



CO₂-effecten klimaatbeleid Den Haag



Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
- 2 Huidige emissies
- 3 Doelbereik
- 4 Scenario's per sector
- 5 Aanbevelingen

Belangrijkste bevindingen

De belangrijkste bevindingen uit de doorrekening zijn:



Huidige emissies

- De grootste uitstoot komt van gebouwen, gevolgd door mobiliteit.



Doelbereik

- Er staat een stevige ambitie op klimaatgebied voor de gemeente Den Haag. Onze analyse van het basispad- en het aanvullend gemeentebestuur laat zien dat Den Haag 33% reductie ten opzichte van 2022 kan bereiken, maar dat de ambitie van 100% reductie in 2030 met het huidige bestuur niet wordt gehaald.



Scenario per sector

- Het gemeentelijk bestuur zorgt voor beperkte emissie-reductie, aanvullend op nationaal bestuur, in elk geval tot en met 2030.
- De Transitievisie warmte (TVW) is het belangrijkste bestuur in de gebouwde omgeving. De impact hiervan wordt pas na 2030 sterk merkbaar. Hoewel de directe impact van isolatiestappen op de reductie relatief beperkt is, is het isoleren van woningen randvoorwaardelijk voor de overstap naar aardgasvrije verwarmingstechnieken.
- In de periode tot en met 2030 heeft het gemeentelijk bestuur in de sector mobiliteit de meeste impact.

Hernieuwbare elektriciteit

- In 2022 was er voldoende opgesteld vermogen in Den Haag om 5,1% van het elektriciteitsverbruik zelf op te wekken met duurzame bronnen. Lokale duurzame opwek is geen doel op zich, maar is wel onderdeel van de landelijke trend om de emissiereductie van elektriciteit mogelijk te maken. Vanwege de hoge mate van stedelijkheid in de gemeente Den Haag zal aanvullende opwek vooral in de gebouwde omgeving plaatsvinden bestaande uit kleinere initiatieven verspreid over de stad.



Aanbevelingen

- Voer actief bestuur om huishoudens te ondersteunen met de overstap naar warmtepompen in wijken of buurten die niet aangewezen zijn voor collectieve warmtelevering. Bied bijvoorbeeld totale ontzorging aan waarbij de gemeente faciliteert bij groepsinkoop en kwaliteitsborging.
- Begin op tijd met het ontwikkelen en realiseren van warmtenetten en de daarbij behorende (geothermie)-bronnen.
- Voer het gesprek binnen de gemeente over of en hoe de klimaatambitie voor Den Haag toch nog gehaald kan worden. Houd hierbij oog voor de bijdrage van het eigen bestuur versus de trend van het landelijke basispad.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding en ambitie

De gemeente Den Haag heeft in 2024 het Haags Klimaatakkoord vastgesteld. Hiermee loopt de gemeentelijke ambitie ver voorop bij de nationale klimaatdoelstellingen om de CO₂-emissies in 2030 met 55% en in 2050 met 95% te verminderen ten opzichte van de emissies in 1990. De ambitie is om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Dit betekent dus een reductie van 100% van de emissies ten opzichte van 1990 (en effectief dus ook ten opzichte van 2022, het referentiejaar).

Deze notitie presenteert de belangrijkste resultaten van de doorrekening en geeft antwoord op de volgende vraag: *“In hoeverre is de gemeente Den Haag met haar huidige beleid op de goede weg om de doelstelling van 100% reductie van broeikasgassen in 2030 te realiseren?”*

De insteek van deze hoge ambitie is om ontwikkelingen aan te jagen en het tempo te versnellen.

Voor een toelichting op de berekeningsmethode en aanvullende resultaten, zie het achtergrondrapport bij deze notitie.

1.2 Afbakening

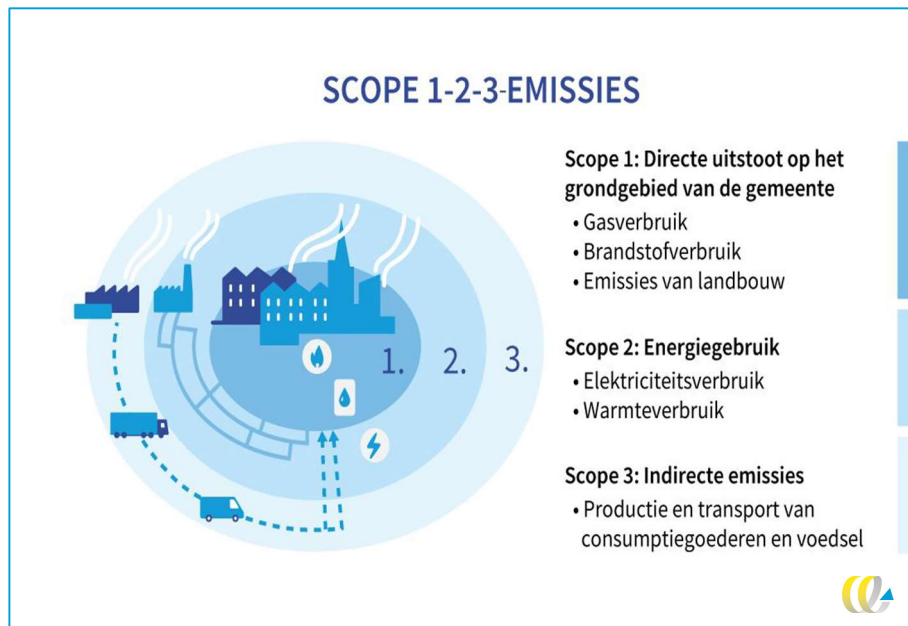
De nationale en Haagse targets voor CO₂-reductie betreffen Scope 1 en 2 (zie Figuur 1). Indirecte emissies (Scope 3) brengen wij **niet** in beeld voor Den Haag.

