



ARTIKEL

Forecasting Europe 2023

Welke impact heeft de EU op Nederland in 2023?

Februari 2023

Inhoudsopgave

Op weg naar een betaalbaar en werkend OV-systeem	4
Participatief bestuur en communicatie hoger op de EU-agenda	7
Het belang van het juiste evenwicht tussen het realiseren van ambitieuze (klimaat)doelen en een rechtvaardige (voor iedereen betaalbare) energietransitie	9
Defense, Security & Space hoog op de Europese agenda	12

Forecasting 2023: een groener, digitaler en meer zelfvoorzienend Europa.

Elke *forecast* is een voorspelling van toekomstige gebeurtenissen, en daardoor per definitie onzeker. Dit blijkt wel wanneer we terugkijken op 2022: wederom een bewogen jaar met impactvolle Europese ontwikkelingen.

Europa kreeg grip op de COVID-19-pandemie, en werkte hard aan de implementatie van coronaherstelplannen die, volgens experts, een zware financiële crisis in de EU hebben voorkomen. Tegelijkertijd werd de EU al in februari 2022 verrast door de Russische invasie van Oekraïne, een nieuwe oorlog in Europa die inmiddels een jaar voortduurt en een grote humanitaire en vluchtelingen crisis heeft veroorzaakt. Het conflict heeft tot massale steunacties in vrijwel alle EU-lidstaten geleid, en heeft velen overtuigd van de noodzaak van verdere ontwikkeling van EU-defensie. Mede als gevolg van de oorlog is er een ongekende cost-of-living crisis ontstaan en leiden de hoge inflatie en hoge gas- en energieprijzen bij veel mensen tot grote financiële zorgen. Ook op dat terrein wil de EU meer zelfvoorzienend worden en de verdere vergroening van de economie een impuls geven.

Berenschot anticipeert op deze ontwikkelingen en ziet EU-samenwerking niet alleen als kans maar ook als noodzaak. De impact van de EU op Nederland is groot en neemt toe, en onze adviseurs staan klaar om Nederlandse organisaties te helpen met complexe Europese vraagstukken. Of het nu gaat om het in kaart brengen van Europese financieringsmogelijkheden of om inhoudelijk advies over complexe EU wet- en regelgeving, wij dragen graag ons steentje bij aan Europese integratie. Afgelopen jaar heeft Berenschot in samenwerking met RAND Europe de algehele Brexit-inzet van de Nederlandse rijksoverheid geëvalueerd. Ook is het ons gelukt om met een aantal samenwerkingspartners een meerjarig raamwerkcontract van DG REFORM te verkrijgen. Hiermee zullen wij de komende jaren verschillende EU-lidstaten, maar met name Nederland, ondersteunen bij het doorvoeren van structurele hervormingen.

De komende jaren gaan wij investeren in ons team en breiden we onze Europese dienstverlening uit. Concreet gaat het EU-adviesteam van Berenschot inzetten op vier inhoudelijke thema's:

- Energiesector en reductie van broeikasgassen
- Duurzame mobiliteit
- Public Administration & Governance
- Strategische communicatie

Dit zijn de thema's waarop Berenschot in Nederland sterk staat, en waar ook de Europese Commissie op focust. Daarnaast blijven wij onze Europese dienstverlening op het gebied van defensie en assessments verder ontwikkelen, in de verwachting ook hier te kunnen groeien. Om aan de vraag van onze klanten te blijven voldoen, breiden wij het EU-adviesteam komend jaar uit met een aantal nieuwe, creatieve en internationale adviseurs in Brussel. Zo willen we meer en meer gaan fungeren als belangrijke schakel tussen de Nederlandse en Europese markt.

Traditiegetrouw bevat *Forecasting Europe* onze prognose van de belangrijkste Europese ontwikkelingen voor Nederland het aankomende jaar. Dat is bij deze derde editie niet anders, ook al leert de ervaring dat we leven in onvoorspelbare tijden. Dit keer nemen wij vijf thema's onder de loep, en besteden we aandacht aan de onderwerpen waar onze adviseurs dit jaar mee aan de slag gaan.

- Op weg naar een betaalbaar en werkend OV-systeem, Annemijn ten Velde & Max de With
- Participatief bestuur en communicatie hoger op de EU-agenda, Robert Wester & Olivier Morskate
- Het belang van het juiste evenwicht tussen het realiseren van ambitieuze (klimaat)doelen en een rechtvaardige (voor iedereen betaalbare) energietransitie, Joachim chellekens
- Defense, Security & Space hoog op de Europese agenda, Ronald Vuijk

Op weg naar een betaalbaar en werkend OV-systeem

Het openbaarvervoersysteem in Nederland heeft het zwaar nu de betaalbaarheid en uitvoerbaarheid van het OV onder druk staan. Reizigersaantallen komen niet terug op het niveau van voor corona en ook de piek-dalverhouding is verslechterd – dit maakt de exploitatie nog duurder. Daarbovenop concurreert het OV sowieso al steeds moeilijker met andere modaliteiten (vooral de auto), gezien de relatief hoge kosten. Dit zal de komende tijd verder verslechteren, onder andere vanwege de opkomst van de elektrische auto die in het gebruik goedkoper is. Ook personeelstekorten spelen een steeds grotere rol.

