

Klimaatbeleid wordt lastiger

Energiepodium, 06-10-2023

De grote ons omringende landen – Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk – lijken een nieuwe fase van hun klimaatbeleid ingegaan. Voortgang is lastig, doelen zijn niet in zicht en de reactie daarop verschilt. Pieter Boot bekijkt de verschillen en overeenkomsten, ook met Nederland.

Van de vier landen liep de reductie van broeikasgasemissies in Nederland altijd achter. De laatste officiële cijfers van het Europees Milieu Agentschap geven voor 2021 een beeld van bijna 30% emissiereductie in de hele Europese Unie: bijna 40% in Duitsland, ruim 23 in Frankrijk, een kleine 23 in Nederland – tegen 48% in het Verenigd Koninkrijk. Maar voorlopige cijfers over 2022 geven een duidelijke inhaalslag in Nederland te zien: nu bijna 31% reductie, tegen 25% in Frankrijk, nog steeds 40% in Duitsland en bijna 49% in het VK. De energieprijsstijging, in combinatie met een zachte winter, had een veel groter effect in Nederland dan elders, waar men vaak een nog steviger grens aan die energieprijstoename stelde.

In deze landen zijn er nu ook ramingen voor het te verwachten effect van beleid in 2030. Het PBL is hier voor Nederland erg optimistisch en stelt dat als alles meezit het doel van 55% net in zicht is. Vergelijkbare experts zijn voor de andere landen pessimistischer en het voorgestelde beleid verschilt.

“Het VK heeft verreweg de meeste emissies gereduceerd, vooral in de elektriciteitssector en industrie”

Het VK heeft verreweg de meeste emissies gereduceerd, vooral in de elektriciteitssector en industrie. Het Britse doel is -78% in de vijf jaar rond 2035. De Committee on Climate Change (CCC) vermoedt dat de emissies bij huidig beleid nog nauwelijks verder dalen: in 2035 is dan nog steeds 49% gereduceerd. Het somberst is de CCC over de luchtvaart (internationale luchtvaart maakt in het VK deel uit van het internationale doel) en de verduurzaming van de industrie. Recent stagneerde de toename van hernieuwbare elektriciteit doordat geen enkel bedrijf intekende op een nieuwe tender voor wind op zee. De Britse minister-president stelt dat het allemaal nog wel kan lukken, maar onduidelijk is hoe belangrijk hij het echt vindt. Het verbod op verkoop van nieuwe benzine- en dieselauto's verschuift van 2030 naar 2035 en het verbod op nieuwe olie- en cv-ketels in 2035 zwakt af naar een streven van 80% vermindering. Ook stelde hij dat de luchtvaart beleidsmatig niet afgezwakt zou worden. Hij positioneert zijn partij als pragmatisch en niet te ambitieus bij de komende verkiezingen. In het VK is klimaatbeleid nu een zaak tussen de linker- en rechterzijde van het politieke spectrum geworden. De minister-president hoopt met afzwakking van het klimaatbeleid de minder verdienende Labour stemmer voor zich te winnen. Dat is nieuw: er was altijd een brede politieke meerderheid van alle partijen voor klimaatbeleid en ook de recente aanscherping van de

Klimaatwet werd met grote meerderheid van stemmen aangenomen. Labour wil het beleid juist aanscherpen en stelt zich bijvoorbeeld ten doel het compleet vergroenen van de elektriciteitssector te vervroegen van 2035 naar 2030.

“Maar liefst 52% van een groep ondervraagde bedrijven in Duitsland stelt dat de energietransitie een (zeer) negatieve invloed op hun bedrijf heeft”