Naast deze rapportage over de CEGEM resultaten, vertaalt CE Delft de emissie-effecten van het basispad en het gemeentelijk beleid apart naar Transition Elements van de ClimateView monitor van Den Haag.

CO₂ én overige broeikasgassen

Deze notitie geeft inzicht in de broeikasgasemissies (CO₂-emissies en emissies van overige broeikasgassen, uitgedrukt in CO₂-equivalenten). Het gaat hierbij om emissies gerelateerd aan energiegebruik en directe emissies naar de lucht binnen de gemeentegrens. We hebben de overige broeikasgassen, zoals lachgas (N₂O), methaan (CH₄) en fluorhoudende gassen (F-gassen), omgerekend naar CO₂-equivalenten met de zogenoemde Global Warming Potentials (GWP).

Figuur 1 - Scope 1-, 2- en 3-emissies



Hernieuwbare elektriciteit

Voor het berekenen van de CO₂-uitstoot gerelateerd aan elektriciteitsverbruik, gebruiken we de emissiefactor van het landelijke elektriciteitsnet. De eigen opwek binnen de gemeente uit bijvoorbeeld zonnepanelen of windturbines dragen bij aan de landelijke emissiefactor. Vergroening van de nationale (en internationale) elektriciteitsproductie werkt als externe

ontwikkeling door op de emissies van de gemeentelijke elektriciteitsvraag.

De opwek van hernieuwbare elektriciteit in Den Haag wordt met deze methodiek dus niet meegerekend als emissie-reductie. In 2022 was de hoeveelheid opgesteld vermogen voldoende voor 5,1% van het elektriciteitsverbruik in Den Haag. De programma's voor implementatie van zon op daken en carports moeten nog nader uitgewerkt worden, die zijn niet meegenomen in deze studie. Deze kunnen dan bijdragen aan de 2,8 TWh jaarlijkse duurzame opwek die in de RES regio Rotterdam Den Haag in 2030 als doelstelling heeft.

Referentiejaar 2022

Het recentste jaar waarvoor emissiegegevens beschikbaar zijn is 2022. Dit jaartal hanteren wij als referentie. Voor de volledigheid is ook het getal voor het jaar 1990 meegenomen, maar deze is niet uitgesplitst naar sectoren.

Emissies afval

Voor deze analyse hebben we de gegevens over de emissies afvalverwerking buiten beschouwing gelaten omdat de gemeente Den Haag hiervoor zelf een prognose maakt en deze invoert in haar CO₂-dashboard (ClimateView).

KEV en landelijke beleidskaders

Om de CO₂-effecten van nationaal beleid en autonome ontwikkelingen op de toekomstige emissies in Den Haag in te

schatten, baseren we ons primair op de [Klimaat- en Energieverkenning 2024](#) (PBL, 2024)

De KEV geeft inzicht in de ontwikkelingen van de broeikasgasemissies in Nederland en de bijdrage van het nationale klimaat- en energiebeleid hieraan. De KEV 2024 is eind oktober 2024 gepubliceerd. Hierin is het vastgestelde en voorgenomen beleid meegenomen dat op 1 mei 2024 bekend en voldoende concreet was.

Een voorbeeld van beleid dat onder het basispad valt is dat nieuwe auto's en vrachtwagens vanaf 2035 emissieloos moeten zijn.

Hier volgt een opsomming van een aantal belangrijkste autonome trends en vastgesteld en voorgenomen beleid. De achtergronden zijn te vinden in onze achtergrondrapportage en de KEV publicatie¹.

Gebouwde omgeving:

- autonome implementatie verduurzamingsmaatregelen;
- afname aantal graaddagen;
- energiebelasting;
- energiebesparingsplicht bedrijven en instellingen;
- label C-verplichting kantoren;
- routekaarten maatschappelijk vastgoed;

- subsidieregeling duurzaam maatschappelijk vastgoed (DUMAVA).

Mobiliteit:

- verschoning Wagenpark;
- elektrisch vervoer;
- CO₂-ketenemissiereductie;
- werkgebonden personenmobiliteit;
- zero emissie (ZE-)bussen en -doelgroepenvervoer;
- groei van verkeersvolumes.

Landbouw:

- afschaffing verlaagd energiebelastingtarief glastuinbouw;
- regeling provinciale maatregelen Programma Aanpak Stikstof (PAS-)melders (RPMP);
- energiebesparingsplicht.

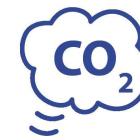
Industrie:

- Verduurzaming opwek elektriciteit;
- elektrificatie processen;
- ETS en ETS2 plafonds.

