting op plastic en de verlaging van de belasting op secundaire grondstoffen wordt op een later moment besloten. Bij de belasting op plastic zou sprake zijn van het 'vervuiler betaalt'-principe. De inkomsten hieruit zouden landen bij de Rijksoverheid, die weer op andere manieren de samenleving in kunnen vloeien. De lasten zouden terechtkomen bij de producenten van nieuwe grondstoffen en ook de (internationale) keten eromheen (met bijvoorbeeld grondstofleveranciers). Indien beprijzingen worden doorberekend aan consumenten, stijgen hun lasten. Als de heffing op secundaire grondstoffen daalt en er een bijmengverplichting komt, is er ook sprake van het 'verduurzamer verdient'-principe. Lusten zouden verder landen bij de recyclingindustrie, die profiteert van de verlaging van belastingen op secundaire grondstoffen en van de verplichting om gerecyclede biograndstoffen bij te mengen.

Vanuit een internationaal perspectief geldt er dat wanneer op nationaal niveau een bijmengverplichting zou worden ingesteld en dus alleen bedrijven in Nederland worden

geraakt, dit weglekeffecten zou kunnen meebrengen. Tot slot wordt er verder geen heffing ingevoerd voor fabrikanten van buiten Europa omdat dit in strijd is met internationale handelsregels.

3.6 Fiche 6: Voor wat het waard is

Dit fiche bevat maatregelen die primair zijn gericht op het verduurzamen van productieprocessen en het verminderen van de consumptie van producten met een hoge klimaatimpact, ingestoken via zowel producenten als consumenten. Het burgerberaad beveelt hiervoor concreet aan om een klimaatimpact-label in te voeren en om producten te belasten aan de hand hiervan (via producent of importeur), waarbij inkomsten uit belasting worden gebruikt voor tegemoetkoming van het mkb voor duurzame projecten. Ten slotte beveelt het burgerberaad aan fossiele subsidies af te bouwen.

Het kabinet houdt vast aan bestaand beleid waarbij een duurzaamheidslabel wordt ingevoerd (in lijn met Europese wetgeving) en om fossiele subsidies af te bouwen aan. Het duurzaamheidslabel is voornamelijk gericht op het informeren van consumenten, waardoor zij in staat gesteld worden om bewustere keuzes te maken in relatie tot duurzame producten. Bij het label is er dus geen sprake van normeren of beprijzen. De maatregel op zich kent geen verdelingseffecten of rechtvaardigheidsimplicaties. Het kabinet heeft ook besloten om innovatiesubsidies te geven aan bedrijven. De inzet hierop is in lijn met het 'verduurzamer verdient' – en mogelijk het 'naar draagkracht'-principe, afhankelijk van de inrichting van de subsidies.

Het kabinet neemt op een later punt een beslissing over of het duurzaamheidslabel wordt gecombineerd met een heffing, waarbij producten via producenten of importeurs worden belast als er sprake is van een hoge klimaatimpact. Naar verwachting zou de heffing worden doorberekend aan consumenten, waardoor producten (met hoge klimaatimpact) voor hen ook duurder worden. In dat geval zou er sprake zijn van het 'vervuiler betaalt'-principe. De Rijksoverheid zou dan de opbrengsten van de heffing ontvangen en kunnen herinvesteren, bijvoorbeeld in verbeterde betaalbaarheid van duurzame alternatieven voor bepaalde producten.

De afbouw van fossiele subsidies betekent in de eerste instantie lasten voor de fossiele sector, en gaat verder gepaard met stijgende productiekosten voor energie-intensieve bedrijven en doorberekening daarvan aan consumenten. Bij de afbouw van fossiele subsidies is er dus sprake van het principe 'vervuiler betaalt'. Daarbij vormen huishoudens met lage inkomens of relatief energie-intensieve (mkb-)bedrijven die hun bedrijfsvoering moeilijk kunnen veranderen risicogroepen. Lusten landen bij de Rijksoverheid, die meer geld overhoudt en kan herinvesteren. Overwogen kan worden om dit (deels) te gebruiken om risicogroepen tegemoet te komen. Op die manier zou aan het 'naar draagkracht'-principe kunnen worden voldaan.