Desalniettemin verwachten we heel veel van het OV. Het OV blijft namelijk in veel situaties een duurzamere oplossing dan de (elektrische) auto, en vraagt ook nog eens veel minder ruimte. Een structurele verbetering van de financiële prestaties van het OV is dus noodzakelijk om zowel overheden als reizigers ook in de toekomst voor collectief vervoer te laten kiezen.

Meer opbrengsten en/of lagere kosten

Om de kosten en prijs van het openbaar vervoer acceptabel te houden, zijn twee oplossingsrichtingen voorstelbaar: het OV moet meer gaan opbrengen óf minder gaan kosten.

Aan de opbrengstenzijde valt te denken aan een omzetverhoging door de vervoersvraag te vergroten. Bijvoorbeeld door een lagere prijs te vragen en andere budgetten in te zetten, of door het OV-gebruik fiscaal aantrekkelijker te maken. In het laatste geval wordt het OV op een andere wijze belast, wat tot meer zakelijk en woon-werkgebruik kan leiden.

Ook aan de kostenkant kan worden bespaard – iets wat eveneens nodig en nuttig is als het lukt de inkomsten te verhogen. Hierna laten we aan de hand van twee voorbeelden zien hoe investeringen in de infrastructuur en systemen leiden tot een aantrekkelijker product voor de klant en een efficiëntere exploitatie.

Opbrengstenzijde – omzetverhoging

Goedkoper kaartje

Het Duitse 9-eurokaartje is een uitstekend voorbeeld van hoe het OV een stuk goedkoper kan worden aangeboden, tegen lagere kosten dan die van de auto.¹ In de maanden juni, juli en augustus konden reizigers bij onze oosterburen voor 9 euro per maand van alle regionale en lokale treinen en bussen gebruik maken. De regeling, financieel mogelijk gemaakt door de Duitse overheid, was in het leven geroepen vanwege de mondiale energiecrisis en bedoeld om burgers een vervoersalternatief te bieden gezien de hoge energieprijzen en de inflatie. Half augustus waren er bijna 40 miljoen kaartjes verkocht.

Over het succes van dit experiment zijn de meningen verdeeld. Enerzijds omdat het aanbod niet altijd toereikend was voor de vraag en anderzijds omdat maar een beperkt aantal reizigers aangaf dat ze de auto hadden laten staan ten gunste van de trein. Tegelijkertijd zijn er in de praktijk maar weinig voorbeelden van mobiliteitsmaatregelen die tot een modal shift van meer dan een paar procent hebben geleid.

¹ <https://nos.nl/1/2442768>

Fiscale voordelen

De afgelopen jaren is er flink geïnvesteerd in het promoten van elektrische auto's; die zijn immers duurzamer dan auto's op brandstof. Het OV is echter nog duurzamer dan elektrische auto's, en het gaat ook nog eens veel efficiënter om met de beschikbare ruimte. Een groot deel van het autovervoer betreft het dagelijkse woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer, vaak met de leaseauto. Leasen is nu doorgaans fiscaal voordeliger en eenvoudiger dan reizen met het OV. Het stimuleren van elektrisch rijden via fiscaal beleid heeft een grote ommezwaai in het autolandschap in Nederland teweeggebracht, met de hoogste laadpalendichtheid in Europa.² Op een vergelijkbare manier is het mogelijk door middel van fiscaal beleid het OV-gebruik te verhogen.³

Aanbodzijde kostenverlaging

Ook met meer inkomsten is het altijd nodig én nuttig om het kostenniveau van het openbaar vervoer te verlagen. Dat kan op meerdere manieren. Onderstaande voorbeelden combineren een aantrekkelijker product voor de klant met een efficiënte operatie.

Bus Rapid Transit (BRT)

Overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties én reizigers zoeken naar betrouwbare, betaalbare en werkende oplossingen die gericht inspelen op de problematiek van een dorp, stad of regio en eenzelfde of hogere kwaliteit bieden dan de bestaande mobiliteitsoplossingen. Bus Rapid Transit (BRT) is zo'n vernieuwende oplossing. Dit collectief vervoersysteem rijdt met bussen in een hoge frequentie en met een hoge gemiddelde snelheid over hiervoor geschikte infrastructuur. Daarnaast kent het zowel betrouwbare reistijden als een hoge vervoerscapaciteit, wat comfort en goede aansluitingen biedt op andere vervoeropties. Reizigers onderkennen al deze kenmerken ook. Verder is BRT duurzaam en stil dankzij het gebruik van elektrische bussen.⁴

Het kostenverlagende effect van BRT zit vooral in de efficiëntere exploitatie die het gevolg is van maatwerkinfrastructuur. Hierdoor kunnen grote aantallen reizigers worden vervoerd met een relatief beperkte hoeveelheid materieel en personeel. Zodoende krijgt de reiziger een aantrekkelijker reisoptie, terwijl vervoerder en opdrachtgever profiteren van een hogere kostendeckingsgraad.