¹ [Klimaat- en Energieverkenning 2024 | Planbureau voor de Leefomgeving](#)



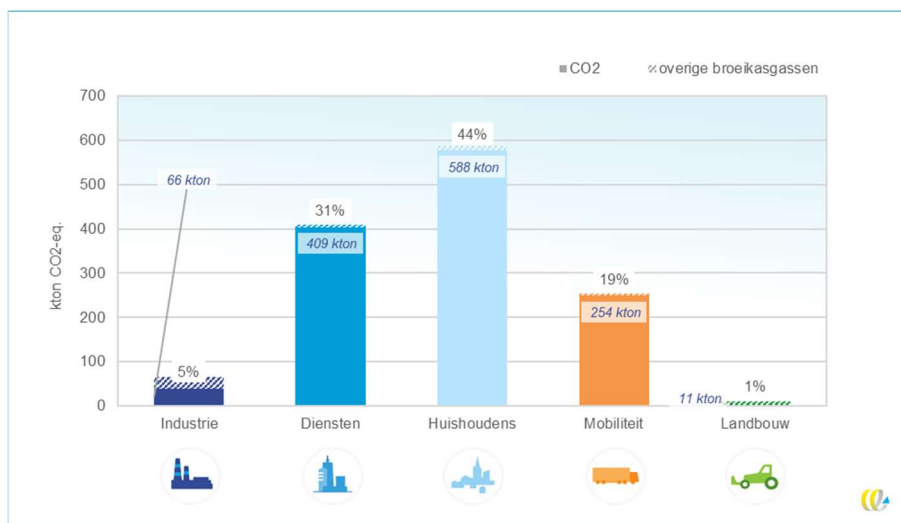
2 Huidige emissies



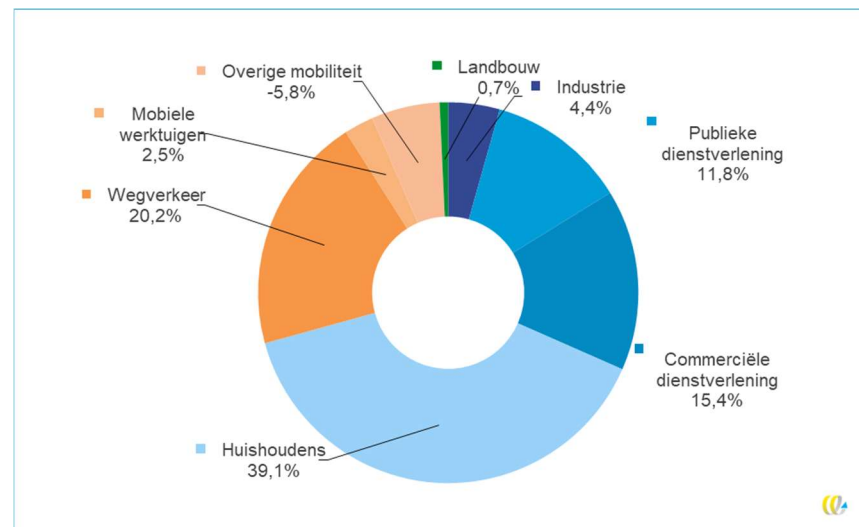
De grootste uitstoot komt van gebouwen, gevolgd door mobiliteit

In 2022 bedroegen de totale broeikasgasemissies in de gemeente Den Haag 1.328 kton CO₂-eq. Figuur 2 laat zien dat de sector gebouwde omgeving de belangrijkste veroorzaker van emissies is. Het gaat hier voor het overgrote deel over de uitstoot van CO₂. In deze sector, bestaande uit huishoudens en de dienstensector, komen de meeste emissies door huishoudens en daarna in gelijke mate door publieke en commerciële dienstverlening.

Figuur 2 - Broeikasgasemissies in de gemeente Den Haag in 2022 naar sector



Figuur 3 - Verdeling van de CO₂-emissies over de verschillende deelsectoren



De sector **mobilititeit** is de tweede uitstoter van broeikasgassen (voornamelijk CO₂). Binnen deze sector worden de meeste emissies veroorzaakt door wegverkeer (met name personen-auto's). Circa 31% van de emissies van mobiliteit komt van snelwegen die door het grondgebied van de gemeente Den Haag lopen. Deze emissies zijn in overleg met de gemeente buiten beschouwing gelaten.

In de sectoren **industrie** en **landbouw** spelen naast CO₂ ook overige broeikasgassen een belangrijke rol. In de industrie gaat het met name over de uitstoot van methaan (CH₄) en bij landbouw over methaan en lachgas (N₂O), dat vrijkomt bij het houden van rundvee.



3 Doelbereik

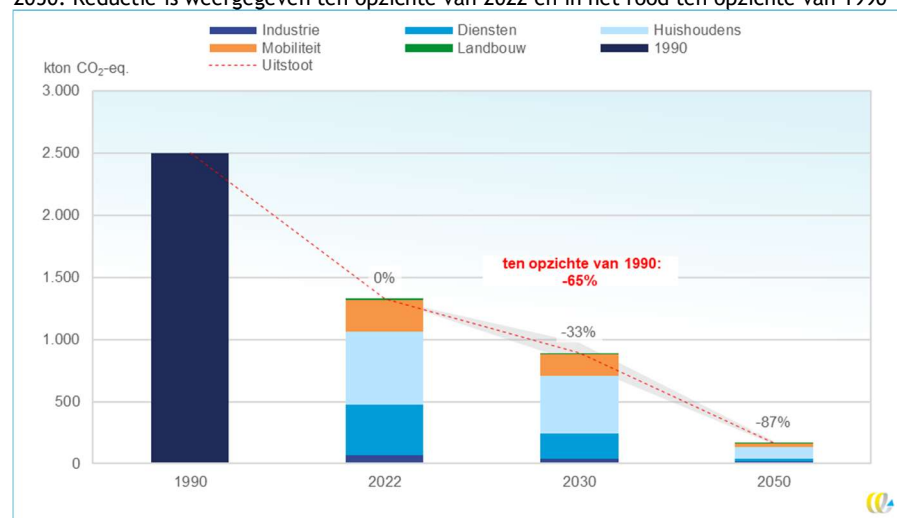


Haalbaarheid klimaatambitie

Figuur 4 laat zien dat de gemeente Den Haag met de huidige beleidsmaatregelen ongeveer 65% reductie laat zien ten opzichte van 1990 en 33% ten opzichte van 2022.

