

Tom Tom

Dit najaar wordt de laatste hand gelegd aan een Europese wegenkaart voor energie richting het jaar 2050. Er wordt druk gerekend, verondersteld en aan gevoeligheden blootgesteld om met meerdere plausibele verhaallijnen te komen voor de verschillende scenario's die samen de wegenkaart moeten vormen. Ergens in november komt er dan een beleidsverhaal van de Europese Commissie gebaseerd op die scenario's. En dan gaat het spel op de Europese politieke wagen.



Door
Coby van der
Linde

Het woord wegenkaart is een vertaling van het momenteel politiek populaire 'roadmap'. Een 'roadmap' of wegenkaart veronderstelt dat je een route van A naar B kunt uitstipelen, gelijk als op een topografische kaart. Tegenwoordig bieden moderne elektronische routeplanners ook de keuze voor een kortste of snelste route, vroeger was dat in het ANWB-boek de snelweg of de toeristische route. Of een dergelijke dienstverlening ook uit de Europese energiewegenkaart zal rollen, is nog maar de vraag. Het woord wegenkaart veronderstelt wellicht meer zekerheid over de toekomstige energievoorziening dan met modellering kan worden verkregen. Immers, de Europese wegenkaart berust op aannames van bijvoorbeeld economische groei en prijzen van energie, die vaak afwijken

van de werkelijk gerealiseerde waarden. Indien deze waarden structureel afwijken is het lastig om van A naar B te komen volgens de wegenkaart. Ook is het lastig om schokken in de energiewegenkaart op te nemen, die leiden tot een ommezwaai in het beleid of investeringen en waardoor routes geheel anders worden. Nu gaat het bij de energiewegenkaart om een lange periode, waarin tijdelijke wegversperringen en andere hobbels door de factor tijd wellicht weggestreken zouden kunnen worden. We weten dat echter niet zeker. Een ieder die werkt met modelmatige verkenningen van de toekomst hoort te weten hoe deze te lezen. Echter, in het politieke proces worden al gauw bijna natuurkundige wetmatigheden toegekend aan de uitkomsten, die toch echt nog steeds berusten op veronderstellingen over de toekomst. Bovendien woedt er een hevige strijd tussen verschillende wegenkaarten die allemaal de energie-economie van A naar B zeggen te voorspellen. In die zin is het jammer dat de Europese Commissie de opdracht van de Raad een wegenkaart voor energie te maken zo letterlijk lijkt op te volgen. Het ware beter geweest als voor een minder hoogdravende en minder politieke projecttitel was geopteerd; het zijn verkenningen van een CO₂-arme Europese economie en de verschillende wegen ernaartoe.

Trilemma

In voorbereiding op de Europese wegenkaart worden ook nationale wegenkaarten gemaakt in de lidstaten. De samenstelling van de energievoorziening is immers een nationale competentie. Lidstaten zullen verschillende keuzes maken ten aan-

zien van de invulling van forse CO₂-uitstootreductie en het tempo waarin dat gebeurt, passend binnen de eigen invulling van de prioriteiten van energiebeleid. Het spanningsveld tussen betrouwbaar, betaalbaar en schoon wordt er niet eenvoudiger op, zeker niet met verschillende draagvlakken in de lidstaten voor bepaalde energiedragers. Duitsland koos pas geleden om dat zonder kernenergie te doen en in plaats daarvan de windcapaciteit sneller uit te breiden. Groot-Brittannië wil een nationale minimumprijs voor CO₂ instellen om het Engelse langetermijnbeleid te ondersteunen, waardoor aan de wortels van het Europese emissiehandelssysteem ETS wordt geknaagd. De kans dat de nationale routekaarten naadloos zullen optellen of passen in de Europese is klein. Grote landen laten zich misschien wel leiden door het Europese beleid, maar lossen de nationale beleidsdilemma's toch vooral in de eigen context op. De eventuele ruis die daardoor kan ontstaan in de plannen van naburige landen is dan jammer maar pech. Ook de eventuele knelpunten in het transport van elektriciteit naar consumenten levert nog de nodige hoofdbrekens op voor de marktmeesters. De vooral op de korte termijn gerichte energiemarkten leveren nog vaak onvoldoende prikkels op voor investeringen in infrastructuur en het introduceren van nieuwe energiedragers, zodat er weer geluiden opgaan dat de overheid moet aanvullen. Hoe dat past in een periode waarin de Europese overheden fors moeten bezuinigen op hun uitgaven is nog de vraag. Een verschuiving van de lasten van de belastingbetaler naar de consument is in een periode van krimpende koop-

kracht aan beperkingen onderhevig. Het vinden van een goede oprit naar de transitie snelweg zal nog menige hoofdbrekens kosten in het huidige economische klimaat.

Van A naar B

Afgezien van het dilemma om de koolstofarme economie te realiseren in de context van de geliberaliseerde EU-energiemarkt, vergt ook de voorzieningszekerheid aandacht. In eerste instantie levert de introductie van nieuwe energiedragers een grotere diversificatie van de energiemix op. Echter, naarmate fossiele brandstoffen worden vervangen neemt deze diversiteit weer af. Ook vervangen we importen uit zeer liquide energiemarkten waarschijnlijk met importen uit minder landen van herkomst en minder liquide markten. Het vraagstuk van leveringszekerheid (het kortetermijnbroertje van voorzieningszekerheid) is zeker nog een uitdaging met de introductie van variabele energiedragers en beperkte opslagmogelijkheden. De Europese wegenkaart zal op al de bovenstaande vragen geen antwoord bieden. Eerder zal het fungeren als richtingaanwijzer. Maar een dergelijke nuance zal in de politieke semantiek en belangenstrijd wel verloren gaan. Zo verdient energie-efficiënte veel meer aandacht in de vaak op aanbodgerichte plannen. Het tegengaan van verspilling is een onderschatte 'no brainer'. Het vertrouwen op een Tom Tom is nooit een excuus om niet zelf scherp te blijven nadenken over hoe je het beste van A naar B komt.

Coby van der Linde is hoofd van het Clingendael International Energy Programme. ■