Harmonisatie en technologische vernieuwing op het spoor

Vorig jaar was het European Year of Rail, waar wij toen ook meermaals over hebben gepubliceerd.^{5, 6} Dit initiatief genereerde veel interesse in het spoor, maar toonde vooral ook aan dat er nog veel moet gebeuren om Europa optimaal per spoor te verbinden. De crux zit daarbij in standaardisatie en technologische vernieuwing, die uiteindelijk de exploitatiekosten kunnen helpen verlagen, zowel grensoverschrijdend als op nationaal niveau.

Door een versnelde implementatie van bijvoorbeeld het beveiligingssysteem ERTMS verdwijnen de kostenverhogende verschillen tussen het materieel in de verschillende Europese lidstaten. Standaardtreinen die met slechts één beveiligingssysteem door heel Europa kunnen rijden, leiden tot lagere kosten in aanschaf en onderhoud van materieel. In de huidige tijd van toenemende personeelstekorten bieden ook zelfrijdende treinen (automatic train operation, ATO) grote kansen. Uiteindelijk kunnen met genoemde technologieën meer treinen rijden op dezelfde infrastructuur en met minder personeel. Net als bij BRT resulteren gerichte investeringen in de 'hardware' op deze manier in structureel lagere exploitatiekosten.

² <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/waar-staan-de-oplaadpunten>
³ <https://www.fd.nl/opinie/1453779/waarom-is-de-lease-auto-nog-steeds-aantrekkelijker-dan-de-trein>

⁴ Zie voor een uitgebreid overzicht van de voordelen en kansen van BRT ons Manifest Bus Rapid Transit: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/14/manifest-brt>

⁵ <https://www.berenschot.nl/artikelen/forecasting-europe-2022>

⁶ <https://www.berenschot.nl/nieuws/2020-november-naar-een-european-year-of-rail-met-impact>

Conclusie

Het voorgaande maakt duidelijk dat het realiseren van een acceptabel kostenniveau van het OV een uitdaging is, eentje die het waard is om aan te gaan vanwege de maatschappelijke waarde van deze modaliteit. Oplossingen gericht op het verhogen van de vraag zijn te realiseren met de inzet van andere budgetten of aangepast fiscaal beleid. Structurele verbeteringen van de exploitatiekosten zijn vooral te bereiken door gerichte investeringen in de infrastructuur.

Veel van de mogelijke maatregelen aan de vraag- en kostenzijde zijn te verwezenlijken op het niveau van EU-lidstaten of regio's. Beleid, wetgeving en fondsen op EU-niveau kunnen helpen de koers uit te zetten en versnelling te faciliteren. Met een combinatie van maatregelen aan vraag- en aanbodzijde kunnen zodoende al vanaf morgen – maar met een strategische focus op de lange termijn – stappen richting een aantrekkelijk én betaalbaar OV-aanbod in Europa gezet worden.

Meer informatie? Neem contact op met Annemijn te Velde via a.tevelde@berenschot.nl.

Participatief bestuur en communicatie hoger op de EU-agenda

“Democratische instellingen moeten voortdurend het vertrouwen van de burger winnen en terugwinnen”, zei Ursula von der Leyen, voorzitter van de Europese Commissie tijdens haar Staat van de Unie-toespraak op 14 september 2022. Overheidsorganisaties in heel Europa hebben te maken met toenemende polarisatie in de samenleving, gebrek aan vertrouwen in de overheid en complexe crises en missies. Betrokkenheid van alle belanghebbenden en burgerparticipatie zijn cruciaal om de burger mee te krijgen en het vertrouwen van de samenleving te herstellen.

De OESO concludeerde onlangs in een rapport⁷ over overheidscommunicatie dat “communicatieafdelingen moeten worden geïnstitutionaliseerd en geprofessionaliseerd om voldoende capaciteit te creëren, onder andere door zich te verzekeren van de nodige vaardigheden en specialisaties die een belangrijke rol spelen bij veranderingen in het vakgebied en door te zorgen voor gekwalificeerd personeel en toereikende financiële middelen.”

Duidelijke communicatie moet een meer strategische en centrale rol spelen in overheidsorganisaties en communicatieafdelingen moeten professioneler worden en meer middelen krijgen. Daarom heeft de stuurgroep van de Club van Venetië onlangs een initiatief van Berenschot voor de oprichting van een European Centre for Public Communication goedgekeurd.⁸

We spraken met Vincenzo le Voci, secretaris-generaal van de Club van Venetië, en vroegen hem naar de rol van communicatie.

Le Voci: “We leven in een gefragmenteerde wereld en communicatie is daarin van cruciaal belang”. Communicatie moet een integraal onderdeel van beleid zijn. De vele crises van de afgelopen jaren hebben laten zien hoe belangrijk professionele communicatie is. Zonder een goed narratief kun je mensen niet overtuigen en kunnen problemen niet worden opgelost.”