Vanuit een internationaal perspectief bestaat het risico dat de afbouw van fossiele subsidies kan leiden tot verschuiving van emissies. Europese afspraken kunnen daarom nodig zijn om deze gevolgen van weglekeffecten te beperken. Het invoeren van een maatregel op Europees niveau leidt ertoe meerdere Europese landen zich aan dezelfde verplichtingen hebben te houden

3.7 Fiche 7: Bewuster vliegen, hef een mondiale belasting op kerosine

Dit fiche draait om het terugdringen van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart door het beprijsen van fossiele brandstoffen en duurzame alternatieven vrij te stellen van belasting. De nadruk van de aanbevelingen van het burgerberaad ligt op het beprijsen van vliegen in het algemeen, van kerosinegebruik, en van vervuilende(re) toestellen. Het burgerberaad komt ook met maatregelen om duurzame alternatieven te stimuleren, en adviseert het kabinet om de productie van duurzame brandstoffen vrij te stellen van energiebelasting en om luchthavens te verplichten passagiers de mogelijkheid te bieden vrijwillig extra sustainable aviation fuel (SAF) te kopen.

Het kabinet gaat mee in de wens van het burgerberaad om in Europees verband kerosine te belasten, maar geeft aan dat dit een traject van de lange adem is. Concreet wordt op het moment ingezet op een voortrekkersrol voor Nederland op het internationale toneel.

Wanneer de kerosinebelasting daadwerkelijk wordt geheven komen de lasten daarvan terecht bij kerosineproducenten, de luchtvaartsector en passagiers. Het 'vervuiler betaalt'-principe geldt hier in sterke mate. De lasten komen bij de Rijksoverheid terecht in de vorm van belastinginkomsten. Deze opbrengsten kunnen, zoals het burgerberaad adviseert, niet direct in luchtvaartinnovatie worden geïnvesteerd vanwege de scheiding van inkomsten en uitgaven. Het Rijk investeert desalniettemin wel in de verduurzaming van de luchtvaart.

Het kabinet geeft aan dat het nog enige tijd kan duren voor de kerosinebelasting daadwerkelijk in werking treedt. In de tussentijd wordt het gebruik (bijmengen) van duurzame brandstof, eveneens in Europees verband, verplicht. Tevens wordt in Europees verband CO₂-uitstoot al beprijsd via het ETS. Ook in dit geval komen lasten bij luchtvaartmaatschappijen, en na doorrekening bij passagiers, terecht, en geldt dus het 'vervuiler betaalt'-principe. Bij beide maatregelen geldt indirect ook dat de 'verduurzamer verdient', aangezien producenten van duurzame brandstof erop vooruitgaan, en onder het ETS bedrijven met lagere uitstoot hun rechten kunnen verhandelen.

Het 'naar draagkracht' principe komt niet expliciet in de maatregelen naar voren (er wordt geen inkomensdifferentiatie toegepast), maar aangezien hogere inkomensgroepen over het algemeen méér en verder vliegen dan lagere inkomensgroepen, is de verwachting dat deze (financiële) lasten in hogere mate door hen zullen worden gedragen. Een eventueel risico geldt voor lagere inkomensgroepen voor wie vliegen geen luxe, maar wiens familie bijvoorbeeld in het buitenland woont.

Tot slot sluit ook het advies om landingsgelden te differentiëren aan bij de huidige inzet van de overheid. Dit is opnieuw een combinatie van de 'verduurzamer verdient'- en 'vervuiler betaalt'-principes. Schiphol hanteert al een differentiatie, wat tot een stijging van schonere en stillere vliegtuigen heeft geleid. Naast klimateffecten heeft dat ook positieve effecten op de leefomgeving en het welzijn van omwonenden. Het feit dat deze maatregelen in Europees (en soms mondiaal) verband worden genomen is vanuit internationaal rechtvaardigheidsoogpunt wenselijk omdat het uitwijkgedrag (het verplaatsen van activiteiten naar andere, buitenlandse luchthavens) voorkomt.

Het Rijk gaat niet mee in de aanbeveling om luchtvaartmaatschappijen verplicht te stellen passagiers de mogelijkheid te bieden SAF te kopen, omdat dit juridisch niet mogelijk is. Daar gaan tevens geen significante rechtvaardigheidsimplicaties mee gemoeid. Ook zal de

productie van duurzame brandstoffen niet worden vrijgesteld van energiebelasting. Het principe 'de verduurzamer verdient' ligt ten grondslag aan deze (afgewezen) maatregel.

3.8 **Fiche 8: De trein, duurzaamheid en kwaliteit op het juiste spoor**

Dit fiche bevat een veelvoud aan maatregelen om nationale en internationale treinreizen te stimuleren en duurzaamheid van spoorvervoer te stimuleren. Zo adviseert het burgerberaad om ervoor te zorgen dat internationale treinen beter op elkaar aansluiten en spoorverbindingen te versnellen, het boeken van internationale treinenreizen makkelijker te maken, internationale treinreizen betaalbaarder te maken, het comfort van internationaal reizen met de trein te verbeteren. Op nationaal vlak adviseert het burgerberaad om reizen buiten de spits te stimuleren, treinreizen en perrons comfortabeler en veiliger te maken, de beschikbaarheid van OV-fietsen te verbeteren, betere aansluiting op het regionaal OV te organiseren, en het spoor versneld te verduurzamen.

