



Groene waanzin: de eurocraten in Brussel willen een ecologisch paradijs, maar veroorzaken een economisch kerkhof

Posted on 31 juli 2025 by Gastauteur

Door Pieter Cleppe*

Bij de Europese Parlementsverkiezingen van 2024 leden groene partijen zware verliezen en sindsdien verloren ze nog meer steun in de peilingen. In de Europese Commissie daarentegen hebben groene ideeën nog steeds heel wat aanhang. Enkele recente voorstellen van de Commissie bewijzen dat.

Er is bijvoorbeeld een zoveelste nieuwe doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen: in 2040 zou sprake moeten zijn van een reductie van 90 procent ten opzichte van 1990. De Commissie komt hiermee naar buiten ondanks het feit dat volgens *Politico* maar zes Europese regeringen het idee voluit steunen.

Onlangs lekte ook uit dat de eurocraten aan een plan werken om autoverhuurbedrijven en grote ondernemingen vanaf 2030 te verbieden niet-elektrische voertuigen te kopen. Dit is vrij hallucinant, wanneer men naar de problematische toestand in de sector van de Europese autoassemblage kijkt.

Hoge productiekosten

Zowel vanuit de industrie als vanuit de Franse-Duitse politiek kwam het afgelopen jaar forse kritiek op de het Europese beleid om verbrandingsmotoren vanaf 2035 te weren. Ook vanuit de hoek van beleidsmakers die er voorheen aan meewerkten. Het leidde tot een lichte afzwakking van enkele aspecten, maar het nieuwste initiatief komt dus weer neer op een feitelijke versnelling van het Europese plan om verbrandingsmotoren geleidelijk uit te faseren.

De problemen in de autosector zijn trouwens niet enkel te wijten aan het dreigende verbod in 2035. Volgens Stellantis, het moederbedrijf achter automerken zoals Citroën, Peugeot, Fiat en Opel, zorgen de Europese CO2-emissieregels ervoor dat de productiekosten voor de Europese auto-industrie 40 procent hoger liggen.

Met het Europees systeem voor emissiehandel (ETS) legt de EU in de praktijk een koolstoftaks op die grote gevolgen heeft, niet enkel voor de auto-industrie. Ook de chemische industrie kampt onder meer hierdoor met een bijzonder ernstige concurrentiehandicap. De kosten van ETS overtreffen zelfs de prijs van aardgas in de Verenigde Staten, waar gas vier tot vijf keer zo goedkoop is. Al meermaals trokken mensen als Jim Ratcliffe, stichter van de Britse chemiegigant INEOS, aan de alarmbel, maar in de praktijk gebeurt er weinig tot niets, ondanks ook de aanhoudende aankondigingen van fabriekssluitingen in de Europese chemische sector.

Deze maand kwam de Europese Commissie dan wel met een steunplan voor de chemische industrie, maar naast het economisch schadelijke protectionisme met 'voorrang voor productie in Europa' zetten de eurocraten toch gewoon in op meer van het huidige klimaatbeleid, zoals 'wetgeving voor het opzetten van een markt voor circulaire energie, met toegang tot schone energie op basis van waterstof, vervaardigd via kernenergie' en 'een secundaire markt voor recyclage'.

Opnieuw volgens INEOS 'slaat dit steunplan de plank volledig mis. Het is te weinig en te laat. (...) Alleen al op onze locatie in Keulen hebben we jaarlijks 240 miljoen

euro aan extra kosten om te kunnen blijven draaien, dankzij torenhoge gasprijzen, dure elektriciteit en stijgende CO2-heffingen. Dit is geen gelijk speelveld. In Europa zijn al meer dan twintig fabrieken gesloten. Zonder dringende maatregelen op het gebied van energie- en CO2-kosten zal de chemische industrie hier niet overleven.'

