

## Voorzitter

De vergadering wordt van 13.20 uur tot 14.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

---

## Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor te behandelen in de vergaderingen van 13, 14 en 15 februari de wetsvoorstellen:

- Samenvoeging van de gemeenten 's-Graveland, Nederhorst den Berg en Loosdrecht, tevens wijziging van de grens tussen de provincies Noord-Holland en Utrecht (27255);
- Wijziging van de Waterstaatswet 1900 in verband met de instelling van de Commissie van advies inzake de waterstaatswetgeving (27492).

Ik stel voor te behandelen in de vergaderingen van 20, 21 en 22 februari de wetsvoorstellen:

- Goedkeuring van het op 17 juli 1998 totstandgekomen Statuut van Rome inzake het Internationaal Strafhof (27484, R1669);
- Goedkeuring van de op 11 oktober 1999 te Pretoria totstandgekomen Overeenkomst inzake handel, ontwikkeling en samenwerking tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Zuid-Afrika, anderzijds (Trb. 2000, 45) (27154).

Ik stel voor toe te voegen aan de agenda voor volgende week:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Archiefwet 1995 in verband met een andere positionering van de rijksarchiefinspectie (27282);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op het voortgezet onderwijs, de Wet educatie en beroepsonderwijs en de Wet op de expertisecentra in verband met de invoering van de verplichting voor het bevoegd gezag tot het melden van voortijdige schoolverlaters die niet meer leerplichtig zijn, alsmede van de verantwoordelijkheid van de gemeente voor het bestrijden van voortijdig schoolverlaten (regels inzake regionale meld- en

coördinatiefunctie voortijdig schoolverlaten) (27206);

- Verslagen van de commissie voor de Verzoekschriften (27469, nrs. 38 t/m 48);
- het wetsvoorstel Opneming in de Advocatenwet van enkele bepalingen over het onderzoek naar de toestand van de praktijk van een advocaat en wijziging van een aantal artikelen van deze wet (26940).

Ik stel voor dinsdag a.s. te stemmen over de moties notaoverleg Natuur voor mensen te weten:

- de motie-Dijsselbloem over "natuur bij de stad" (27235, nr. 4);
- de motie-Dijsselbloem over activering op zo kort mogelijke termijn van de Wet agrarisch grondverkeer (27235, nr. 5);
- de motie-Dijsselbloem over een extra onteigeningstitel (27235, nr. 6);
- de motie-Dijsselbloem over een uniform wettelijk regime voor de gehele EHS (27235, nr. 7);
- de motie-Dijsselbloem over een adequate organisatie van het toezicht (27235, nr. 8);
- de motie-Schreijer-Pierik over een volledig financieel overzicht met betrekking tot de landinrichtingsprojecten (27235, nr. 9);
- de motie-Schreijer-Pierik over de rietsnijders (27235, nr. 10);
- de motie-Augusteijn-Esser c.s. over directe subsidiëring rietsnijders (27235, nr. 11);
- de motie-Augusteijn-Esser over informatie, voorlichting en educatie (27235, nr. 12);
- de motie-M.B. Vos over verwerving van alle grond voor de EHS uiterlijk in 2010 (27235, nr. 13);
- de motie-M.B. Vos over een intensiveringsplan (27235, nr. 14);
- de motie-Stellingwerf over het Nationaal Programma Verspreidingsonderzoek (27235, nr. 15).

Ik deel mede, dat ingevolge artikel 69, tweede lid, van het Reglement van orde de aangehouden motie 26454, nr. 17, is vervallen.

Ik stel voor te besluiten dat de motie-Marijnissen over inzage in de correspondentie tussen de ministeries van Economische Zaken en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (27437, nr. 1) opnieuw wordt aangehouden.

Aangezien voor de stukken gedrukt onder de nummers 27497, 27498, 27499 (R1670), 27511 en 27512 de

termijnen zijn verstreken, stel ik voor, dat wat deze Kamer betreft, de daarbij ter stilzwijgende goedkeuring overlegde stukken zijn goedgekeurd.

Aangezien voor de stukken 23490, nr. 179, 27500, 27502 en 27536 de termijnen zijn verstreken, stel ik voor deze stukken voor kennisgeving aan te nemen.

Ik stel voor de stukken 22026, nr. 130, 22589, nr. 178, 25802, nr. 25, 25830, nr. 10, 25839, nr. 21, 25864, nr. 3, 25969, nr. 42, 26338, nr. 5, 26682, nr. 6, 27081, nr. 17, 27400-III, nr. 9, 27400-IV, nrs. 9, 10 en 12, 27400-VI, nrs. 41 en 43, 27400-VII, nr. 38, 27400-VIII, nr. 51, 27400-X, nr. 22, 27400-XI, nrs. 48 en 49, 27400-XV, nrs. 46 en 47, 27400-XVI, nrs. 55, 58, 60, 61 en 62, 27415, nr. 9, en 27431, nr. 34, voor kennisgeving aan te nemen.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik deel nog mee, dat de tijdelijke commissie Biotechnologie tot haar voorzitter heeft gekozen mevrouw Terpstra.

Het woord is aan de heer Rabbae.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! De Apeldoornse Courant van vandaag maakt melding van het feit dat de politie in Wageningen particuliere parkeerwachters heeft ingezet om onder andere boetes uit te delen. U weet dat de Kamer zeer kritisch staat ten opzichte van deze ontwikkelingen om niet te zeggen dat zij er afwijzend tegenover staat. Vandaar mijn verzoek om de minister van Binnenlandse Zaken om een reactie te vragen op deze ontwikkelingen in Wageningen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit gedeelte van het stenogram door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regels inzake het aanhouden van voorraden aardolieproducten (Wet voorraadvorming aardolieproducten 2001) (27170).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **Witteveen-Hevinga**

(PvdA): Voorzitter! Vandaag spreken wij over een wetsvoorstel dat op een aantal punten leidt tot substantiële wijzigingen in de manier waarop het strategische aardolievoorradenbeleid gestalte krijgt met als mogelijk gevolg een forse kostenbesparing van een kleine 50 mln. dat, als het aan de regering ligt, ten goede komt aan onder andere de automobilist, maar ook de grote oliemaatschappijen zijn blij. Het kan niet mooier zou je bijna zeggen, maar dat is nu precies de vraag. Hoewel geen direct gevolg van de wet vindt behandeling van het wetsvoorstel plaats tegen de achtergrond van de verlaging van de strategische olievoorraad naar het niveau waaraan wij door internationale afspraken gebonden zijn, namelijk 90 dagen netto-invoer als binnenlands gebruik. Met verlaging bedoel ik ook dat de traditionele buffer van 10 à 15% reserve bovenop die internationale minimumverplichting sinds 1998 is afgebouwd naar aanleiding van het advies van de Algemene energieraad dat overigens ook mede ten grondslag ligt aan dit wetsvoorstel.

Het wetsvoorstel voorziet in het terugbrengen van de olievoorradenverplichting voor de oliemaatschappijen van 50 dagen naar 16 2/3 dagen. Dit betekent dat de rol van de overheid via het Centraal orgaan voorraadvorming aardolieproducten (COVA) groter wordt. Ik doel op de rol van het aanhouden van de strategische aardolievoorraad. De manier waarop COVA deze voorraad aanhoudt, verandert ook weer. Volgens de memorie van toelichting zou deze voor een groot deel moeten bestaan uit tickets, oftewel reserveringen, voor aardolievoorraden. Dit is een groot verschil met de huidige situatie, waarin COVA in beginsel geen gebruikmaakt van tickets, maar de strategische aardolievoorraden fysiek aanhoudt.

De PvdA-fractie is kritisch geweest bij de schriftelijke voorbereiding. Eigenlijk zijn onze zorgen nog steeds niet weggenomen. Wij zijn er dan ook vooralsnog niet van overtuigd dat de richting die het wetsvoorstel inslaat, de juiste is, mede in het licht van de ontwikkelingen op de oliemarkt gedurende het jaar 2000.

Er staat veel op het spel. Natuurlijk zouden wij het liefst een volledige, duurzame energiehuishouding

hebben en dus helemaal niet van olie afhankelijk zijn. Dat is echter geen realistische benadering. Aardolie zal de komende tientallen jaren namelijk een belangrijke rol blijven spelen in de Nederlandse energievoorziening, alsook in het maken van producten.

Ondanks onze nog altijd aanzienlijke gasvoorraden is aardolie voor Nederland een belangrijke energiebron. Een verstoring van de aanvoer van aardolie kan dan ook zeer nadelige gevolgen hebben voor de economische ontwikkeling. Immers, veel werkgelegenheid hangt direct en indirect samen met de aanvoer van aardolie. Ik noem ook de redelijke olie- en benzineprijzen. Nederland als distributieland draait tenslotte niet in de laatste plaats ook om olie. Ik denk in dit verband aan de Rotterdamse haven waar de overslag voor bijna 1/3 (98 miljoen ton, zo heb ik mij laten vertellen) uit ruwe olie bestaat. Ik denk ook aan de transportsector, waar prijsverhogingen vrijwel direct een negatieve invloed hebben op de concurrentiepositie van zowel de individuele transportbedrijven als de gehele transportsector.

Nederland is dus kwetsbaar. Dit betekent dat alles wat wij veranderen, gestoeld moet zijn op een goed doordachte visie, niet alleen nationaal, maar zeker ook in Europees en internationaal verband. Die visie moet betrekking hebben op vragen, zoals de afhankelijkheid van en de relatie met het OPEC-kartel, het belang van strategische olievoorraden in verband met de voorzieningszekerheid en het belang van strategische olievoorraden als een instrument om, indien gewenst, de prijs te beïnvloeden en met name grote prijsschommelingen tegen te gaan.

Hoewel de minister de aannames van de Algemene energieraad van 1998 wel degelijk nuanceert, is er bij ons toch behoefte om dieper in te gaan op de algehele visie. Allereerst iets over de OPEC. Het verschil in benadering tussen de regering en de fractie van de Partij van de Arbeid is zeker ook gelegen in de positie van de OPEC. Naar onze mening hebben de OPEC-landen namelijk nog steeds een machtspositie, als het gaat om de oliemarkt en de prijs van olie. In deze overtuiging worden wij gesterkt door de mededeling van de Europese Unie van 11 oktober 2000, dat de aanzienlijke prijsstijgingen van olie in de loop van het jaar 2000 in

de eerste plaats het gevolg zijn van de productiebeperkingen van de OPEC.

Ook de kans op een energiecrisis schatten wij toch wat zwaarder in dan de regering. Zo moet erkend worden dat de politieke situatie in het Midden-Oosten verre van stabiel is. Dat geldt tot op zekere hoogte ook voor Rusland. De regering acht de kans op een oliecrisis evenwel minder groot geworden. Zo zou de OPEC minder invloed hebben dan vroeger. Zoals gezegd, kijken wij daar een slag anders tegenaan.

De regering geeft overigens ook aan dat de westerse landen momenteel 60% van de productie verzorgen, terwijl zij slechts over 23% van de wereldaardolievoorraden beschikken. De heel eenvoudige conclusie die zich dan opdringt, is dat het aandeel van de OPEC in de wereldproductie de komende jaren onvermijdelijk toeneemt en derhalve de invloed van de OPEC-landen.

Ik kom te spreken over het belang van voorraden in relatie tot de voorzieningszekerheid. Welnu, de gebeurtenissen in 1973, 1979, 1990 en de daaropvolgende jaren geven aan dat negatieve ontwikkelingen op de oliemarkt kunnen leiden tot economische groeivertragingen of zelfs recessies. Het aanhouden van een strategische aardolievoorraad kan de negatieve gevolgen hiervan gedeeltelijk mitigeren. Bovendien kan de strategische aardolievoorraad een preventieve werking hebben. Een olieboycot zal dan aanmerkelijk minder effectief zijn. Bij toepassing van gebruiksbeperkende maatregelen, zoals de autoloze zondag, is wellicht tot ongeveer 150 dagen olie beschikbaar.

Ik wil voorts nog iets zeggen over prijsbeïnvloeding. Een relatief grote verplichte voorraad betekent dat je ook een instrument hebt waarmee je de prijs kunt beïnvloeden. In de periode dat de benzineprijs tot boven de f 2,70 steeg (september 2000) lanceerde minister Zalm zelfs heel concreet het voorstel om olie te verkopen met als doel de wereldprijs wat omlaag te brengen. Voorzover ik heb begrepen, heeft dit voorstel het niet gehaald in Europees verband. Ik wil in dit verband ook de visie geven van directeur Robert Priddle van het Internationale Energie Agentschap, verwoord in het Financieele Dagblad van 18 december 2000. Prijsschommelingen kunnen volgens hem beter voorkomen worden als consume-

## Witteveen-Hevinga

rende landen hun reservevoorraden vergroten. Dat zou de krapte op de oliemarkt structureel verminderen en prijsfluctuaties dempen. Overigens betreft hij daarin ook de stelling, dat het Westen de banden met het oliekartel moet aanhalen in plaats van ze te verbreken. Een dergelijke invalshoek spreekt mijn fractie aan, omdat wereldwijde samenwerking op essentiële onderdelen zoals olie een bijdrage kan leveren aan vrede en welvaart, overal in de wereld.

In ieder geval wil ik hiermee aangeven hoezeer wij hechten aan een afzonderlijke discussie over de onderliggende problematiek. Zeker moet ook de Europese Unie als het even kan een gezamenlijke visie ontwikkelen. De eerste aanzetten zijn daartoe al gedaan. Er ligt een document van de Commissie van oktober 2000 met als titel De olievoorziening van de Europese Unie. Dat document biedt goede aanknopingspunten voor een discussie in Nederland, maar dat bekent wel dat mijn fractie graag een reactie van de minister op deze Europese nota wil ontvangen. Op die wijze kunnen wij ook van gedachten wisselen over de inzet van de Nederlandse regering bij de discussie die op Europees niveau zal worden gevoerd. Is de minister bereid, zo spoedig mogelijk een dergelijke reactie naar de Kamer te sturen? Wat mij betreft, hoeft niet gewacht te worden op het Groenboek energievoorziening van de Europese Unie, want dat komt volop aan de orde evenals de beloofde nota over het langetermijn-energiebeleid in Nederland. Ik wil daarmee overigens niet zeggen, dat dit Groenboek niet belangrijk is.

Voorzitter! De kern van het wetsvoorstel is vooral de ruil tussen de kostenbesparing enerzijds en de vermindering van zekere voorraden anderzijds. Mijn fractie vraagt zich af of die beide invalshoeken wel in voldoende evenwicht tot elkaar staan, ondanks het feit dat de overheid veel grotere verplichtingen op zich neemt dan het bedrijfsleven. Het voordeel van kostenbesparing is volgens onze fractie eigenlijk twijfelachtig, terwijl de vermindering van de verplichte fysieke voorraad wel zijn doorgang zal vinden. Wij denken, dat we meer instrumenten in deze wet moeten inbouwen om dat evenwicht beter te kunnen beheersen. Ik licht dat op de volgende onderdelen toe.

Dat betreft allereerst het systeem van ticketing, dat volgens de memorie van toelichting moet worden toegepast op 50% tot 75% van de strategische voorraden van COVA. Het bedrijfsleven heeft wat betreft zijn eigen voorraadverplichting de keuze daaraan te voldoen met eigen bedrijfsvoorraden of te dekken met reserveringen of bedrijfsreserveringen van een derde. Ook COVA mag zijn voorraadverplichtingen vanaf nu invullen met gereserveerde voorraden van derden, waarbij men zich een percentage van 50 tot 75 van de verplichting van COVA voorstelt.