De bevoegdheid voor de uitvoering van een deel van de aanbevelingen ligt niet (primair) bij de Rijksoverheid, maar bijvoorbeeld bij de Europese Unie, (inter)nationale en regionale spoorbeheerders en vervoerders. Mede vanwege die reden neemt het kabinet bijvoorbeeld de adviezen om internationale treinen goedkoper te maken dan vliegen, de beschikbaarheid van OV-fietsen te stimuleren, en regionaal vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten niet over. De onderwerpen worden wel aangekaart bij de bevoegde partijen. Investerings (en daarmee lasten) zouden primair bij spoorbeheerder en vervoerders liggen. Treinreizigers zouden hierbij gebaat zijn, zowel financieel als in termen van gemak en comfort bij het reizen.

Het advies om treinverkeer te verduurzamen door middel van elektrificatie wordt al gedeeltelijk uitgevoerd. Hiervoor is door het kabinet geld uit het Klimaat- en Energiefonds vrijgemaakt. De Rijksoverheid (en daarmee indirect de belastingbetaler) betaalt dus de rekening. De baten daarvan landen niet specifiek bij treinreizigers, maar bij de maatschappij als geheel (in de vorm van klimaatwinst).

In relatie tot het advies om reizen buiten de spits te stimuleren wil het kabinet een zogenaamd 'Nederland-ticket' introduceren waarmee iedereen aankomende zomer voor een vast bedrag onbeperkt kan reizen met het OV buiten de spits. De mate waarin dit vervuilende bewegingen vervangt bepaalt in hoeverre het principe de 'verduurzamer verdient' hier geldt. De prijs die zal worden gehanteerd voor het Nederland-ticket, en in hoeverre dit het OV toegankelijk(er) maakt voor lagere inkomensgroepen, bepaalt in hoeverre het principe 'met behoud van minimale ondergrens' geldt.

Daarnaast komen een aantal adviezen, waaronder om internationale treinen beter op elkaar aan te laten sluiten, wachttijden te verminderen en het boeken van tickets te vereenvoudigen, overeen met (EU)-wetgeving die per dit jaar van kracht zal zijn en ander voorgenomen beleid. Ook voor adviezen over nationale treinen, zoals het inzetten op veilige en prettige treinreizen en perrons, geldt dat het Rijk hier al op stuurt. Het verminderen van wachttijden en vereenvoudigen van het boeken van tickets levert baten op voor internationale treinreizigers (veelal midden- en hoge inkomens), omdat zij makkelijker met de trein kunnen reizen.

Op een later moment zal het kabinet besluiten over hoe invulling zal worden gegeven aan het verbeteren van nachttreinverbindingen. Hetzelfde geldt voor het versnellen van internationale spoorverbindingen.

Baten die door alle maatregelen in dit fiche teweeg worden gebracht liggen primair bij treinreizigers. Als zij 'verduurzamers' worden geacht geldt het principe 'verduurzamer verdient'. Of een treinreiziger daadwerkelijk een 'verduurzamer' kan worden geacht hangt af van of de treinreis supplementair is voor een autorit of vliegreis. Als er simpelweg meer reisbewegingen worden gemaakt, maar dit niet tot een afname van autoritten of vliegvluchten leidt, kunnen we niet spreken van treinreizigers als verduurzamers in deze context.

De vervuiler betaalt in dit fiche niet. Aangezien dit fiche gaat over het stimuleren van treinreizen is het ontbreken van dit principe niet gek; dat kan worden uitgebalanceerd met fiches die het beprijzen van vervuilende(re) mobiliteit betreffen, zoals fiches 7 en 11. Over het algemeen ondernemen midden- en hogere inkomens meer (internationale) treinreizen dan lagere inkomens. De 'naar draagkracht' of 'met behoud van minimale ondergrens' komen eveneens niet voor in dit fiche; er wordt niet gedifferentieerd naar inkomen en er is worden geen maatregelen opgenomen waarbij wordt verzekerd dat treinreizen betaalbaarder of anderszins haalbaarder wordt voor lagere inkomensgroepen of andere risicogroepen. Door het burgerberaad zijn hier overigens geen suggesties toe gedaan.

3.9 Fiche 9: Werk thuis, in de buurt of pak de fiets!

Dit fiche gaat over het stimuleren van fietsen naar werk, dichterbij huis werken of thuiswerken. Het burgerberaad adviseert de Rijksoverheid om een verhoging van belastingvrije fietsvergoeding in te stellen en om werkgevers te stimuleren dit uit te betalen, afspraken te maken over thuiswerken en informatie te delen over voordelen van thuiswerken en fietsen.