Helaas is dat niet voldoende om haar eigen, strengere CO₂-reductieambitie voor 2030 (100% reductie) te halen. Voor een groot deel is dit te danken aan de bijdrage van het basispad dat een ander tempo heeft, en in principe gericht is op de emissiereductie van 55% in 2030 ten opzichte van 1990. De emissiereductie tussen 2022 en 2030 is ongeveer gelijkmatig verdeeld over de sectoren. Richting 2050 zien we een scherpe daling van de sector mobiliteit, met name door de vergaande elektrificatie van het wagenpark. Ook komen de effecten van de maatregelen in de gebouwde omgeving pas na 2030 goed op gang.

Figuur 4 - Ontwikkeling van de emissies in Den Haag en scenarioresultaten richting 2030 en 2050. Reductie is weergegeven ten opzichte van 2022 en in het rood ten opzichte van 1990



Bevolkingsgroei

Het aantal inwoners van Den Haag groeit in de periode 2022-2030 van 553.306 naar 596.635 is de verwachting. Dit is een toename van ongeveer 10%. In 2050 zal het inwoneraantal naar verwachting verder toenemen tot 673.280.



4 Scenario's per sector



Gemeentelijk beleid zorgt voor emissiereductie, aanvullend op nationaal beleid

Figuur 5 geeft het effect weer van het basispad en gemeentelijk beleid op de emissies in 2030 in de verschillende sectoren. Het basispad laat zien hoe de emissies zich ontwikkelen als we geen rekening houden met gemeentelijke beleidsmaatregelen, maar wel met autonome ontwikkelingen, nationaal beleid en bevolkingsgroei. De meeste reductie vindt plaats in het basispad, met name door de afname in de landelijke CO₂-emissiefactor van elektriciteit (78% lager in 2030 dan in 2022 en emissievrij in 2050).

Ondanks dat we voor de sectoren industrie en landbouw geen gemeentelijke beleidsmaatregelen hebben doorgerekend, nemen de emissies toch af door autonome ontwikkelingen en landelijke maatregelen. Het sterkste effect van gemeentelijk beleid tot 2030 is zichtbaar in de sector mobiliteit. In de periode naar 2050 is de TVW als gemeentelijke maatregel op de gebouwde omgeving (diensten en huishoudens) het meest uitgesproken.

De emissiereductie door het gemeentebeleid vult de ontwikkelingen in het basispad aan en bestaat alleen uit maatregelen die concreet genoeg waren om door te rekenen en waarover voldoende gegevens te verzamelen waren.

Het gaat om twee maatregelen in de gebouwde omgeving:

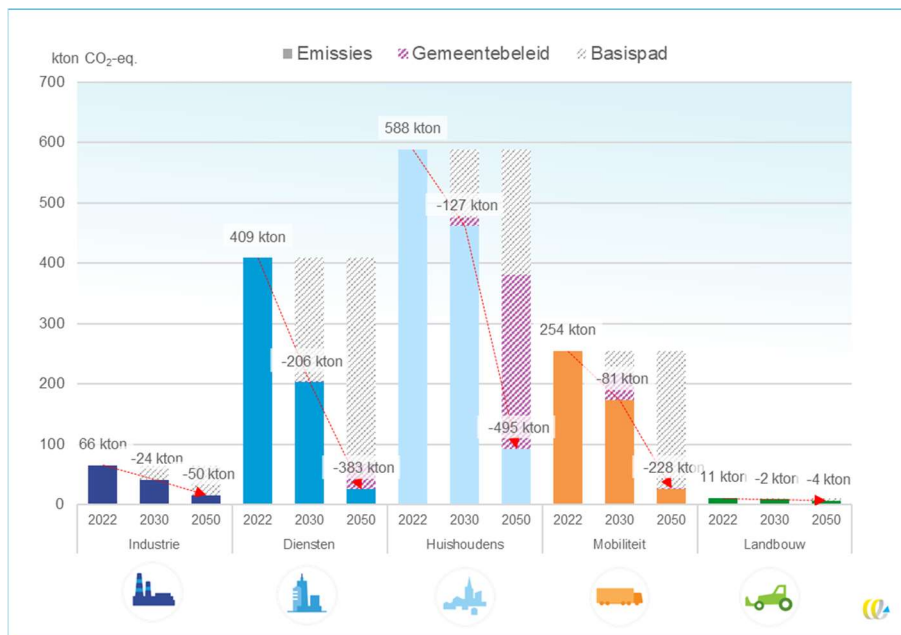
1. Transitievisie warmte (TVW woningen en diensten);
 - aardgasvrij verwarmen (natuurlijk tempo).
 - inzet op geothermiebronnen
2. Isolatiestappen zetten (woningen).

Op het gebied van mobiliteit hebben we zes gemeentelijke maatregelen verwerkt, namelijk:

1. De Werkgeversaankpak.
2. Stimuleren deelautogebruik.
3. Stimuleren actieve mobiliteit.
4. Bouwen rondom ov-locaties.
5. Uitbreiden betaald parkeren.
6. Zero-emissie stadslogistiek.



Figuur 5 - Effect van het basispad en gemeentebeleid op de emissies in 2030 en 2050, per sector



Transitievise warmte is het belangrijkste beleid in de gebouwde omgeving

Figuur 6 geeft de effecten van het basispad en de verschillende beleidsmaatregelen in de gebouwde omgeving weer. De gemeentelijke maatregelen met het grootste CO₂-effect zijn de maatregelen in het kader van de transitievise warmte (TVW).

