

Tijd waarin we zonder oliebeleid kunnen, is voorbij

Pieter Boot signaleert dat we in de besprekingen op weg naar een klimaatakkoord onze grootste energiebron nu een beetje vergeten en plaatst daar vraagtekens bij

Energiepodium.nl 20 juni 2018

In 2000 was ons aandeel van olie in het primair energieverbruik gelijk aan het Europese gemiddelde. In 2015 was het bij ons licht gestegen tot 38 procent, in 2030 zal het zonder nieuw beleid tot 43 procent toegenomen zijn. In Europa is het dan tot 27 procent gedaald. In dezelfde periode daalt het aandeel van het schonere gas bij ons, terwijl dit in Europa constant is. Daar zit een idee achter: in de gebouwde omgeving willen we van het gas af, zoals ook de kolencentrales in 2030 gesloten moeten zijn. Maar wat willen we met olie? Ik geef wat bouwstenen voor een debat.

Is er een duidelijk beeld van de mondiale vraag naar olie als we de temperatuurstijging tot 2 graden of minder willen beperken? Ja, dat is er. Onlangs verscheen in Nature Climate Change een overzicht van de uitkomst van berekeningen met verschillende modellen gericht op zo'n beperking van de temperatuurstijging. Als we op termijn negatieve emissies mogelijk maken, ons gedrag aanpassen, snel stevig beleid voeren en de technologische ontwikkeling meezit, kan dat. Het mondiale olieconsumptie piekt dan ruwweg voor 2025 en is in 2060 nog verwaarloosbaar. Een recente scenariostudie van Equinor (het vroegere Statoil) geeft hetzelfde beeld maar tot 2050 en met meer details. Bij Equinor piekt in het klimaatscenario de olievraag al in 2020 en daalt die daarna met 40 procent tot 2050.

Als daar heel hard aan gewerkt wordt is het olieconsumptie in de vorm van benzine en diesel van personenauto's tegen die tijd nul en is het vrachtverkeer zoveel slimmer en schoner dat het olieconsumptie van het totale wegvervoer met driekwart is gedaald. Het olieconsumptie in de lucht- en scheepvaart (kerosine, stookolie) zal eerst nog stijgen maar dan dalen, omdat efficiency doorzet en duurzame biobrandstoffen, waterstof, elektriciteit en (bij schepen) LNG goede alternatieven worden. Europa en Noord-Amerika lopen hierin voorop. Het Europese olieconsumptie is in dit scenario in 2050 tot een derde gedaald van het huidige. Dit is uiteraard maar een van de mogelijke scenario's, maar wel degene waar Nederland op mikt en degene met de hoogste economische groei.

Waarom is het olieconsumptie in 2050 nog geen nul? In het scenario van Equinor is in 2050 het verbruik van benzine en diesel zeer vergaand teruggebracht, maar andere verbruiksvormen ijlen na. Omdat het vliegverkeer langer blijft toenemen begint het kerosineconsumptie pas (ver) na 2030 te dalen. Hetzelfde geldt voor NGL en LPG, olieproducten met een gunstig effect op de luchtkwaliteit. Omdat vrachtauto's, schepen en vliegtuigen lang meegaan is er hier een groot verschil tussen het nieuwe en gemiddelde verbruik. De BP Review illustreert dat zelfs als er vanaf 2040 geen traditionele personenauto's en hybrides meer zouden rijden, de olievraag dan nog steeds groter is dan in 2016. Dat komt vooral door het verbruik van olie als grondstof, de feedstock. Efficiënter vervoer bijvoorbeeld, zal ervoor zorgen dat staal en aluminium door plastics vervangen worden. Wieken van windmolens hebben ook olie als basismateriaal. Ook in 2050 is het feedstock verbruik nog niet gedaald.