Waarom ondersteunt de Club van Venetië het idee van een European Centre for Public Communication?

“Crises wachten niet. Als nationale autoriteiten niet vaak met elkaar overleggen, kunnen crises zich heel snel ontwikkelen. De bevolking raakt in verwarring en mensen nemen afstand van de autoriteiten. Alles draait hierbij om een geïntegreerde strategie en een betrouwbare structuur. Daarom is het van essentieel belang dat alle communicatiedeskundigen van de EU-lidstaten en Europese instellingen hun kennis en vaardigheden op peil houden en dat ze zich als team verder professionaliseren. Het European Centre for Public Communication kan ondersteuning bieden bij het aandragen van oplossingen voor crisissituaties. Het wordt een centraal aanspreekpunt en veel deelnemende organisaties, zoals academies, universiteiten, gespecialiseerde bedrijven en ngo's, kunnen worden ingeschakeld om hulp te bieden.”

Het European Centre for Public Communication geeft adviezen over moderne strategische communicatie en participatief bestuur en bevordert de samenwerking tussen communicatieafdelingen in Europa. Wat vindt u van dit doel?

“Wij zijn een soort bemiddelaar bij de verbetering van de communicatie. Als je voorbereid wilt zijn op de uitdagingen van de toekomst, dan is modernisering van de communicatie onvermijdelijk. Daarvoor moet je bijvoorbeeld meer kennis hebben over kunstmatige intelligentie en digitale tools. Maar wij kunnen ook ondersteuning bieden bij het verbeteren van de contacten tussen ministeries.”

Wat is de belangrijkste taak van het expertisecentrum?

“De belangrijkste taak is problemen oplossen, echte problemen aanpakken, bijvoorbeeld als een lidstaat advies wil hebben over een bepaalde crisis. Maar het centrum wordt geen Academy. Eerst moet het nu werken aan het vergroten van de bekendheid bij overheidsorganisaties, aan het verzamelen van best practices en aan het verdiepen van het inzicht in de manier waarop de betrokken organisaties zijn gestructureerd.”

⁷ The Global Context and the Way Forward, OESO-rapport over publiekscommunicatie, december 2021

⁸ De Club van Venetië is een informeel netwerk van communicatiemanagers in Europa. Het is opgericht in 1986 en heeft als doel informatie en ervaringen op het gebied van overheidscommunicatie uit te wisselen en te bevorderen.

Wat zijn de belangrijkste thema's waarop het expertisecentrum zich zou moeten richten? "Ik zou zeggen crisisscenario's, desinformatie en hybride dreigingen. Dat zijn de onderwerpen waarop we ons moeten concentreren. En natuurlijk: capaciteit. Alles draait om organisatie. Alle kennis moet worden opgefrist en getoetst. We kunnen veel van elkaar leren. Dat bevordert ook de samenwerking tussen alle betrokken organisaties in heel Europa. Alle communicatieprofessionals van onze organisaties moeten klaar zijn voor professionele strategische communicatie."

Een vooruitblik naar communicatietrends

Uit een recente enquête⁹ onder leden van de Club van Venetië blijkt dat de volgende maatschappelijke vraagstukken in hun ogen in de nabije toekomst de grootste impact op hun organisatie hebben: datagedreven strategieën, gebrek aan vertrouwen in de samenleving en nepnieuws.

De respondenten verwachten voor de komende jaren ook meer communicatie-activiteiten, een stijging van de budgetten en uitbreiding van hun teams. Ze hebben te maken met een snelgroeiende vraag naar communicatie, niet alleen van hun eigen organisatie, maar ook van de samenleving.

Dit betekent ook dat participatief bestuur hoger op de agenda moet komen staan. Investerings in verdere professionalisering van communicatieteams in Europa zijn daarom onvermijdelijk.

"Als participatie en communicatie zo belangrijk zijn, moeten die onderwerpen ook bij communicatieprofessionals topprioriteiten zijn. Ze moeten een strategische partner in hun organisatie worden om advies te kunnen geven over meer communicatieve vormen van bestuur. Met name het gebruik van data en digitalisering zijn cruciaal om direct te kunnen inspelen op geluiden uit de samenleving", zegt Le Voci.

Berenschot heeft het voortouw genomen in de ontwikkeling van het European Centre for Public Communication. Het expertisecentrum start in 2023 met een database met best practices en een overzicht van de vele organisaties die naar verwachting een bijdrage zullen leveren. Communicatieprofessionals in Nederland kunnen zo hun voordeel doen uit de initiatieven in andere lidstaten, EU-instellingen en ngo's. Uiteindelijk zal het expertisecentrum geleidelijk uitgroeien tot een Europees kennis- en leercentrum op het gebied van overheidscommunicatie.

Meer informatie? Neem contact op met Robert Wester via r.wester@berenschot.nl.

