



# Milieueisen in plaats van miljardensubsidies

Nederland loopt vast door een falend milieubeleid. Meerdere keren zijn we op de vingers getikt door de rechter, de Raad van State of Europa. Vervolgens grijpen we terug op noodmaatregelen, vaak met onnodige schade voor de economie. Boeren, bedrijven en burgers voelen zich overvallen. Het gebrek aan een lange termijn aanpak zet ons klem in rekensommen, rechtszaken en protesten.

Onze uitgangssituatie is lastig. We hebben veel mensen, dieren, bedrijven en auto's op een klein grondgebied, waardoor we strengere milieumaatregelen moeten nemen om dezelfde milieukwaliteit te halen dan andere landen. Tegelijkertijd zijn we gespecialiseerd in vervuilende bedrijvigheid, zoals transport, chemie en landbouw. Juist deze bedrijfstakken hebben door hun omvang flinke invloed op de publieke opinie en de politiek<sup>1</sup>. Samen staat dit een adequaat milieubeleid in de weg. Hoe komen we uit deze spagaat?

## Concurrentiesubsidies

Het kabinet kiest voor miljarden aan subsidies als hoofdmoot van het milieubeleid. Daarmee gaan we echter de energie- en milieutransitie niet tot stand brengen, want subsidies zijn per definitie tijdelijk en geven bedrijven daardoor onvoldoende zekerheid. Zo komt de bouw van windparken en fabrieken voor groene waterstof pas echt op stoom als de vraag voor de lange termijn zeker is. Die zekerheid bieden subsidies niet. Een ander nadeel van subsidies is dat niet de vervuiler betaalt, maar de belastingbetaler. De groei in het gebruik van energie en grondstoffen neemt daardoor niet af, terwijl dit juist hard nodig is.

Dan werken heffingen op milieuvervuiling volgens economen beter. Politiek blijkt het echter lastig om voldoende hoge heffingen in te voeren op energie, grondstoffen en trans-

port. Verdelingseffecten zijn vaak een sta-in-de-weg en overschaduwden de welvaarts-winst van adequate prijzen voor vervuiling. Ook overschatten economen vaak de snelheid waarmee heffingen in de praktijk werken: als een milieumaatregel rendabel is, betekent dit niet dat toepassing dan snel en op grote schaal volgt. Vaak duurt dit nog decennia en die tijd hebben we niet voor het verminderen van de uitstoot van stikstof en broeikasgassen.

## Milieueisen

In plaats van subsidies en heffingen zou de overheid simpelweg vervuiling moeten verbieden. Dit is effectief en heeft de afgelopen halve eeuw verreweg de grootste bijdrage geleverd aan vermindering van de milieuvervuiling. Denk aan de verboden op schadelijke pesticiden, asbest en stoffen die de ozonlaag aantasten. Net zo effectief zijn de – meestal Europese – milieueisen aan fabrieken, auto's, landbouw, brandstoffen en veel meer.

Voortbouwend op deze successen zijn er een tiental nieuwe regels nodig om de energietransitie tot stand te brengen<sup>2</sup>. Een geleidelijk naar nul dalende norm voor de maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot per kWh geleverde stroom zorgt voor schone elektriciteit. Een verbod op nieuwe fabrieken voor plastics, kunstmest, cement en staal die niet volledig CO<sub>2</sub>-loos zijn laat de industrie overschakelen op duurzame

productieprocessen. Verplichte bijmenging van een steeds groeiend aandeel CO<sub>2</sub>-loze brandstof voor lucht- en scheepvaart is de hefboom naar duurzaam transport. Europa heeft al besloten dat alle nieuwe personenbestelauto's vanaf 2035 volledig elektrisch moeten zijn; de volgende stap is de verplichting dat alle nieuwe vrachtwagens elektrisch zijn – met batterij of brandstofcel.

Dit soort milieuregelgeving zorgt voor snelle en grootschalig toepassing van schone technieken. De grote en zekere vraag leidt tot daling van de kostprijs en geeft bedrijven het noodzakelijke marktperspectief voor investeringen en verdere innovaties. Er ontstaat een sterke groene dynamiek, waarvan de resultaten ons positief zullen verrassen.