Het kabinet gaat mee in het voorstel om duidelijke afspraken over thuiswerken te maken. In de eerste plaats is gaat het hier om een kwestie tussen werkgevers en werknemers, maar het kabinet zal richting werkgevers communiceren hoe ze hier invulling aan kunnen geven. Ook wil het Rijk als werkgever zelf het goede voorbeeld geven. Onder maatregelen om fietsen te stimuleren vallen het stimuleren van uitbetaling van de belastingvrije vergoeding voor fietsen door werkgevers en een uitbreiding van de leasefietsregeling. Over concrete invulling van beide maatregelen wordt op een later moment besloten. Tot slot wordt ervoor gekozen om de belastingvrije vergoeding voor fietsen naar het werk niet te verhogen aangezien het al mogelijk is voor werkgevers om een hogere vergoeding te bieden en hier weinig gebruik van wordt gemaakt. Dit wordt aangekaart bij werkgevers.

We zien in dit fiche geen grote verdelingsvraagstukken; financiële implicaties (zowel lusten als lasten) zijn beperkt. We zien in enige mate het 'verduurzamer verdient'-principe terug – indien het stimuleren van fietsen vervuilendere alternatieven zoals autorijden voorkomt. De maatregel over het verhogen van de belastingvrije fietsvergoeding en uitbreiding van leasefietsregeling kan mogelijk ongelijk uitpakken; uitgesloten zijn werknemers voor wie de woon-werk afstand relatief groot is (wat vaker kan voorkomen voor werknemers woonachtig in landelijk gebied) of die fysiek niet in staat zijn naar werk te fietsen.

De verwachting is daarnaast dat grotere bedrijven en sectoren met werknemers met een hoger inkomen vaker fietsvergoedingen zullen instellen, waardoor werknemers met een hoger inkomen mogelijk meer baat hebben bij deze maatregel. Dat is niet in lijn met de 'naar draagkracht'- en 'behoud van minimale ondergrens'-principes. Echter zijn de financiële implicaties hiervan naar verwachting gering. Ook het principe 'vervuiler betaalt' komt in dit fiche niet naar voren.

3.10 Fiche 10: Pak de regie in ruimtelijke ordening

Het doel van dit fiche is om de overheid ertoe aan te zetten een stevigere regierol te pakken in ruimtelijke ordening. Concreet pleit het burgerberaad voor een prominentere rol voor ruimtelijke ordening binnen het ministerie van VRO, het verkorten van bezwaartermijnen voor ruimtelijke projecten, het inzetten op creatieve oplossingen voor woningbouw (zoals optoppen), het verschuiven van leidende principes voor ruimtelijk ordening van asfalt naar klimaatadaptatie en leefbaarheid, het stellen van eisen aan functiemenging, het verbeteren van bereikbaarheid en het beter benutten van ruimte binnen de bebouwde kom, een toename van openbaar groen in en het stimuleren van verduurzaming van de gebouwde omgeving.

Het kabinet gaat mee in alle adviezen; deze sluiten aan bij huidig beleid, waaronder de Ontwerp-Nota Ruimte en de NOVEX. De meeste maatregelen betreffende geen evidente verdelingsvraagstukken, of deze zijn afhankelijk van lokale en regionale uitwerkingen. De verdelingsprincipes komen dan ook niet direct in dit fiche terug. De aanbevelingen rondom creatieve oplossingen voor woningbouw, inzet op klimaatadaptatie en leefbaarheid bij ruimtelijke ordening, eisen voor functiemenging en benutting van ruimte binnen de bebouwde kom, en het vergroenen van de gebouwde omgeving hebben implicaties (zowel lusten als mogelijke lasten) voor verstedelijkt gebied. Voor welke doelgroepen dit specifiek lusten of lasten met zich meebrengt hangt in sterke mate af van de uitwerking van de maatregelen. Wel zien we bijvoorbeeld in het kader van het tegengaan van hittestress dat dit het sterkst wordt ervaren in dichtbebouwde wijken met veel corporatiewoningen en waar bewoners met een lager inkomen wonen, en voor deze groep dus ook het meeste effect zou kunnen sorteren.