Het belang van het juiste evenwicht tussen het realiseren van ambitieuze (klimaat)doelen en een rechtvaardige energietransitie

1. Inleiding

2022 was een onstuimig jaar voor de financiële markten en energiemarkten wereldwijd, omdat ze indirect de gevolgen ondervonden van de Russische invasie in Oekraïne. In Nederland stegen de energieprijzen in sommige maanden met een factor tien ten opzichte van het jaar ervoor. Mede door de hoge inflatie betekende dit dat sommige huishoudens tot wel tien procent van hun inkomen kwijt waren aan hun energierekening.

Het gevolg van dit alles is dat de EU de afhankelijkheid van Russische fossiele brandstoffen zo snel mogelijk moet afbouwen en nog meer nadruk moet leggen op de productie van wind- en zonne-energie, diversificatie van leveranciers en efficiency. Hiervoor heeft de EU een nieuwe groeistrategie ontwikkeld met als doel de Europese Unie om te bouwen tot een rechtvaardige, welvarende samenleving met in 2030 een daling van 55 procent van de uitstoot van broeikasgassen en uiterlijk 2050 een uitstoot van netto-nul. Specifieke voorstellen voor verwezenlijking van dit doel zijn beschreven in het 'Fit for 55'-pakket. Een van die voorstellen is een Sociaal Klimaatfonds voor EU-burgers, omdat zij de maatschappelijke en economische kosten van de klimaat- en energietransitie moeten dragen.

Het FETA-project (Fair Energy Transition for All), dat wordt ondersteund door een consortium van Europese stichtingen onder leiding van de Koning Boudewijnstichting (KBF), zet zich in voor een rechtvaardige energietransitie in Europa. Wij spraken met Sahba Chauhan van de IKEA Foundation, een van de leden van het FETA-project, over de ontwikkelingen in 2022 (FETA, energieprijzen, uitdagingen klimaatverandering) en blikten vooruit naar 2023.

Sahba Chauhan is al twee jaar climate action program manager van de IKEA Foundation en is verantwoordelijk voor de uitvoering van acties gericht op mens en gedrag. De nadruk van haar werkzaamheden ligt op het bereiken van consensus over klimaatactie, ondersteuning van gedragsverandering en bevordering van een rechtvaardige transitie (zie ook het kader hieronder).

De IKEA Foundation

De IKEA Foundation is een strategische filantropische organisatie die zich financieel inzet voor de strijd tegen de twee grootste bedreigingen voor de toekomst van kinderen: armoede en klimaatverandering. Op dit moment stelt de stichting ruim € 200 miljoen per jaar beschikbaar voor programma's ter verbetering van het inkomen en de kwaliteit van leven van gezinnen en bescherming van de planeet tegen klimaatverandering. Sinds 2009 heeft de IKEA Foundation al meer dan € 1,5 miljard geïnvesteerd in een betere toekomst voor kinderen en hun familie.

In 2021 besloot het bestuur van de IKEA Foundation om voor de komende vijf jaar nog eens € 1 miljard beschikbaar te stellen om de uitstoot van broeikasgassen versneld terug te dringen.

De IKEA Foundation financiert programma's voor de verbetering van leefomstandigheden en de strijd tegen klimaatverandering en legt daarbij de nadruk op:

- **Klimaatactie:** programma's die niet alleen de uitstoot van broeikasgassen terugdringen, maar ook direct een tastbaar verschil maken in het dagelijks leven van mensen.
- **Verlaging van de CO₂-uitstoot:** ondersteuning van programma's met de meeste impact op verlaging van de uitstoot van broeikasgassen.
- **Hernieuwbare energie:** nadruk op de toegang tot hernieuwbare energie om verdere toename van de CO₂-uitstoot te voorkomen.
- **Groen ondernemerschap:** mensen in staat stellen een fatsoenlijk inkomen te genereren zonder de planeet daarmee te belasten.
- **Duurzame landbouw:** ondersteuning van regeneratieve en circulaire landbouwprogramma's, met name in Oost-Afrika en India.
- **Leefomstandigheden van vluchtelingen:** ondersteuning van vluchtelingen zodat ze een nieuw, zelfstandig bestaan kunnen opbouwen.

Volgens de IKEA Foundation springt het FETA-project in dit gat. Het doel van het project is om meer inzicht te krijgen in de emoties, angsten, meningen en behoeften van kwetsbare mensen met betrekking tot de energietransitie en de huidige en toekomstige impact daarvan op hun leefomstandigheden. Met de ondersteuning van dit project willen we nationale en Europese beleidsmakers, onderzoekers en belanghebbenden input bieden voor de ontwikkeling van een rechtvaardige energietransitie en betere communicatie met de doelgroep.

Wat zijn uw belangrijkste conclusies uit het eindrapport van FETA?

Ten eerste blijkt uit het onderzoek dat de meeste mensen een eerlijke klimaattransitie willen. Ze vragen om overleg met kwetsbare gemeenschappen over het te voeren beleid. Ten tweede geven degenen die aan het onderzoek hebben meegedaan aan dat consumenten hun gedrag zullen moeten aanpassen als we de doelstellingen willen halen. Ten derde, en dit is heel belangrijk, begrijpen mensen niet hoe de doelen worden vastgesteld en hoe zowel grote ondernemingen als 'gewone' mensen verantwoordelijk worden gehouden.