Waarom stijgt het olie aandeel in Nederland terwijl het elders in Europa daalt? Ik ken geen onderzoek naar deze vraag, maar heb wel een vermoeden. De daling is wat je in rijke landen

verwacht. Oliestook in de gebouwde omgeving en in de elektriciteitsproductie wordt vervangen, de meeste mensen die dat willen hebben een auto en auto's worden zuiniger. Tegelijk stijgt het elektriciteitsverbruik. Nederland is dan de uitzondering. Wellicht komt dit door onze petrochemische sector. Het aantal raffinaderijen in Europa is in 40 jaar gehalveerd tot 82, maar wij hebben er nog steeds zes; de capaciteit daarvan breidt in de nabije toekomst wellicht verder uit. De in Nederland gelegen raffinaderijen profiteerden van een gunstige ligging aan zee, konden goed acteren op verschuivende kwaliteiten ruwe olie en voldeden goed aan de vraag door verschillende soorten producten te leveren.

Ik vermoed dat er geen beleid is omdat de overheersende indruk is dat er geen problemen zijn

Waarom is er dan geen oliebeleid? Ik vermoed dat er geen beleid is omdat de overheersende indruk is dat er geen problemen zijn. Na de oliecrisis van 1973 werd het Internationaal Energie Agentschap opgericht dat zorgde voor een goed oliecrisisbeleid. Elke importerende lidstaat heeft een voorraad van minimaal 90 dagen tot zijn beschikking en gezamenlijk wordt bepaald wanneer deze ingezet moet worden. Lange tijd is daar verder niet echt naar gekeken. Typend is de opmerking in de in-depth review van Nederland van 1996 (het jaar waarin ons energiebeleid fundamenteel op de schop ging): "Despite its importance to the Netherlands economy as an energy input and its trade, the oil sector gives rise to no major issues in this review". En zo bleef het tot 22 jaar daarna. Terwijl basischemie en raffinaderijen een belangrijke sector zijn. Hun aandeel in onze productiewaarde is gelijk aan dat van de bouw en meer dan driemaal zo groot als van de landbouw.

Maar de wereld is veranderd. Het belangrijkste is het klimaatbeleid. Nederland zet in op een temperatuurstijging van 1,5 graad, dus we werken eraan het genoemde scenario voor elkaar te krijgen. Dan zien over 30 jaar onze raffinaderijen er totaal anders uit, of ze zijn deels verdwenen. Ook in het klimaatscenario zal de mondiale raffinagecapaciteit tot in het midden van de jaren '20 toenemen, maar dan ergens gaan dalen - en dan staan er in het Midden Oosten, de Verenigde Staten en Azië dus nieuwere raffinaderijen dan bij ons en dicht bij de vraag. Ons klimaatakkoord zal waarschijnlijk financiële ondersteuning bieden voor een eerste stap, maar zonder diepgaande systeemanalyses en daaropvolgende regelgeving kom je er niet. Ook daarover wordt nagedacht en idealiter doe je dat samen met omringende landen. Ook de EU zal hierover na moeten denken: op het moment dat een land nog maar een raffinaderij heeft zal het de neiging hebben deze 'strategisch' te noemen.

Vertrouwen we elkaar in de EU genoeg om Rotterdam te laten raffineren als dat efficiënter is? Blijven de geïntegreerde raffinaderijen aan de kust de voorkeur genieten of is het efficiënter om dichtbij de vraag te zitten? De dialoog met de exporterende landen zal geïntensiveerd moeten worden. In het klimaatscenario raken ze minder olie kwijt, tegen een lagere prijs - dus de landen uit het Midden Oosten proberen elke klimaatafspraak te dwarsbomen. Wat kunnen we hen bieden? En tenslotte, moet dit niet consequenties hebben voor ons belastingsysteem? Het is toch merkwaardig dat ruim 60 procent van de olie-input in Nederland uiteindelijk (zwaar) belast wordt en bijna 40 procent - die welke als grondstof wordt gebruikt - helemaal niet. Als we toch gaan schuiven binnen de energiebelasting en de minister van Financiën zijn belastingopbrengst liever niet ziet afnemen liggen hier wellicht mogelijkheden - het liefst natuurlijk samen met de buurlanden.

We konden ons decennia permitteren geen oliebeleid te hebben. Die tijd is voorbij.

Pieter Boot is Hoofd sector Klimaat, Lucht en Energie bij het Planbureau voor de Leefomgeving