

Niet alleen Nederland heeft het moeilijk met het klimaatbeleid

Energiepodium, 20-11-2024

Na de verschijning van de Klimaat- en Energieverkenning had minister Hermans het lastig, zag Pieter Boot. “De doelen voor 2030 zijn nog niet in zicht. Opmerkelijk was dat in het Kamerdebat hierover de ons omringende landen weinig ter sprake kwamen. Opmerkelijk, want overal is het lastig. Vrijwel geen Europees land heeft zijn doelen al in zicht. En in sommige opzichten doet Nederland het minder slecht dan anderen.”

Het Europees Milieu Agentschap (EEA) en de Europese Commissie tonen elk jaar in oktober de voortgang van het Europese energie- en klimaatbeleid. In 2023 waren de broeikasgasemissies ten opzichte van die in 1990 in de Europese Unie met 37% gedaald (inclusief het landgebruik). Nog eens de helft daarvan moet dus in de komende acht jaar worden gerealiseerd. Maar alleen in 2023 daalden ze al met 8,3% - als je dat doortrekt haal je het doel. Die daling was echter zeer ongelijk verdeeld: ruim -15% in de ETS-sectoren (elektriciteitsopwekking en grote industrie) en slechts 1% in de gebouwde omgeving, landbouw en het transport. Een deel van de emissiedaling in de industrie werd veroorzaakt door vermindering van productie. Zolang ook de consumptie niet afneemt wil je dat eigenlijk niet.

Nederland doet het ongeveer even goed als het EU-gemiddelde: een afname van de broeikasgasemissies in 1990-2023 met 36%. Frankrijk doet het slechter (-32%), Duitsland beter (-46%). Interessant is echter dat de daling in Nederland later inzette en krachtiger was: vanaf 2015 tot en met 2023 zijn de emissies in Nederland met 27% gedaald, tegen 18% in de EU, 24% in Duitsland en 16% in Frankrijk. De Nederlandse Energie- en Klimaatakkoorden hebben in dit opzicht veel goeds gebracht. Het Verenigd Koninkrijk (VK) doet in de EU-cijfers niet meer mee, maar de emissies daalden er met -49,5% (inclusief internationale lucht- en scheepvaart, dat daar bij het doel hoort) relatief snel.

“Frankrijk heeft een strak schema van wettelijke deadlines voor allerlei plannen, maar kon zich daar door de regeringswissel niet aan houden”

Iedereen zit met de voortgang tot 2030 in zijn maag. Alle EU-landen moesten voor 1 juli Nationale Energie- en Klimaatplannen opstellen. Nederland heeft dat netjes gedaan, een aantal andere landen nog niet. De Europese Commissie heeft de reductie van de ingeleverde plannen – die waarschijnlijk nogal optimistisch zullen zijn – opgeteld en

komt dan op -51%. Als je de plannen van Frankrijk en Duitsland, aangevuld met het Verenigd Koninkrijk, als voorbeeld neemt valt het volgende op.

Frankrijk heeft een strak schema van wettelijke deadlines voor allerlei plannen, maar kon zich daar door de regeringwissel niet aan houden. Een al vastgesteld budget in 2025 voor activiteiten van lagere overheden werd door die wissel meer dan gehalveerd, waarna de daarvoor verantwoordelijke minister in een andere positie de nieuwe regering opriep het weer te verhogen. De Haut Conseil du Climat is kritisch over de beleidsvoortgang in de mobiliteit en stelt dat er vooral in de elektriciteitsvoorziening – levensduurverlenging en bouw van kerncentrales, in mindere mate van hernieuwbare energie – veel gebeurt. In de gebouwde omgeving wordt ingezet op elektrificatie, meer dan op isolering. Het industriebeleid is actief. Er is een Groene industriewet aangenomen waarvoor het belastingreductieplan van de Amerikaanse president Biden het voorbeeld was. De Europese Commissie heeft subsidies goedgekeurd. Met grote energie-intensieve bedrijven zijn contracten voor broeikasgasvermindering gesloten. Er worden ook nieuwe fabrieken voor bijvoorbeeld batterijen gebouwd en er komen veilingen voor elektrolyzers. Zorgwekkend is in Frankrijk dat de opname van broeikasgassen door het landgebruik vermindert.

“De Duitse auto-industrie is het spoor kwijt, wat is terug te zien in de achterblijvende emissiereductie”

Ook Duitsland haalt het doel voor 2030 (- 65%) nog niet, vooral door de ingewikkelde financiële situatie. Er zijn verduurzamingsafspraken met industriële bedrijven gemaakt. Men had een fors meerjarenbudget voor energie en klimaat afgesproken, dat door het Bondsgerechtshof ongrondwettelijk werd verklaard. Daarop volgde een kleiner bedrag, waarna onlangs de minister van Financiën werd weggestuurd. Op dit moment is er geen begroting voor 2025 die het parlement kan behandelen – en is er dus ook geen geld. Dit vertraagt de verduurzaming van vooral de gebouwde omgeving en industrie. Maar men was voortvarend in de goedkeuring door de Europese subsidies door de Europese Commissie door dat niet als overheid te regelen, maar de bedrijven zelf te laten oplossen – wat ze ook deden. De aanpak in de gebouwde omgeving steunt erg op de in de EU afgesproken emissiehandel. De Duitse auto-industrie is het spoor kwijt, wat is terug te zien in de achterblijvende emissiereductie. Ook hier is er zorg over het landgebruik, waarvan de opnamefunctie om kan slaan in een emissiebron. Duitsland heeft een scherper doel dan de EU: netto-nul emissies in 2045. Maar er is geen helder beleid na 2030 en de raming biedt geen uitzicht op het halen van dat doel, zelfs niet in 2050.

“Om de wettelijk vastgestelde doelen te halen moet er doorgaans een tandje bij”

Het beeld voor het VK is anders. De laatste Conservatieve regeringen hadden hier eerst zwaar ingezet op energie- en klimaatbeleid en dat daarna weer afgezwakt. Het Committee on Climate Change (CCC) stelde in juli dat slechts een derde van de

emissiereductie in 2030 gedekt wordt door geloofwaardig beleid. De nieuwe Labourregering scherpt daarom het beleid aan. Centraal daarin staat de ambitie elektriciteit al in 2030 zonder broeikasgasemissies te produceren. De system operator (NESO) stelt dat dit mogelijk is als de netten tijdig worden verzwaaard en de plannen voor wind-, kernenergie en afvang en opslag van koolstof (CCS) tijdig worden uitgevoerd. Gascentrales blijven dan over als reserve, maar draaien weinig. Het VK zet zwaar in op een nieuw investeringsfonds en een nieuw staatsenergiebedrijf dat in private investeringen gaat meedoen. De belasting op nieuwe benzine- en dieselauto's gaat omhoog, elektrische auto's worden meer gesubsidieerd en de productie daarvan gestimuleerd. De huidige regering heeft het advies van de CCC overgenomen om voor 2035 een reductiedoel van 81% ten opzichte van 1990 te stellen, dat zonder fundamentele gedragsverandering van de bevolking bereikt zou moeten kunnen worden.

Kortom, ook elders in Europa is het niet makkelijk. De voortgang is wisselend, de ambities zijn dat ook en Nederland doet het niet minder dan omliggende landen, hoewel de voortgang van het groene industriebeleid hier wel heel traag is. Om de wettelijk vastgestelde doelen te halen moet er doorgaans een tandje bij.

Pieter Boot, Senior Fellow CIEP