

## Factcheck video's deskundigen 8 maart Nationaal Burgerberaad Klimaat

Dit document is een bijlage bij de video's van [Bijeenkomst 3 8 maart | Burgerberaad Klimaat](#).

### 8 maart, in gesprek met deskundigen

Op 8 maart vond de derde bijeenkomst van het Nationaal Burgerberaad Klimaat plaats. Hier waren [ruim 50 deskundigen](#) door het burgerberaad uitgenodigd om hun kennis en ervaring te delen met de deelnemers. De groep deskundigen bestond uit mensen met uiteenlopende perspectieven en achtergronden: wetenschappers, ervaringsdeskundigen, belangenvertegenwoordigers en ambtenaren (zie [volledige lijst](#)). Het burgerberaad heeft zelf gekozen wie werd uitgenodigd (zie [keuzeproces deskundigen](#)). Dit heeft geleid tot een grote verscheidenheid aan inzichten en perspectieven die zijn ingebracht. In verschillende werkvormen van 45 minuten gingen de deskundigen tijdens 4 rondes met kleine groepjes deelnemers in gesprek. De vragen van de deelnemers van het burgerberaad waren leidend, waardoor elke sessie een eigen verloop kende en andere accenten kon krijgen.

### Interviews op video

De deskundigen zijn na afloop geïnterviewd op video. In de interviews zijn de deskundigen gevraagd welke kennis zij gedeeld hebben met het burgerberaad:

- Over welk onderwerp gingen ze met het burgerberaad in gesprek?
- Wat waren de meeste/belangrijkste vragen?
- Wat waren de belangrijkste inzichten?

Dit geeft de deelnemers van het burgerberaad de mogelijkheid video's te bekijken van deskundigen die zij zelf niet tijdens de bijeenkomst hebben kunnen spreken. Deze video's deelt de projectorganisatie ook met de rest van Nederland via de [website](#). Zo kan iedereen zien welke deskundigen te gast waren bij de derde bijeenkomst en van welke kennis het burgerberaad gebruik maakt.

### Beoordeling op feitelijke juistheid

Sommige deelnemers gaven aan het lastig te vinden om te bepalen wat betrouwbare kennis is. Het kost ook veel tijd om betrouwbare bronnen te vinden en te doorzoeken. Als onafhankelijke organisatie hechten wij grote waarde aan de duiding van kennis met betrekking tot de betrouwbaarheid. Daarom hebben wij alle feitelijke uitspraken in de video's onderzocht op hun juistheid. Met 'feitelijk' bedoelen we dat de informatie op waarheid te onderzoeken valt en dat het niet om een mening gaat. Nadat we deze (bijna 40) feitelijke uitspraken verzameld hebben, is voor al deze uitspraken onderzocht in hoeverre deze met betrouwbare bronnen te onderbouwen zijn en in overeenstemming zijn met de wetenschappelijke literatuur. Dit proces heet 'factchecken'. Uitgangspunt is dat we bij het *factchecken* kijken naar de kennis waar erkende wetenschappelijke instituten het over eens zijn (consensus). Wanneer er verschillende wetenschappelijke inzichten of interpretaties bestaan over één onderwerp, geven we hier inzicht in. Wij baseren onze *factcheck* op het advies van de [wetenschappelijke werkgroep](#). Waar onderwerpen onvoldoende aansloten op de expertisegebieden van de wetenschappelijke werkgroep, hebben we andere (gespecialiseerde) wetenschappers om advies gevraagd.



## Uitkomst

Uit de *factcheck* blijkt dat de meeste uitspraken van de deskundigen in de video's wetenschappelijk te onderbouwen zijn, en niet in tegenspraak zijn met de belangrijkste wetenschappelijke publicaties over het betreffende onderwerp. Er zijn een aantal uitspraken gedaan die weliswaar feitelijk juist zijn, maar wel enige toelichting of context nodig hebben. Ook bleken er enkele uitspraken te zijn die tegen de wetenschappelijke consensus ingaan. Hieronder lichten we de *factcheck* toe voor de 7 uitspraken die ofwel toelichting behoeven ofwel tegen de wetenschappelijke consensus ingaan.