Wij hebben allemaal kennis kunnen nemen van de alarmerende geluiden van de Vereniging van Onafhankelijke Tankopslagbedrijven, zoals die door Downstream BV richting Kamer zijn verwoord. Het gevolg van het ticketsysteem kan zijn, dat fysiek aanwezige voorraden zullen worden vervangen door papieren reserveringen in de vorm van opties of futures, wat de kans op een volstrekt oncontroleerbare en intransparante spotmarkt groot maakt. De vraag is welk algemeen belang daarmee gediend zal zijn in de richting van een zo stabiel mogelijke internationale oliemarkt alsmede het voorkomen en beheersen van crisissituaties. Opties en futures verzilveren in tijden van crisis zal voor overheden volstrekt onhanteerbaar blijken te zijn. Helaas zullen de meest ingrijpende gevolgen pas echt goed duidelijk worden bij een echte oliecrisis, maar dan is het te laat.

De minister heeft bij brief van 19 januari weliswaar gereageerd op deze signalen, maar in de brief wordt volgens ons onvoldoende ingegaan op een aantal kwesties, met name het verschijnsel van de zogenaamde papieren kaarten. Wil de minister concreet reageren op de volgende vragen? Heeft de minister net als Downstream kritische signalen over dit wetsvoorstel ontvangen van het IEA, van buitenlandse zusterorganisaties van COVA, van Clingendael, van buiten de EU en zo ja, hebben die meegewogen in dit wetsvoorstel. Als dat niet het geval is geweest, is de minister dan alsnog bereid haar oor daar te luisteren te leggen? Wat is de reden van het voornemen van het Internationaal energieagentschap om het Nederlandse voorstel in maart op zijn agenda te plaatsen?

Het ticketsysteem levert juist die besparing op van bijna 50 mln. Wat zijn de risico's van dat systeem? Zullen de termijnen veelal kortlopend zijn – ik heb termijnen gehoord van drie maanden – en hoe is dan de verlenging gegarandeerd? Is de bevoorradder gebonden aan verplichtingen inzake verlenging en tegen welke prijs zal dat plaatsvinden bijvoorbeeld als er sprake is van een krappe oliemarkt c.q. crisissituatie? Garandeert het ticketsysteem de aanwezigheid van fysieke voorraden opdat er de facto geen sprake zal zijn van een lagere voorzieningszekerheid, of zal die juist extra kwetsbaar zijn omdat er sprake is van papieren voorraden? Klopt het dat Nederlandse voorraden nu reeds zowel "verticket" zijn als onder ceel – als onderpand – bij een bank liggen? Weet de bank c.q. de tickethouder daarvan? Is de minister bereid het door PA-consultants uitgebrachte rapport zo spoedig mogelijk naar de Kamer te zenden zodat het nog betrokken kan worden bij de stemming over dit wetsvoorstel?

Het moge duidelijk zijn dat wij vraagtekens hebben bij het voorgestelde systeem. Wij zijn daarom erg benieuwd naar de reactie van de minister op het door CDA en VVD ingediende amendement op stuk nr. 8.

Voorzitter! Hoewel in samenhang met het ticketsysteem diverse zaken spelen, vinden wij een aantal andere aspecten evenzeer van belang voor een effectief olievoorradenbeleid.

Dat betreft allereerst het toezicht op de uitvoering van het beleid, zowel in nationaal als internationaal verband. Dat baart ons zorgen. Wij hebben gevraagd of de ECD belast is met handhaving en controle in Nederland en of deze dienst over voldoende capaciteit beschikt om die taken uit te voeren. De minister heeft daarop geantwoord: "De invulling van de handhavings- en controle-systematiek wordt momenteel nog nader uitgewerkt. Naast controle van de administratieve verplichtingen zullen daarvoor speciaal aangewezen toezichthouders periodiek de voorraadplichtigen onderwerpen aan verificatieonderzoeken." Wat is er inmiddels bekend over die invulling? Het lijkt ons heel belangrijk dat het aantal toezichthoudende functionarissen berekend is op de complexiteit van de controletaak. Welke sanctie-maatregelen zijn er bij het niet nakomen van de verplichtingen?

## Witteveen-Hevinga

Nederland heeft bilaterale verdragen met EU-landen – ik ga ervan uit dat het alleen EU-landen zijn – waarmee de afspraak is gemaakt dat alleen daar voorraden opgeslagen kunnen worden. Hoewel Nederland over relatief veel opslagcapaciteit beschikt en er dus veel reserveringen vanuit het buitenland in Nederland zijn, zullen er ook zeker Nederlandse reserveringen in het buitenland worden gedaan. Ik heb begrepen dat dit nu al het geval is. Het meetellen van olievoorraden in andere EU-staten maakt iedere lidstaat afhankelijk van buitenlandse toezichthouders. Op welke wijze wordt volstrekt uitgesloten dat er dubbelstellingen en dubbele boekingen plaatsvinden, zeker als er sprake is van een spotmarkt? De controleerbaarheid van het daadwerkelijk aanwezig zijn van de her en der gereserveerde hoeveelheden olie is volgens de PvdA-fractie niet sluitend geregeld. Voorzover mijn fractie heeft kunnen nagaan, ontbreekt er een sluitend Europees toezichtstelsel. Ook uit de praktijk hebben wij signalen gehoord dat aan de kwaliteit en de doeltreffendheid van het toezicht in het buitenland wordt getwijfeld. Aan de kwaliteit van de administratie zou veel te verbeteren zijn en verder zouden bedrijven zich in het buitenland proberen te onttrekken aan de voorraadverplichting.

Niet alleen ontbreekt effectieve controle, maar er ontbreekt ook een effectief Europees sanctiesysteem. Een goed voorraadbeheer is zeker ook een Europees belang. Mijn fractie is dan ook van mening dat er alles voor te zeggen valt om een goed Europees toezichtbeleid te ontwikkelen waarin de oprichting van een Europees toezichthoudend orgaan een rol moet spelen, al was het alleen maar om een goed level playing field tot stand te brengen. Wat is de visie van de minister op samenwerking op Europees niveau in de vorm van een Europees toezichthoudend orgaan? Diverse fracties overwegen om op dit punt een motie in te dienen.

Het behoeft geen betoog dat mijn fractie twijfels heeft over de voorzieningszekerheid. De minister stelt zelf op pagina 6 van de memorie van toelichting dat de voorzieningszekerheid zal dalen. Zoals eerder gesteld, geven de ontwikkelingen op de oliemarkt in 2000 en de blijkbaar toch erg grote

invloed van OPEC, op zichzelf geen aanleiding voor een versoepeling van het strategisch aardoliebeleid. Dit wetsvoorstel regelt een versoepeling van de voorraadverplichting voor oliemaatschappijen. De fractie van de PvdA hecht eraan dat er een goede wettelijke basis wordt gecreëerd voor het verhogen van de voorraadverplichting voor het bedrijfsleven indien dat nodig is. Uiteraard kan de verhoging van de verplichte voorraad ook bewerkstelligd worden via een AMvB zoals bedoeld in artikel 4. Door deze mogelijkheid expliciet in de wet op te nemen, wordt ook in de richting van het oliebedrijfsleven nadrukkelijk het signaal afgegeven dat de mogelijkheid open blijft. Het oliebedrijfsleven zal hiermee rekening moeten houden, zodat er geen enkel misverstand over kan ontstaan. Op die manier kan de kans op juridische processen behoorlijk verkleind worden. Verder worden de verwachtingspatronen op deze wijze bijgesteld en ook dat kan een stabiliserend effect hebben op de oliemarkt en de olieprijs. Mijn fractie stelt voor een artikel op te nemen, zoals analoog geformuleerd is met betrekking tot de verplichting van COVA. Het gaat om het amendement op stuk nr. 10.

Een ander thema betreft het voorkomen van machtsposities en monopolies. Uit het oogpunt van het voorkomen van marktverstoringen, het verschuiven van marktaandelen tijdens een crisis en het ontstaan van tijdelijke of langdurige machtsposities en monopolies, achten wij het van belang een zekere spreiding te waarborgen, zowel tijdens een crisis als onder gewone omstandigheden. Zoals op pagina 10 van de nota naar aanleiding van het verslag wordt aangegeven, kan de regering niet uitsluiten dat alle niet-COVA-gebonden voorraden in handen kunnen komen van één onderneming. De minister gaf zelf ook al aan dat het weinig solidaire handelen van de olieconsumerende landen tijdens de oliecrisis van 1973 als zeer nadelig is ervaren. Ook tussen bedrijven onderling is een dergelijke houding niet ondenkbaar. Dat is de achtergrond van het amendement op stuk nr. 11. In dit kader past ook onze zorg over de mogelijkheid van speculatie. Zoals wij allen weten, is olie tijdens een aanvoercrisis een schaars goed. Dat zal een stijgende prijsontwikkeling met zich brengen.

Het wordt dan in zekere zin ook aantrekkelijk olie langer aan te houden of zelfs achter te houden, zodat de prijzen nog verder stijgen. Dat betekent dat het aanbod van olie daalt en dat de prijzen nog sneller door kunnen stijgen. Speculatie kan het prijsniveau dus onnodig doen stijgen en op die manier grote economische schade aanrichten. Wij menen dat het goed is om in het wetsvoorstel expliciet een anti-speculatiebepaling op te nemen, met de daarbij behorende sancties. Vandaar het amendement op stuk nr. 12 van PvdA en D66.

Dan iets over de kostenbesparing. De kosten van het aanhouden van verplichte voorraden, ongeveer 169 mln., zouden volgens de oorspronkelijke berekeningen met enige tientallen miljoenen guldens kunnen dalen. De kostenbesparing komt uiteindelijk terecht bij de consument, met name de automobilist, door middel van accijnsverlaging. Gezien de gestegen prijs van tickets, f 150 per ton per jaar, en het feit dat deze duurder zijn dan het aanhouden van een fysieke voorraad kan er op korte termijn volgens ons nog geen sprake zijn van een kostenbesparing. Wat zijn de gevolgen daarvan voor de benzineprijs? Hoe kijkt de minister daar tegenaan? Kan zij haar visie geven op de exacte gevolgen voor de consument? Wil zij daarbij ook ingaan op de vraag of de kosten van het legen van opslagtanks uiteindelijk bij de consument terecht komen?

Zodra er wel sprake is van een kostenbesparing, ongeveer 50 mln., is er wellicht een betere bestemming denkbaar dan de toevoeging ervan aan de winstmarge van de oliemaatschappijen of een verlaging van de benzineprijs. Het gaat om een mogelijke verlaging van 0,2 of 0,3 cent. Daarvan zal de automobilist weinig of niets merken. Gelet op die geringe kostendaling kan worden overwogen de voorraadheffing niet te laten dalen en het geld ten goede te laten komen aan energiebesparing en de ontwikkeling en toepassing van duurzame energie. Met andere woorden, hoe kunnen de eventueel positieve financiële gevolgen ten goede komen aan een duurzame ontwikkeling ten aanzien van het energiebeleid? Wij overwegen daarover in tweede termijn een motie in te dienen. Graag een reactie van de minister.

Dan kom ik te spreken over de positie van kleine oliehandelaren. In

## Witteveen-Hevinga

feite was er de afgelopen jaren sprake van een overgangsregeling. In de afgelopen zeven jaar had een bepaalde groep oliehandelaren geen verplichting tot het aanhouden van voorraden. Die regeling wordt nu opnieuw ingevoerd, op hetzelfde niveau als die voor de oliemaatschappijen. Het gaat om 4% van de binnenlandse afzet of te wel 16 dagen. Het is niet goed dat de minister de oliehandelaren en de oliemaatschappijen over één kam scheert. Een dergelijke regeling houdt naar de mening van mijn fractie te weinig rekening met de verschillen in werkvoorraden tussen de vele oliehandelaren, niet allemaal overigens, en de oliemaatschappijen. Gezien de verschillen in gemiddelde werkvoorraad lijkt het de PvdA-fractie zinvol om in de wet onderscheid te maken tussen de verplichting van de oliemaatschappijen en die van de oliehandelaren. Vandaar het amendement op stuk nr. 9 van de fracties van de VVD, de PvdA en, naar ik aanneem, het CDA.

Het is goed dat de minister reeds heeft aangekondigd dat de drempel met betrekking tot de verplichting bij 50.000 ton aardolieproducten wordt gelegd. De vraag is hoe de categorie van ongeveer 20 overblijvende handelaren er uitziet als het gaat om de verhouding tussen en de verplichting met betrekking tot de werkvoorraden. Wij vinden het belangrijk daar inzicht in te krijgen, want voorkomen moet worden dat er onevenredig grote lasten op de schouders van de kleinere oliehandelaren terechtkomen.

Dan nog iets over de evaluatie. De PvdA-fractie hecht aan een zo stabiel mogelijke situatie met betrekking tot olievoorraden. Het wetsvoorstel heeft wat betreft de te verwachten effecten veel pretenties. Ik heb duidelijk gemaakt dat wij er nog niet van overtuigd zijn of al het goede dat met dit wetsvoorstel wordt beoogd, ook bereikt wordt. Wij stellen voor, over vijf jaar een evaluatie te houden die zich niet alleen beperkt tot het functioneren van COVA – zoals in artikel 30 is omschreven – maar zich ook uitstrekt tot de effecten van deze wet op de Nederlandse economie, met name de prijsontwikkelingen en de gevolgen daarvan voor consument en bedrijfsleven. Met het oog daarop hebben de fracties van PvdA, VVD en D66 het amendement op stuk nr. 13 ingediend. Wij horen hier graag de reactie van de minister op.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Collega Witteveen is vrij diep ingegaan op de achtergronden van de noodzaak, een voorraad van aardolieproducten aan te houden in verband met calamiteiten. Ik sluit mij bij die algemene benadering aan.

In principe kan ik akkoord gaan met de wijzigingen die in deze wetgeving worden voorgesteld. Nieuwe omstandigheden vragen om een nieuwe benadering. De overheid krijgt een kleinere rol en het bedrijfsleven wordt er juist meer bij betrokken. Uiteindelijk leidt dit tot verlaging van de kosten voor de samenleving omdat via COVA kleinere voorraden kunnen worden aangehouden. Er vindt geen volledige afbouw plaats, maar wel een betere spreiding van deze last over overheid en samenleving enerzijds en bedrijfsleven anderzijds. Uit de stukken blijkt dat dit een voordeel bij COVA oplevert – er wordt in dit verband een bedrag van 50 mln. genoemd – terwijl kan worden aangesloten op bestaande voorzieningen bij het bedrijfsleven, waardoor er niet per se sprake hoeft te zijn van kostenverhoging. Bedrijven houden voor het eigen werk al voorraden aan die ruim het niveau van een strategische voorraad te boven gaan.

De minister stelt voor, de voorraadplicht te stellen op 4% van de binnenlandse afzet. Deze naar mijn mening perfecte benadering biedt COVA ruime mogelijkheden om op te treden bij calamiteiten, zoals olieboycots of sterke verstoringen van de verhoudingen op de internationale markt. Ik onderschrijf de gedachtegang van de minister dat niet alle bedrijven een extra voorraad behoeven aan te houden. De drempel van 50.000 ton is goed gekozen. Hierdoor wordt de kleinere handelaar niet met iets nieuws opgezadeld.

Voorzitter! Vervolgens scheiden de paden van de minister en van mijn fractie zich enigszins. De minister kiest voor een algemene benadering van producenten en handelaren. Producenten hielden in het verleden al een voorraad aan die voldoende was voor vijftig dagen. Handelaren houden werkvoorraden aan van vijf tot acht dagen. Het gaat ons te ver om beide categorieën op één hoop te gooien. Er mag best verschil zijn tussen de producent en handelaar.