Funest voor de industrie

Zelfs centrumlinkse politici als de Vlaamse christendemocratische Europarlementariër Wouter Beke, die zelf een grote verantwoordelijkheid draagt voor het huidige debacle, lijken eindelijk het licht te zien. In het Vlaamse dagblad *De Tijd* zei hij onlangs: 'Europa lijkt zijn klimaatdoelen voor 2030 te halen, maar dat is cynisch genoeg te danken aan de stilvallende productie bij energie-intensieve bedrijven. Dat is funest voor ons industrieel weefsel.'

Libera, een Vlaamse denktank waar ik deel van uitmaak, reikte vorige maand de 'Prijs voor de Vrijheid' uit aan topindustriële Guido Dumarey, een van de grootste private investeerders in Frankrijk. Hij stelde toen terecht: 'De groene waanzin maakt onze mensen arm. Wanneer komen de mensen op straat? Hoever mag de staat gaan om te zeggen waaraan we onderworpen worden?'

Dumarey is gepokt en gemazeld in de auto-industrie. Over elektrische auto's – 'de toekomst' volgens de Europese politieke klasse – zei hij: 'Als je echt elektrisch wil rijden, pak de trein.'

Niets lijkt de eurocraten echter van het lichtend pad af te kunnen brengen, behalve dan misschien de handelsoorlog die Donald Trump startte. Hij slaagde er namelijk niet enkel in om de Europese Commissie een voorstel voor een taks op digitale diensten – nadelig voor Amerikaanse *big tech*-bedrijven, maar ook voor de Europese consumenten ervan – te doen intrekken. De Commissie gaf ook toe om invoer van Amerikaanse producten die onderworpen zijn aan de nieuwe Europese anti-ontbossingsrichtlijn in de praktijk vrij te stellen, door ze als 'laag risico' te catalogiseren.

De richtlijn is een van de vele groene maatregelen die tot stand kwamen tijdens de eerste termijn van Ursula von der Leyen als Commissievoorzitter. Ze legt allerlei bureaucratische verplichtingen op aan handelspartners om producten zoals cacao, koffie, soja, palmolie en rundvlees naar de EU te exporteren, om zo ontbossing tegen te gaan. De maatregel leidde niet enkel tot een rel met de VS, ook Zuidoost-

Aziatische producenten van palmolie, zoals Maleisië of Indonesië, protesteerden. Zij beschouwen nu het feit dat hun imports als 'standaard risico' worden beschouwd, in tegenstelling tot het Amerikaanse 'laag risico', als onfair. Zeker omdat de ontbossing in landen als Maleisië recent sterk is afgenomen.

Onbruikbare wetgeving

Hoopvol is wel dat 18 van de 27 EU-lidstaten nu opnieuw wijzigingen eisen van deze anti-ontbossingsrichtlijn, die al in januari 2026 in werking zou treden. Volgens Reuters is de reden dat van sommige producenten gewoon niet kan worden verwacht dat ze aan de voorwaarden voldoen, waarvan ze bovendien een concurrentienadeel zouden ondervinden. Met andere woorden: de Europese Unie drukte wetgeving door die eenvoudigweg niet toe te passen valt. Aangezien de richtlijn ook van toepassing is op export, vrezen regeringen dat bedrijven ervoor zullen kiezen de EU te verlaten.

Hier en daar wordt het Europese groene beleid wel aangepast, maar de boeg van de tanker blijft in dezelfde richting staan. Eind juni stelde Commissievoorzitter Paula Pinho nog onomwonden: 'We blijven vasthouden aan de Europese Green Deal.' Een iets tragere de-industrialisering zou echter geen doelstelling mogen zijn; dit proces moet simpelweg worden gestopt. Een betere bescherming van het leefmilieu kan enkel via innovatie tot stand komen, niet via centrale planning. Op een economisch kerkhof kan men geen ecologisch paradijs bouwen.

****Pieter Cleppe** is politiek analist. Dit artikel verscheen op 28 juli op Doorbraak.be.*

Wynia's Week brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week, **156 keer per jaar**, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk. [**Doet u mee?**](#) Hartelijk dank!