

Eduard Bomhoff: Wijzig nu de Klimaatwet en beperk de CO2-uitstoot op een kostenbewuste manier

Posted on 21 september 2024 by Eduard Bomhoff

Zullen we de onveiligheid in het verkeer eens net zo grondig en van-boven-af aanpakken als de CO2? Reden genoeg. Per jaar sterven tachtig motorrijders en tweehonderd automobilisten en passagiers. Dan maken we een doel voor 2050 en een tussendoel voor 2035. Op weg naar die doelen brengen we dan met dwang ieder jaar de maximum snelheid met vijf kilometer terug.

Niet genoeg: er komt een Wetenschappelijke Veiligheidsraad (zonder econoom, net als in de Wetenschappelijke Klimaatraad), maar met psychologen die adviseren hoe we motorrijders overtuigen dat max tien kilometer per uur op de motor ook heel spannend is. We verplichten alle auto's om voor 2030 dezelfde vierpuntsgordels te installeren als het personeel in het vliegtuig bij start en landing. De fabrikanten van zulke gordels en ook de garagebedrijven hebben dat in goed overleg aan de

'Gordeltafel' zo afgesproken en vastgelegd in het Nationale Gordelakkoord. Verder moedigen onze rechters Extinction Rebellion (XR) aan om nog veel meer wegen te blokkeren, want hoe minder verkeer, des te minder ongelukken.

Minister voor Veiligheid en Trage Groei

Ieder jaar sterven meer fietsers. Dat vereist stevig fietsbeleid uitgevoerd door ministers van het kaliber van een Jetten en een De Jonge (maar misschien is dat te veel gevraagd). We hebben een wet nodig die vanaf 2030 fietsen boven de zeventig jaar zonder fietsvergunning verbiedt. Artsen moeten alle oudere fietsers onderzoeken (doen ze graag, weten we al van de verlenging van het rijbewijs bij 75 jaar, want dat schuift zestig euro voor twaalf minuten werk).

Ook moeten alle fietsen met een herenstang verplicht worden vervangen door een nieuwe fiets, zodat mannelijke fietsers makkelijker en sneller kunnen afstappen. Hiervoor komt een subsidieprogramma, maar uitsluitend voor fietsers in armoede. De gemeenten gaan dit uitvoeren en krijgen daar uiteraard extra beleidsmedewerkers voor. Er komt een extra minister voor Veiligheid en Trage Groei, uiteraard ook voorzien van verse beleidsmedewerkers. Maar de belangrijkste dwang blijft de jaarlijkse reductie in de maximumsnelheid, volgend jaar naar 95 km/uur, dan 90 en zo verder.

Drie problemen met zo'n grondige aanpak: ten eerste een enorme inperking van de persoonlijke vrijheid om te fietsen of in je leren pak de motor te starten. Ten tweede: geen enkele zekerheid dat de maatregelen efficiënt zijn voor het doel. Ten slotte: geen analyse van kosten en baten.

Even slecht is de Klimaatwet. De Europese Klimaatwet eist dat de lidstaten rekening houden met rechtvaardigheid en solidariteit. De EU-lidstaten moeten 'coherent zijn [en] elkaar ondersteunen'. Nergens in de Europese Klimaatwet staat daarom dat ieder land afzonderlijk moet streven naar netto-nul in 2050. Er staat alleen dat 'collectief vooruitgang' zichtbaar moet zijn. Het is bij voorbeeld heel goed denkbaar dat in de toekomst landen zonder zeehavens zoals Oostenrijk, Slowakije en Hongarije wat meer doen en Nederland met de grootste zeehaven van de EU wat minder.

Zwitserse Klimaatwet is verstandig

Ook is het denkbaar dat landen met grote hoogteverschillen profiteren van hun bergmeren om energie uit zon en wind tijdelijk op te slaan, zodat vlakke landen zonder bergmeren (Nederland, Finland, de Baltische Republieken) zich niet nu al moeten vastleggen op gruwelijk inefficiënte (en gevaarlijke) systemen van opslag van ammoniak en waterstof.

Daarom stelt de Zwitserse Klimaatwet bij voorbeeld in artikel 3: 'wij doen zo veel als mogelijk, en het overige moet in Zwitserland **of in het buitenland** worden aangepakt.' En ook (artikel 4): 'de [klimaat]doelen moeten technisch mogelijk en economisch te dragen zijn' Dat was in Bern een verstandig compromis voor een land dat wordt omringd door EU-lidstaten.