Gedragverandering			
Naam/Tijd	Uitspraak	Factcheck	Bron
Linda Steg 01:38	We kunnen wel 40 tot 70% minder emissies hebben als wij ons gedrag aanpassen en dat kunnen we vooral doen door anders met spullen om te gaan, anders met voedsel om te gaan, en duurzame mobiliteitskeuzes te maken.	Dit klopt: volgens het IPCC kunnen we onze broeikasgasemissies met 40 tot 70 procent verminderen door gedragsverandering (1). Om deze vermindering van uitstoot te bereiken moeten, zoals eerder in deze video wordt gesteld, duurzame opties wel beschikbaar en voldoende aantrekkelijk zijn (2). Niet voor iedereen zijn duurzame keuzes op dit moment toegankelijk om gedragsverandering mogelijk te maken (1,2). Hierbij spelen veel verschillende factoren een rol. Bijvoorbeeld, de toegankelijkheid van technologieën en producten (o.a. betaalbaarheid, beschikbaarheid), infrastructuur (zijn er goede fietspaden), prijsverschil tussen verschillende opties (is vliegen of de trein nemen goedkoper), en persoonlijke omstandigheden (woon je in een huurwoning dan besluit je niet over het plaatsen van een warmtepomp).	(1) <a href="#">IPCC WGIII Summary for Policymakers Headline Statements (2021)</a> (2) <a href="#">IPCC AR6 WGIII Chapter06.pdf (2022)</a>

Klimaatverandering en kosten			
Naam/Tijd	Uitspraak	Factcheck	Bron
Marcel Crok 01:14	Orkanen en overstromingen zien we nog niet toenemen. Dat is positief nieuws. We zien geen toename in dit soort belangrijke extremen.	Vanuit wetenschappelijk perspectief klopt dit niet. Wanneer we het over extremen en klimaatverandering hebben, is het belangrijk om lokale en wereldwijde effecten van elkaar te onderscheiden.  <u>Orkanen</u> : Hoewel het totale aantal orkanen wereldwijd niet toeneemt—iets wat klimaatwetenschappers ook niet voorspellen—zien we wél een stijging in het aantal zware orkanen in bepaalde regio's, zoals de Noord-Atlantische Oceaan (1)(2).	(1) <a href="#">IPCC - Summary for Policymakers (2021)</a> (2) <a href="#">Climate Change: Evidence and Causes: Update 2020   The National Academies Press</a> (3) <a href="#">IPCC - Technical Summary (2021)</a> (4) <a href="#">IPCC - AR6 WGI FAQ Chapter 08</a>



		<p>Wetenschappers concluderen op basis van modelstudies met hoge waarschijnlijkheid dat orkanen ook wereldwijd intenser worden als het klimaat verder verandert (5 &amp; 6). Ook laten modelstudies zien dat recente orkanen versterkt zijn door klimaatverandering (7).</p> <p><u>Overstromingen:</u> Uit onderzoek blijkt dat lokaal de kans op overstromingen toeneemt en dat dit verband houdt met klimaatverandering (8 &amp; 9). Dit komt niet alleen door een toename in neerslag, maar ook door veranderende smeltpatronen, bijvoorbeeld in de Alpen (9). In West-Europa neemt het aantal pluviale overstromingen (door extreme neerslag) toe (2)(3)(4). Natuurkundig wordt dit verklaard doordat in een warmer klimaat meer water in de atmosfeer wordt opgeslagen.</p> <p>Het vaststellen van wereldwijde trends in extreme overstromingen is complex, mede door een gebrek aan lokale data (9). Op veel plekken wereldwijd ontbreken betrouwbare metingen om deze trends goed te analyseren. Daarom is het extra relevant om de focus te leggen op Europa, waar doorgaans meer observaties beschikbaar zijn.</p>	<p>(5) <a href="#">Tropical Cyclones and Climate Change Assessment: Part II: Projected Response to Anthropogenic Warming in: Bulletin of the American Meteorological Society Volume 101 Issue 3 (2020)</a></p> <p>(6) <a href="#">Simulation and Prediction of Category 4 and 5 Hurricanes in the High-Resolution GFDL HiFLOR Coupled Climate Model in: Journal of Climate Volume 28 Issue 23 (2015)</a></p> <p>(7) <a href="#">Dominant Role of Subtropical Pacific Warming in Extreme Eastern Pacific Hurricane Seasons: 2015 and the Future in: Journal of Climate Volume 30 Issue 1 (2017)</a></p> <p>(8) <a href="#">Flood trends in Europe: are changes in small and big floods different in: Hydrology and Earth Systems Sciences Volume 24 issue 4 (2020)</a></p> <p>(9) <a href="#">Changing climate both increases and decreases European river floods. Nature, Volume 573 Issue 7772 (2019)</a></p>
Marcel Crok 01:52	Ik zie vooral dat Europa economisch in heel zwaar weer zit mede door het klimaatbeleid. En dat we dus eigenlijk minder moeten inzetten op klimaatbeleid.	<p>Bij deze uitspraak zijn twee nuanceringen belangrijk.</p> <p>Eerste nuancering: Klimaatbeleid heeft vooral effect op de kosten van (fossiele) energie. De energiekosten in de EU liggen inderdaad aanzienlijk hoger dan in bijvoorbeeld de VS en China (zie figuur 1 in bron 1). Klimaatbeleid speelt hierin echter een beperkte rol. Veel belangrijker is dat de energiekosten wereldwijd sterk zijn gestegen- en vooral in de EU vanwege het wegvallen van goedkoop gas uit Rusland (1).</p>	<p>(1) <a href="#">EC 2025 Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's – Actieplan voor de betaalbare energie</a></p> <p>(2) <a href="#">Economics climate change stern review   Climatology and climate change (2007)</a></p> <p>(3) NGFS 2025:</p>