Het gaat bij de emissiereductie als gevolg van de TVW met name over de buurten die op een natuurlijk tempo overstappen naar een individuele aardgasvrije warmteoplossing en het isoleren naar de nationale standaard voor woningisolatie. Om deze reductie daadwerkelijk te realiseren moeten de plannen uit de TVW wel nog verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd.

De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- transitievise warmte (TVW: woningen en diensten);
- isolatiestappen (10.000 stappen per jaar bij huishoudens).

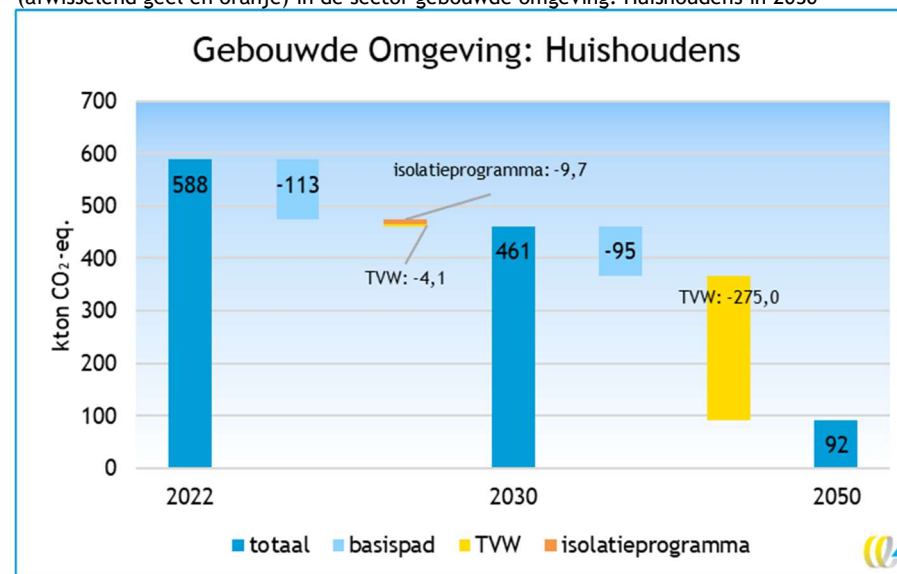
Reductie van energieverbruik door uitfasering van E, F, en G labels in de huursector, zit verwerkt in het KEV basispad. Met Isolatiestappen worden hier aantallen woningen bedoeld die een vermindering in verbruik van ten minste 30 kWh/m² doormaken. Dit is dus niet hetzelfde als het aantal labelstappen: dat is niet onderzocht als aparte maatregel. Isolatie heeft naast het directe effect op energieverbruik, ook een faciliterende rol als randvoorwaarde voor duurzame verwarmingsopties. Hiermee is isoleren dus een noodzakelijk onderdeel van de energietransitie, ook al is het directe effect op de resultaten in deze studie beperkt.

De grootste effecten van de TVW zullen pas na 2030 zichtbaar worden omdat de voorziene ingrepen, met name warmtenetten, pas na die tijd operationeel kunnen zijn.

De TVW geeft een voortuitblik in welke buurten voor 2030 wordt gestart met de planontwikkeling voor het aanleggen van nieuwe warmtenetten in de bestaande stad. Na het verschijnen van de TVW in 2023 bestaat er onzekerheid over de marktordening voor warmte en het juridisch kader voor de warmtetransitie (Wgiw en Wcw). Dit leidde tot vertraging in het uitbreiden van bestaande warmtenetten en stagnatie van het aanleggen van nieuwe warmtenetten. Eind 2025 is er meer zekerheid over de wetgeving en de marktordening, waardoor het realiseren van nieuwe warmtenetten op gang kan komen. Vooruitlopend op de Wcw (de nieuwe Warmtewet) worden de voorbereidingen getroffen om een publiek warmtebedrijf op te tuigen.

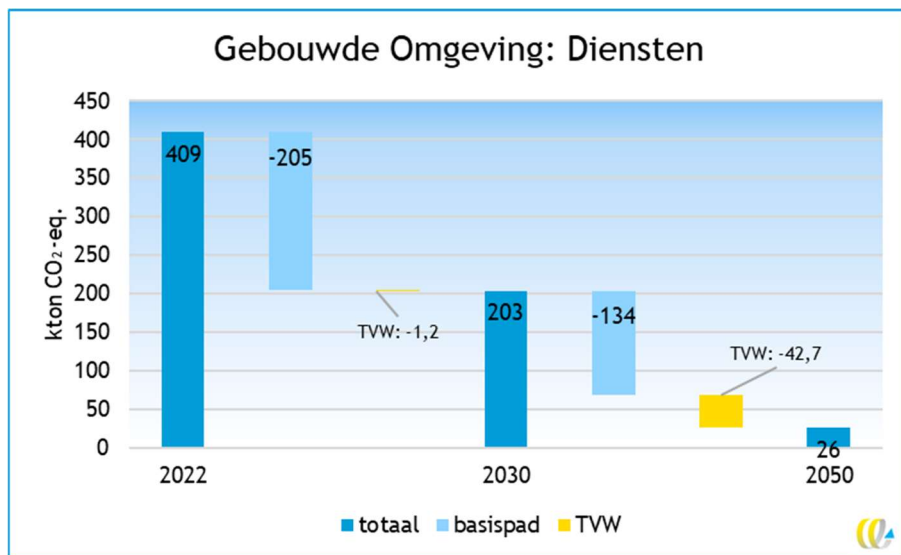
Hierdoor is het benodigde tempo om de warmtenetten te realiseren hoger. De impact als het gevolg van het uitfasen van verwarmen op aardgas door nieuwe warmtenetten aan te leggen, gevoed met schone warmte, zal later dan verwacht (na 2030) inzetten.

