

Amsterdam gaat aan de Slag

Energiepodium, 06-03-2020

Amsterdam wil per jaar meer dan tweemaal zoveel reduceren dan het Nederlands gemiddelde. Pieter Boot vraagt zich af hoe de gemeente dat gaat realiseren.

Steden, regio's en bedrijven kunnen een stevige rol spelen in het realiseren van onze ambities op het gebied van klimaat en energie. De aandacht daarvoor groeit wereldwijd. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en anderen becijferden vorig jaar dat de extra emissiereductie van de Europese Unie in 1990 – 2030 door deze zogenoemde non-state actors 3,8 tot 9,2% bovenop de beoogde 40% van de landen kan bedragen. Dit illustreert het belang van deze actoren.

Ook in Nederland hebben veel gemeenten grote ambities. De een wil nog sneller van het aardgas af, of klimaatneutraal worden, dan de ander. Onze hoofdstad Amsterdam heeft ook zo'n grote ambitie. Deze week is het beleid om dat doel te bereiken gepresenteerd in het 200 pagina's dikke 'Nieuw Amsterdams Klimaat'. Om te illustreren dat het geen loze belofte mag zijn, ging dit samen met een doorrekening door onderzoeksbureau CE Delft, 'Routekaart Amsterdam klimaatneutraal'.

Als je dit allemaal doorneemt vallen drie dingen op. In de eerste plaats: het is verdraaid moeilijk om zo'n stevige reductie in een groeiende stad voor elkaar te krijgen. Ten tweede: ze hebben er in Amsterdam echt over nagedacht. En, ten derde, samenwerking tussen de gemeente en het nationale beleid is cruciaal om de ambitie te realiseren.

"Amsterdam wil meer en neemt met niet minder dan 55% reductie genoeg"

Nederland wil in 2030 49% reductie van de broeikasgasemissies ten opzichte van 1990 bereiken. In 2018 was daarvan 15% gerealiseerd. Amsterdam, nooit te beroerd voor hoge ambities, wil meer en neemt met niet minder dan 55% reductie genoeg. Ik vermoed dat men dit doel stelde omdat dit beter past bij een temperatuurstijging van 1,5 graden boven het pre-industrieel niveau. Maar in 2017, het laatst beschikbare getal, was de emissie er 30% hoger dan in 1990. Dat is niet zo raar: de landelijke reductie werd vooral veroorzaakt door afname van emissies van overige broeikasgassen, zoals methaan van vuilstortplaatsen, en die zijn er in Amsterdam minder. Ondertussen namen de nationale emissies van het transport toe en daar droeg Amsterdam juist veel aan bij. Amsterdam moet per jaar dus meer dan tweemaal zoveel reduceren dan het Nederlands gemiddelde. CE Delft verwacht dan ook dat dit niet helemaal lukt. De stad zou op 48% reductie in 2030 kunnen komen, vergelijkbaar met de nationale 46 – 48% reductie die het PBL bij de realisering van het klimaatakkoord verwachtte. Ik sluit niet uit dat net zo lang aan het plan gesleuteld is totdat de verwachting kon zijn dat het iets beter dan de raming voor Nederland was. Maar CE Delft geeft ook aan dat de omvang van mogelijke tegenvallers veel groter is dan die van meevallers: de bandbreedte loopt van -21 tot -55%.

Amsterdam heeft zich er niet vanaf gemaakt. Alles is goed doordacht. De aanpak wordt in zestien pijlers gepresenteerd. Deze gaan van het opschalen van de wijk-voor-wijkaanpak aardgasvrij via energieneutrale nieuwbouw, het verbieden van vervuilende voertuigen, opwek van zonne-energie op de helft van de beschikbare daken naar de afvang van CO2 bij de afvalverbranding. Netjes wordt uiteengezet hoe per pijler de gemeente een presterende, regulerende, samenwerkende en ondersteunende rol kan spelen. Interviews met actieve bewoners illustreren wat er al gebeurt, wat er mogelijk is en tegen welke praktische hindernissen men aanloopt. Een driedelige beleidsaanpak is de bedoeling: uitvoeren van acties, periodiek inzicht bieden in effecten van de voortgang en bijsturen op basis van een reservepijplijn van kansrijke maatregelen als de voortgang onvoldoende zou zijn. Dat

laatste vond vroeger ook in het Nederlandse milieubeleid plaats. De Raad van State heeft de Nederlandse regering geadviseerd dit in het klimaatbeleid opnieuw te gaan doen, maar het is er nationaal nog niet van gekomen.

