

Klimaatakkorden werken niet

De energietransitie gaat niet snel genoeg. In plaats van stroperige discussies op klimaatconferenties moet er daarom vaart worden gemaakt met innovatie. En er moeten handelsakkoorden komen, waarbij landen die niet meewerken aan het bereiken van net zero CO₂-uitstoot genadeloos worden gestraft.

Door Joost van Mierlo

De Amerikaanse econoom Scott Barrett is een professioneel leven lang 'geobsedeerd', zoals hij het zelf noemt, door de discussie rondom klimaatverandering. Het was het onderwerp van zijn doctoraalscriptie die hij eind jaren tachtig schreef, toen hij aan de London School of Economics doceerde.

Nu is hij daar voor een jaar terug als 'visiting professor'. Hij gebruikt zijn tijd om aandacht te vragen voor een nieuwe benadering van het klimaatprobleem. Tijdens een openbaar college maakte Barrett duidelijk dat de transitie richting net zero CO₂-uitstoot nooit bereikt zal worden als landen individuele doelstellingen blijven formuleren.

Barrett: 'Al sinds de eerste klimaatconferenties hebben landen beloofd de CO₂-uitstoot per land te verminderen. Hoewel de urgentie om dat ook daadwerkelijk te doen in de afgelopen decennia aanzienlijk is toegenomen, hebben de beloftes niet geresulteerd in een daadwerkelijke vermindering van de CO₂-uitstoot. De eerste klimaatakkorden werden rond 1990 getekend. Maar als je naar grafieken van de uitstoot kijkt, dan is er geen sprake van een duidelijke breuk. Ik begrijp dat grafieken kunnen bedriegen. Het is heel goed mogelijk dat de uitstoot zonder de akkoorden nog veel sneller zou zijn gestegen. Maar het wijst in ieder geval niet op een succesvolle poging om een net zero CO₂-uitstoot te bereiken.

Ik heb altijd al gedacht dat de huidige benadering om de klimaatverandering tegen te gaan, niet deugde. Ik zeg niet dat een benadering waarin landen zich conformeren aan een beperking van de uitstoot niet kan werken. Maar het gaat gewoonweg niet snel genoeg.

Neem het voorbeeld van de zeer geavanceerde CO₂-belasting in British Columbia, een provincie in Canada. Het was een goed initiatief, maar volgens recente gegevens heeft deze de CO₂-uitstoot met slechts 4% verminderd. Het is niet niets, maar het helpt ons niet echt richting net zero.

Zelfs wanneer kleine groepen landen samenwerken, is er slechts sprake van geringe winst. Mensen geven hoog op van het Europese emissiehandelssysteem, en het is ook een lofwaardig initiatief, maar het resultaat is dat het de CO₂-uitstoot met slechts 3,88% vermindert. Dat is simpelweg onvoldoende.

Het grote probleem is dat het om een lokale benadering gaat, terwijl de klimaatverandering een wereldwijd probleem is. Landen hebben iets van voordeel als ze zelf emissies verminderen, maar het grootste voordeel dat ze behalen is wanneer andere landen massaal overschakelen naar nieuwe energie, terwijl ze zelf, misschien stiekem, niets doen. Het is een welbekend probleem binnen de economische wetenschap, dat we het prisoner's dilemma noemen. Bij alle klimaatakkorden die er de afgelopen jaren zijn gesloten, is dit probleem nooit afdoende opgelost.

Ik zeg nooit. Maar er is één akkoord dat wel succesvol is geweest. Met het verdrag van Montreal van 1987 werd besloten om het gebruik van chemische middelen en gassen die de ozonlaag aantastten, te verbieden. Dat verdrag is een fantastisch succes gebleken. Het heeft ervoor gezorgd dat deze middelen inmiddels niet meer worden gebruikt en dat de ozonlaag is hersteld.

Ik begrijp dat mensen zeggen dat dit niets met klimaatverandering te maken heeft. Maar dat is niet helemaal waar.

Scott Barrett

Scott Barrett is Hoogleraar Natural Resource Economics aan Columbia University in New York. Van 2022 tot 2025 is hij als Centennial Professor verbonden aan de London School of Economics. Barrett is een van de meest toonaangevende economen als het gaat om Klimaatverandering en de Energietransitie. In twee boeken, Environment & Statecraft (2003) en Why Cooperate (2007), hamert Barrett op het belang van internationale samenwerking. Barrett studeerde Economie aan de University of British Columbia in Vancouver, Canada, en behaalde in 1989 zijn doctoraal aan de London School of Economics.