Figuur 6 - CO₂-effecten van basispad (lichtblauw) en gemeentelijke beleidsmaatregelen (afwisselend geel en oranje) in de sector gebouwde omgeving: Huishoudens in 2030



De dienstensector ondervindt een relatief sterke reductie onder invloed van het basispad door de hoge elektriciteitsvraag in vergelijking tot de huishoudens. De emissiereductie van elektriciteit zorgt voor de grootste daling.

Figuur 7 - CO₂-effecten van basispad en gemeentelijke beleidsmaatregelen in de sector gebouwde omgeving: Diensten in 2030



In de mobiliteitssector nemen de emissies sterk af door nationale en autonome ontwikkelingen

De mobiliteitsemissies nemen tot 2030 sterk af, grotendeels door nationale ontwikkelingen, maar ook doordat de gemeente Den Haag een aantal maatregelen neemt. Figuur 8 geeft de effecten van het basispad en de doorgerekende beleidsmaatregel weer binnen mobiliteit.

De doorgerekende maatregelen zijn:

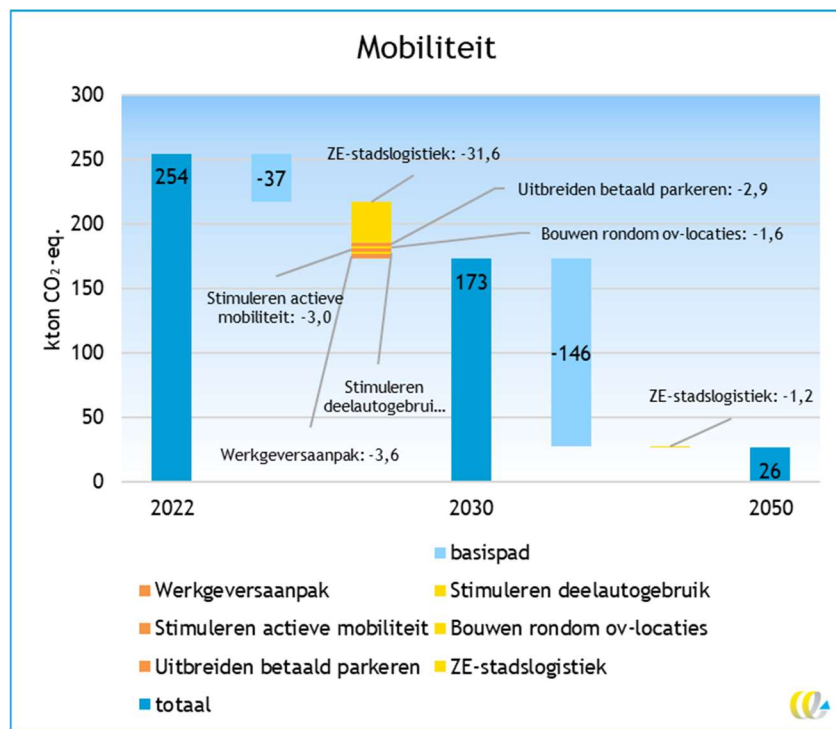
- de Werkgeversaanpak;
- stimuleren deelautogebruik;
- stimuleren actieve mobiliteit;
- bouwen rondom ov-locaties;
- uitbreiden betaald parkeren;
- zero-emissie stadslogistiek.

De nationale ontwikkelingen zorgen voor een flinke reductie. Dit komt grotendeels door de nieuwe Europese CO₂-normen voor vrachtwagens en aangescherpte normen voor personen en bestelauto's. In 2035 mogen alle nieuw verkochte personen en bestelauto's geen emissies uit de uitlaat meer hebben. Andere maatregelen, die de gemeente ook neemt, zijn ook al meegenomen in het basispad. Zo wordt ook de overstap naar elektrisch busvervoer vanuit de landelijke trend in 2030 al gedekt.

Van de gemeentelijke maatregelen heeft met name de zero-emissiezone voor stadslogistiek een groot effect. Omdat de maatregel inzet op volledig zero-emissie transport, wordt het meeste CO₂-emissiesreductie verwacht. Door gedragsmaatregelen zoals de werkgeversaanpak wordt autogebruik ontmoedigd en minder reizen gestimuleerd. Gedragsinterventies, zoals de werkgeversaanpak, hebben nu een beperkt effect, maar kunnen potentieel groeien bij meer inzet en/of een betere uitwerking.

Daarnaast onderneemt de gemeente belangrijke faciliterende activiteiten om de verduurzaming van mobiliteit te stimuleren, door het plaatsen van de benodigde laadinfrastructuur. Hier kennen wij geen CO₂-emissiereducties aan toe, maar dit zijn wel belangrijke randvoorwaarden voor het elektrificeren van het wagenpark.

Figuur 8 - CO₂-effecten van basispad (lichtblauw) en gemeentelijke beleidsmaatregelen (afwisselend geel en oranje, zie bijschrift) in de sector mobiliteit in 2030



In 2030 zijn de emissies uit mobiliteit gereduceerd tot 173 kton. Het huidige landelijke en gemeentelijke beleid is nog onvoldoende om de doelstelling van klimaatneutraliteit te halen.

Naar 2050 toe, zal het grootste deel van de reductie in de mobiliteitsemissies te danken zijn aan nationale ontwikkelingen. De verwachting is dat door autonome ontwikkelingen veel personenauto's en stadslogistiek verduurzaamd zullen zijn en in combinatie met een duurzame elektriciteitsmix weinig uitstoot zullen veroorzaken. Op gemeentelijk niveau is er wel een strategie mobiliteitstransitie tot en met 2040, alleen heeft dat voor nu nog geen concrete maatregelen om door te rekenen na 2030.