		<p>Tweede nuancering: Studies laten zien dat de kosten van klimaatbeleid aanzienlijk lager zijn dan de schade die een veranderend klimaat aanricht (bronnen 2, 3, 4) en dat de schade door klimaatverandering toeneemt in de tijd (bron 5 en 6). Daar komt voor de EU bij dat het middels klimaatbeleid stimuleren van investeringen in hernieuwbare energie ons minder afhankelijk maakt van andere regio's en dat in de EU opgewekte duurzame energie veelal goedkoper is dan de import van fossiele energie (bronnen 7 en 8). Bovendien is de EU-economie al relatief sterk gespecialiseerd in groene sectoren als windenergie, waterstof en groen transport (figuur 2 van bron 3) wat juist economische kansen biedt.</p>	<p><a href="https://www.ngfs.net/ngf-s-scenarios-portal/">https://www.ngfs.net/ngf-s-scenarios-portal/</a> &amp; <a href="#">NGFS Climate Scenarios for central banks and supervisors – Phase V   Network for Greening the Financial System</a></p> <p>(4) <a href="#">PBL Environmental Assessment Agency. (2014). Costs and Benefits of Climate Change Adaptation and Mitigation: An Assessment on Different Regional Scales.</a></p> <p>(5) <a href="#">The Economic Impacts of Natural Disasters: A Review of Models and Empirical Studies Review of Environmental Economics and Policy Volume 13, No 2 (2019)</a></p> <p>(6) <a href="#">Comprehensive evidence implies a higher social cost of CO2 Nature Volume 610 (2022)</a></p> <p>(7) <a href="#">The Draghi report on EU competitiveness</a></p> <p>(8) <a href="#">Clean Industrial Deal van EC</a></p>
--	--	---	--

<b>Klimaatimpact veehouderij</b>			
<i>Naam/Tijd</i>	<i>Uitspraak</i>	<i>Factcheck</i>	<i>Bron</i>
Esther Papies 00:32	We gebruiken meer dan driekwart van alle landbouwgrond op aarde voor de veehouderij terwijl dat maar 18% van de calorieën oplevert.	<p>Het klopt dat meer dan driekwart van alle landbouwgrond wordt gebruikt voor de veehouderij en dat dit een klein aandeel van onze calorieën oplevert, volgens bron (1) 17%.</p> <p>Bij deze uitspraak zijn de volgende opmerkingen belangrijk: 1) Dierlijke producten eet men eerder voor eiwitten en bepaalde micro-nutriënten dan vanwege de calorieën. Dezelfde website zegt dat hoewel vlees, zuivel en vis 17% van de calorieën oplevert, het wel 38% van de eiwitten oplevert. Daarbij moet dan weer vermeld worden</p>	(1) <a href="#">Half of the world's habitable land is used for agriculture – Our world in data (2024)</a>



		<p>dat het ook mogelijk is om de eiwitten uit plantaardige voeding te halen, zoals uit linzen, bonen en noten.</p> <p>2) De uitspraak gaat over al het agrarisch landgebruik, ook over heel extensief gebruikte weidegronden. Als je kijkt naar bouwland, dan wordt circa 50% hiervan voor dierlijke producten gebruikt. "However, only half of the world's croplands are used to grow crops that humans consume directly."</p>	
--	--	---	--

