

Klimaatbeleid: In Nederland zorg, in Duitsland woede

03-10-2019, Energiepodium

Pieter Boot ziet verschillen en overeenkomsten tussen het Duitse en Nederlandse klimaatbeleid

Enkele weken geleden was Bondskanselier Merkel op bezoek bij premier Rutte om samenwerking inzake energie- en klimaatbeleid te bespreken. Ruim een week geleden presenteerde Merkel haar beleid. [Jos Cozijnsen gaf er voor Energiepodium een samenvatting van.](#) Tijd om eens te bezien waarin we op elkaar lijken en hoe de aanpak verschilt. Ik licht daar vijf punten uit.

Allereerst is de Nederlandse opgave, afgezet tegen wat we realiseerden, iets hoger. Duitsland had in 2018 een reductie van broeikasgasemissies van 30,6 procent ten opzichte van 1990 bereikt. In 2000 was dat al 16,5 en in 2010 24,7 procent. Het doel voor 2030 is 55 procent reductie. In de komende tien jaar moet Duitsland dus tweemaal zoveel doen als wat men sinds 2000 realiseerde. Voor een eerlijke vergelijking telt de reductie in de eerste tien jaar na 1990 door de sluiting van Oost-Duitse bedrijven niet mee. Nederland bereikte in die tien jaar ook vrijwel niets: in 2000 hadden we ten opzichte van 1990 nog niet 1 procent gereduceerd, in 2010 3,6 procent. Pas daarna kwam de Nederlandse emissiereductie op

gang: in 2018 was het 14,6 procent. Met een doel van 49 procent moeten we de komende tien jaar 2,5 maal zoveel bereiken als we in 2000-2018 realiseerden. Beide landen moeten erg veel doen in vergelijking met het recente verleden, maar Nederland iets meer.

“We moeten komende tien jaar 2,5 maal zoveel bereiken als we in 2000-2018 realiseerden”

Het tweede is het belang van de kosten. Nederland zet sterk in op een kosteneffectieve aanpak van het klimaatbeleid. In Duitsland speelt dat een minder centrale rol. Een eerlijke verdeling van de kosten is ook bij de burens belangrijk, maar de totale kosten doen er in het politieke debat minder toe. Dat zien we ook terug in de aanpak. In Nederland staan qua omvang de – relatief goedkope - voorziene reducties in de elektriciteitssector en de industrie centraal. Het debat in het voorjaar ging vooral over de vraag hoe de industrie meer kon doen. In Duitsland wordt de industrie ontzien en afvang en opslag van koolstof speelt er geen substantiële rol. Afgezet tegen de omvang van het land is de beoogde Duitse reductie in de industrie iets meer dan de helft van de Nederlandse. Ook in de landbouw, waar veel relatief goedkope opties zijn, gebeurt in Nederland meer. Onze positie is daar vooral in het landgebruik lastiger: Duitsland neemt per

saldo door landgebruik emissies op, in Nederland is er van uitstoot sprake. In de elektriciteitsvoorziening is die in beide landen vergelijkbaar. In het transport ligt de nadruk hier op de bevordering van elektrische auto's, een relatief kosteneffectieve transportmaatregel. Duitsland denkt emissies te reduceren door het openbaar vervoer te verbeteren, Nederland gelooft daar minder in.

“Duitsland wil emissies reduceren door openbaar vervoer te verbeteren, Nederland gelooft daar minder in”

Ten derde zijn er ook overeenkomsten. Elektrificatie speelt een belangrijke rol. Beide landen kennen een vergelijkbare beleidsarchitectuur van regulering, beprijzing – in Duitsland met een handelssysteem in de niet-ETS sector, in Nederland door belastingen – subsidiering en innovatiebevordering. In beide landen levert de sluiting van kolencentrales als individuele maatregel het meeste op. Bij ons is dat relatief eenvoudig. In 2030 mag er geen elektriciteit met kolen worden gemaakt. Door de regionale concentratie van bruinkoolmijnbouw en -centrales in drie regio's is dat in Duitsland lastiger. De sluiting vindt ook later plaats, voor 2038, maar de politieke en

maatschappelijke inspanning om het te realiseren is veel groter. Beide landen verzuimen het om in het maatregelpakket het negatieve effect van hun aanpak op de Europese emissiehandel te compenseren, hoewel de Duitse Kolencommissie dit wel had geadviseerd.

“Huidige verantwoording beleid in Duitsland slordiger dan in Nederland”

Ten vierde is de verantwoording van het beleid in Duitsland vooralsnog veel slordiger dan in Nederland. De 64 Duitse maatregelen gingen niet gepaard met een onafhankelijke analyse van hoeveel ze zouden opleveren. Naar verluid was er wel een ministeriele effectberekening van individuele maatregelen van een eerder pakket, maar dat was niet in samenhang gezien. Aan het pakket was in de nacht voor de presentatie nog zo gesleuteld dat de Bondskanselier niets over een effect durfde te zeggen. Dat was voor de buitenwereld een schot voor open doel. Onafhankelijke deskundigen meenden uit de losse pols dat van de beleidsopgave ten opzichte van het referentiepado ‘maximaal de helft’ (directeur Edenhofer van het Potsdam Institut fuer Klimatfolgenforschung) tot ‘een derde’ (directeur Graichen van Agora Energiewende) van het doel bereikt zou worden. In Nederland was de officiële effectschatting van het ontwerpakkoord door PBL een

bandbreedte tussen twee-derde en volledig bereik van de opgave. In de toekomst wordt het in Duitsland wel goed geregeld. De doelen worden per sector wettelijk vastgelegd. Elk jaar bekijken onafhankelijke experts de voortgang en als die onvoldoende is moet de verantwoordelijke minister binnen drie maanden extra beleid voorstellen. Het is nog niet zo eenvoudig voorstelbaar hoe die reactie er in de praktijk gaat uitzien.

“Duitse klimaatpakket werd simpelweg afgebrand”

Het grootste verschil, ten slotte, zit in de receptie. Het Duitse klimaatpakket werd, om het simpel te zeggen, afgebrand. Edenhofer vatte het als ‘document van moedeloosheid’ samen. Tegelijk werd opgemerkt dat zonder de grote recente maatschappelijke protesten zelfs dit pakket niet mogelijk zou zijn geweest. Kennelijk werkte de Nederlandse aanpak om hier stapsgewijs en tot op zekere hoogte gezamenlijk aan te werken, en parallel met een groot deel van de oppositie een Klimaatwet te maken die de kaders vastlegt, maatschappelijk veel beter. In Nederland is er vooral zorg – is het genoeg, wordt het niet te duur, is er een eerlijk speelveld voor de industrie – in Duitsland is er vooral woede. Ik ben geen deskundige tegen gekomen die zich positief over het Duitse plan uitte. Vooral de lage CO2 prijs voor verkeer en huishoudens –

te beginnen met 10 euro in 2020 – moet het dan ontgelden. Ook de geldverkwistende compensatie daarvan voor forenzen wordt weggehoond. Verder wordt het gebrek aan samenhang van maatregelen gehekel

In Duitsland hebben velen het gevoel dat het beleidsproces nog niet is afgerond, terwijl dat in Nederland vooral is nu aan de slag te gaan. Hoewel er ook overeenkomsten tussen het Duitse en Nederlandse klimaatbeleid zijn, zorgen de verschillen in vooral het beleidsproces voor een totaal andere perceptie.

Pieter Boot

Pieter Boot is Hoofd sector Klimaat, Lucht en Energie bij het Planbureau voor de Leefomgeving