De producent houdt alleen al vanwege de aard van het bedrijf veel grotere voorraden aan dan de handelaar. Ik heb op dit punt een amendement ingediend waarvoor ik tot mijn genoegen de steun heb gekregen van de fracties van PvdA en CDA. De voorraadvorming in tijd moet niet via één algemene maatregel van bestuur geregeld worden. Het volume per deelnemer wordt overigens op grond van een verdeelsleutel bepaald. In ons amendement wordt voorgesteld, twee algemene maatregelen van bestuur te slaan, namelijk een voor de producenten en een voor de handelaren. Ik heb begrip voor het probleem dat is aangegeven. Er zijn natuurlijk producenten die tevens handelaar zijn, waarbij twee functies door elkaar heen gaan vloeien. Ik verwacht echter dat er voldoende dirigisme aanwezig is op het ministerie om daar een oplossing voor te vinden. Als ik het mij goed herinner, hadden wij bij de Gaswet ook met een producent en een distributeur te maken. Er werd toen gesproken over het aanbrengen van Chinese muren in de administratie. Ik denk dat dat ook op dit gebied moet kunnen en dat een groot producentenbedrijf dat tevens handelaar is, in staat moet zijn administratief een scheiding daartussen te hanteren. Mijn gedachten gaan uit naar een veel kortere periode van voorraadvorming en -aanhouding bij de producenten dan nu het geval is, en naar een andere insteek voor de handelaren, die meer aansluit bij de natuurlijke hoeveelheid die zij tot op heden hebben aangehouden voor hun normale bedrijfsvoering.

Voorzitter! Bij het hebben van een dergelijk systeem moet er controle zijn. De minister gaat hier in de wetgeving duidelijk op in. Ik tref echter niet aan dat Nederland niet meer alleen op de wereld is. Het is niet meer zo dat ieder land in Europa zijn eigen voorraadvorming moet behartigen en alleen staat. Men staat in de Europese Unie. Er is al een mededeling gekomen uit Brussel over de aardolievoorziening en de filosofie erachter over aardolievoorraadverplichtende gedachtegangen. Wij moeten in de toekomst groeien naar een bepaalde systematiek. Het moet natuurlijk niet zo zijn dat, als er een calamiteit is, Frankrijk op een gegeven ogenblik op een houtje bijt, terwijl Nederland zegt dat

## Blaauw

Frankrijk niet aan zijn voorraad mag komen. Er zijn in de toekomst onderlinge verbindingen in de Europese Unie. Als je dat gaat constateren en als je daarbij tevens constateert dat bedrijven grensoverschrijdend kunnen opereren op het vlak van strategische voorraadvorming, dan moet de controle niet alleen nationaal zijn maar ook een Europese dimensie krijgen. Er moet sprake zijn van een soort clearing house in Europa, zodat ook de Europese Commissie en aanvraagorganisaties weten waar welke voorraad zich bevindt en hoe men zich aan de voorraadverplichtingen houdt. Daarbij zou best sprake kunnen zijn van een overbevoorrading, waarvan in tijden van calamiteiten gebruik wordt gemaakt. Ik sluit mij op dat punt aan bij de opmerkingen van collega Witteveen, die dit element ook heeft aangegeven.

Voorzitter! Het volgende punt betreft het ticketsysteem. Dit lijkt interessant. Ik neem echter aan dat COVA – maar misschien ben ik op een verkeerd ben gezet – niet met tickets gaat werken. Een van de belangrijkste zaken is dat wij zekerheid hebben over de fysieke aanwezigheid van voldoende voorraad op Nederlands grondgebied of op een dusdanige afstand van dat grondgebied, dat het valt binnen de tijdsduur die in het wetsvoorstel is opgenomen met betrekking tot de voorraadvoorzieningsgraad van Nederland. Als men echter in een ruimere mate over de grens gaat opereren, dan wil ik daar meer inzicht in hebben en zal er meer duidelijkheid moeten zijn. Ik ga er echter in eerste instantie van uit dat wij fysiek opslaan in Nederland. Ik zou mij kunnen voorstellen dat COVA ruimte genoeg heeft in het eigen Rijnmondgebied, waar tot op heden voldoende opslagcapaciteit en zelfs overcapaciteit is. Ik heb daarom het amendement van collega Van den Akker mede ondersteund. Daarin staat dat zij die voorraadplichtig zijn slechts 10% van wat zij als voorraad in bezit moeten hebben in het ticketsysteem mogen inzetten, waarbij ik het dan niet heb over de extra voorraad die zij hebben voor handel en gebruik. Ik kan mij voorstellen, voorzitter, dat er een bizarre situatie kan ontstaan bij het hanteren van een ticketsysteem, waardoor we op een gegeven moment een soort virtuele handel in

tickets gaan krijgen zonder dat we precies weten hoe de voorraad eruitziet. Het controlesysteem moet zich daarom ook over het ticketsysteem uitstrekken.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb het amendement inmiddels gekregen. Het houdt in dat de heer Blaauw tegen het gebruik van de tickets is, met een uitzondering van 10% die alleen aangewend mag worden indien om operationele redenen tijdelijk elders voorraden aangehouden moeten worden. De vraag aan de minister om inzicht te geven in de werking van de tickets die in het Botlekgebied worden gebruikt, is na de ondertekening van dit amendement eigenlijk overbodig. Daar staat gewoon in: niet doen. De heer Blaauw is uiteraard vrij om te doen en te laten wat hij wil, maar als ik het wetsvoorstel en het amendement zie, denk ik dat het een destructief amendement is.

De heer **Blaauw** (VVD): Het woord "destructief" vind ik toch wat ruim in deze omstandigheden. Bij wetgeving zit je met het probleem dat amendementen tekstwijzigingen zijn, en dat is wat anders dan moties. Als je in tweede termijn een amendement indient, is dat ook zo raar. Wanneer de minister in een goed betoog duidelijk kan maken dat de vrees die ik heb, niet juist is, is er altijd een heroverweging mogelijk.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik hoop dat de heer Van den Akker er ook zo over denkt.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik denk niet zozeer aan de heer Van den Akker, maar aan uzelf. Ik ken u als een debater die van gedachten kan veranderen, als hij het debat ingaat. Daarvoor hebben wij een debat. Als wij dat niet doen, moeten wij de wetgeving indienen, stemmen en er niet over praten.

De heer **Van Walsem** (D66): Na achttien jaar in deze Kamer gezeten te hebben, hoef ik de heer Blaauw niet te vertellen dat de eerste ondertekenaar van een amendement wel het voortouw heeft. Hij is tweede ondertekenaar en hij zegt dat hij het intrekt, na een goede toelichting van de minister, maar hij trekt niets in. De heer Van den Akker kan het intrekken.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik neem aan dat de heer Van den Akker precies dezelfde structuur heeft voor een debat als ik.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat moet u niet altijd aannemen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ga altijd van de positieve kant uit, dat weet u. Ik ben wat dat betreft onder de zon geboren. Ik ga wel mee met deze gedachte, omdat er een punt van zorg in zit. Er kunnen voldoende tickets rondlopen, maar het gaat mij om de tickets voor de verplichte voorraadvorming. Ik wil dat die zaken heel goed dichtgetimmerd worden, omdat ik er niet mee geconfronteerd wil worden dat de tickets op een bepaald terrein niet gedekt worden. Ik heb gevraagd hoe ver het ticketsysteem gaat. Is het beperkt tot de Europese Unie of geldt het ook voor voorraden buiten de Europese Unie? Wij hebben nu een debat om daar uit te komen. Mijn medeondertekening is voortgekomen uit de schriftelijke behandeling.

De heer **Van Walsem** (D66): Die tickets kunnen alleen uitgewisseld worden met landen waarmee wij een bilateraal verdrag hebben gesloten.

De heer **Blaauw** (VVD): Hebben wij alleen met landen in Europa bilaterale verdragen gesloten? Is dat een beperking voor het hele leven? Moeten wij dan zeggen dat er geen bilaterale verdragen gemaakt mogen worden? Wij horen het straks allemaal van de minister. Als dit het enige punt is waarop zij zware kritiek heeft op mijn inbreng, ben ik weer een heel eind tevreden gesteld.

Mijn opmerking over het ticketsysteem sluit aan op het idee van een clearing house in Europa. Als ons ticketsysteem alleen bilateraal is, hoe zit het dan met de andere Europese landen? Ik wil Europese klaarheid over dit systeem. Strategische olievoorraadvorming is niet alleen een nationale zaak. Mevrouw Witteveen is hier duidelijk op ingegaan. Wij krijgen een nieuwe dimensie, in de richting van een veel bredere toepassing dan wij tot op heden gewend zijn. Dat zal in de toekomst wederom tot aanpassing van wetgeving kunnen leiden.

Op vele punten ga ik mee met het voorstel van de minister. Mijn amendement ligt er. Ik heb het

## Blaauw

amendement van de heer Van den Akker medeondertekend, waar wij het net over hebben gehad. Een deel van wat mevrouw Witteveen heeft ingebracht, heb ik ook medeondertekend. Hoe het verder loopt, zal blijken uit het antwoord van de minister.

□

De heer **Van den Akker** (CDA): Voorzitter! Een ongestoorde aanvoer van ruwe aardolie en aardolieproducten is essentieel voor het functioneren van onze samenleving. Dat behoeft verder weinig betoog. Daarover kan weinig twijfel bestaan. Wij zullen er dan ook alles aan moeten doen wat redelijker wijze mogelijk is om een verstoring in de aanvoer van aardolieproducten te vermijden. Een van de instrumenten daartoe is het aanhouden van strategische voorraden. Het voorliggende wetsvoorstel is voor een groot deel gebaseerd op een rapport van de Algemene energieraad van oktober 1998, Oliecrisisbeleid tussen risico en realiteit. De minister is van mening dat Nederland de nationale voorraadverplichting meer kan dekken met aanwezige bedrijfsvoorraden en dat de specifieke additionele crisisvoorraden, zoals aanwezig bij COVA, deels kunnen worden afgebouwd.

Voorzitter! Het rapport van de Algemene energieraad is geschreven in 1998. Een paar van de hoofdconclusies uit het rapport zou ik hier toch willen vermelden. Mijn fractie is namelijk van mening dat enkele van die conclusies van het rapport van de Algemene energieraad achterhaald zijn. Aangezien het wetsvoorstel voor een heel groot gedeelte op die conclusies is gebaseerd, zou mijn fractie graag duidelijkheid van de minister hierover willen verkrijgen.

Ik citeer enkele letterlijke passages uit het rapport van de Algemene energieraad. "Gezien de huidige overvloed aan olie lijkt het onwaarschijnlijk dat op korte termijn werkelijke fysieke tekorten zullen ontstaan. Gegeven de spreiding van olie en de hoeveelheden daarvan op de wereld ligt de gedachte voor de hand dat er ook in een crisis voldoende olie verkrijgbaar zal zijn, zij het tegen een wellicht hoge(re) prijs." "De mate waarin blokvorming van OPEC landen al dan niet in combinatie met andere olieproducerende landen kan optreden, is

onzeker. Tot voor kort is deze blokvorming aanzienlijk gereduceerd mede als gevolg van de problemen bij het vaststellen en aanhouden van de onderlinge afspraken van olieproductieniveaus en prijzen." "Recent zijn door de OPEC nieuwe pogingen gewaagd de olieprijs te laten stijgen door een verlaging van het aanbod van olie in de wereld. Dit heeft tot op heden nauwelijks succes gehad."

Voorzitter! In hoeverre is de opvatting van de Algemene energieraad, na alles wat er in het jaar 2000 is gebeurd, nog echt realistisch? Ik vind dat de invloed van de OPEC behoorlijk groot is, misschien wel groter dan ooit. De olieprijs is in een zeer korte periode, natuurlijk ook door de grotere vraag als gevolg van een aangetrokken economie in Amerika en Europa, maar ook door aanbodbeperking vanuit de OPEC-landen, gestegen van 10 dollar per vat naar maar liefst 30 dollar per vat in het afgelopen jaar. In tegenstelling tot het rapport van de Algemene energieraad is sprake geweest van een grote mate van saamhorigheid binnen de OPEC.

Hoezo spreiding van olie en de hoeveelheden daarvan in de wereld? Twee derde van de wereldreserves aan olie liggen in de OPEC-landen. En in het jaar 2010 zal de helft van alle OECD-importen van de OPEC komen. Het was juist vanwege de macht van de OPEC dat de IEA, het International Energy Agency, is opgericht.

Voorzitter! Dan heb ik nog helemaal niet gehad over de mogelijkheid van een oliecrisis om politieke redenen. Het Midden-Oosten is niet het meest politiek stabiele gebied in de wereld, wat ook het jaar 2000 ons zo duidelijk onder de neus heeft gewreven gezien het steeds verder uit de hand lopende conflict tussen Israël en de Palestijnen. De heer H. Franssen, vroeger topambtenaar bij de IEA en adviseur van de sultan van Oman, speculeerde in het Financieele Dagblad van 26 november op een nieuwe olieboycot. Ervaring leert dat beslissingen in het Midden-Oosten niet altijd op basis van rationaliteit worden genomen maar vaak op religieuze of emotionele gronden.

De heer Bernard Zepter, adjunct-secretaris-generaal van de Europese Commissie, schrijft in zijn rapport van 17 oktober aan de heer Solana, secretaris-generaal/hoge vertegen-

woordiger het volgende: "De recente gebeurtenissen op de oliemarkt wijzen erop dat er, ook al wordt de OPEC als een zwakke en weinig samenhangende organisatie gezien, momenteel een eensgezinde stemming heerst, ondanks het feit dat de indruk bestaat dat bij besluitvorming, althans in de afgelopen twee jaar, Saoedi-Arabië, Venezuela, Iran en Koeweit hun invloed hebben doen gelden." In hetzelfde rapport staat op blz. 11 onderaan te lezen: "De veiligheidsvoorraden en crisismaatregelen waarin is voorzien in het kader van het Internationaal Energieagentschap en in de communautaire wetgeving, vangen dit risico voor een deel op: de spanningen op dit gebied moeten tenminste op het huidige peil worden gehandhaafd."

Nederland heeft na 25 jaar zijn extra speling van 10 à 15% afgebouwd tot het internationaal vereiste absolute minimum. Is dat een juiste beslissing? Gelet op wat er het afgelopen jaar is gebeurd, moet je achteraf gezien tot de conclusie komen dat de invloed van de OPEC in het rapport van de Algemene energieraad is onderschat. Het feit dat zich enkele tientallen jaren geen noemenswaardige crisis heeft voorgedaan, heeft de Algemene energieraad kennelijk enigszins in slaap gesust, gezien de conclusies van die raad. Ook recente afspraken binnen de OPEC om door middel van productieverhogingen of productiebeperkingen de prijs van olie in een bepaalde bandbreedte te houden, van 24 tot 27 dollar per vat, duiden erop dat de saamhorigheid in de OPEC groter is dan ooit. Zou de minister kunnen aangeven in hoeverre zij deze conclusie deelt? Zo zij die conclusie niet deelt, kan zij dan haar mening onderbouwen aan de hand van wat zich in 2000 op de oliemarkten heeft afgespeeld? Ik vraag de minister om hier uitvoerig op in te gaan, omdat dit de basis voor het hele wetsvoorstel is.

Uit de memorie van toelichting blijkt dat de internationale verplichting wordt teruggebracht tot het internationaal vereiste minimum. Wij weten allemaal dat je wettelijk een profiel van minstens 2 mm bij je autobanden moet aanhouden. De vraag is echter of je met het wettelijk vereiste minimum wil rondrijden in je auto. Ik niet. Datzelfde geldt voor het minimaal vereiste niveau van strategische olievoorraden. Alge-

## Van den Akker

meen wordt onderkend, ook door de Algemene energieraad, dat het aanhouden van strategische voorraden een dempend effect heeft op het beramen van boycots.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik begrijp dit niet. Ik neem aan dat wij in overleg en op rationele gronden met elkaar een bepaalde minimumvoorraad hebben vastgesteld. Dan ga je toch niet zeggen: Voor alle zekerheid ga ik er maar 10 of 15% boven zitten? Dan is het beter om het minimum te verhogen.