Wél spelen er bij de maatregelen rondom een prominentere rol voor het ministerie van VRO bij ruimtelijke ordening en het verkorten van bezwaartermijnen voor ruimtelijke projecten vragen rondom procedurele rechtvaardigheid. Zo wordt beleidsvrijheid van decentrale overheden mogelijk beperkt bij sterkere sturing op ruimtelijke ordening vanuit VRO, en inspraak voor omwonenden en stakeholders bij verkorte bezwaartermijnen en versnelde procedures. Aandachtspunt daarbij is om dus oog te behouden voor gedegen participatie en voldoende inspraak

3.11 Fiche 11: Schoner rijden, sneller beschikbaar en bereikbaar

Het doel van dit fiche is om CO₂-uitstoot door autorijden te verminderen door het gebruik van biodiesel (HVO) te stimuleren en door tweedehands elektrische auto's in Nederland te behouden en elektrisch rijden te promoten. Schoner rijden moet hiermee voor meer mensen sneller toegankelijk gemaakt worden. Het kabinet sluit zich aan bij de wensen van het burgerberaad om elektrisch rijden en HVO te stimuleren voor bestaande dieselauto's.

Om HVO te stimuleren beveelt het burgerberaad aan om prijsmechanismen in te zetten om de prijs van HVO en fossiele diesel gelijk te maken. Het kabinet wil de Brandstoftransitieverplichting ten minste verlengen t/m 2035; door de verplichting voor brandstofleveranciers om een toenemend aandeel hernieuwbare brandstoffen aan te bieden, i.c.m. het ETS, zal het prijsverschil tussen fossiele brandstof en HVO naar verwachting kleiner worden. Daar geldt een combinatie van de 'vervuiler betaalt'- en 'verduurzamer verdient'-principes.

Verder adviseert het burgerberaad om HVO breder beschikbaar te maken bij tankstations door middel van een verplichting, en door aanplant van tussengewas Camelina te stimuleren. Beide opties worden door het kabinet nader onderzocht; er wordt dus later over besloten.

Maatregelen zoals ontheffing voor milieuzones voor HVO en het vereenvoudigen van de regelgeving voor de import van grondstoffen die nodig zijn voor HVO worden niet overgenomen door het kabinet omdat deze respectievelijk niet wenselijk dan wel praktisch uitvoerbaar zijn en bovendien niet nodig zijn. Hier komen geen extra rechtvaardigheidsimplicaties bij kijken. Er worden tot slot geen campagnes georganiseerd om HVO te stimuleren, omdat biobrandstoffen schaars zijn en het kabinet deze dus alleen in wil zetten in sectoren waar geen zero emissie alternatieven bestaan.

Lusten landen veelal bij producenten en leveranciers van biobrandstoffen en daarnaast bij dieselrijders: vooral logistiek en zwaar wegverkeer (waar elektrificatie tevens moeilijk is). Het 'verduurzamer verdient'-principe geldt, aangezien het kabinet erop stuit dat HVO met name wordt ingezet in sectoren waar er geen duurzaam alternatief is ⁴. Er is geen beprijzing van vervuילend gedrag (en dus geen sprake van het 'vervuiler betaalt'-principe), maar de fossiele sector ervaart naar verwachting wel negatieve effecten als gevolg van concurrerende prijzen van biobrandstoffen. De 'naar draagkracht'- en 'met behoud van minimale ondergrens'-principes komen niet terug, wat gezien de aard van de maatregelen ook niet te verwachten valt.

Op het gebied van elektrisch rijden beveelt het burgerberaad aan om tweedehands elektrische auto's te stimuleren door middel van het verminderen van de export ervan door fiscale voordelen te bieden, een (evt. persoonsgebonden) subsidie voor tweedehands elektrische auto's in te voeren, en een aantal andere (gedrags)campagnes uit te voeren om mensen bekend en vertrouwd te maken met elektrisch rijden.

Het kabinet zal daartoe een inruilregeling vormgeven waarbij oudere fossiele auto's kunnen worden ingeruild voor tweedehands elektrische auto's. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan huishoudens met lagere middeninkomens. Dit is reeds voorgenomen beleid. Huishoudens die gebruikmaken van de regeling ontvangen grotendeels de lusten. Dat zullen naar verwachting veelal lagere- en middeninkomens zijn; specifiek degenen die momenteel oudere fossiele auto's rijden. De lasten landen op nationaal niveau landen in de schatkist.

Omdat de inruilregeling als het ware een subsidie is, is het 'verduurzamer verdient'-principe hier van kracht. Er is geen sprake van het 'vervuiler betaalt'-principe. Het 'naar draagkracht'-principe is eveneens aanwezig aangezien het kabinet voornemens is om lagere inkomens te prioriteren. Of ook aan het 'behoud van minimale ondergrens'-principe wordt voldaan ligt aan de uitwerking van de maatregel, en specifiek de restprijs. Overigens geldt dat huishoudens die momenteel überhaupt geen auto hebben, ook geen gebruik kunnen maken van de regeling.

Het advies van het burgerberaad om campagnes over elektrisch rijden uit te voeren sluit deels aan bij wat reeds wordt gedaan en zal deels verder worden uitgewerkt. Ook het invoeren van onafhankelijke accuqualiteitsrapportages wordt nader onderzocht. Deze maatregelen kennen in principe geen rechtvaardigheidsimplicaties.