Klimaatimpact spullen			
Naam/Tijd	Uitspraak	Factcheck	Bron
Babette Porcelain 02:07	Spullen is de nr. 1 impact van de gemiddelde Nederlander.	<p>Deze uitspraak heeft een nuance. De uitspraak is gebaseerd op de 'Impact top 10' van CE Delft (2020) (7). In die studie wordt echter niet gesproken over klimaatimpact (zoals op <a href="#">de banner die de kennisbasis vormt van het burgerberaad</a>) maar over 'milieu-impact*'. Het is aannemelijk dat dit, samen met een aantal andere verschillen in de manier van berekenen**, verklaart waarom deze uitspraak niet overeen lijkt te komen met de informatie op de <a href="#">banner</a>. Het beeld over klimaatimpact dat volgt uit de banner, komt overeen met wat volgt uit diverse andere studies die 'los' kijken naar klimaatimpact (1) (2) (3) (4) (5) (6).</p> <p>*Dit is een gewogen score op basis van klimaatimpact, diverse vormen van milieuvervuiling, landgebruik en ontbossing, uitgedrukt in milieupunten.</p> <p>** o.a. wordt, als gevolg van de gehanteerde rekenmethode, niet dezelfde afbakening voor 'spullen' aangehouden. Daarnaast valt het energiegebruik van spullen, op de banner, niet onder 'spullen gebruiken' en bij deze studie wel.</p>	<p>(1)<a href="#">Consumption Footprint Platform   EPLCA</a></p> <p>(2)<a href="#">Assessing the Emissions Related to European Households' Expenditures and Their Impact on Achieving Carbon Neutrality</a></p> <p>(3)<a href="#">Europe   Measuring the CO2 Footprint of European Households: A comprehensive approach   BBVA Research</a></p> <p>(4)<a href="#">The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability   Global Sustainability   Volume 3 (2020)</a></p> <p>(5)<a href="#">Food, Energy, Water Systems Nexus   Research   Rijksuniversiteit Groningen</a></p> <p>(6)<a href="#">Environmental impacts of household consumption in Europe: Comparing process-based LCA and environmentally extended input-output analysis - ScienceDirect</a></p> <p>(7)<a href="#">Top 10 milieubelasting gemiddelde Nederlandse</a></p>



<b>Klimaatimpact elektrisch rijden</b>			
<i>Naam/Tijd</i>	<i>Uitspraak</i>	<i>Factcheck</i>	<i>Bron</i>
Maarten van Biezen 00:35	Voor het klimaatdoel voor verkeer en vervoer is elektrisch rijden ongeveer 50% van belang voor het halen van dat doel. Dus als je zorgt dat alle nieuwe auto's elektrisch zijn in 2030 dan heb je de helft van het klimaatdoel bereikt.	<p>Hoewel dit klopt, is toelichting wel belangrijk.</p> <p>In 2030 is het doel dat de mobiliteitssector 21 Mton broeikasgassen uitstoot. (1) De laatste Klimaat- en Energieverkenning (KEV) geeft aan dat de broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit ongeveer 30.6 Mton zijn in 2023. (2)</p> <p>Vergeleken met een scenario waarin het wagenpark geen elektrische personenauto's bevat, zijn de CO2-emissies zo'n 5 Megaton lager in 2030 wanneer alle nieuwverkochte auto's elektrisch zijn in 2030. (3)</p> <p>Met het huidig beleid wordt alleen een deel van de 5 Mton behaald. (3)</p> <p>Een verbod op verkoop van auto's met verbrandingsmotoren alleen in Nederland is juridisch echter niet haalbaar. (4)</p>	<p>(1)<a href="#">Klimaatplan 2025-2035 - Op weg naar een klimaatneutraal Nederland   Rapport   Rijksoverheid.nl</a></p> <p>(2)<a href="#">Klimaat- en Energieverkenning 2024</a></p> <p>(3)<a href="#">Revnext Rapport Fit-for-55 effecten op personen en bestelauto's.pdf</a></p> <p>(4)<a href="#">Maatregelen IBO-klimaat</a></p>
Maarten van Biezen 01:02	Als je elektrisch rijdt kan het wel tien keer goedkoper zijn dan benzine rijden, soms zelfs wat meer. Maar op z'n minst twee keer zo goedkoop.	Dit klopt, maar een toelichting is wel belangrijk: Deze uitspraak gaat over de energiekosten per kilometer (brandstof/elektriciteit) van een auto. Deze representeren maar een deel van de kosten van een auto. (1)	(1) <a href="#">Revnext Rapport TCO's in 2026 van de nu meest populaire modellen personenauto's</a>