## Dure energie

We zullen wel moeten accepteren dat sommige producten duurder worden. Dit geldt zeker voor de transitieperiode en mogelijk ook daarna. De marktprijs van schoon geproduceerde energie en materialen zal voorlopig boven de kostprijs liggen, omdat ze nog schaars zijn – zie de lange wachttijd voor een elektrische auto. De komende decennia zijn er niet genoeg wind- en zonnestroom, groene waterstof en CO<sub>2</sub>-loze brandstoffen voor de lucht- en zeevaart. Er is ook een tekort aan materialen als lithium en kobalt, die nodig zijn voor batterijen. Miljarden aan investeringen zijn nodig voor schone energie



*Ir. A.N. Bleijenberg is strategisch adviseur en bestuursvoorzitter van de Europese denktank Transport&Environment. Hiervoor gaf hij leiding bij TNO, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en CE Delft.*

en schone fabrieken. Om deze redenen zullen we hogere prijzen moeten accepteren voor schoon geproduceerde elektriciteit, waterstof, ijzer en staal, aluminium, cement, plastics en kunstmest. Via de productieketens leidt dit vervolgens tot hogere consumentenprijzen vooral voor vlees, zuivel, vliegvlagen en energie.

Die hogere prijzen zijn niet alleen onvermijdelijk, maar ook nodig om het gebruik van energie en materialen te verminderen. Het energiegebruik in ons land daalt immers nauwelijks, ondanks alle inspanningen. Koelkasten zijn wel zuiniger geworden, maar tegelijkertijd ook groter. Auto's zijn technisch veel beter, maar gebruiken per kilometer evenveel brandstof als dertig jaar geleden, doordat ze luxer en zwaarder zijn. Terrasverwarming werd na 2010 snel populair en is in Frankrijk alweer verboden. Dit zijn maar drie voorbeelden uit een lange rij. Maar liefst negentig procent van de energiebesparing na 2000, is tenietgedaan door nieuwe vormen van energiegebruik<sup>3</sup>. Besparen van energie blijft dweilen met de kraan open zolang energie zo goedkoop is. Mensen met een laag inkomen horen een

ruimhartige compensatie te krijgen voor de hogere prijzen, grotendeels via meer loon en hogere uitkeringen. De prijsprikkel om zuinig te zijn, werkt hierdoor ook voor mensen met een smalle beurs, terwijl hun koopkracht intact blijft door het extra inkomen. Hiernaast is praktische en financiële ondersteuning nodig om woningen te isoleren en energiebesparende apparaten aan te schaffen. Het zijn nu vooral de rijken die profiteren van 'gratis' milieuvuiling. De CO<sub>2</sub>-voetafdruk van de tien procent Europeanen met het hoogste inkomen is zes keer groter dan die van de helft met het minste geld<sup>4</sup>. De twintig procent rijkste Nederlanders vliegt vier keer zo vaak als de twintig procent met weinig inkomen en rijdt ruim drie keer meer auto, vaak ook in grotere en minder zuinige auto's. Een eerlijke transitie betekent dat de rijken de rekening gaan betalen voor wat ze nu nog gratis gebruiken.

### Tegenmacht

Wat betekenen milieueisen voor de concurrentiepositie van bedrijven? Zij stellen dat hogere kosten door strenge milieueisen ten koste gaan van hun concurrentiepositie en dat vertrek van de productie naar het buiten-

land niet bijdraagt aan een beter milieu. Deels hebben ze gelijk. Daarom stelt Europa voor om een heffing te zetten op de invoer van 'vuile' cement, ijzer en staal, aluminium, kunstmest en elektriciteit. Binnen Europa kan de prijs voor deze producten dan hoger zijn dan daarbuiten. Deze aanpak verlicht de grote milieuproblemen in ons land zonder de concurrentiepositie te schaden en bespaart ons veel geld aan subsidies voor bedrijven.

Toch zullen bedrijven waarschijnlijk blijven tegensputteren. Ook bij een gelijk speelveld zitten ze niet te wachten op minder groei door hogere kosten. Ze zullen blijven schermen met hun concurrentiepositie. Dat valt hen niet te verwijten, maar de overheid zal de juistheid van hun argumenten onafhankelijk moeten beoordelen. Niet de lobbykracht maar de feiten horen doorslaggevend te zijn in discussies over internationale concurrentie. Hiervoor is tegenmacht nodig van een krachtig ministerie voor Natuur, Milieu en Klimaat. Het ministerie van Financiën verdelen we toch ook niet over de vakdepartementen?

Referenties: [www.vvm.info/](http://www.vvm.info/)  
[nu-in-tijdschrift-milieu](#)