16 EU-lidstaten hebben geen nationaal netto-nul doel

Prudent en juridisch wijs is ook een recent amendement op de Engelse Klimaatwet. De minister mag aan het parlement zo nodig voorstellen om 'netto-nul' te corrigeren tot een ander percentage vanwege 'belangrijke nieuwe wetenschappelijke inzichten in het klimaat'.

Noch in het verdrag van Parijs (2015) noch in de EU-wet staat een eis dat ieder land afzonderlijk mikt op netto-nul in 2050. De helft van de EU-lidstaten heeft zich daarom alleen gebonden aan de Europa-wijde ambities. Een recente telling meldt dat zestien EU-lidstaten geen eigen nationaal netto-nul doel hebben gesteld.

Nederland wel

Nederland heeft dat wel gedaan in een Klimaatwet die het doel absoluut stelt voor het land met de grootste haven en met een groot vliegveld die ook andere landen bedienen. Daarbij heeft Nederland in de EU een dichte bevolking en dus vergeleken met landen als Polen en Finland minder bos om CO2 op te slurpen. Met dertig meter is onze Lemelerberg ook al niet hoog genoeg voor energieopslag. En omdat Ed Nijpels in 2019 macht gaf aan de antinucleaire lobby staat Nederland nu op grote achterstand met Frankrijk en Hongarije.

Artikel 8 lid 1 en 3 van onze Klimaatwet eisen heel duidelijk dat de minister zich alleen richt op de klimaatdoelen. Niets anders is daarbij van belang – niet *efficiency*, niet inperking van vrijheid, niet de kosten. Alleen over het klimaatdoel moet hij afspraken maken met provincies, gemeenten enz. Artikel 6 ('verantwoording') noemt alleen het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) als hulp bij de jaarlijkse verantwoording en vraagt dat PBL alleen om de geschatte volumina van CO2 per sector. De wet eist dus niet een rapportage van de minister van wat de maatregelen hebben betekend voor de positie van het bedrijfsleven, voor de concurrentiepositie, de woningnood en de lastendruk.

Het is veel beter dat het kabinet-Schoof de Klimaatwet zo snel mogelijk corrigeert dan te wachten tot de volgende verkiezingscampagne. Nu is een wijs compromis nog mogelijk waarbij we samen werken aan een economie die zuinig is met CO2-uitstoot, maar op een intelligente en kostenbewuste manier. Zodra de wet is verbeterd kunnen de klimaat-ambtenaren ook niet meer zo snel hun minister blokkeren met 'wat u wilt kan niet, minister, vanwege de Klimaatwet'.

Als oppositieleider Timmermans wijs is, dan doet hij mee om de fouten in de artikelen 8 en 6 van de Klimaatwet te corrigeren. Is hij niet zo wijs, en gaat hij voor het maximum van XR, dan laat hij daarmee zien dat streven naar samenwerking hem niets waard is.

Bekommer je ook om kosten en baten

Bij de veiligheid in het verkeer hebben we een evenwicht gevonden tussen strenge regels (verplichte autogordel, maximum snelheid) en behoud van vrijheid. Met de CO2 is dat evenwicht in de ogen van veel Nederlanders zoek. Te veel dwang, te weinig respect voor de middenstand. Dat moet beter. De artikelen 6 en 8 van de Klimaatwet horen aan te geven dat de minister zich ook bekommert om kosten en baten. En zolang de wet nog een eigen doel stipuleert voor Nederland (hoewel dus de helft van de EU-staten dat wijselijk niet doet), dan alleen inclusief een voorbehoud voor ontwikkelingen in de technologie en de economie.

Zelf denk ik dat 'netto-nul' ook op Europees niveau gaat wijken. Expert Bjorn Lomborg legt al jarenlang uit waarom een ander beleid beter, humaner en beter te dragen is. Maar dat is voor een andere gelegenheid; eerst heeft een heropening van de Klimaatwet prioriteit. De keuze is dit najaar tussen correcties op een eenzijdige wet nú, of een klimaatoorlog (die Timmermans gaat verliezen) volgend jaar.

Eduard Bomhoff *is oud-hoogleraar economie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, Nyenrode en Monash University. In 2002 was hij vicepremier in het eerste kabinet-Balkenende.*

Wynia's Week verschijnt nu drie keer per week! *De groei en bloei van Wynia's Week is te danken aan de donateurs.* ***Doet u al mee? Doneren kan op verschillende manieren. Kijk HIER. Hartelijk dank!***