De heer **Van den Akker** (CDA): Ik zal dat straks ook bepleiten. Je hoeft je toch niet precies te houden aan het minimum dat in internationaal verband is afgesproken? Je mag er toch ook boven gaan zitten? Alleen mag je er niet onder komen. Het ligt net als in het voorbeeld van autobanden. Voor het profiel van die banden geldt een bepaald minimum. Als je daaronder komt, heb je een probleem, maar dat wil nog niet zeggen dat u en ik willen rondrijden met banden die alleen maar het minimumprofiel hebben. In een energie-intensieve economie als de Nederlandse geldt misschien heel wat anders dan in andere landen.

Voorzitter! Ik zei dat algemeen wordt onderkend dat het aanhouden van strategische voorraden een dempend effect heeft op het beramen van boycots. Olie-exporterende landen treffen bij een boycot ook zichzelf, door productieuitval en daarmee het wegvallen van olie-inkomsten. Als dat zo is, hebben hogere strategische voorraden een sterkere preventieve werking dan lagere voorraden. Olie-exporterende landen zullen dan minder snel geneigd zijn om tot actie over te gaan, want bij hogere voorraden vallen de verliezen aan olie-inkomsten overeenkomstig hoger uit. Ze zullen zich dan wel twee keer bedenken, omdat ze weten dat landen met hogere strategische voorraden het ook langer kunnen uitzingen. Het terugbrengen van de hoogte van de voorraden tot het wettelijk vereiste internationale minimum is dus vanuit die optiek niet verstandig, want door lagere voorraden maken wij onszelf veel kwetsbaarder.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Vindt u dat wij zonder discussie die verplichting hoger

zouden moeten leggen? Vindt u dat niet typisch iets waar de Europese Unie zich ook mee bezig zou moeten houden? Nederland is daar gewoon onderdeel van. Het is toch veel beter dat de Europese landen daarin gezamenlijk optrekken? Ik denk dat het essentiëler is dat wij de visie van de minister krijgen, dat wij zinvol over het document van de Europese Unie kunnen praten en dat wij niet nu al tussentijds hier allerlei extra zaken gaan regelen.

De heer **Van den Akker** (CDA): Ik kan u wel een paar voorbeelden noemen van andere terreinen waarop in Europa bepaalde afspraken worden gemaakt en waarop dan vanwege de subsidiariteit, zoals het dan heet, per land strengere maatregelen kunnen worden genomen dan in Europees verband zijn afgesproken. Dat gebeurt op veel terreinen. Ik wijs maar naar het milieu. Wat de Europese afspraak betreft, verschillen wij niet van mening, maar die Europese afspraak behelst een minimum. Als Europa heb je je aan dat minimum te houden, maar dat wil niet zeggen dat je als land niet hoger mag gaan. Dat gebeurt immers op andere terreinen ook.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Mijn stellingname is, dat je als Nederland de verplichting wel hoger kunt leggen, maar dat je moet gaan praten met medelidstaten om degelijk te bekijken hoe je in wereldverband de relatie met de OPEC-landen sterker kunt maken op een manier die de wereldvrede en de wereldeconomie dient. Daaraan geef ik de voorkeur boven een hier en daar geïsoleerd opleggen van extra verplichtingen. Dat zou voor mij een te eng nationaal kader zijn.

De heer **Van den Akker** (CDA): Dan kan ik u gelukwensen, want er heel veel onderwerpen waarbij Nederland strengere maatregelen neemt dan wij in Europa afspreken. Ik heb u daar niet over gehoord. Als het om milieumaatregelen gaat bijvoorbeeld, zijn wij het er ook allemaal over eens dat Nederland strenger in de leer is dan Europa.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Wij doen tegelijkertijd voorstellen om in Europees verband goede voorstellen te doen. Ik noem maar het voorstel van collega

Feenstra over de flexibele ecotaks. Gelukkig is daarop een positieve reactie van het kabinet gekomen. Het loopt ook in Europees verband goed. Het is maar een voorbeeld op grond waarvan ik zeg: het is én-én.

De heer **Van den Akker** (CDA): Dat ben ik met u eens, maar die Europese afspraak is een minimum. Ik ben het er helemaal mee eens dat je als internationale gemeenschap een minimum moet hanteren, maar dat wil niet zeggen dat Nederland met zijn zeer energie-intensieve economie daar niet bovenuit mag gaan.

De minister vermeldt in haar brief van 16 januari dat de gekozen systematiek in hoge mate flexibel is en dat zonder tijdrovende wetswijzigingen de voorzieningszekerheid kan worden verhoogd door een aanwijzing in de aansturing van COVA. De minister distantieert zich van de opvattingen van NOVE en de heer Brouwer van Downstream over een afname van de voorzieningszekerheid. Voorzitter! Hoe is een en ander dan te rijmen met de opmerking van de minister zelf in de memorie van toelichting op pagina 6, waar zij letterlijk schrijft: "De keerzijde van dit meer leunen op al aanwezige bedrijfsvoorraden is de vermindering van de strategische buffervoorraden. De voorzieningszekerheid zal daarmee dalen..."? Anderzijds meent de minister toch dat "met een meer marktconforme benadering voldoende waarborgen bij een voorzieningsverstoring kunnen worden gegeven".

Peter Huggins, hoofd planning emergency stocks van het Internationale Energie Agentschap, gelooft er niets van. Hij roemt de huidige Nederlandse en Duitse systemen voor het beschikbaar houden van fysieke noodvoorraden als de beste onder alle 24 IEA-lidstaten: "een model-systeem". Wij doen het dus al vandaag aan de dag, mevrouw Witteveen. Wij zijn dus ook de afgelopen jaren al strenger in de leer.

Voorzitter! Mijn fractie voelt niet zoveel voor experimenten met de totale hoogte van de strategische voorraden. Ik heb het dan even niet over de verdeling tussen COVA en bedrijven, want daarin kunnen wij een heel eind met de minister meegaan, maar het gaat ons om de totale hoogte van de strategische voorraden die Nederland wenst aan te houden. Ik heb een amendement



## Van den Akker

ingediend op stuk nr. 14 om de hoogte van de strategische voorraden op hetzelfde aantal dagen te houden als gemiddeld gedurende de laatste tien jaar. Nu zal de minister zeggen: ja, maar aanhouden van die hogere voorraden zal meer kosten aan rente en aan kosten van de fysieke opslag, denk daarbij aan tankhuur. De minister schrijft in de memorie van toelichting, dat de besparing door het nieuwe wetsvoorstel enkele tientallen miljoenen gulden kan bedragen.

Voorzitter! Momenteel bedragen de kosten voor het aanhouden van strategische voorraden 170 mln., hetgeen overeenkomt met 1,2 cent per liter benzine aan de pomp. Door haar maatregelen denkt de minister, zoals mevrouw Witteveen ook al zei, een besparing te realiseren van 27 tot 50 mln. per jaar, hetgeen aan de pomp overeenkomt met 0,2 tot 0,3 cent per liter. Als je gemiddeld 40 liter benzine tankt, zou je ongeveer een dubbeltje besparen. Hoe is die besparing te relateren aan het risico van kleinere voorraden in het geval van een oliecrisis? Kleine strategische voorraden maken een land kwetsbaar voor prijsfluctuaties. Ik denk dat je dan het voordeel van het dubbeltje heel snel hebt ingeleverd. In de memorie van toelichting staat dat de nationale verplichting wordt gereduceerd tot het minimaal internationaal vereiste niveau en dat de verplichting van de oliemaatschappijen wordt gereduceerd van 50 dagen tot 16 2/3 dagen, gelijk aan die voor de handelaren en de importeurs. Vervolgens moet COVA – als balansfunctie – dit gereduceerde deel voor de oliemaatschappijen als extra verplichting dekken. In de memorie van toelichting wordt almaar nadruk gelegd op marktwerking en verschuiving van de verantwoordelijkheid naar het bedrijfsleven, maar door de voorgestelde constructie wordt precies het tegenovergestelde bereikt. Want COVA zou dat indekken volgens de memorie van toelichting vervolgens niet moeten doen door het aanhouden van extra fysieke voorraden maar door "reserve-ringen" te kopen (de zogenaamde "tickets"). Met een ticket wordt geen eigendom verkregen maar een recht op beschikbaarheid tegen de prijs die geldt op het moment dat het IEA een crisis aankondigt.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga**

(PvdA): Ik kom nog even terug op uw amendement op stuk nr. 14. Ik heb begrepen dat de kosten in de orde van grootte van 169 mln., die te maken hebben met de verplichte minimumvoorraden, niets van doen hebben met het surplus.

De heer **Van den Akker** (CDA): Op basis van het gemiddelde van iets minder dan 115 dagen.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Het gaat mij nu even om de kosten. De minister wil 50 mln. besparen en die besparing wordt gehaald uit de huidige kosten ad 169 mln. Laatstgenoemd bedrag heeft betrekking op de verplichting met betrekking tot de minimumvoorraden en niet op de surplusvoorraden waarover u het in uw amendement hebt. Als die surplusvoorraden ook verplicht worden gesteld, zal dat leiden tot een aanmerkelijke kostenverhoging.

De heer **Van den Akker** (CDA): Ik heb begrepen dat het bedrag van 169 mln. betrekking heeft op de gemiddelde oude voorraden. De gemiddelde voorraadverplichting daarvan is 112-120 dagen. Het kwam neer op iets minder dan 115 dagen in de afgelopen tien jaar. Met mijn amendement beoog ik dat terug wordt gegaan naar het niveau van 112-120 dagen. Het gaat mij om het totaal. Ik heb het dus niet over de verdeling tussen COVA en de bedrijven.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Ik denk dat het goed is als de minister nog even aangeeft hoe het zit met de centen. Dat vind ik altijd wel interessant.

De heer **Van den Akker** (CDA): Daar is deze minister heel duidelijk in. Volgens haar treedt er een besparing van 27 mln. tot 50 mln. op als COVA 50% respectievelijk 75% van zijn verplichtingen via ticketing afdekt. Ik heb gezegd dat dit leidt tot een besparing van een dubbeltje per gemiddelde tankbeurt aan de pomp. Ik wil graag precies weten waarover wij het hebben, want de risico's zijn niet gekwantificeerd

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Neen, het gaat mij om de financiële gevolgen van de combinatie van voorstellen die u in de wet wilt vastleggen. Het ticketsysteem

kan niet doorgaan, dus weg 50 mln. Je kunt daar de nodige vraagtekens bij plaatsen, maar daar zal de minister ongetwijfeld wel dieper op ingaan. Het gaat mij met name om uw voorstel op stuk nr. 14. Als je bovenop die voorraden nog een surplus verplicht, welke kosten brengt dat dan met zich die uiteindelijk toch ook weer door de consument moeten worden gedragen? Daarover zou ik graag duidelijkheid krijgen.

De heer **Van den Akker** (CDA): Die zijn exact hetzelfde als de afgelopen tien jaar!

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Dat vraag ik mij af. De verplichte voorraden zijn de afgelopen jaren niet veranderd, maar in de praktijk is dat surplus van 10 à 15% afgebouwd vanaf het moment waarop de Energieraad met dat rapport kwam. Dat surplus is niet verplicht en kan de minister dus ook niet bij die kosten betrekken.

De heer **Van den Akker** (CDA): Wie zouden die 10 tot 15% dan betaald hebben?

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Het gaat mij om het verschil in gevolgen van uw voorstel en dat van de minister. U geeft mij daar geen antwoord op, maar dat krijg ik dan wel van de minister.

De heer **Van den Akker** (CDA): Ik heb u wel antwoord gegeven, want ik heb heel duidelijk gezegd dat ik terug wil naar die 112 tot 120 dagen. De kosten zijn dan precies hetzelfde als de afgelopen 10 jaar, want die voorraden waren al voor 112 tot 120 dagen. Maar inderdaad betaalt de belastingbetaler die uiteindelijk toch, hetzij aan de pomp, hetzij op een andere manier.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Ik hoop dat ik het antwoord van de minister beter kan begrijpen!

De heer **Van den Akker** (CDA): Dat hoop ik ook voor u!

Voorzitter! Het opkopen van die tickets zou volgens de minister die besparing opleveren van 27 tot 50 mln. als COVA 50% respectievelijk 75% van zijn verplichtingen via ticketing zou afdekken. Echter, in de memorie van toelichting ging de minister uit van een ticket van

## Van den Akker

f 25 per ton per jaar, omgerekend US \$0,80 per ton per maand. Momenteel is de prijs van die tickets US \$3,50 tot US \$5,00 per ton per maand. Als ik de brief van NOVE moeten geloven die wij 25 september jl. kregen, was die prijs zelfs US \$6,00 per ton per maand! Als ik dit weer terugreken naar wat dat betekent voor de automobilist aan de pomp, dan kom ik heel snel tot een verhoging van enkele centen. Stel nu dat deze wet twee jaar geleden in werking was getreden, hoeveel zou de automobilist er de afgelopen tijd dan slechter op zijn geworden? Hoeveel zou het hem dan aan de pomp gekost hebben? Dat zou ik graag willen weten, want ik durf u te garanderen dat u die besparing van dat dubbeltje wel kan vergeten, want het risico is namelijk veel hoger geweest.

Voorzitter! De minister refereert in de memorie van toelichting aan kostenverlagingen door het gebruik van tickets, maar sinds die memorie van toelichting is de markt in backwardation, hetgeen betekent dat de huidige prijs hoger is dan de toekomstige. Als er dan een crisis komt en de olieprijs schieten door het plafond, dan kan ik u garanderen dat er helemaal geen tickets meer zijn te krijgen en kan er ook niet meer aan verplichtingen worden voldaan. Er kan wellicht nog wel olie worden gekocht, maar dan alleen maar tegen woekerprijzen.

Ik heb al aangevoerd dat er geen sprake is van meer marktwerking en verschuiving van verantwoordelijkheid naar het bedrijfsleven. Uiteindelijk zal COVA door zijn balansfunctie via het kopen van tickets de nationale verplichting waar moeten maken. De enige die hier echt garen bij spinnen, zijn de grote oliemaatschappijen. Immers, die kunnen nu hun bedrijfsvoorraden met tickets laten reserveren. Dat is een gouden business ten koste van de kleine oliehandelaar en de consument. Dat is niet het geval, als de oliemaatschappijen dit doorvertalen naar een lagere prijs bij de pomp, maar daar ga ik nog niet van uit.

NRC meldt 3 januari jongstleden in een artikel met als kop "noodvoorraad wordt papieren zekerheid": logisch dat deze grote jongens in de branche juichen over het initiatief van minister Jorritsma, want het mes snijdt voor hen aan twee kanten, maar andere marktexperts vrezen dat

de minister in een zwart gat trapt. Het artikel gaat verder: dit is vast bedacht door een creatieve geest op EZ die onvoldoende op de hoogte is van de werkelijkheid en de wisselvalligheid van de markt; bij strategische voorraden moet je er zeker van zijn dat de olie ook werkelijk leverbaar is op het moment suprême, aldus een medewerker van Starsupply petroleum Europe, commissionairs in olieproducten.

Daarbij komt dat over het algemeen slechts tickets worden verhandeld met een looptijd van 3 tot 9 à 12 maanden. Langere looptijden zijn er niet. Ik meen dat de heer Van Walsem daarover een vraag heeft gesteld. In tijden van crisis zullen de prijzen van de tickets de pan uit rijzen, zoals ik al heb gezegd. Immers, de koper van een ticket bedingt een optie tot koop, tegen de marktprijs op het moment dat de crisis wordt uitgeroepen. Nogmaals, de prijs gaat dan echt door het plafond. De kans is bovendien levensgroot door de beperkte beschikbaarheid ervan, dat er dan zelfs helemaal geen tickets meer te krijgen zijn. Na afloop van een ticket wordt natuurlijk geen verlenging gegeven, tenzij men bereid is om er een hele prijs voor te betalen. De onvoorspelbaarheid van de ticketprijzen maakt het gebruik van tickets als dekkingsmogelijkheid voor de opslagverplichtingen van COVA uit financieel en wettelijk oogpunt onbetrouwbaar. Graag verneem ik dan ook een reactie van de minister op dit cruciale onderdeel van het wetsvoorstel.