In het algemeen geldt dat gedragsinterventies belangrijk naast infrastructuur, deze zijn echter niet eenvoudig te kwantificeren.

5 Aanbevelingen



Netcongestie

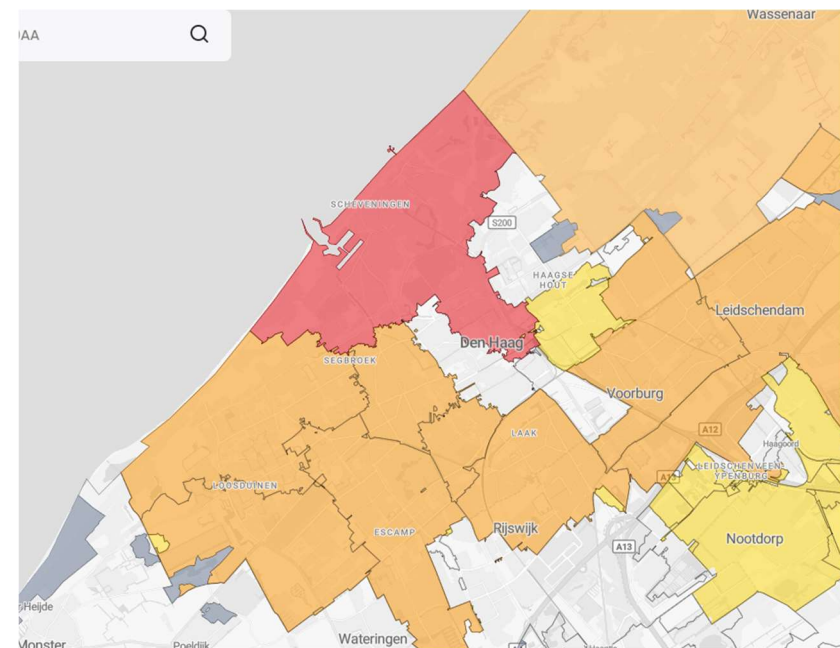
De meeste maatregelen gericht op emissiereductie zijn afhankelijk van elektrificatie. Ga bij het plannen en ontwerpen van warmtetransitiegebieden actief in gesprek met de netbeheerder om gezamenlijk tijdig knelpunten aan te wijzen en op te lossen. Zie Figuur 9 voor een indicatie van waar in Den Haag de afnamecongestie op het lokale netwerk problematisch is (oranje, rood), waaruit blijkt dat het niet vanzelfsprekend is dat er veel ruimte is momenteel.

Netcongestie vormt een serieuze belemmering voor de uitvoering van projecten die bijdragen aan de energietransitie, maar biedt ook aanleiding voor innovatie en samenwerking. Bij het programmeren van warmtetransitie projecten wordt de beschikbare en toekomstige netcapaciteit als randvoorwaarde geïntegreerd.

Voor de warmtetransitie levert dit een kip-ei probleem op. Als alternatief voor individuele all-electric warmtepompen zijn er collectieve warmtenetten met bijvoorbeeld geothermie als bron genoemd. Dit soort installaties verminderen de verwachte stijging van elektriciteitsgebruik (piek) bij woningen, maar deze installaties hebben zelf wel een grootverbruiksaansluiting nodig. De grootverbruiksaansluitingen zijn juist het moeilijkst te realiseren wanneer er sprake is van netcongestie.

Vanuit de sector mobiliteit zijn er enkele specifieke ontwikkelingen die ruimte kunnen bieden om binnen de kaders van netcongestie verdere elektrificatie van het (auto)vervoer mogelijk te maken. Vanuit de ov-aanbieder HTM wordt vermogensruimte op het tramnetwerk aangewend om deelauto's op te laden. Ook wordt er ingezet op netbewust laden waarbij pieken in verbruik van (openbare) laadpleinen kan worden gespreid zodat meer voertuigen tegelijkertijd kunnen inpluggen.

Figuur 9 - Detail van [Capaciteitskaart afname elektriciteitsnet](#), 5 juni 2025.



Uitvoering TVW

De gemeente heeft in de sector gebouwde omgeving klimaatbeleid geformuleerd met daarbij concrete maatregelen.

In deze sector is de potentie voor CO₂-reductie het grootst, aangezien deze sector in Den Haag de belangrijkste veroorzaker van emissies is, zeker vanaf 2030. Het belangrijkste beleid in de gebouwde omgeving is de transitievisie warmte (TVW). Deze zorgt er zelfs voor dat de gebouwde omgeving nagenoeg geen emissies meer heeft in 2050.

Verduurzaming van de gebouwde omgeving kost tijd. Daarom moeten de plannen op korte termijn geconcretiseerd worden, om de maatregelen in 2030 effect te laten hebben. Ook om de doelstelling voor 2050 te halen is het belangrijk om snel te beginnen. Aandachtspunt is de doorlooptijd voor realisatie van geothermiebronnen voor warmtewinning ligt tussen de 10 en 15 jaar, nog afgezien van de aanleg van de distributie infrastructuur. Geef naast de focus op collectieve warmte ook de individuele warmtepomp-route aandacht. Het is niet vanzelfsprekend voor de meeste huiseigenaren om dit te kunnen organiseren. De gemeente kan dit faciliteren via koppeling van vraag en aanbod, kwaliteitsborging en/of aanbieden van financiering zodat huiseigenaren hierin ontzorgd worden.