Duitsland heeft een ambitieuze minister voor Economische Zaken en Klimaat, Habeck, die ook vice-kanselier is. Maar ook hij heeft moeite de doelen uit het regeerakkoord in wetgeving te vertalen. De Expertcommissie voor Klimaatverandering heeft geïndiceerd dat het doel voor 2030 - -65% emissiereductie – niet wordt gehaald omdat er geen coherent en consistent plan is. De regering geeft zelf ook aan dat er een omvangrijk tekort voor 2030 is. Het aanvankelijke voornemen was hier nieuwe CV- en olietels vanaf 2024 in de gebouwde omgeving te verbieden door een eis van 65% hernieuwbare energie. Na maandenlange politieke ruzie is dat afgezwakt tot een wet waarin deze ketels nog aangeschaft mogen worden zolang er geen gemeentelijk plan voor verduurzaming van de gebouwde omgeving is (grote gemeenten moeten dat in 2026 af hebben, kleine in 2028). Warmtepompen kunnen tot 70% worden gesubsidieerd. De verwachting is dat het merendeel van nieuwe verwarming nu vanaf 2028 uit warmtepompen en een kleiner deel uit warmtenetten zal bestaan die ook vaak door grote warmtepompen worden gevoed. De genoemde Expertcommissie stelt ook voor meer haast te maken met verdere stappen in de nationale emissiehandel voor transport en gebouwde omgeving. Door de rechten daarvan te veilen en de opbrengst aan mensen met een laag inkomen terug te geven zou het inkomenseffect daarvan beperkt kunnen blijven. Maar juist het transportbeleid stagneert. Duitsland maakt zich ook ernstige zorgen over de industrie. Maar liefst 52% van een groep ondervraagde bedrijven stelt dat de energietransitie een negatieve of zeer negatieve invloed op hun bedrijf heeft, tegen 18% een gunstige of zeer gunstige. Een derde van deze bedrijven denkt na over nieuwe investeringen in het buitenland of is daar al mee bezig. Minister-presidenten van deelstaten hebben voorgesteld een maximumprijs voor elektriciteit aan grote ondernemingen in te stellen. Minister Habeck heeft dit idee overgenomen en bereidt een maximumprijs van 6 c/kWh voor 80% van het energieverbruik van grootindustriële bedrijven voor, waar hij tot 30 miljard euro voor over heeft. De Bondskanselier, minister van Financien en veel economen vinden dat zonde van het geld, maar een meerderheid van regeringspartijen is ervoor.

“Verduurzaming van de industrie is ver van het bed van de gemiddelde burger”

Frankrijk kent een wat andere situatie. Het doel voor 2030 is er veel lager dan het Europese - -40% tegen – 55%. Maar volgens de Haut Conseil du Climat is zelfs dat doel niet in zicht, vooral door de ongunstige ontwikkeling in het landgebruik, waar bossen steeds minder koolstof opnemen. President Macron reageerde hierop door in september het doel aan te scherpen tot het Europese. In dit ‘ecologische plan’ wordt de productie

en verkoop van elektrische auto's bevorderd, komen er minder gasketels, meer wind op zee en worden afspraken gemaakt met de 50 meest vervuilende bedrijven om 45% minder te emitteren. Nu is Frankrijk altijd beter in het opstellen van plannen dan de uitvoering daarvan, dus het is nog afwachten hoe dit in concreet beleid wordt omgezet. Net als in Duitsland is er veel aandacht voor de industrie; zo is aangekondigd dat alle elektriciteitsprijzen door de overheid bepaald gaan worden.

Bij elkaar is het beeld niet heel opwekkend. In een overzichtsartikel stelde NRC Handelsblad op 28 september dat EU-landen pas op de plaats maken. Dat lijkt me te sterk. Wel aarzelt men nu het beleid dichterbij de mensen komt. Een schonere elektriciteitsvoorziening vindt iedereen immers prima zolang het de burger niets kost en windmolens ver weg staan. Verduurzaming van de industrie is ver van het bed van de gemiddelde burger. Alle genoemde landen worstelen ermee hoe dat op een evenwichtige wijze te doen. Schone huizen en auto's lukt wel zolang bijna alles gesubsidieerd wordt. De tussenoptie van hybride warmtepompen wordt in andere landen niet genoemd en zou wel eens een Nederlandse troef kunnen blijken. Duitsland en Frankrijk kunnen nog de ambitie hebben 'nationale industriegiganten' langdurig te ondersteunen, maar Nederland heeft die niet meer. Duidelijk is dat het doel van een betaalbare en rechtvaardige energievoorziening ook in ons land nieuwe aandacht verdient en dat daarbij lastige dilemma's aan de orde zijn.