Het systeem van ticketing wordt door de minister in de memorie van toelichting voorgesteld als het middel om tot kostenverlaging te komen. Ik ben hier reeds uitvoerig op ingegaan en heb de minister de nodige kritische vragen gesteld, omdat mijn fractie van mening is dat juist het tegenovergestelde wel eens het geval kan zijn. Ook hierover zullen wij een en ander vernemen, als zij ons haar berekening geeft van de gevolgen, als het wetsvoorstel twee jaar geleden zou zijn ingevoerd.

Er zijn evenwel nog meer opmerkingen te maken over het ticketsysteem. Zo is er een uitgebreid en goed controlesysteem noodzakelijk. Mevrouw Witteveen heeft dit al opgemerkt en ik ben het volkomen met haar eens. Als zij hierover een motie indient, zal ik die dan ook zeker steunen. Nu zou dat in

Nederland nog wel te regelen zijn. Alhoewel? Een ticketsysteem is een internationaal systeem. Deze tickets kunnen dus ook in het buitenland worden gekocht. Gesteld, COVA koopt bij een Argentijnse maatschappij een ticket voor olie die in Liverpool is opgeslagen, hoe kan de Nederlandse overheid dan bijvoorbeeld controleren of die olie daadwerkelijk in Liverpool is en blijft, niet al eerder met een ticket is gereserveerd door een ander en of de olie de juiste specificaties heeft? Men moet niet vergeten dat olievoorraden vaak meermalen per dag van hand verwisselen. Je controlesysteem moet dat heel goed kunnen bijhouden.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): In de gesprekken die ik in de afgelopen weken heb gevoerd, heb ik ook dergelijke informatie gekregen van onder andere de oliemaatschappijen. In de stukken staat echter duidelijk dat alleen voorraden beticket mogen worden in landen waarmee wij bilaterale verdragen hebben gesloten. Hoe ziet u dat beleid in het licht van uw opmerking dat wij overal in de wereld de voorraden mogen beticketen?

De heer **Van den Akker** (CDA): Ik noemde het voorbeeld van Liverpool ook niet voor niets.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): U zei dat het Nederlandse bedrijfsleven verplichtingen krijgt en dat zij die bijvoorbeeld in Argentinië mogen ten uitvoer mogen brengen.

De heer **Van den Akker** (CDA): Dat heb ik niet gezegd.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Het is dan misschien goed, als u dit even toelicht.

De heer **Van den Akker** (CDA): Nee, ik heb het voorbeeld Liverpool niet voor niets genoemd!

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): U zei, dat het Nederlandse bedrijfsleven verplichtingen krijgt, waarvoor het toestemming krijgt bijvoorbeeld in Argentinië.

De heer **Van den Akker** (CDA): Neen, dat heb ik niet gezegd!

Mevrouw **Witteveen-Hevinga**

## Van den Akker

(PvdA): Dan is het goed als u het nog even toelicht.

De heer **Van den Akker** (CDA): Nee, ik heb het voorbeeld genoemd met een Argentijnse maatschappij waarvan de olie in Liverpool ligt. Ik heb mij heel nauwkeurig uitgedrukt. Er zit dus een zeker risico in: is die olie aanwezig, zijn de juiste specificaties aanwezig en heeft die oliemaatschappij die tickets misschien niet twee keer uitgegeven. Ik ben het volstrekt met mevrouw Witteveen eens, dat er een goed controlesysteem in Europa moet komen om dat te kunnen blijven volgen.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Daar zijn we het inderdaad over eens, maar vervolgens heeft u het over de actoren op de wereldmarkt die overal vandaan kunnen komen om ervoor te zorgen, dat in die landen waarmee wij bilaterale contracten hebben de Nederlandse voorraden op een goede manier en daadwerkelijk aanwezig zijn.

De heer **Van den Akker** (CDA): Op pagina 5 van de brief van 16 januari schrijft de minister onder "voorzieningszekerheid" dat Nederland met de in het wetsvoorstel gekozen systematiek meer in de pas gaat lopen met de meeste andere IEA- en EU-landen. Is het juist dat landen als Spanje, Slovenië, Hongarije, Tsjechië en Polen juist fysieke opslag hebben bijgebouwd of aan het bijbouwen zijn en dat een land als Ierland juist het ticketstelsysteem afbouwt in ruil voor fysieke voorraadopbouw? Ik krijg hierop graag een reactie van de minister.

NOVE schrijft in haar brief van 25 september dat de Europese Commissie fraude met ticketing in België heeft onderzocht. Wat is de aard van de fraude en wat is de uitkomst van het onderzoek? Heeft deze fraude de hoogte van de strategische voorraden in gevaar gebracht, misschien ook in andere landen?

Op pagina 4 van haar brief van 16 januari zegt de minister dat zij verwacht dat "COVA de ticketmarkt behoedzaam zal betreden met partijen die eigen voorraden beschikbaar hebben voor tickets en langdurige overeenkomsten zal willen sluiten om al te grote schommelingen in ticketprijzen te voorkomen". Voorzitter! Tickets

kunnen slechts voor 3 tot 9 à 12 maanden worden verhandeld. De minister heeft het over langetermijnovereenkomsten. Andere termijnen voor tickets zijn er niet. De opmerking van de minister doet mij vermoeden dat er wellicht deals met oliemaatschappijen zijn afgesloten. Zou de minister kunnen bevestigen dat er geen ticketovereenkomsten voor een langere termijn dan de gebruikelijke 3 tot 12 maanden zijn afgesloten? Zijn er in dit verband afspraken of gentleman's agreements tussen EZ en de oliemaatschappijen gemaakt die de Kamer zou moeten weten? Als het antwoord "neen" is, horen wij dat graag.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Hier gaat de suggestie van uit alsof wij achter de rug van de Kamer onoorbare dingen doen. Dat gaat wel heel ver. Ik zou graag willen weten waar de heer Van den Akker deze suggestie vandaan haalt!

De heer **Van den Akker** (CDA): U zegt in uw brief van 16 januari, dat er langdurige overeenkomsten worden gesloten. Tickets worden van drie tot negen tot twaalf maanden verhandeld. Dat zijn dus geen langdurige overeenkomsten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Twaalf maanden is langdurig!

De heer **Van den Akker** (CDA): Dan is dat verklaard! Maar ik wil toch de vraag staande houden of de minister daarop kan antwoorden. Als de minister nu zegt, dat dit niet zo is, is het goed.

Voorzitter! Is het juist dat PA Consultants ongeveer anderhalf tot twee jaar geleden een onderzoek heeft uitgevoerd en een rapport heeft uitgebracht over het ticketsysteem met daarin behoorlijk kritische opmerkingen? Naar ik heb vernomen is het rapport van PA Consultants betaald door COVA. Zo ja, waarom heeft de minister een en ander niet vermeld in de memorie van toelichting of anderszijds niet aan de Kamer gemeld? Zou de minister de Kamer alsnog een kopie van dit rapport kunnen doen toekomen?

Ook mevrouw C. van der Linde, verbonden aan het Instituut Clingendael en hoogleraar aan de Universiteit van Leiden in de Internationale Politieke Economie en Internationale Oliemarkten laat zich in haar artikel "Een optie op crisis"

in ESB van vandaag negatief uit over het inzetten van tickets als instrument voor het aanhouden van strategische voorraden. Zij concludeert dat de WVA nu al aan herbezinning toe is.

Voorzitter! Mijn fractie is van mening dat het ticketingsysteem geen goed instrument is voor het aanhouden van strategische voorraden. Op de kosten en de fraudegevoeligheid heb ik al gewezen. Mijn fractie is van mening, dat ticketing niet structureel kan worden ingezet om strategische voorraden aan te houden. Ticketing is wel een goed operationeel kortstondig instrument om voorraden elders aan te houden als bijvoorbeeld voorraden in eigen tanks moeten worden ververst. Om die reden heb ik samen met collega Blaauw een amendement ingediend om het gebruik van tickets te beperken tot ten hoogste 10% en dat om operationele redenen.

□

De heer **Van Walssem** (D66): Mevrouw de voorzitter! De nieuwe Wet voorraadvorming aardolieproducten 2001 beoogt een meer flexibel systeem te creëren. Daar ben ik altijd een voorstander van. De bedoeling is een en ander wat meer aan te passen aan de 21ste eeuw, de IT-mogelijkheden te benutten voor voorraadbeheer en informatievoorziening, de kosten te verlagen en de administratieve lasten te verminderen. Al die doelstellingen kunnen wij van harte onderschrijven. De vraag is echter of die doelstellingen met dit wetsvoorstel gehaald worden.

Vorige sprekers hebben nogal wat vraagtekens gezet en dat zal ik zeker ook gaan doen, maar ik ben nog niet zover dat ik het amendement op stuk nr. 8 van de heren Van den Akker en Blaauw bij voorbaat wil ondersteunen. Volgens mij wordt hiermee namelijk de ziel uit het wetsvoorstel gehaald.

De eerste prioriteit blijft natuurlijk de voorzieningszekerheid. Aangenomen wordt dat er met dit nieuwe systeem minder kans bestaat op een oliecrisis. Ik hoop niet dat dit een hele belangrijke aanname is, want ik heb daarover de nodige twijfels. Ook wordt aangenomen dat OPEC minder machtig wordt. Dat zou kunnen, maar dat vind ik onvoldoende om daarvoor nieuwe wetgeving te



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Economische Zaken

© M. Sablerolle – Gouda

introduceren. Ik neem aan dat de andere prioriteiten minstens zo belangrijk zijn voor deze nieuwe wetgeving.

De minister gaat uit van *f* 25 per ton per jaar, maar volgens de informatie die ons bereikt heeft, gaat het om *f* 100 à *f* 125 per jaar per ton. Wat blijft er dan nog over van de kostenverlaging?

Een voorzieningszekerheid van twaalf maanden is naar mijn mening lang genoeg.

Ik neem aan dat de minister heeft nagedacht over eigendom, handhaving van kwaliteit en controle daarop en dat deze zaken adequaat getackeld zullen worden.

De voorgestelde verdeling van de wettelijke voorraden over handelaren en olieconcerns lijkt mij niet helemaal evenredig. Andere sprekers hebben al voorgesteld een andere verdeling te maken. Ik zal die voorstellen welwillend in overweging nemen. Eventueel geef ik daarop in tweede termijn een reactie.

De werkvoorraden van de oliemaatschappijen zijn groot genoeg. De heer Van den Akker vroeg zich af, of er geen sprake was van een dubbele betaling. De werkvoorraad wordt normaal immers betaald door degene die de benzine afneemt! Ik zou er dan ook op tegen zijn als die werkvoorraad twee keer betaald wordt vanwege de ticketing.

Ik wacht gaarne het antwoord van de minister af.

In 1973 hebben wij gezien dat de olievoorraden in Nederland behoorlijk groot zijn. Er was altijd olie genoeg. Wij hebben toen ook gezien dat de tankers in opdracht van de oliemaatschappijen een andere route gingen varen. In 1973 was er meer olie dan ooit tevoren. Ik ben dan ook niet zo bang voor die voorzieningszekerheid.

Ik heb begrepen dat Noord-Ierland terugkomt van het ticketingsysteem en dat het IEA het onderwerp nog eens op de agenda heeft gezet. Duidt dat op problemen?

Voorzitter! Vooralsnog ben ik positief gestemd over dit wetsvoorstel.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Ik dank de Kamer voor haar inbreng in eerste termijn. Ik ben zeer blij met de woorden van de heer Blaauw dat dit in elk geval een open debat is. Als ik de amendementen zo eens door mijn oogvaren heen bekijk, dan hoop ik dat ik de Kamer op een flink aantal punten kan overtuigen. Als die amendementen allemaal aangenomen worden, vrees ik dat ik dit wetsvoorstel niet kan doorgeleiden naar de Eerste Kamer. In plaats van een meer efficiënte zaak zou het dan een meer ineffi-

ciënte aangelegenheid worden, hetgeen niet ons gezamenlijke doel zou moeten zijn. Ik zal proberen de Kamer van mijn gelijk op deze punten te overtuigen.

Het is belangrijk dat wij het wetsvoorstel nu behandelen. Als het niet per 1 april kan ingaan, moeten wij een jaar wachten. Vanwege de internationale verplichtingen kan het niet anders. De Eerste Kamer heeft zich tot nu toe bereid getoond om de wet tijdig te behandelen. Een aantal amendementen brengt mij op dit punt in de problemen want er zitten nogal wat AMvB's bij, die vier weken extra nodig hebben. Dat zou ik niet halen, maar daar kom ik straks uitgebreid op terug. Het is goed dat wij dit wetsvoorstel nu behandelen want de oliemarkt is flink in beweging geweest in het afgelopen jaar. Dat was ook in Nederland te merken. De benzine- en dieselprijzen hebben recordhoogtes bereikt en er is onrust ontstaan in sectoren die veel van die brandstoffen gebruiken, zoals de transportsector, de visserij en de binnenvaart. Dit heeft geleid tot veel internationaal overleg in de Europese Unie en in IEA-verband, en tot een dialoog tussen olieconsumerende en olieproducerende landen over verhoging van productie en mogelijkheden voor meer prijsstabiliteit. In november heeft er in Riad een buitengewoon interessante conferentie plaatsgevonden, waar min of meer afgesproken is dat wij steeds intensiever zullen moeten overleggen. Inmiddels heersen er overigens binnen OPEC natuurlijk ook andere opvattingen dan een aantal jaren geleden.

In de afgelopen decennia is op zichzelf de westerse afhankelijkheid van OPEC-landen op twee manieren wat verminderd. Het marktaandeel van de OPEC-landen in de totale olieproductie is afgenomen van 50% in 1973 tot 40% nu. Het dieptepunt lag in 1985 toen het OPEC-aandeel 30% was. Dat is daarna gestegen tot 38% in 1990. In het laatste decennium is het aandeel dus redelijk stabiel gebleven. Daarnaast is het belang van olie als energiebron afgenomen door de opkomst van andere energiebronnen zoals gas, en de ontwikkeling van kernenergie en duurzame energiebronnen. In 1980 was het olieaandeel 43% en in 1997 38%. In die periode is de energieconsumptie echter wel met 28% gestegen.

## Jorritsma-Lebbink

De afhankelijkheid van olie en van OPEC is dus iets afgenomen, maar de kwetsbaarheid van westerse economieën voor aanvoeronderbrekingen en prijschommelingen blijft natuurlijk wel groot. De oliecrises in 1973, 1980 en 1990 werden allemaal gevolgd door een forse daling van de economische groei. De olieprijs blijft dan ook een belangrijke psychologische factor bij investeringsbeslissingen in andere sectoren. Geen grondstofprijs is zo vaak op de voorpagina's van kranten te vinden. De psychologische factor lijkt soms belangrijker dan de feitelijke omvang van de olieproductie. Overigens hebben ook olieproducerende landen belang bij een stabiele olieprijs. Ze hebben grote belangen in westerse economieën en worden daardoor onmiddellijk getroffen als er sprake is van een economische crisis. In de richting van de heer Van den Akker zeg ik dat dit verband alleen maar toeneemt. Hij suggereerde een beetje dat OPEC een soort zelfstandige eenheid is die geen enkele verwevenheid heeft met westerse economieën.

Het psychologisch effect van de recente prijsverhoging is grotendeels uitgewerkt. Wij moeten niet vergeten dat de prijs van twee jaar geleden, 10 dollar per barrel, extreem laag was. Ik heb wel eens gedacht dat wij, als de prijs via de normale weg omhoog zou zijn gegaan, er absoluut niet over zouden hebben gediscussieerd. Ons probleem was echter het grote verschil.