“Samen leren we sneller dan het Rijk in zijn eentje”

Makkelijk zal het niet worden en Amsterdam is grotendeels afhankelijk van het nationale beleid. Het grootste effect wordt bereikt door het meeliften op de emissiereductie van de Nederlandse elektriciteitsvoorziening. Verdubbeling van het vermogen aan windenergie en verzevenvoudiging van die van zon-PV die op Amsterdams grondgebied geplaatst kunnen worden, zijn immers mooi voor het mede-eigenaarschap van de bevolking, maar onvoldoende. Dit meeliften telt op tot iets meer dan de helft van de geraamde reductie. Het illustreert hoe cruciaal het schoner worden van de Nederlandse elektriciteitsvoorziening is – temeer omdat Amsterdam gelijktijdig een toename van het elektriciteitsverbruik verwacht. De grootste eigen maatregel is de afvang en opslag van CO₂ (CCS) uit de afvalverbrandingsinstallatie (AVI) in 2025 als een opstap naar negatieve emissies. De AVI moet daarvoor organisatorisch wel op orde zijn. Het effect hiervan is wellicht wat hoog berekend, maar dit levert in zijn eentje anderhalf maal zoveel op als de complete aanpak van de gebouwde omgeving. Invoering van milieuzones hebben een vergelijkbaar effect als CCS van de AVI. Amsterdam wil ervoor zorgen dat stapsgewijs in 2030 alle voertuigen in de bebouwde kom uitstootvrij zijn, waardoor ook de uitstoot op de ringweg naar verwachting ongeveer halveert. De gemeente moet daar echter wel de bevoegdheid toe krijgen, zoals ze die ook moet krijgen om bestaande wijken van het aardgas af te kunnen sluiten. Als Nederland vaart wil maken met de transitie is het dus cruciaal dat koplopers dit soort bevoegdheden krijgen- samen leren we sneller dan het Rijk in zijn eentje. Zolang de gemeenteraad daarover gaat lijkt me daar uit democratisch oogpunt ook niets op tegen.

“Als Nederland vaart wil maken met de transitie is het cruciaal dat koplopers bevoegdheden krijgen”

Dit zijn de grote brokken. Bij aandachtige lezing vallen er uiteraard nog meer punten op. Ik geef er twee. Opmerkelijk is dat Amsterdam de ambitie van ‘woonlastenneutraliteit’ van het Klimaatakkoord – niemand die in wijken woont die voor 2030 worden aangepakt mag er financieel op achteruitgaan – beperkt tot mensen met lagere of middeninkomens. Heel veel invloed heeft men daarop uiteraard niet, maar het geeft wel focus. Interessant is ook de ambitie om op het terrein van de gesloten Hemwegcentrale stapsgewijs de gascentrale op groene waterstof te laten draaien en te onderzoeken of daar synthetische brandstoffen voor de luchtvaart geproduceerd kunnen worden. Op deze wijze is er ook een verbinding met de opgave van Schiphol dat buiten het grondgebied van Amsterdam ligt.

Samenvattend denk ik dat Amsterdam blij mag zijn als men een gelijke reductie als het nationaal gemiddelde kan bereiken, maar dat realisatie van de eigen ambities een nog grotere prestatie zou zijn. Dit is alleen mogelijk als het Rijk een royale houding heeft om regionale en lokale proeftuinen en experimenten toe te staan en te ondersteunen.

Pieter Boot

Pieter Boot is Hoofd sector Klimaat, Lucht en Energie bij het Planbureau voor de Leefomgeving