⁴ Duurzaamheid en klimaatwinst van biobrandstoffen (buiten zware transport) wordt betwist. Het wordt met name als een tussenoplossing gezien voor sectoren waar op de middellange termijn geen alternatieve, duurzame oplossingen beschikbaar zijn.

3.12 Fiche 12: De kracht van jongeren

Het doel van dit fiche is om jongeren beter te equiperen om deel te nemen aan het debat (o.a. rondom klimaat). Daartoe wordt aanbevolen om vaardigheden t.b.v. open dialoog aan te leren, kennis en vaardigheden voor het meedoen aan de democratische rechtsstaat, klimaatonderwijs sterker te borgen en hen jaarlijks een klimaatvraagstuk voor de leggen. Het kabinet gaat mee in de eerste twee aanbevelingen; over het jaarlijks klimaatvraagstuk voor middelbare scholieren wordt later besloten.

Er spelen in dit fiche geen verdelingsvraagstukken en er zijn dus ook geen verdelingsprincipes te identificeren of groepen die de lusten of lasten van het beleid dragen. De voorstellen relateren wel aan erkennende en intergenerationele rechtvaardigheid; jongeren worden expliciet erkend als belanghebbenden in klimaatbeleid en hun perspectief wordt actief uitgevraagd. Ook procedurele rechtvaardigheid speelt hier: de capaciteit van jongeren om deel te nemen aan democratische besluitvorming kan bijdragen aan toekomstige gedegen participatie en een gelijk spelveld binnen maatschappelijke dialoog en politieke processen – wat mogelijk de drempel tot participatie die door sommige groepen wordt ervaren ook vermindert. Daarbij is het van belang dat wordt erkend en rekening gehouden wordt met het feit dat jongeren geen homogene groep zijn

3.13 Fiche 13: Iedere stem telt

Dit fiche gaat over het vergroten van inspraak van burgers en het transparanter maken van besluitvormingsprocessen. Het burgerberaad wil een verplicht lobbyregister invoeren, permanente inspraak op lokaal en regionaal niveau organiseren, en meer invloed van inwoners op de agenda organiseren. Het kabinet gaat mee in de aanbevelingen van het burgerberaad.

Het kabinet is voornemens om een lobbyregister in te voeren. De uitwerking hiervan, en dus de mate waarin dit een verplichtend karakter heeft, is nog niet bepaald. Er bestaat al een lobbyparagraaf in de memorie van toelichting bij een wet, waarin ambtenaren beschrijven welke externe partijen hebben meegedacht. In de Schrijfwijzer voor ambtenaren zal worden gevraagd om naast formele inbreng, ook andere inbreng van personen of organisaties die van invloed is geweest op het beleids- en besluitvormingsproces te beschrijven. Deze maatregelen dienen inzicht te bieden in welke bedrijven en organisaties bewindspersonen benaderen en welk beleid ze proberen door te voeren, wat transparantie ten goede komt.

Wat betreft permanente inspraak op lokaal niveau en invloed van inwoners op de agenda is dit reeds uitgewerkt door middel van de Wet versterking participatie op decentraal niveau, die sinds 1 januari 2025 van kracht is. Er worden geen aanvullende maatregelen genomen. Het kabinet werkt tot slot aan een strategie om duurzame initiatieven te ondersteunen.

Deze maatregelen hebben primair met procedurele rechtvaardigheid te maken; het draagt primair bij aan transparantie rondom besluitvorming en daarmee de democratie. Ambtenaren worden tot op zekere hoogte met (administratieve) lasten geconfronteerd. Er is geen uitspraak te doen over waar de overige lasten en lusten terecht komen. In theorie zou dit fiche kunnen bijdragen aan een gelijk spelveld tussen grote, kapitaalkrachtige partijen en andere, kleinere of gemarginaliseerde partijen die andere belangen vertegenwoordigen. Dit is echter te theoretisch om uitspraken over te doen

4 Conclusie

Het Nationaal Burgerberaad Klimaat heeft zich op verzoek van het kabinet gebogen over de vraag hoe we in Nederland kunnen eten, spullen gebruiken en reizen op een manier die beter is voor het klimaat. In december 2025 heeft het burgerberaad hierover dertien adviezen gegeven aan het kabinet. Ieder advies is vervolgens door de desbetreffende ministeries uitgewerkt in 'fiche'-format. Vervolgens heeft het kabinet een keuze gemaakt over welke maatregelen ze wel, niet en later aannemen en verder gaan uitwerken. Deze notitie bevat een reflectie door TNO-experts op de kabinetsreactie op de dertien aanbevelingen. De analyse focust hoofdzakelijk op verdelende rechtvaardigheid. Dit is een puur kwalitatieve beschouwing, zonder kwantitatieve onderbouwing.