Er moeten meerdere wijken aangepakt worden, waarvan de aanpak vanaf besluitvorming circa acht jaar in beslag neemt.

Vanwege de relatief grote hoeveelheid overheidsgebouwen in Den Haag, ligt daar ook een kans dit samen met het Rijksvastgoedbedrijf concreet te maken.

Neem aanvullende maatregelen om de mobiliteits-emissies te reduceren

De sector mobiliteit is in Den Haag na de gebouwde omgeving de belangrijkste veroorzaker van emissies. Op het gebied van mobiliteit neemt de gemeente Den Haag al flink wat maatregelen. Deze zouden vooral nog verder worden uitgediept, of met een grotere ambitie worden uitgevoerd. De klasse personenauto's zorgen voor de meeste resterende emissies. Daarom is het voor het reduceren van emissies belangrijk dat de gemeente Den Haag, naast het stimuleren van bijvoorbeeld fietsen en openbaar vervoer, ook inzet op het ontmoedigen van autobezit en -gebruik.

Zo kan de gemeente het gebied waarvoor de milieuzone geldt uitbreiden en de emissieklasse waarvoor de zone geldt aanscherpen. Een andere manier om autobezit te ontmoedigen is via parkeerbeleid. Dit kan verder worden aangescherpt, zoals door het toevoegen van emissieklasse voorwaarden bij parkeervergunning (gemeente Amsterdam heeft dit al ingevoerd). Houd in het beleid wel oog voor bereikbaarheid van verschillende doelgroepen.



Een voorbeeld van een maatregel waar aan gedacht kan worden voor een compensatie, die naar verwachting ook bij de lagere inkomensklassen terecht komt is een sloopregeling.² Wat betreft mobiele werktuigen: op dit gebied is een convenant ondertekend tussen de gemeente en uitvoerders.

Niet al het zinvolle beleid is meetbaar

Niet alle beleidsmaatregelen hebben een meetbaar effect op de broeikasgasemissies in de gemeente. Een van de redenen hiervoor is dat bepaalde beleidsmaatregelen op een indirecte manier bijdragen aan CO₂-reductie. Hoe actiever de rol van de gemeente in de realisatie van een beleidsmaatregel, hoe meer het gevoerde beleid een directe vertaling heeft naar een effect, zie Figuur 10.

Vaak gaat het gemeentelijke beleid niet over het *uitvoeren* van concrete acties, maar zorgt beleid ervoor dat de juiste *randvoorwaarden* aanwezig zijn die inwoners en andere partijen in de gemeente inspireren tot of ondersteunen bij verduurzaming.

Figuur 10 - Relatie tussen typen stimulering, de scope en het meetbaar effect



Denk hierbij aan het informeren van bewoners, het bijeenbrengen van partijen, etc. Deze acties zijn niet overbodig: ze zorgen voor het fundament waarop gewerkt kan worden aan het verduurzamen van de gemeente.

Gedraginterventies zijn de sleutel tot duurzame transities. De potentie van een werkgeversaanpak is daarom ook heel groot.

² [Een eerlijke mobiliteitstransitie voor iedereen. Effecten van klimaatmaatregelen op verschillende inkomensklassen - CE Delft](#)

Werkgevers hebben de knoppen in handen om aan te draaien als het gaat om het verduurzamen van woon-werk en zakelijk verkeer.

Blijvende inzet op gedragsinterventies voor specifieke doelgroepen is essentieel om binnen nu en tien jaar een mobiliteitstransitie optimaal te faciliteren. Meer investeringen in ov en fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen zijn hiervoor uiteraard randvoorwaardelijk.

Het effect van deze acties is echter indirect en kan niet een-op-een worden toegewezen aan de beleidsinspanning: als een bewoner een warmtepomp installeert of een elektrische auto aanschaft, komt dit dan door de beleidsvisie van de gemeente Den Haag of door de informatiecampagne van de gemeente? Of had de bewoner deze stappen ook genomen zonder deze maatregelen?

Voer het gesprek over de ambitie voor Den Haag

De ambitie van de gemeente voor 2030 is 100% CO₂-reductie ten opzichte van de uitstoot in 1990. Deze ambitie wordt onder het huidige beleid en trends niet gehaald.

Het is natuurlijk te prijzen dat Den Haag een hoge ambitie heeft. Het is echter wel van belang om hierover in de gemeente het gesprek te voeren, zodat iedereen zich realiseert wat deze ambitie precies inhoudt en er maatregelen worden genomen om deze te halen.

Er is een risico dat bij het niet tijdig halen van de ambities, het draagvlak om dit verder op te pakken of te versnellen, afneemt.

Er is nog veel (en waarschijnlijk ingrijpend) aanvullend beleid nodig om deze ambitie te halen.

Het is uiteindelijk een politieke beslissing welk ambitieniveau de gemeente kiest. Als de gemeente een doel kiest, zal ze de maatregelen moeten nemen die nodig zijn om dit doel te bereiken. Voor mobiliteit zijn dan stevige maatregelen nodig om het autoverkeer en de uitstoot per auto terug te dringen, zoals zero-emissiezones en autoluw beleid. Voor de gebouwde omgeving is op korte termijn een flinke versnelling van de uitvoering van de transitievisie warmte nodig.

Colofon

Delft, CE Delft, juli 2025

Deze publicatie is geschreven door:

Boudewijn Elsinga

Simone Tanis

Jolien Meulepas

Suzanne Breman-Vrijmoed

Publicatienummer: 25.250119.140

Opdrachtgever: Gemeente Den Haag

Alle openbare CE-publicaties zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

© copyright, CE Delft, Delft



CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al sinds 1978 werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.