Hoewel de doelstelling was om de ozonlaag te beschermen, heeft het ook gezorgd voor een verminderde uitstoot van CO₂. Het was een onbedoeld maar welkom neveneffect. Volgens wetenschappers die dit onderzochten, heeft het verdrag de uitstoot van CO₂ met 8% verminderd. Men blijft maar spreken over CO₂-belastingen, terwijl het verdrag van Montreal nooit wordt genoemd.

Het geheim van het Verdrag van Montreal was de clause waarmee landen die zich verplichtten zich aan het verdrag te houden, weigerden om te handelen met landen die zich niet aan het verdrag hielden. Hiermee werd het free riding-probleem opgelost. Het was een hele effectieve en vernuftige constructie. Het is onbegrijpelijk dat deze niet vaker wordt gebruikt.

Een ander levensgrote weeffout in de klimaatakkoorden is dat ze gericht zijn op landen en niet op sectoren. Sectoren worden gezien als de veroorzakers van de problemen, maar er wordt onvoldoende rekening gehouden met het feit dat ze ook voor de oplossingen kunnen en feitelijk moeten zorgen.

In plaats van te hameren op het verminderen van de uitstoot, moet er meer aandacht komen voor het stimuleren van innovatie. Want de oplossingen die de wereld werkelijk veranderen, en die de energietransitie richting een net zero-omgeving mogelijk maken, zijn alleen mogelijk met transformerende innovatie.

Er is natuurlijk al veel gebeurd op dit gebied. Neem zonnepanelen. De kosten om

een megawatt aan elektriciteit te produceren zijn de afgelopen decennia stelselmatig gedaald, waardoor het nu de goedkoopste vorm van energieopwekking is. Daarbij speelt niet alleen innovatie een rol. Er zijn immers ook schaalvoordelen. Maar Research & Development wordt verantwoordelijk geacht voor 60% van de verbeterde capaciteit.

Er blijft natuurlijk een probleem met de opslag van die capaciteit. Hoewel er nog veel moet verbeteren, zijn accu's op dit moment duizendmaal effectiever dan begin jaren negentig. Ook hier is dat vooral te danken aan R&D.

Overheden zouden meer moeten doen om deze innovatie te stimuleren. Dit kan via subsidies, maar het is veel belangrijker om een omgeving te creëren waarbij bedrijven gedwongen worden te innoveren.

Dat is heel goed mogelijk. Iedereen is negatief over oliemaatschappijen, maar ze zijn vrij snel geweest met het uitbannen van loodhoudende benzine. Loodvrije benzine was aanvankelijk duurder, maar omdat de gevolgen van het gebruik van lood in benzine zo evident schadelijk waren, kwam er een snelle omslag waarin de sector het gebruik van loodvrije benzine stimuleerde. Binnen de kortste keren was het goedkoper dan loodhoudende benzine, waardoor mensen een dief van hun eigen portemonnee werden als ze niet omschakelden.

De verlichtingsindustrie is een nog beter voorbeeld. Tal van landen maakten vanaf 2005 duidelijk dat er een einde zou komen aan de energieslurpende gloei- >

‘Het geheim van het Verdrag van Montreal was de clause, waarmee landen die zich verplichtten zich aan het verdrag te houden, weigerden om te handelen met landen die zich niet aan het verdrag hielden.’

‘In plaats van te hameren op het verminderen van de uitstoot, moet er meer aandacht komen voor het stimuleren van innovatie.’

lamp. De sector heeft fantasistisch gereageerd op deze uitdaging. Aanvankelijk

werd er nog gekeken naar halogeenlampen en andere energiebesparende lampen, maar geleidelijk is duidelijk geworden dat de LED-technologie superieur is. Veel mensen klagen omdat de lampen duur zijn in aanschaf, maar als naar de kosten over de hele levensduur wordt gekeken, zijn de nieuwe LED-lampen veel beter dan de oude gloeilampen. Dat heeft deels met de langere levensduur te maken en deels met hogere energieprijzen.