4.1 Onderzoeksvragen

Specifiek zijn de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

1. Komen de volgende verdelingsprincipes naar voren in de fiches/maatregelen:
 - a. Bijdrage en ondersteuning naar draagkracht
 - b. Met behoud van een minimale ondergrens
 - c. De vervuiler betaalt
 - d. De verduurzamer verdient
2. Bij welke doelgroepen (of sectoren) landen de lusten en/of de lasten van de individuele fiches/maatregelen
 - a. Burgers met lage, midden- of hoge inkomens
 - b. Burgers en bedrijven
 - c. Mkb, grote bedrijven en industrie
3. Is er een evenredige mix van normerende en beprijzende maatregelen binnen de selectie
4. Welke afwegingen gerelateerd aan internationale en intergenerationele rechtvaardigheid spelen er in de selectie?
5. Welke aandachtspunten zijn er op het gebied van procedurele en erkennende rechtvaardigheid?

Hieronder komen de belangrijkste conclusies aan bod.

4.2 Verdelingsprincipes

Voor de invulling van 'rechtvaardig' klimaatbeleid kiest het kabinet voor de volgende verdelingsprincipes: bijdrage en ondersteuning naar draagkracht, met behoud van een minimale ondergrens, de vervuiler betaalt en de verduurzamer verdient.

Veel van de geselecteerde maatregelen brengen naar verwachting geen of minimale verdelingseffecten met zich mee. In deze gevallen zijn er ook geen (sterke) verdelingsprincipes te identificeren. Waar dit wel het geval is, zijn de 'vervuiler betaalt'- en 'verduurzamer verdient'-principes het vaakst terug te zien. De principes 'naar draagkracht' en 'met behoud van minimale ondergrens' komen daarentegen nauwelijks voor – zowel in de oorspronkelijke aanbevelingen van het burgerberaad als in de overgenomen maatregelen door het kabinet. De gelegenheid om deze verdelingsprincipes in hogere mate terug te laten komen doet zich nog wel voor in de verdere uitwerking van de maatregelen en bij maatregelen waarvoor de keuze is opgeschoven naar 'later', bijvoorbeeld door risicogroepen tegemoet te komen of verduurzaming te stimuleren.

4.3 Doelgroepen

De normerende en beprijzende maatregelen zijn in de eerste instantie gericht op boeren, producenten van spullen, de fossiele sector en de luchtvaartsector. Waar het beprijzingen betreft zullen deze naar verwachting zullen deze worden doorberekend aan de consument. Aangezien consumenten met een hoog- en middeninkomen over het algemeen méér consumeren, zullen zij naar verwachting in hogere mate geconfronteerd worden met deze prijsstijgingen. Deze prijsstijgingen zullen voor consumenten met lagere inkomens echter een groter aandeel van het inkomen uitmaken, en ertoe kunnen leiden dat bepaalde producten of diensten moeilijker te betalen en soms geheel onbereikbaar worden.

In één fiche ('11. Schoner rijden sneller beschikbaar en bereikbaar') wordt specifiek aandacht besteed aan lagere inkomensgroepen, door lagere middeninkomens voorrang te geven bij de inruilregeling voor fossiele auto's voor tweedehands elektrische auto's. Verder worden risicogroepen niet aangekaart. Mogelijk kan het kabinet hiermee in de uitwerking van maatregelen of in de selectie van maatregelen waar 'later' over wordt besloten rekening mee worden gehouden worden, zoals bij het reparatiefonds of het omschakelfonds voor boeren.

Om meer te kunnen zeggen over waar de financiële kosten en baten precies vallen op doelgroepniveau zou een kwantitatieve analyse zijn vereist van verder uitgewerkte maatregelen.

4.4 Mix aan instrumenten

In de selectie aan maatregelen verschilt het per thema welke instrumenten worden toegepast. Over het algemeen zien we dat veel maatregelen die zijn overgenomen door het kabinet informatief of organisatorisch van aard zijn. Bij sommige fiches is er wel sprake van normerend, beprijzend en/of stimulerend beleid. Hetzelfde geldt voor een aantal maatregelen waarover de beslissing later wordt genomen.

