

Dankzij de Europese Green Deal kan een deel van het Nederlands Klimaatakkoord de prullenbak in



Remco de Boer is onderzoeker en publicist op het gebied van de energietransitie. Reageer via expert@fd.nl.



Vriend en vijand waren verrast toen VVD, CDA, D66 en ChristenUnie in het regeerakkoord van oktober 2017 hun inmiddels bekende klimaatdoel opnamen: 49% minder CO₂-uitstoot in 2030, een scherp doel aangezien de Europese Unie (EU) als geheel toen nog op 40% koerste.

Weliswaar pleitte het kersverse kabinet meteen in Brussel voor verhoging van dat Europese doel, maar het wilde er niet op wachten. Nederland werd koploper en ging 'kosteneffectief en efficiënt' voorop in de strijd.

Afgelopen juni werd daarvoor het plan gepresenteerd: het Klimaatakkoord. Maar in december kondigde de Europese Commissie haar Green Deal aan. Daarmee verhoogt de EU z'n 40% naar 50% tot 55%, een hoger doel dus dan het onze. En dat verandert de zaak.

Zo kunnen een aantal maatregelen uit het Klimaatakkoord straks de prullenbak in. Of iets netter gezegd: sommige maatregelen zouden nog eens goed tegen het licht gehouden moeten worden, zoals het heetste politieke klimaathangijzer in het akkoord: de CO₂-heffing voor de industrie.

Met die heffing — eigenlijk een combinatie van boetes en subsidies — wil ons land de CO₂-uitstoot van de eigen industrie sneller laten reduceren dan die in andere lidstaten. Dat moet gebeuren zonder dat hun concurrentiepositie verslechtert, maar ook zonder dat die zodanig verbetert dat er van ongeoorloofde staatssteun sprake is.

Aan de uitwerking van die regeling wordt nog altijd gesleuteld. Of zij gaat werken, is nog maar de vraag. Wat in dit kader in elk geval wel werkt, is het Europese emissiehandelssysteem (ETS). Dat regelt in alle EU-lidstaten sinds 2005 de uitstoot zowel in de industrie als in de elektriciteitssector. Het is een systeem dat zich niets aantrekt van nationale ambities of het gebrek daaraan. Of een gascentrale of fabriek in Nederland, Duitsland of Tsjechië staat, doet er niet toe.

Het principe is simpel: uitstoten mag alleen als je rechten hebt. Elk jaar worden er minder op de markt gebracht, zodat de uitstoot stapje voor stapje daalt. Zo staat nu al vast dat de industrie en de elektriciteitssector samen in 2030 43% minder uitstoten.

Als de Green Deal in werking treedt, zullen er nog minder rechten beschikbaar komen en zal er dus nog minder mogen worden uitgestoten; volgens een eerste voorzichtige schatting in 2030 mogelijk 55%. En daarmee komt



ILLUSTRATIE: HEIN DE KORT VOOR HET FINANCIËLE DAGBLAD

de grond voor een aparte, extra heffing in ons land grotendeels te vervallen.

Zoals het ETS kosteneffectief en efficiënt z'n werk doet, doet de Europese Unie dat op meer terreinen. Neem mobiliteit. Vanaf volgend jaar mogen nieuwe auto's gemiddeld niet meer dan 95 gram CO₂ per kilometer uitstoten. Om aan die zeer strenge norm te kunnen voldoen, lanceren fabrikanten op dit moment in hoog tempo nieuwe modellen. Dat betekent meer keuze en meer concurrentie. Verkopen ze namelijk onvoldoende elektrische auto's en halen ze de norm niet, dan dreigen miljardenboetes.

Zo dwingt de EU in alle lidstaten de overgang van benzine en diesel naar elektrisch af. Een nationale aanschafsubsidie voor elektrische auto's, die in het Klimaatakkoord is afgesproken en dit jaar wordt ingevoerd, klinkt leuk, maar is dus nergens voor nodig.

Die auto's komen er wel. Nederland kan z'n tijd, geld en energie beter richten op de infrastructuur van laadpalen en de noodzakelijke aanpassingen aan het elektriciteitsnet, stelde Martien Visser, lector Energietransitie & Netwerken aan de Hanzehogeschool, al in december. Die infrastructuur zal voor

het succes van elektrisch rijden eerder de bottleneck zijn dan de auto's.

Ook de aanschafsubsidie voor elektrische auto's kan dus uit het Klimaatakkoord. Maar er moet minimaal ook een nieuwe maatregel in: stimuleer de winning van aardgas op de Noordzee. Dat klinkt in het kader van klimaat paradoxaal, maar is het niet.

Ondanks de stelling dat Nederland 'van het aardgas gaat', is daar de komende jaren niet of nauwelijks sprake van. Mogelijk neemt het gebruik tegen 2030 zelfs iets toe.

NOORDZEEGAS

Zelf produceren we steeds minder, niet alleen in 'Groningen', dat in 2022 sluit, maar ook in de zogeheten 'kleine velden' op de Noordzee. Al sinds 2018 is ons land netto-importeur en die import neemt de komende jaren fors toe.

Dat importgas, vooral uit Rusland, geeft per kubieke meter zo'n 30% meer uitstoot dan gas uit eigen bodem, staat becijferd in een rapport van het The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS) dat vorige maand uitkwam. Oorzaken zijn methaanlekkages onderweg en de energie die nodig is om het gas in Europa te krijgen.

Die extra uitstoot is ongeveer even groot als de klimaatwinst in ons land door zonne- en windenergie, aldus HCSS. Toch lijkt vrijwel niemand zich daar druk om te maken, in elk geval niet in Den Haag. Dat komt doordat die uitstoot over de grens plaatsvindt en niet op ons conto komt.

Wie zich zorgen maakt over de gevolgen van ons aardgasgebruik voor het klimaat, zou de winning van aardgas op de Noordzee actief moeten stimuleren, zoals het VK en Noorwegen doen. Weliswaar wordt er sinds 2018 gewerkt aan de verhoging van de investeringsaftrek voor gasbedrijven, maar van veel liefde voor deze maatregel is in de Tweede Kamer geen sprake.

Dat geldt ook voor wat misschien wel de allerbelangrijkste maatregel is die Nederland in een nieuwe versie van het Klimaatakkoord zou moeten opnemen: via Brussel geld, heel veel geld naar de oostelijke lidstaten sturen. Daar liggen niet alleen de grootste Europese klimaatuitdagingen, maar is ook de meeste klimaatwinst per euro te halen.

Een land dat voorop wil lopen in Europa door 'kosteneffectief en efficiënt' klimaatverandering tegen te gaan, zou dat toch moeten aanspreken.

Niet de auto's, maar de infrastructuur van laadpalen vormt de bottleneck voor elektrisch rijden