De IKEA Foundation neemt de resultaten van het onderzoek mee en blijft het collectieve debat ondersteunen in de strijd tegen polarisatie.

2. FETA-project

De IKEA Foundation was een van de eerste financiers van het door het KBF geïntroduceerde FETA-project. Wat waren destijds, enkele jaren voor de enorme stijging van de energieprijzen, de belangrijkste overwegingen van de IKEA Foundation om deze stap te nemen?

De Green Deal van de EU heeft een groot potentieel voor een rechtvaardige transitie naar een CO₂-vrij Europa. Toch is er in de huidige plannen onvoldoende aandacht voor de maatschappelijke aspecten van de transitie en onvoldoende ruimte voor participatie door en communicatie met burgers. Vooral als het gaat om kwetsbare groepen.

Als je niet precies weet wat de angsten, zorgen en ambities van mensen zijn, is het moeilijk om beleid en financiële instrumenten te ontwikkelen waarmee recht wordt gedaan aan een gestroomlijnde transitie voor iedereen.

3. Een rechtvaardige energietransitie in de Global South

De IKEA Foundation richt zich ook op de aanpak van energiearmoede in de Global South. Welke rol speelt de EU in de groeiende energiearmoede in dat deel van de wereld?

Energiearmoede is net als de klimaatcrisis een mondiaal probleem en vereist een mondiale aanpak. Energiearmoede zou niet acceptabel moeten zijn en dient te worden bestreden met duurzame, hernieuwbare bronnen. Afhankelijkheid van fossiele brandstoffen is geen oplossing voor energiearmoede maar vergroot die juist.

De IKEA Foundation ondersteunt de toegang tot energie in opkomende economieën, maar de behoefte is veel groter dan wij alleen of met filantropische financiering kunnen oplossen. Daarom is er een belangrijke rol weggelegd voor de Global North. Die kan de technologie en het benodigde geld beschikbaar stellen om de toegang tot hernieuwbare energie te versnellen.

Samen moeten we werken aan de ontwikkeling van hernieuwbare alternatieven waarmee kan worden voorzien in de energiebehoeften van alle wereldburgers.

Hoe kijkt de IKEA Foundation aan tegen het 'verleggen' van emissies naar de Global South? Wij zijn van mening dat bij klimaatbeleid naar de hele planeet moet worden gekeken. Beleid gericht op het verplaatsen van emissies van de ene naar de andere plek (met minder CO₂-uitstootbeperkende maatregelen) leidt tot verkwisting. Wij ondersteunen beleidsvoorstellen zoals het 'Mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens' van de EU, omdat het tot doel heeft het probleem van vervuiling op mondiale schaal aan te pakken.

4. Van groei naar postgroei

Er is een debat gaande over groene groei en ontgroei ('de-growth') om netto-nul te bereiken. Hoe kijkt de onderneming IKEA hier tegenaan? Hoe pakt IKEA dat aan?

De IKEA Foundation en IKEA dragen weliswaar dezelfde naam en hebben dezelfde oprichter en kernwaarden, maar wij opereren volledig onafhankelijk van IKEA. Wij kunnen dus niet namens de onderneming spreken. Wat we wel weten, is dat we ons beiden inzetten voor een beter leven voor veel mensen en dat IKEA er ook alles aan doet om de retailactiviteiten duurzaam te maken en informatie daarover met iedereen te delen. Kijk maar eens op de website van IKEA.

5. Tot slot: Sahba's hoop voor de toekomst

Allereerst hoop ik dat we over tien jaar in een nieuwe wereld leven. Nu zijn we nog ver verwijderd van onze doelen voor terugdringing van de CO₂-uitstoot. De komende tien jaar moet de mensheid zich nog meer dan nu gaan richten op de aanpak van klimaatverandering. De IKEA Foundation ondersteunt dit met nieuwe samenwerkingsverbanden en met mogelijkheden voor kwetsbare burgers om deel te nemen aan het debat.

Verder hoop ik dat we over tien jaar de luchtvervuiling met zo'n 30 tot 40 procent hebben teruggedrongen.

Ten slotte hoop ik dat Nederland de opleiding van werklozen en werkloze jongeren met een technische achtergrond bevordert zodat het gat op de arbeidsmarkt op het gebied van duurzaamheid kan worden gedicht.

Meer informatie? Neem contact op met Joachim Schellekens via j.schellekens@berenschot.nl.