Het mooie is dat de transformatie niet gepaard is gegaan met een wezenlijke herschikking van de sector. De kampioenen van de gloeilamp zijn nu de kampioenen van de LED-lamp. Je vraagt je af waarom iets vergelijkbaars niet mogelijk is in de oliesector. Waarom zijn de Exxon en de Mobil van deze wereld niet de nieuwe kampioenen op het gebied van zonne-energie?

Overheden kunnen dat stimuleren. Ik kom regelmatig in Noorwegen. Daar zijn de subsidies voor elektrische wagens dusdanig dat het voor vrijwel iedereen mogelijk is om een dergelijke auto te rijden.

Ik snap dat Noorwegen een rijk land is en dat niet iedereen zich dit kan veroorloven, maar waar het om gaat is dat overheden beleid moeten samenstellen waarbij een gewenste situatie, zoals de transformatie van auto's met brandstofmotoren naar elektrische wagens, actief wordt gestimuleerd.

In de Verenigde Staten helpt de Inflation Reduction Act van president Joe Biden. Het zorgt voor tal van stimuleringen voor de productie en de aanschaf van elektrische wagens. Het lijkt te werken. Het bezit van elektrische auto's is het afgelopen jaar verdubbeld. Het is gestegen van 4% naar 8%. Dat is natuurlijk niet genoeg, maar met een vergelijkbare groei in de komende jaren kan er sprake zijn van een ware transformatie.

Het gaat erom een omslagpunt te bereiken. Dan kan het snel gaan. Op dit moment is het opladen van elektrische wagens nog een probleem, maar zodra de markt een kritische massa bereikt, zal blijken dat veel traditionele tankstations ineens vooral elektriciteit gaan leveren. En dan wordt het al snel lastig om de benodigde reparaties te verrichten, omdat garages

niet meer beschikken over de juiste onderdelen.

Het gaat hier om beleid dat iedere overheid zelf kan regelen, zoals het voorbeeld van Noorwegen aantoont. Maar er is pas écht een wereldwijde oplossing als we situaties creëren zoals die met het Verdrag van Montreal, het uitbannen van loodhoudende brandstoffen of de traditionele gloeilamp.

Het is mogelijk om internationale verdragen op te stellen die vergelijkbaar zijn met het Verdrag van Montreal, waarbij niet-deelnemende landen hard worden gestraft. Het is echter lastig om landen daarmee akkoord te laten gaan, zeker in een wereld waarin internationale samenwerking niet de hoogste prioriteit lijkt te hebben.

Er zijn evenwel andere mogelijkheden voorhanden. Het moet de doelstelling zijn om te voorkomen dat landen of sectoren geconfronteerd worden met het prisoner's dilemma, waarbij het aantrekkelijker is om niets te doen zolang men niet zeker weet wat de ander doet.

Ikzelf denk dat er een elegante formulering kan worden gevonden waarbij landen zich niet aan een verdrag hoeven te conformeren, als dit verdrag niet door zo veel landen is getekend dat iedereen voordeel heeft bij de gezamenlijk opgelegde beperkingen.

Het kan werken. In alle jaren waarin ik me met dit onderwerp bezighoud, word ik geconfronteerd met een niet aflatend idealisme, dat ervoor zorgt dat ik op zoek blijf naar mogelijke oplossingen. Maar tegelijkertijd is er het realisme van de wetenschapper, dat voor scepsis zorgt. Het internationale politieke klimaat maakt het ondertekenen van internationale verdragen lastiger.

Het is echter niet onmogelijk. Iedereen spreekt over de enorme politieke verdeeldheid in de Verenigde Staten en ik zal die niet ontkennen. Maar afgelopen herfst werd een amendement op het Verdrag van Montreal, de zogeheten Kigali Agreement, met een ruime meerderheid in de Senaat aangenomen. Dit beperkt de uitstoot van fluorkoolwater-

stoffen en is een belangrijke overeenkomst. Zelfs de toenmalige Republikeinse leider Mitch McConnell ging akkoord. Toch sprak niemand erover, want 'goed nieuws is geen nieuws'. Maar het was wel degelijk goed én nieuw. ■

‘Een levensgrote weeffout in de klimaatakkoorden is dat ze gericht zijn op landen en niet op sectoren.’