De heer **Van den Akker** (CDA): Voorzitter! Ik heb alleen maar gekeken naar het jaar 2000. De afspraak van enkele weken geleden was dat men tussen de 24 en 27 dollar per barrel wil uitkomen door met de productie te spelen. Dat zijn feiten. De vraag is alleen hoe hard men dat kan maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Juist, want de OPEC kan dat zelf ook niet hard maken. De discussie die de olieproducerende en de niet-olieproducerende landen met elkaar voeren, is volgens mij veel belangrijker. Kijk maar naar de feitelijke hoeveelheid op de markt en de prijzen. Die kloppen niet altijd met elkaar. De discussie erover, de wenselijkheid ervan en de voorpagina's van de kranten beïnvloeden de olieprijs heel erg. Het gaat dus ook om de psychologie en

niet alleen om de feitelijke voorraad. De OPEC erkent zelf ook dat men slechts voor een zeer beperkt deel rechtstreeks de mogelijkheid heeft de prijs te beïnvloeden. Soms wordt die prijs meer beïnvloed door de minister van Amerika die er iets over zegt dan door de OPEC zelf. Van de landen die olie produceren, is overigens meer dan de helft geen OPEC-land.

De huidige prijs van 30 dollar is hoog, maar lang niet zo hoog als in 1973. Als je van die prijs uitgaat en je neemt de prijscorrectie erbij, dan zou de tikker nu op 80 dollar staan. Ook objectief gezien, moeten wij oppassen om nu te spreken over een dreigende crisis. Die is niet aan de orde. De belangstelling voor oliecrisisvoorraden is toegenomen, vooral toen de VS aankondigden een deel van hun voorraad te verkopen. Het ging overigens slechts om een klein deel van hun voorraad, zo'n 0,5%, maar het was een opvallend signaal. Een en ander wordt voorts veroorzaakt door een fysiek tekort op een onderdeel van de markt. Dat is ook een reden waarom dit kan. Tegen die achtergrond is het ook goed over de nieuwe WVA en het oliecrisisbeleid te praten. Ook daarbij speelt die belangrijke psychologische factor een rol.

De functie van oliecrisisvoorraden in internationaal verband demonstreert dat de westerse landen fysieke aanvoeronderbreking uit eigen voorraden kunnen opvangen. Dat maakt een olieboycot aanzienlijk minder doeltreffend. Die hebben wij de laatste 25 jaar ook niet meer gezien. Wij hebben deze regeling ingevoerd na een olieboycot, een leveringsboycot. Doordat wij nu werken met dit systeem is het voor bepaalde landen niet meer aantrekkelijk om dat soort dingen uit te halen. Het nut van de strategische voorraden staat internationaal absoluut niet ter discussie. Wij zijn krachtens het EU- en het IEP-verdrag gehouden strategische voorraden aan te houden. Wij evalueren regelmatig of wij dat efficiënt doen, of wij dat doen met zo min mogelijk verstoring van de marktverhoudingen in het oliebedrijfsleven en of wij in lijn blijven met het internationale beleid. Op die drie aspecten is dit wetsvoorstel gericht. Het doel ervan is de kosten die zijn gemoeid met het aanhouden van strategische voorraden te verminderen, de kosten bij het oliebedrijfsleven gelijkmatiger

te spreiden en de WVA in lijn te brengen met de interne markt.

Ik wijs ook op de brief die ik 30 mei vorig jaar aan de Kamer heb gestuurd over het oliecrisisbeleid. Het aanhouden van voorraden alleen is niet voldoende. Er moet bij een crisis ook adequaat kunnen worden gereageerd. In die brief worden ook maatregelen aangekondigd die tot vraagreductie leiden. Ik denk aan een publiekscampagne, verlaging van de maximumsnelheid, invoering van de autoloze zondag en aan convenanten met de petrochemische industrie en de raffinaderijen. Die maatregelen worden inmiddels uitgewerkt. Andere instrumenten worden geschrappt. Ik denk daarbij aan de wettelijke afleveringsbeperkingen en distributiesystemen. Degene die de oliecrisis in 1973 hebben meegeemaakt, weten dat die instrumenten niet altijd goed hebben gewerkt. Ze zijn nauwelijks uitvoerbaar en leiden meestal tot misallocatie. Ik herinner mij dat ik in die tijd meer bonnen kon krijgen dan ik tot dan toe aan olie had gebruikt. Het blijft wel mogelijk speciale maatregelen voor vitale diensten als openbare orde en veiligheid en volksgezondheid te nemen.

Doel van de WVA is om in internationaal verband tegenwicht te bieden aan het aanbodkartel van OPEC en mogelijk andere organisaties. Tevens dient maatschappelijke en economische schade door aanvoerbepaling voorkomen te worden. Dit verandert niet met de nieuwe wet. Een en ander krijgt alleen een andere invulling. De wijzigingen zijn ingegeven door de wens om de kosten van het aanhouden van voorraden door COVA te matigen, om de kosten van het totale oliebedrijfsleven te verminderen en beter te spreiden en om ongewenste doorwerking op de interne markt ongedaan te maken. Op dit moment is COVA verplicht fysieke voorraden aan te houden. Dat is relatief duur vanwege het grote kapitaalsbeslag en de huur van opslagcapaciteit. Straks krijgt COVA de mogelijkheid, een deel van de voorraadverplichting af te dekken met zogenaamde reserveringstickets op fysieke voorraden bij bedrijven. Ik leg hier sterk de nadruk op omdat een enkeling, mogelijk door eigen belang, blijft volhouden dat het papieren voorraden zijn. Dat klopt niet.

## Jorritsma-Lebbink

COVA is geen eigenaar maar heeft wel een optie voor aankoop als de nood aan de man komt. Dit systeem wordt voorzichtig geïntroduceerd om er ervaring mee op te doen. COVA is van plan, dit na afloop van een contract tot opslag in te voeren. Hierdoor kan COVA aan het systeem wennen en komen de bedrijven waar opslagcapaciteit wordt gehuurd niet in een keer in de problemen. Overigens is de markt voor opslagcapaciteit heel goed. In allerlei Oost-Europese en kandidaat-lidstaten van de EU is dringend behoefte aan opslagcapaciteit. Nogmaals: tickets zijn reserveringen op fysieke voorraden bij derden en geen papieren voorraden.

Wij beschikken over voldoende controle-instrumenten om de aanwezigheid van de voorraden te kunnen vaststellen. Er wordt overigens nu al met tickets gewerkt. Een deel van de in Nederland aanwezige voorraad dient ter dekking van verplichtingen van buitenlandse bedrijven. Die reserveringen worden aan Economische Zaken gemeld. Economische Zaken bevestigt aan de buitenlandse overheid dat die voorraad hier ook daadwerkelijk aanwezig is.

De heer **Van den Akker** (CDA): Hoe werkt dit controlesysteem bij bijvoorbeeld Griekenland?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar straks uitgebreid op terug. Omdat de misverstanden blijven rondzingen, zal ik precies uitleggen hoe het ticketsysteem werkt. Uit uw opmerkingen blijkt dat u het niet begrijpt. Ik zal het nogmaals uitleggen om te voorkomen dat er op basis van verkeerde uitgangspunten verkeerde beslissingen worden genomen.

De voorraadverplichting voor het oliebedrijfsleven wordt minder. De raffinaderijen zijn nu verplicht, een voorraad voor vijftig dagen aan te houden. Dit was voorheen de gemiddelde bedrijfsvoorraad. Door toepassing van het just in time-principe en de ontwikkeling van de ICT nemen de werkvoorraden af. De voorraadverplichting brengt nu extra kosten met zich. Wij willen een systeem dat voor niemand kostenverhogend werkt, behalve wellicht de enkele oliehandelaar die op dit moment zijn olie "uitticket". De consequentie van dit streven is dat de voorraadverplichting voor

raffinaderijen en handel gelijk wordt getrokken. Voor de handel geldt nu geen voorraadverplichting, maar via het wetsvoorstel wordt gelijk spelveld gecreëerd. De grondslag voor het verplicht aanhouden van voorraden door het oliebedrijfsleven wordt dus verbreed. In de oude wet werd uitgegaan van benzine, dieselproducten en stookolie voor de binnenlandse markt. Nu komen daar LPG, eigen verbruik raffinaderijen en bunkers voor de internationale luchtvaart en voor de internationale binnenvaart bij. Dit leidt tot een eerlijker spelveld.

Voor het vaststellen van de voorraadverplichting sluiten wij aan bij de accijnsregelgeving. Leveringen binnen de EU – sinds de interne markt van 1993 onbedoeld onder de WVA terechtgekomen – tellen niet meer mee. Hierdoor worden de administratieve lasten in sterke mate beperkt. Nu zijn bedrijven wekenlang bezig met herberekeningen. Ook de mogelijkheden van controle en handhaving worden verbeterd. Bedrijven mogen straks overigens samenwerken bij het voldoen aan hun verplichting, wat leidt tot een efficiëntere benutting van bedrijfsvoorraden.

Nederland is verplicht om ongeveer 5 miljoen ton olie aan te houden. Dat mag zowel ruwe olie zijn als gereed product. Het bedrijfsleven heeft nu een verplichting van ongeveer 1,5 miljoen ton. Rest circa 3,5 miljoen als verplichting voor COVA. We zullen straks bij algemene maatregel van bestuur de drempel vaststellen van olieproducten, uitgeslagen uit de accijns-goederenplaats. Deze gaan de markt op. Alleen ondernemingen boven een bepaalde drempel worden voorraadplichtig. De voornemens zijn om de drempel te leggen op 50 duizend ton per jaar. We krijgen daarmee zo'n 20 voorraadplichtige bedrijven. De overige ruim 100 kleine bedrijven hebben gezamenlijk een marktaandeel van minder dan 10%. De drempel bespaart dus ook veel administratieve lasten.

Vervolgens zullen wij bij AMvB de omvang van de voorraadverplichting vaststellen, rekening houdend met de gemiddelde bedrijfsvoorraden van de oliehandel zonder eigen raffinage. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de gemiddelde oliehandelaar meer olie in voorraad moet nemen dan hij nu op grond van bedrijfseconomische overwegingen doet. De

drempel en de verplichting leiden tot een verplichting voor het bedrijfsleven in totaal van 0,7 miljoen ton. De rest, 4,3 miljoen ton, komt voor rekening van COVA. COVA krijgt inderdaad, zoals gezegd, een verhoging van de verplichting van 0,8 miljoen ton. Bij fysiek aanhouden van die verhoging van de voorraad door COVA zullen de kosten van COVA dus ook overeenkomstig stijgen en daarmee ook de heffing per liter brandstof die de afnemers betalen om COVA te financieren. Dat is op dit moment 1,1 cent. Door COVA de mogelijkheid te geven tickets te gebruiken, kunnen de kosten gelijk blijven of zelfs dalen. Het is overigens onzeker of dit het eerste jaar al meteen het geval is. De huidige situatie op de oliemarkt is inderdaad, zoals de heer Van den Akker al zei, aanzienlijk anders dan bij het ontwerpen van het wetsvoorstel. De termijnprijzen voor olie zijn op dit moment lager dan de actuele prijzen. De markt verwacht dus een prijsdaling, waardoor het bedrijfsleven zo min mogelijk voorraad aanhoudt. Tickets zijn op zo'n moment moeilijk verkrijgbaar en dus duur. In gewone marktsituaties zijn er meer bedrijfsvoorraden en zijn tickets makkelijker en goedkoper verkrijgbaar. Overigens zijn relatief dure tickets niet per definitie ongunstig, want tickets besparen op dat moment de aankoop van relatief dure olie die na een prijsdaling moet worden afgewaardeerd, terwijl kapitaalsbeslag en rente doorlopen. COVA moet de ticketmarkt dus heel behoedzaam betreden en aansluiten op zo lang mogelijk lopende contracten om schommelingen te vermijden.

De heer **Van den Akker** (CDA): Voorzitter! De minister zegt dat ticketen niet per se onvoordelig hoeft te zijn, omdat je dan geen dure olie hoeft te kopen. Maar die olie is er al.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als COVA niet "ticket", moet COVA de olie kopen. Dat kan wel eens veel duurder zijn. COVA moet zelf beslissen wat het meest aantrekkelijke is.

De heer **Van den Akker** (CDA): Je moet het vergelijken met het oude systeem. COVA had de voorraden liggen. Die waren misschien al jaren geleden gekocht en die werden van tijd tot tijd ververst. Maar de olieprijs

## Jorritsma-Lebbink

ligt vast voor een langere termijn, want COVA hoeft niet te verkopen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar COVA moet daar wel de rente over betalen.

De heer **Van den Akker** (CDA): Maar met een ticket en als de olieprijs naar 30 dollar gaat...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: \_dan neem je op dat moment dus geen ticket.

De heer **Van den Akker** (CDA): Maar dan moet je de olie duur kopen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In beide gevallen is het duur. Het kan dan toch aantrekkelijker zijn om een ticket te nemen, omdat het heel goed kan zijn dat je, als je op dat moment dure olie moet kopen, je die olie weer moet verkopen op een moment dat de olieprijs veel lager is. Daarmee is de rentebesparing dus wel degelijk aanwezig. Ik begrijp absoluut niet, waar u zich zo druk over maakt. Ik durf te beweren dat het systeem safe is. Het gaat om olie die werkelijk in Nederland is. Geef COVA nu de vrijheid om al naar gelang het bedrijfseconomisch het beste is het ticket te gebruiken en al dan niet fysiek aan te kopen. Er is geen doelstelling dat het 70-80% ticket moet zijn. COVA moet voorzichtig beginnen en kijken wat vanuit bedrijfseconomische overwegingen het meest verantwoord is, zodat we zo min mogelijk hoeven te heffen van de Nederlandse burger. Ik vind dat u wel heel makkelijk doet over 50 mln. besparing of niet. Ik vind dat wij elke besparing die wij aan de Nederlandse burger kunnen teruggeven, terug horen te geven.

De heer **Van den Akker** (CDA): Ja, maar daar moet u het volgende tegenoverstellen. U zegt dat wij op een nieuw systeem overgaan, maar dat de risico's overeenkomstig hoger worden. U kunt de burger de vraag voorleggen of hij een dubbeltje wil besparen bij veertig liter tanken of dat dubbeltje wil betalen, als hij tankt. Dan weet hij ook zeker dat hij gevrijwaard blijft van grote fluctuaties in de olieprijs, waardoor hij misschien naar de kassa wordt geroepen als hij een keer moet tanken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu snap ik niets meer van uw redenering. Wij houden gewoon de voorraad aan die wij hebben afgesproken, als ticket of in eigendom, dat maakt niet uit. Het is fysiek aanwezige olie. Internationaal doen wij dat ook. Misschien moeten wij nog eens een internationale discussie hebben of de voorraadverplichting verhoogd moet worden, maar de heer Van den Akker wil mij toch niet vertellen dat de internationale olieprijs wordt beïnvloed door in Nederland een klein beetje meer aan te houden?

Tot nu toe is de crisisolievoorraad in het geheel niet bedoeld om de prijs te stabiliseren. Ik vraag mij af of het verstandig is om daartoe over te gaan. Die discussie is door collega Zalm voorzichtig aangezwengeld, maar zij is weer gauw verdwenen. Als wij dat werkelijk zouden willen, worden wij zelf prijsbepalers. Het lijkt mij niet erg verstandig om ons in die positie te laten brengen.

De heer **Van Walsem** (D66): Vergelijk het maar met de euro.