Defense, Security & Space hoog op de Europese agenda

Geopolitieke context

De inval door Rusland in Oekraïne in februari 2022 vormde een ongekende schok voor de internationale rechtsorde, waarbij de verhoudingen tussen de wereldmachten onder druk zijn komen te staan. Europese steun aan Oekraïne en de verslechterde relatie met Rusland hebben grote economische gevolgen en zetten ook de relatie met andere grootmachten, zoals China, op scherp. Dit dwingt Europa hier adequaat op te reageren. Het nieuwe Strategisch Kompas geeft de komende jaren richting aan het Europese veiligheids- en defensiebeleid in termen van crisismanagement, weerbaarheid, capaciteitsontwikkeling en partnerschappen. Josep Borrell, de huidige hoge vertegenwoordiger van de Europese Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid: *‘De dreigingen nemen toe en de kosten van niet in actie komen zijn duidelijk. Het Strategisch Kompas is een leidraad voor actie en zet een ambitieuze koers uit voor ons veiligheids- en defensiebeleid voor het komende decennium. Het zal ons helpen onze verantwoordelijkheid rond veiligheid te nemen voor onze burgers en de rest van de wereld.’* Een belangrijk instrument hierbij is het Europees Defensiefonds. Thierry Breton, Europees commissaris voor de interne markt, zegt daarover: *‘Met het Europees Defensiefonds heeft Europa eindelijk een echt instrument in handen om Europese capaciteiten te financieren. Het is een echte “game changer”. Vandaag de dag wordt slechts 11% van de overheidsuitgaven voor defensie gezamenlijk gedaan, ver verwijderd van de doelstelling van 35% die de lidstaten hebben vastgesteld.’*

Sterker veiligheidsbeleid

Brexit en de focus van de Verenigde Staten op China zijn twee belangrijke ontwikkelingen die de EU dwingen tot een effectiever veiligheidsbeleid. Dit is niet nieuw. De vorige Europese Commissie onder leiding van Jean-Claude Juncker sprak al over ‘l’Europe qui protège’, een Europa dat beschermt. In 2016 toonden de toenmalige hoge vertegenwoordiger van de Unie, Federica Mogherini, en de Europese Dienst voor Extern Optreden (EEAS) met het lanceren van de Global Strategy zich steeds meer bewust van de gewijzigde geopolitieke omstandigheden. De Permanent Gestructureerde Samenwerking (PESCO) en het Europees Defensie Fonds (EDF) vormen dan ook belangrijke bouwstenen voor Europese defensiesamenwerking, omdat deze beleidsinstrumenten lidstaten uitnodigen tot actieve deelname. Daarnaast biedt het Gecoördineerde Jaaroverzicht voor Defensie (CARD) lidstaten de mogelijkheid om hun plannen voor defensie-uitgaven te delen. Dit voor meer samenhang en om tekorten of overlappenden te identificeren en mogelijke schaalvoordelen te realiseren door samen te werken. De discussie richt zich daarbij op de gezamenlijke Europese inkoopmogelijkheden, aangezien Europese samenwerking op materieelgebied geldt als een belangrijke voorwaarde voor Europese strategische autonomie. Dat betekent dat Europese landen met de nieuwe defensie-investeringen zo veel mogelijk hetzelfde materieel kopen om effectiever samen op te kunnen treden. De EU werkt hierin nauw samen met de NAVO; beide organisaties zijn complementair. In een gezamenlijke verklaring worden expliciet militaire mobiliteit, cyberveiligheid, hybride dreigingen, terrorismebestrijding en vrouwen & veiligheid benoemd.

Wat betekent dit voor Nederland?

Het EDF zorgt voor een forse impuls in de investeringen in defensiemiddelen in Europees verband en dus ook in Nederland. Dit financieringsinstrument is bedoeld om onderzoek en ontwikkeling op het gebied van defensietechnologie en -apparatuur te bevorderen. Hiermee wil de Commissie samenwerking en verdere integratie tussen lidstaten stimuleren en kostenbesparing bewerkstelligen. Er is € 8 miljard van het EU-budget beschikbaar voor de periode 2021-2027. Hiermee worden ecosystemen van landen, bedrijven, onderzoekscentra, internationale organisaties en universiteiten ondersteund en gestimuleerd om grensoverschrijdend samen te werken. Ook Nederland kan hier gebruik van maken.

Maatschappelijke impact

René Berkvens is voormalig topman van Damen en voorzitter van de brancheorganisatie voor de Europese scheepsbouwindustrie Sea Europe. Hij wijst erop dat de maakindustrie last heeft van onzekerheid en trage procedures maar ziet tegelijkertijd ook mooie kansen in het kader van de Green Deal. Op Defensiegebied kunnen concurrerende bedrijven elkaar effectief vinden in pre-competitief onderzoek en innovatie. Een voorbeeld op Defensiegebied is Sea Defense, een succesvol project in het Europees Defensie Fonds. René wijst op het belang van beleidsbeïnvloeding in 'Brussel' om enerzijds de Europese strategische economie te versterken en anderzijds om beleidsmaatregelen te nemen die het level playing field voor de Europese scheepsbouwindustrie bevorderen.

