



Ontgroening

Auteur(s):

Lecq, F. van der
Hoofdredacteur ESB

Verschenen in:

ESB, 87e jaargang, nr. 4379, pagina 737, 18 oktober 2002

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Het nieuwe kabinet heeft zijn groentijd er nu wel opzitten. Hoewel men elkaar ongebruikelijk fel in de haren vliegt, vooral binnen het groentje lpf, vinden de beschouwingen ondertussen plaats en wordt nieuw beleid geïmplementeerd. Wat dat nieuwe beleid betreft, heeft de groentijd extreem kort geduurd: maatregelen die de economie hadden kunnen vergroenen, zijn meteen afgezwakt of afgeschaft. Dat baart velen zorgen, om diverse redenen.

Enkele voorbeelden op een rijtje. Het groene beleggen wordt niet langer fiscaal gefaciliteerd, zodat diverse groenfondsen hebben moeten afwaarderen ¹. De subsidie op relatief schone auto's verdwijnt na dit jaar en de benzineprijzen kunnen omlaag na afschaffing van het 'kwartje' van Kok. De bouw van snelwegen wordt voortgezet, terwijl het openbaar vervoer amper steun krijgt. De premie op energiezuinig witgoed lijkt te blijven, maar de korting op groene stroom vervalt. De fietsaftrek sneuvelt. Het lijkt duidelijk: dit kabinet heeft andere prioriteiten. Belangenbehartigers, van de Eerste Nederlandse Fietzersbond tot de Vereniging van Beleggers voor Duurzame Ontwikkeling, haasten zich de alarmklok te luiden. Ook bovag en de rai protesteren. Zij hebben immers hun best gedaan schone auto's met het a-label te promoten en hebben hier succes mee geboekt doordat in deze categorie in 2002 driemaal zoveel auto's zijn verkocht als in 2001 ². Het afschaffen van de in hun ogen succesvolle premie-regeling lijkt dan ook irrationeel, temeer daar de overheid daarmee een jaar na invoering van de regeling alweer het beleid wijzigt. Een overheid die niet groen is en ook nog inconsistent, dat gaat te ver. Is het nieuwe kabinet echt zo milieuvriendelijk?

Dat valt wellicht mee, want er is meer aan de hand. Bekend is dat veel van de premie op groene stroom weglekt naar het buitenland zonder dat er uiteindelijk meer stroom groen wordt opgewekt ³. De vraag kan worden gesteld hoeveel mensen per fiets zijn gaan forensen sinds de fietsaftrek is ingevoerd. De fiscale groenregeling stimuleerde niet alleen beleggers met een groen hart, maar ook minder groene calculerende medeburgers, waardoor de groene beleggingsfondsen er wel erg ruim bij kwamen te zitten. Op zoek naar groene investeringsprojecten stuitte zij op de grenzen van de fiscale groenregeling, die daardoor op hun rekkelijkheid werden getest. Als het groene aanbod de groene vraag overtreft, kan een prijsverhoging door een beperking op de fiscale subsidiëring de markt ruimen.

Daaraan kan worden toegevoegd dat fiscale maatregelen die enkel beogen het gedrag van burgers te beïnvloeden sowieso kwetsief zijn omdat ze veel geld kosten en lang niet altijd tot gedragswijziging leiden ⁴. Economen zijn bekend met bemoeigoederen, maar hoe ver mag die bemoeizucht strekken? Dat is geen economische, maar een politieke beslissing. Zelfs groene partijen kunnen liberaal genoeg zijn om hieraan grenzen te willen stellen. Het is bovendien de vraag of de burger zich laat opvoeden via de portemonnee, oftewel in hoeverre preferenties veranderen onder invloed van relatieve prijswijzigingen. Als groen gekocht wordt omdat het goedkoper is, wil dit nog niet zeggen dat de voorkeuren zijn gewijzigd. De nabije toekomst zal uitwijzen hoe snel beleggers en consumenten ontgroenen nu dit niet langer financieel aantrekkelijk wordt gemaakt. Eindelijk hebben we weer eens een economisch experiment in de echte wereld. Met de portemonnee in de hand moet de agent nu keuzes maken waarbij psychologische factoren als levensovertuiging een rol spelen.

Die keuzes moeten dan wel helder zijn. Zolang veel externe effecten van produceren en consumeren nog niet in de prijzen zijn verwerkt, biedt de prijsverhouding tussen groen en grijs geen goede afspiegeling van de maatschappelijke kosten ervan. Waar tot voor kort veelal werd gekozen voor het subsidiëren van groene zaken, kan ook worden gekozen voor het internaliseren van externe effecten in de grijze zaken. Het eventueel afschaffen van fiscale regelingen ten behoeve van de gasverbruikende glastuinbouw zou een voorbeeld zijn. Een ander voorbeeld komt uit de markt zelf: een treinmaatschappij die de belastingvrijstelling voor kerosine aanvecht ⁵. Ook werd onlangs voorgesteld dat verzekeringsmaatschappijen en banken zich gaan verdiepen in de oorzaken van natuurrampen en de preventiemogelijkheden die kunnen worden benut ⁶.

De burger moet kleur gaan bekennen. In de supermarkt zijn de biologische producten veelal duurder dan de conventioneel geproduceerde alternatieven en blijkt al snel wat de burger over heeft voor groen leven. Ook op andere fronten wordt dit nu duidelijk. Groen beleggen, groen rijden of nog groener sporen, groen stoken en verlichten: op alle fronten kan de consument kiezen tussen vergroening of ontgroening. Hoe meer vraag, hoe meer aanbod. Daarmee zullen de producenten niet langer door de fiscus, maar door hun markt worden gestimuleerd groen te leveren. Of niet, afhankelijk van de preferenties.

De volgende Kamerverkiezingen zijn het grote groenmoment. Dan blijkt of de burger zich wil laten ont- of vergroenen. Groen moet je doen - of niet

1 In het Verenigd Koninkrijk wordt juist gepleit voor invoering van een dergelijke faciliteit, zie www.neweconomics.org

2 www.bovag.nl

3 M. Boots, G.J. Schaeffer en C. de Zoeten, [Beleid duurzame elektriciteit kent beperkte houdbaarheid](#), ESB, 27 april 2001, blz. 364-367.

4 C.A. de Kam, Fiscaal dwaalspoor, NRC Handelsblad, 10 oktober 2002.

5 Deutsche Bahn wil onderzoek naar vliegtuigkerosine, NRC Handelsblad, 8 oktober 2002.

6 Natuurrampen kosten miljarden, NRC Handelsblad, 10 oktober 2002.