4.5 Internationale en intergenerationele rechtvaardigheid

Klimaatbeleid heeft over het algemeen als doel om CO₂-afstoot te doen afnemen of klimaatverandering anderszins te mitigeren. Daarnaast kunnen ook positieve effecten worden teweeggebracht op het vlak van luchtkwaliteit, het milieu en biodiversiteit. Daar is de samenleving als geheel bij gebaat. Hier geldt dat hoe groter de klimaatwinst, hoe meer baat de samenleving hierbij heeft. Hier zit ook een internationaal en intergenerationeel aspect in; omdat de effecten van klimaatverandering in hogere mate elders (veelal in het Mondiale Zuiden) en later (door toekomstige generaties) worden ervaren, geldt ook in de basis dat hoe groter de afname in uitstoot, hoe rechtvaardiger beleid vanuit internationaal en intergenerationeel perspectief is.

Dit is dan ook relevante informatie voor het beoordeling van internationale en intergenerationele rechtvaardigheid, maar verwachte emissiereductie is (nog) niet doorberekend voor de maatregelen die het kabinet overneemt, en beoordeling hiervan valt buiten de scope van deze quick scan ⁵.

⁵ Volgens berekeningen van CE Delft zou, indien alle dertien oorspronkelijke aanbevelingen van het burgerberaad over zouden worden genomen door het kabinet, dit tussen de 5 en 17 Mton CO₂-emissiereductie per jaar teweegbrengen kunnen brengen (4% tot 12% van de totale jaarlijkse emissie van Nederland).

In het kader van internationale rechtvaardigheid valt verder op dat het kabinet ervoor kiest om bepaalde maatregelen op EU-niveau uit te voeren of EU-wetgeving af te wachten, wat wegleffecten of andere verplaatsing van uitstoot (deels) kan voorkomen.

4.6 Procedurele en erkennende rechtvaardigheid

Procedurele en erkennende rechtvaardigheid komen in de selectie van het kabinet vooral terug als maatregelen om een gedragen besluitvorming teweegbrengen, zoals de plastictafel (fiche '5. Circulaire economie – het begint bij de grondstof') of transparantie te vergroten, zoals met het lobbyregister (onderdeel van fiche '13. Iedere stem telt: belangen in balans). Er zijn ook specifieke maatregelen die erop gericht zijn om de kennis en vaardigheden van jongeren te vergroten zodat zij kunnen meedoen aan het klimaatdebat, wat een uiting is van erkennende rechtvaardigheid voor hun positie (fiche '12. De kracht van jongeren, dialoog en burgerschapsonderwijs').

Energy & Materials Transition

Radarweg 60
1043 NT Amsterdam
www.tno.nl

TNO innovation
for life

Directoraat-generaal Klimaat
en Energie

Auteur

[Redacted]

TER BESLISSING

Datum aangemaakt

26 mei 2026

Kenmerk

KGG_DGKE / 106579410

Kopie aan

Bijlage(n)

6

Aan de Minister van Klimaat en Groene Groei

nota
TER BESLISSING

Aanbieding kabinetsreactie Nationaal
Burgerberaad Klimaat aan Tweede Kamer en
Eerste Kamer

Parafenroute

[Redacted signature lines]

Aanleiding

Op 29 mei geeft het kabinet een reactie op het Nationaal Burgerberaad Klimaat. U vindt de verzendstukken voor de Eerste en Tweede Kamer in de bijlage. Deze kabinetsreactie is besproken in de RFL van 26 mei en ligt via de RFL-conclusies voor in de MR van 29 mei.

Geadviseerd besluit

U kunt akkoord gaan met verzending van de kabinetsreactie na de MR van 29 mei aan de Eerste en Tweede Kamer.

Kernpunten

- U verstuurt de kabinetsreactie samen met MBZK, MLVVN, MIenW en stasIenW. De kabinetsreactie is mede-namens MVRO en stasOCW.
- Het kabinet neemt de helft van de voorstellen van het burgerberaad over. Over ongeveer een kwart wordt later besloten (ivm bijvb. financiële besluitvorming) en ongeveer een kwart neemt het kabinet niet over.
- De kabinetsreactie bestaat uit 1) een Kamerbrief 2) de inhoudelijke reactie op de aanbevelingen, inclusief een overzichtstabel en infographic 3) een reflectie op het instrument burgerberaad en 4) reflectie TNO op gedrags- en -verdelingseffecten.
- In de definitieve versie die nu voorligt, is bijlage 1 opgemaakt door een ontwerp bureau. U heeft eerder een impressie van de vormgeving ontvangen.
- U verstuurt de kabinetsreactie aan de Tweede Kamer en aan de Eerste Kamer. De Tweede Kamer is een besprekingsplicht aangegaan. De Eerste Kamer heeft de kabinetsreactie op 2 juni geagendeerd voor een Mondeling Overleg. U ontvangt separaat voorbereiding voor dit Mondeling Overleg.
- Na de Ministerraad op 29 mei zal u het advies toelichten aan de deelnemers van het burgerberaad. Voorbereiding ontvangt u separaat.