De heer **Van den Akker** (CDA): Door de Algemene energieraad is heel duidelijk een relatie gelegd: hoe hoger de voorraden zijn, des te kleiner is het risico van boycots en prijsfluctuaties. Zij hebben een dempend effect.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet u niet in een amendement neerleggen dat wij 15% meer gaan doen, terwijl daarover in Europa geen discussie is. Denkt u werkelijk dat het effect heeft op welke prijs dan ook, als wij in Nederland iets meer doen? Kom nu toch. Ik wil graag de discussie in de IEA aangaan over de vraag of wij hogere voorraden moeten aanhouden, maar dan moet het wel in heel Europa gebeuren, en liefst met Amerika erbij. Met gezamenlijke, grote voorraden kun je veel langer dan 90 dagen aan een crisis ontkomen. Die discussie wil ik wel voeren, maar ik vind dat dit rare amendement daar niet bij past.

De oliecrisisvoorraden hebben geen invloed op het structurele niveau van de oliepreizen. Dat niveau wordt uiteindelijk bepaald door vraag en aanbod. Bij schaarste zullen de prijzen stijgen. De voorraden hebben een stabiliserende invloed op schommelingen. De leveranciers

weten dat acute schaarste kan worden opgevangen met de inzet van voorraden en dat heeft een dempend effect.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Ik begrijp dat het bij COVA en bij het bedrijfsleven altijd moet gaan om een verplichting van fysiek aanwezige voorraden. Het instrument tickets is geen doel op zich, maar dient voor kostenbesparing. Als je op een goedkopere manier aan de voorraadverplichtingen kunt voldoen met tickets, kun je dat instrument inzetten. Als dat niet het geval is, doe je het met rechtstreekse voorraadvorming. Geldt dat ook voor de verplichting van het bedrijfsleven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij gaan ervan uit dat het bedrijfsleven niets hoeft te doen. Het bedrijfsleven krijgt gewoon een verplichting die hoort bij hun gezamenlijke bedrijfsvoorraad. Het mag ook samenwerken. Een bedrijf met een wat langere werkvoorraad kan dat optellen bij die van een bedrijf dat een wat kortere heeft, dat mag allemaal. Er is geen noodzaak voor een ticket voor welke bedrijfsvoorraad dan ook. De bedoeling is dat wij dat regelmatig herijken en kijken of dat past bij de bedrijfsvoorraad. Wat er vandaag de dag gebeurt, is dat bedrijven de tickets van hun bedrijfsvoorraad uitbesteden aan overheden. Er zijn buitenlandse overheden met tickets in Nederland. Van mij mag dat, maar alleen bij de hoeveelheid die uitgaat boven de hoeveelheid waarvan door ons is vastgesteld dat men deze in elk geval in voorraad moet hebben.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik volg de redenering van de tickets boven de aan te houden voorraad, maar ik zie het voorbeeld van de heer Van den Akker dat er een partij van een Argentijnse firma in Liverpool ligt die een stuk goedkoper is. Als ik een ticket neem voor de voorraadplichtige hoeveelheid in Liverpool, kan ik voor wat ik over heb, misschien een duurder ticket in België nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er geticket wordt, moet dat bij de overheid worden gemeld. Wij zijn degenen die controleren hoeveel er in Nederland geticket is. Wij weten ook hoeveel er door COVA is geticket. Wij zijn dus precies op de hoogte of er voldoende olie in Nederland aanwezig is om te kunnen

## Jorritsma-Lebbink

voldoen aan onze crisis-verplichtingen. Wij weten ook wat er geticket wordt ten behoeve van buitenlandse overheden. Dat geven wij ook driemaandelijks door aan de desbetreffende overheden. Wij hebben overigens maar met drie landen een verdrag. Wij bekijken of wij ook met een aantal andere Europese landen een verdrag kunnen sluiten.

De heer **Blaauw** (VVD): Als ik mijn voorraad "uitticket" en daarmee onder mijn voorraadverplichting duik, wat ik afdek door in Liverpool te ticketen, heb ik mijn voorraadverplichting niet fysiek in Nederland.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat klopt. Het ligt dan in Engeland. Wij hebben overigens nog geen verdrag met Engeland. Dit voorbeeld gaat dus niet op. Het gaat alleen om België, Duitsland en Luxemburg. In het verdrag moet echter vastgelegd worden dat het gaat om, bijvoorbeeld, in Hamburg fysiek aanwezige voorraden. Overigens zal in de praktijk de olie niet fysiek van de ene naar de andere locatie worden vervoerd. Er zal natuurlijk sprake zijn van "swapping" als het werkelijk aan de orde komt. Dat is niet erg, omdat het in beide gevallen gaat om fysiek in het land aanwezig voorraden.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Wij hebben bilaterale verdragen afgesloten met landen. Is onderdeel van die verdragen dat de betrokken landen niet tegelijkertijd ook zaken met landen doen die buiten de bilaterale verdragen vallen? België doet zaken met Nederland via een bilateraal verdrag. België kan echter tegelijkertijd zaken doen met een land waar België geen bilateraal verdrag mee heeft. Is dat mogelijk of maakt dit onderdeel uit van het bilaterale verdrag? Staat daarin dat men exclusief zaken doet tussen de betrokken twee landen binnen een verdrag? Dit is van belang, omdat uitgesloten moet worden dat voorraden die vanuit Nederland zijn belegd in België niet ook tegelijkertijd belegd zijn vanuit, bijvoorbeeld, Algerije.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bilateraal betekent bilateraal. Dat houdt in dat het gaat om het deel dat geticket wordt ten behoeve van België. Het is overigens in de praktijk nog niet voorgekomen dat het

andersom gebeurde. België ticket dus een deel in Nederland. Wij controleren vervolgens in Nederland wat er voor België is geticket. Op het moment dat wij in België zouden ticketen, controleert België daar wat er voor Nederland is geticket. Dat kan dus ook nooit voor een ander worden geticket. Dat is het systeem. Het is dus bilateraal. Wat België verder doet, interesseert mij ook niet. Als het deel dat voor Nederland geticket moet worden maar klopt. Wij doen geen zaken met andere landen dan waarmee wij bilaterale verdragen hebben. Ik weet eerlijk gezegd niet of dat ook voor de andere landen geldt. Het gaat er echter om welk deel wordt gecontroleerd. In onze bilaterale verdragen ligt waterdicht vast hoe er gecontroleerd moet worden, zodat er van elkaar absolute zekerheid verkregen kan worden. Tot nu toe moest alleen Nederland die zekerheid geven, omdat het bij ons voorkwam.

Ik wilde nu iets zeggen over de krapte op de markt. Ik heb daar eigenlijk al voldoende over gezegd. Inzet van voorraden tijdens een krapte zou betekenen dat wij minder geprepareerd zijn. Daarom is dit idee weer snel verdwenen. Er was in Europa geen sprake van fysieke tekorten, maar alleen van een prijzenprobleem. Als wij dat als reden gebruiken om de voorraden in te zetten, zouden wij op een moment van fysieke tekorten een groter probleem hebben. De markt verwacht overigens ook dat problemen zonder inzet van voorraden oplosbaar zijn. Ik wijs naar de "future"-prijzen. Daarover is genoeg gezegd. Die zijn immers lager dan de huidige noteringen. Pas bij een kans op echte fysieke tekorten van tijdelijke aard, ook zonder oliecrisis, wat in het genoemde geval in Amerika voor een deel aanwezig was, of bij een daadwerkelijk tekort acht ik inzetten van voorraden verantwoord. Het ziet er overigens in Nederland niet echt naar uit dat de voorraden ingezet moeten worden. In de Verenigde Staten dreigde dat wel. Als een deel van de inwoners door gebrek aan huisbrandolie letterlijk in de kou komt te zitten, is het immers moeilijk om de strategische voorraad in de vaten te laten zitten. Overigens teren de Verenigde Staten met de beperkte inzet in september jl. slechts tijdelijk in op de voorraden, omdat ze van kopers hebben bedongen dat die dit

jaar dezelfde hoeveelheid olie weer terugleveren.

Natuurlijk is de overheid verantwoordelijk ten opzichte van het IEA en de EU voor de naleving van internationale verplichtingen. De verantwoordelijkheid ligt dus bij mij, als minister van Economische Zaken. De WVA legt verplichtingen op aan COVA en het bedrijfsleven en voor de uitvoering, het toezicht en de naleving van die verplichtingen ben ik verantwoordelijk. Op grond van de WVA moeten bedrijven periodiek rapporteren over de voorraadposities. Daarnaast zullen incidentele steekproefsgewijze controles worden uitgevoerd. Het sluitstuk wordt gevormd door het strafrecht. Overtreding van de WVA is strafbaar gesteld als economisch delict. Met het voorliggende wetsvoorstel wordt de handhaafbaarheid vergroot, omdat de grondslag voor het bepalen van de voorraadverplichting is versimpeld. De WVA 2001 sluit praktisch volledig aan bij het accijnsregime.

Ik begrijp uiteraard dat het IEA kritisch naar het ticketsysteem kijkt. Dat moet het ook doen, want dit systeem moet wel deugen en mag nooit verworden tot een soort papieren tijger, waar sommigen bang voor zijn. Het moet dus werkelijke olie zijn. Natuurlijk heeft het IEA het liefste iets dat ze gewoon kan aanraken, maar als je het goed organiseert, goed aansluit bij de feitelijke werkvoorraden en de controle op de tickets goed regelt, zie ik niet in waarom wij dit niet zouden kunnen doen, net als andere landen.

Mevrouw Witteveen kan ik zeggen dat er begin april een reactie komt op het stuk over de olievoorziening in Europa. De EU heeft nu zelf een koppeling gelegd met het Groenboek en de Nederlandse reactie op het Groenboek komt in april naar de Kamer, mede ter voorbereiding op de Energieraad in mei. Het lijkt mij goed om dan uitgebreid met elkaar te discussiëren over dit onderwerp.

Mevrouw Witteveen heeft ook gevraagd of er kritische signalen zijn ontvangen, bijvoorbeeld van Downstream. Ik begrijp Downstream heel goed, want het is natuurlijk prettig om een grote vaste klant als COVA te hebben. Dat wordt nu een wat minder vaste klant, dus het is duidelijk dat hier enige belangen spelen. Overigens kan ik tegen Downstream, als belangenvertegenwoordiger, zeggen dat het



## Jorritsma-Lebbink

de bedoeling van COVA is om, voorzover men over wil stappen van fysieke voorraad naar tickets, te proberen dat te doen aan het eind van contractperioden, zodat niet tussentijds alle contracten worden opgezegd. Dat lijkt mij ook de beste werkwijze.

Het IEA bespreekt in elke vergadering de beleidsveranderingen per lidstaat. In maart zal daarom in het IEA verslag worden gedaan van dit Kamerdebat. Van de EU heb ik geen reacties gekregen. Wat Clingendael betreft, begrijp ik van de heer Van den Akker dat er iemand bij Clingendael is die hier geweldige problemen in ziet. Dat mag natuurlijk; iedereen mag er kritiek op hebben. Ik ken het stuk overigens nog niet. Als het in ESB verschenen is, zal ik het graag lezen en proberen daar een tegenartikel over te schrijven. Het debat van vandaag helpt misschien ook. In EU-kader zijn tickets een al jarenlang bekende manier om te voldoen aan de verplichtingen. Het IEA maakt op dit moment een studie van de internationale ticketmarkt, om meer zicht te krijgen op die markt en de gevolgen daarvan.

### Mevrouw Witteveen-Hevinga

(PvdA): Mijn vraag was of u over dit wetsvoorstel kritische signalen hebt ontvangen van het IEA, van buitenlandse zusterorganisaties van COVA en van Clingendael. Ik heb begrepen dat dit niet het geval is van Clingendael. Hoe staat het met de andere twee?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, van die twee heb ik geen kritische reacties ontvangen. In algemene zin is het IEA nooit enthousiast geweest over het ticketsysteem, omdat het IEA het gemakkelijker vindt als elk land de olie in eigendom heeft en ook ergens heeft opgeslagen. Ik ben ervan overtuigd dat een ticketsysteem, mits kritisch en goed georganiseerd, dezelfde zekerheid geeft. Wij moeten het gewoon goed opzetten en uitvoeren.

Ik weet niets over eventuele fraude met tickets in België. De uitwisseling van gegevens onder onze bilaterale overeenkomst met België verloopt zeer naar wens. Tot nu toe gaat het overigens nog maar om éénrichting-verkeer, want er liggen geen Nederlandse COVA-voorraden in België.

Ik heb al iets gezegd over de sancties op het niet-naleven van de wet. Bij misbruik van ticketruimte kan de minister van Economische Zaken eenvoudig eisen dat het bedrijf eigenaar is. Als men het niet goed doet, wordt het gewoon verboden om het in tickets te doen. Zo simpel is dat. In algemene zin geldt, zoals ik al heb gezegd, dat overtredingen van diverse bepalingen economische delicten zijn. Daarop staan, zoals bekend, zware straffen.

Gevraagd is of voldoende capaciteit beschikbaar is en wie met de controle is belast. Wij zijn bezig met de invulling van de handhavings- en controle-systematiek. Naast de controle van de administratieve verplichtingen die al een heel eind gaat, zullen speciaal aangewezen toezichthouders de voorraadplichtigen periodiek onderzoeken. Wij hebben deze maand met Financiën afgesproken dat de douane de toezichthoudende taak overneemt van de ECD. De douane is bij uitstek geschikt, doordat de douaniers door de accijnscontrole goed zijn ingevoerd in de oliewereld en het dus gemakkelijk kunnen meenemen. Daardoor is een intensieve controle mogelijk.

Mevrouw Witteveen heeft gevraagd hoe ik aankijk tegen versterking van het toezicht door de Europese Commissie op de naleving van voorraadverplichtingen. De heer Van den Akker heeft zich hierbij aangesloten. Ik ben het zeer eens met versterking van dat toezicht. Bij de laatste aanpassing van de EU-richtlijn is het Europees toezicht al versterkt. Wij hebben overigens een voorbeeldig record als het gaat om de naleving van de verplichtingen. Met het grote aandeel van COVA in de nationale voorraadplicht hebben wij, ook al zou dat geticket zijn, natuurlijk een ijzersterke voorraadpositie. Heel veel andere landen kennen geen instituut als COVA en leggen de nationale voorraadverplichting volledig neer bij het bedrijfsleven. Noch binnen het IEA, noch binnen de Europese Unie voldoen alle lidstaten geheel aan hun verplichting. Er zijn overal lidstaten die dat niet doen. Het IEA heeft tot nu toe nauwelijks een sanctie-instrument ter beschikking. De Europese Unie-regels bieden de Commissie en de lidstaten een optie

om naar het Europese Hof te gaan. Ik vind dat absoluut een geschikt item om aan te snijden in het kader van het Groenboek voorzieningszekerheid om te proberen het te verbeteren en er op Europees niveau iets aan te doen.

Mevrouw Witteveen heeft nog gevraagd waarom wij de surplus-voorraden niet meer aanhouden. Ik heb het eigenlijk al zo'n beetje gezegd. Wij voldoen met de invulling van de 90-dagenverplichting aan de internationale eisen. Het afzien van surplusvoorraden is gebaseerd op kostenoverwegingen en de wens om tegen lagere kosten invulling te gaan geven aan de internationale verplichtingen. Gevolg hiervan zal kunnen zijn, dat Nederland in sommige situaties geen voorraad-inzet kan leveren. In dat geval dienen dan ook vraagbeperkende maatregelen te worden genomen. Ik moet wel opmerken, dat wij altijd nog naast deze voorraden de 10% unavailables/tankbottoms ter beschikking hebben die in Nederland natuurlijk wel grotendeels inzetbaar zijn in tegenstelling tot wat het geval is in vele andere landen, die zich overigens ook gewoon aan de 90-dagentermijn houden.