Uit recent onderzoek in Nederland van Berenschot blijkt dat Europa € 119 miljard besteedt binnen de defensie-industrie. Het exportaandeel van ons land in de totale export binnen Europa bedraagt 4,5%.¹⁰ Maar de enorm groeiende defensie-uitgaven betekenen meer dan extra geld voor defensie, aangezien EC-voorzitter Ursula von der Leyen streeft naar een kruisbestuiving tussen de civiele, defensie- en ruimtevaartindustrie: *'Een van de belangrijkste innovaties in de automobielenindustrie is afkomstig uit de Europese defensie-industrie. Nadat een Zweedse werktuigkundige aan schietstoelen voor gevechtsvliegtuigen had gewerkt, ontwierp hij een nieuwe veiligheidsgordel voor een Europese autofabrikant. Deze driepuntsgordel, die was afgeleid van het harnas dat straaljagerpiloten gebruikten, groeide uit tot een mondiale standaard in de auto-industrie en heeft sinds de invoering ervan al meer dan een miljoen levens gered.'* De investeringen in defensie hebben dus een bredere maatschappelijke betekenis dan alleen veiligheid en dragen bij aan ondernemerschap, werkgelegenheid, onderzoek, kennis en innovatie in bijna alle sectoren van het bedrijfsleven. Door deze wijze van financieren door de EU bevorderen de investeringen de Europese cohesie, onderlinge samenwerking en kennisdelen.

Juist aan dit streven naar meer Europese autonomie – zowel op het gebied van defensie als industrie en de grotere maatschappelijke betekenis hiervan – wil Berenschot graag een bijdrage leveren. Met onderzoek, analyse en advies in Brussel en Nederland, maar ook door het mkb in Nederland te stimuleren om aan deze ontwikkeling deel te nemen.

Meer informatie? Neem contact op met Ronald Vuijk via r.vuijk@berenschot.nl.

¹⁰ <https://www.berenschot.nl/nieuws/defensie-en-veiligheidssector-wil-kortere-termijn-voor-leveren-en-uitbreiden-materieel>

Auteurs



Robert Wester is managing director van Berenschot EU. Samen met zijn team werkt hij aan het uitbouwen van de Europese dienstverlening van Berenschot. Robert is werkzaam voor zowel nationale als Europese organisaties en instellingen op het gebied van communicatie.

Vragen?

Neem contact op met Robert via r.wester@berenschot.nl.



Joachim Schellekens is senior consultant bij Berenschot. Hij is energietransitie expert en houdt zich bezig met de vele sociaaleconomische en technische vraagstukken binnen dit domein. In Europees verband is hij goed op de hoogte van ontwikkelingen vanwege de Green Deal en waterstof.

Vragen?

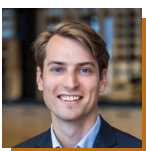
Neem contact op met Joachim via j.schellekens@berenschot.nl.



Annemijn te Velde is als consultant werkzaam bij het mobiliteitsteam van Berenschot. Zij werkt aan mobiliteitsvraagstukken in zowel Nederlandse als Europese context.

Vragen?

Neem contact op met Annemijn via a.tevelde@berenschot.nl.



Max de With is als junior consultant werkzaam bij het mobiliteitsteam van Berenschot. Hij werkt aan mobiliteitsvraagstukken in zowel Nederlandse als Europese context.

Vragen?

Neem contact op met Max via m.dewith@berenschot.nl.



Ronald Vuijk is geassocieerd consultant bij Berenschot en expert in EU Defense, Security en Space ontwikkelingen.

Vragen?

Neem contact op met Ronald via r.vuijk@berenschot.nl.



Missie Berenschot EU

De Europese Unie heeft een grote impact op Rijk, provincies, gemeenten en het bedrijfsleven. Om de meerwaarde van de EU en de kansen die zij biedt optimaal te kunnen benutten, is het van belang dat organisaties hier proactief op inspelen. Berenschot ondersteunt Nederlandse bedrijven en decentrale overheden bij complexe Europese vraagstukken en helpt organisaties die hun vleugels willen uitslaan in Europa te 'europeaniseren'. Daarnaast voeren wij diverse opdrachten uit voor de verschillende Europese instanties. Focus Berenschot EU Het Berenschot EU-team volgt de ontwikkelingen in Europa op de voet en onderhoudt een veelzijdig Europees netwerk.

Met ons kantoor in de Europese wijk in Brussel zitten wij dicht bij het vuur en weten wij als geen ander wat er speelt. Wij hebben Europese kennis en ervaring met betrekking tot de volgende sectoren:

- Openbaar bestuur.
- Energie.
- Defensie.
- Mobiliteit.
- Communicatie.
- HR & Assessments.
- Digitalisering

Contact

Meer weten? Voor nadere vragen over de dienstverlening van het Berenschot EU-team kunt u contact opnemen met een van de hiervoor genoemde adviseurs. Bij generieke vragen over Berenschot EU kunt u contact opnemen met Robert Wester, managing director van Berenschot EU, via r.wester@berenschot.nl of 06 15891676.

Berenschot Groep B.V.

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG Utrecht
Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
030 2 916 916
www.berenschot.nl