Mevrouw Witteveen heeft voorts gevraagd of de besparing bij COVA als het gevolg van het wetsvoorstel ingezet kan worden voor stimulering van duurzame energie. Dat kan helemaal niet. Overigens, als alle amendementen worden aangenomen, wordt het helemaal niet goedkoper, maar veel duurder. Daar kom ik straks nog wel op als ik de amendementen bespreek. De motie kan niet uitgevoerd worden met de WVA. Dat is een sluitend stelsel. In artikel 21 staat dat de voorraadheffing alleen bestemd is voor de financiering van COVA. Nemen de kosten van COVA toe, dan moet de heffing stijgen. Dalen de kosten van COVA, dan moet de heffing dalen. De rijksbegroting is hier niet meer dan een doorgeefluik. Alle inkomsten uit de voorraadheffing worden direct doorgesluisd naar COVA. Het is dus tegen de wet om de geldstroom af te tappen voor een ander doel. Duurzame energie is mij op zich zeer dierbaar, maar wij beschikken al over zeer forse budgetten om duurzame energie te stimuleren.

Mevrouw Witteveen heeft verder gevraagd hoe het zit met de opsplitsing van de bedrijven. Ik heb al gezegd, dat als de drempel 50.000

## Jorritsma-Lebbink

ton blijft, zo'n 20 ondernemingen ermee te maken hebben. Die hebben gezamenlijk een marktaandeel van 90% op de Nederlandse markt. Het gaat daarbij om zes grote oliemaatschappijen met een gezamenlijke plicht van zo'n 500.000 ton en 14 handelaren met een gezamenlijke plicht van maximaal 100.000 ton. De overige 120 AGP-vergunninghouders hebben een aandeel van minder dan 10%. Overigens zullen wij er bij de bepaling van het uiteindelijke drempelniveau voor zorgen dat het wordt aangepast.

Voorzitter! Een ticket is niet meer dan een commercieel contract tussen een partij die zelf onvoldoende voorraden heeft om de plicht na te komen en een partij die over voldoende voorraden beschikt om de vragende partij te bedienen. In dat contract wordt vastgelegd dat de vragende partij een bepaald fysiek volume aan producten van een derde reserveert. Het bevat een prijs per metrieke ton per categorie per maand. De leveringszekerheid van gereserveerd volume bij crisis wordt geregeld. Een ticket biedt een exclusief recht van aankoop aan de voorraadplichtige tegen de overeengekomen prijsformule. Verder bevat het de namen en adressen van de betrokken partijen, de exacte locatie van de voorraden en de periode waarvoor de reservering geldt. COVA denkt inderdaad aan tickets voor een periode van ongeveer een jaar. Als tickets te duur zijn, gaat men over tot de aankoop van fysieke voorraden. Het is overigens niet waarschijnlijk – hoewel het niet geheel uitgesloten mag worden – dat COVA in het buitenland zal gaan ticketen. Nederland heeft ruim voldoende olie want Rotterdam is een zeer grote doorvoerhaven met een enorme opslagcapaciteit van rond 15 miljoen ton. COVA kan overigens wel ticketen in EU-landen waarmee Nederland een bilateraal akkoord heeft gesloten. Met België, Duitsland en Luxemburg hebben wij inmiddels zo'n akkoord gesloten en met 6 andere EU-landen worden thans onderhandelingen gevoerd. Die worden overigens gebruikt door buitenlandse ondernemingen om de voorraad in Nederland aan te houden. Het omgekeerde is nog nauwelijks het geval. In het akkoord is geregeld dat het andere land de controle verricht en rapporteert over de eigen voorraden. Wij doen dat nu ook voor de voorraden in Nederland ten behoeve

van buitenlandse voorraadplichtigen. In het akkoord is ook geregeld dat het andere land de uitvoer niet mag belemmeren in tijden van crisis en de verplichting in artikel 10, derde lid, heeft betrekking op de Nederlandse voorraadplichtigen. Overigens verwacht ik dat er uiteindelijk geen feitelijke uitwisseling van olie zal zijn, maar dat het swaps zullen zijn.

De heer **Van den Akker** (CDA): Het kan natuurlijk dat een groot deel van de verplichtingen is gerealiseerd via ticketing in het buitenland. In tijden van crises gelden andere wetten, want dan is het "ieder voor zich en God voor ons allen". Hoe kom je dan aan je olie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij doen alleen zaken met landen waarmee wij overeenkomsten hebben. Kunt u zich voorstellen dat wij tegen België zeggen: wij gebruiken uw olie, wij trekken ons niets aan van het verdrag dat wij met u gesloten hebben en u redt zichzelf maar? Je doet zaken met landen waarvan je zeker weet dat ze verdragen zullen respecteren. De inzet van crisisolievoorraden gebeurt overigens altijd gezamenlijk. Het kan nooit een eenzijdige ingreep van Nederland zijn of van welk land dan ook. Het is dus onvoorstelbaar dat dat gebeurt.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Dit is een complexe zaak. Het is immers niet uitgesloten dat in een korte periode een groot beslag wordt gelegd op de transportcapaciteit als een land erg veel olie nodig heeft. Hoe denkt men dit probleem op te lossen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb al gezegd dat in de praktijk waarschijnlijk swaps zullen worden gebruikt, omdat de tickets zullen worden gerealiseerd op plekken waar grote voorraden liggen. Daar vindt al het nodige transport plaats. Ik denk dat Rotterdam, Antwerpen en Hamburg in dit verband belangrijke plaatsen zijn omdat daar veel opslagcapaciteit is. Dus zullen dat, net als nu, de plekken zijn van waaruit veel getransporteerd wordt naar die andere landen. Als eenieder zijn tickets moet gaan verzilveren, dan hoeft er geen fysiek vervoer plaats te vinden als die voorraden in elkaars landen liggen, want dan worden het natuurlijk gewoon

swaps. Voor het overige blijft het gelijk!

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Maar als je dat gaat analyseren, is het toch een heel pluriform patroon. Als zo'n situatie optreedt, waar vindt dan de centrale coördinatie plaats tussen al die landen die bilaterale contracten hebben gesloten? Waar kan de zekerheid, de garantie worden verkregen dat die swaps zo functioneren dat de olie daar is waar zij op een bepaald moment nodig is en behoort te zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarbij zal de markt natuurlijk ook nog wel zijn rol spelen, want geen bedrijf zal meer betalen dan strikt noodzakelijk. De coördinerende rol wordt natuurlijk door het IEA vervuld, want die neemt de beslissingen. De markt bepaalt uiteindelijk of het een swap is of dat er fysiek zal moeten worden vervoerd.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Ik heb het vooral over Europa. U zegt dat de markt wel zijn werk zal doen, maar ik vraag mij dat af, want de commerciële spelers op die markt kunnen wel eens niet dezelfde belangen hebben als de overheid die het algemeen belang moet dienen en op zo'n moment snel ook.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar wij gaan over die voorraden!

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Toen ik vroeg hoe dat op zo'n moment in een mum van tijd met elkaar gecoördineerd wordt, zodat voorraden in Nederland waarop eigenlijk België recht heeft in zo'n situatie even naar Nederland gaan en omgekeerd, zei u dat dan de markt zijn werk wel zou doen!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Stel dat er in Nederland en België evenveel van elkaar ligt, dan is er niets aan de hand en wordt er gewoon geruild. Als Nederland in België minder heeft dan België in Nederland, dan moet er inderdaad worden vervoerd, maar dat zijn wij toch gewend? Die olie ligt toch niet voor niets in Nederland, want die wordt altijd al vanuit Nederland vervoerd naar België, Duitsland, en andere landen, ook buiten crisissituatie.

## Jorritsma-Lebbink

ties. Bij een crisis is het dus niet anders!

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Die verplichte olievoorraden kunnen in alle landen liggen waarmee wij die bilaterale verdragen hebben. Het systeem van opslag is ook nog zeer gedifferentieerd. Ik ben er nog niet van overtuigd dat het als het ware vanzelf gaat dat de olie echt snel op de plek is waar die nodig is in een crisissituatie. Waar wordt dat gecoördineerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het gaat nu ook al zo. Het ticket-systeem is niet nieuw, maar bestaat al heel lang in veel landen van Europa. Het gaat nu ook vanzelf. Wij bepalen nu toch ook niet hoe spullen van waar naar waar gaan? Dat doet de markt toch gewoon zelf? Ik snap dus niet zo goed welk probleem u ziet!

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Het is nu geen crisissituatie. Ik weet dat de ervaringen die wij nu opdoen meespelen en bijdragen aan een goede aanpak van een crisissituatie, maar ik zou mij goed kunnen voorstellen dat er dan iets gebeurt waarmee wij geen ervaring hebben. Dan blijft mijn vraag wie dan de knopen doorhakt op het moment dat ze moeten worden doorgehakt. Misschien is het wel volstrekt theoretisch.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat ik mij maar aansluit bij de wijze woorden van de heer Van Walssem, want inderdaad hebben wij inmiddels wel veranderde technologieën op basis waarvan dingen precies geregeld kunnen worden, maar die gebruiken bedrijven vandaag de dag ook al. Handelaren kopen nu ook al olie op allerlei plekken in en vervoeren die van de ene naar de andere plek of niet, al dan niet fysiek, dan wel virtueel. Er wordt nu ook al geswapt bij het leven. Ik zie eerlijk gezegd niet welk extra probleem het ticketsysteem zal opleveren, althans niet met het ticketsysteem als dat al niet zou bestaan. Het is er namelijk al. Er zijn in Nederland geweldig veel voorraden die geticket zijn door andere landen. Dat systeem verandert dus echt niet.

Voorzitter! Mevrouw Witteveen heeft mij gevraagd om de gevolgen voor de consument te schetsen.

Welnu, als er bij COVA kosten verlaagd worden, leidt dat tot een lagere voorraadheffing en daarmee tot daling van dat deel van de consumentenprijs. Een mogelijke verschuiving van de aangehouden strategische reserve van opslagbedrijven naar de oliemaatschappijen zal de opslagbedrijven overigens nieuwe kansen bieden. Wij weten dat de nieuwe EU-landen en deels de huidige EU-landen een tekort aan opslagcapaciteit hebben. Uiteraard zullen die buitenlandse gebruikers de kosten in rekening gebracht krijgen. Dat lijkt mij logisch, want ik zou niet weten wie dat anders moest betalen.

De heer Van den Akker informeerde naar de ontwikkeling bij het bouwen van tankage in andere landen. Onder andere Spanje en Tsjechië bouwen bij, omdat zij bij lange na niet voldoen aan de internationale verplichtingen. Die landen kiezen voor de aanpak van "en-en": ticketen en voorraad. Gezien de fysieke ligging kiest Ierland voor enige afbouw van de tickets en enige toename van fysieke voorraden, maar schaft beide onderdelen niet af. Dat land probeert een balans te creëren, wat ook wel te begrijpen is, gezien, nogmaals, de fysieke ligging.

Ik bevestig nog een keer dat wij met de oliemaatschappijen geen afspraken hebben gemaakt over de tickets. Een termijn van drie tot twaalf maanden is normaal. COVA denkt overigens inderdaad aan tickets van twaalf maanden, dus de langere termijn. COVA gaat daarover pas onderhandelen, als de Tweede Kamer het wetsvoorstel heeft aangenomen.

De ticketprijs is een beetje een mistig verhaal. Er zijn tegenstanders van de wet, omdat zij hun positie zien veranderen. Zij roepen dat de tickets nu 3 tot 5 dollar per ton per maand zijn. Op EZ zien wij evenwel per kwartaal de ticketovereenkomsten en soms vergeet men de prijs weg te lakken. Eerlijk gezegd, hebben wij prijzen van 3 tot 5 dollar nog nooit gezien. Nu is een voorraadhouder vaak blij met 1 à 2 dollar per ton per maand voor voorraad die hij toch renteloos heeft liggen. Dat snap ik wel.

De heer Van den Akker heeft nog gezegd dat, als er een crisis is, er geen tickets meer zijn in die zin dat je die niet meer kunt verlengen. Als er echter een crisis is, ga je geen tickets meer kopen; dan breng je olie

op de markt. Dat is toch de bedoeling van de tickets en van de crisisvoorraden van olie? Dat is mogelijk door de olie die onder het ticket ligt, op te eisen, te kopen en op de markt te brengen.

Wat de kosten van COVA betreft, kan ik zeggen dat die in het afgelopen jaar 144 mln. waren, dus 1,1 cent. De extra kosten van COVA in 2001 zonder tickets, zijn 30 mln., wat neerkomt op 0,4 cent erbij. De extra kosten van COVA in 2001, als ik 15% extra opleg, zijn 30 mln., dus nog eens 0,4 cent. In totaal gaat het dan 1,9 cent kosten, dus 0,8 cent erbij.

De extra kosten van COVA met de tickets door een grotere voorraadplicht komen neer op ongeveer 30 mln. Wij schatten in dat er door de tickets een besparing mogelijk is tussen 25 mln. en 50 mln. Per saldo is het ofwel neutraal ofwel licht dalend. Het gaat niet om grote winsten, maar het bespaart ongelooflijk veel administratieve kosten. Ik benadruk dat het bespaart. Eerlijk gezegd, hebben wij als overheid de dure plicht om alles zo efficiënt mogelijk te doen.

De heer Van den Akker vraagt zich af of de macht van de OPEC toeneemt en of er derhalve extra voorraden nodig zijn. Ik heb er al iets over gezegd en natuurlijk heeft de OPEC nog steeds macht, maar ik zie bij OPEC steeds meer verantwoordelijk gedrag. Ik heb enkele conferenties mogen meemaken, ook die in Davos het afgelopen weekeinde. Daar was de OPEC uitgebreid aanwezig en daar hebben wij uitvoerig gesproken. Mijn ervaring is dat vrijwel alle OPEC-landen ervan overtuigd zijn dat de situatie van 1973 nooit meer mag voorkomen. Bovendien willen zij ontzettend graag de dialoog met alle afnemende landen voeren.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik kom even terug op de rekensom. De minister zei dat, als COVA gaat ticketen, daar een rek in zit. Er kan bezuinigd worden. Over hoeveel ton praten wij dan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik stel geen maximum. Als ze echt 60% tot 70% zouden ticketen, kan dat bedrag eruit komen. Ik wil daar ook geen grens aan hebben. Ik zou ook niet weten waarom. Ik ben ervan overtuigd, dat het precies dezelfde zekerheid oplevert. Ze kunnen er dit

## Jorritsma-Lebbink

jaar mee starten. Als het inderdaad 1 dollar à 2 dollar is – zoals wij op dit moment kunnen zien – is het een heel interessant instrument en zal het ook meteen besparingen opleveren.

De heer **Van den Akker** (CDA): Voorzitter! Wat zou de besparing zijn geweest of wat zouden de extra kosten zijn geweest als de wet twee jaar geleden in werking was getreden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waarschijnlijk zouden wij behoorlijk wat meer geticket hebben als de prijzen kloppen die ik er soms opgekalkt zie. De besparing zou volgens mij gelijk zijn aan wat ik nu net voorgerekend heb.

De heer **Van den Akker** (CDA): Daar geloof ik niets van!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kunt u niet geloven, maar ik wel! Misschien was het zelfs nog wel meer geweest, want dan hadden we waarschijnlijk nog iets minder aangekocht vanwege de hogere prijs en iets meer geticket.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Ik was benieuwd naar het antwoord van de minister op de vraag van de heer Van den Akker in verband met beide amendementen en de surplusvoorraad. Hoe loopt het dan met die kostenbesparing?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als we nu weer het surplus zouden invoeren, kost het nog eens 30 mln. extra, dus nog eens 4 cent.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Dus die 169 mln., berekend naar aanleiding van de situatie in 1998, zijn exclusief de surplusvoorraad?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In 2000 waren de kosten 144 mln. COVA probeert elke keer zo efficiënt mogelijk te werken. Dat betekent 1,1 cent. Als je niet zou ticketen, komt daar nog eens 4 cent bij. Met 15% surplus erbij komt er nog eens 4 cent bij. Dat vind ik, eerlijk gezegd, een beetje zondegeld. Ik snap ook niet zo goed waar de stelligheid van de heer Van den Akker vandaan komt, dat het absoluut veel duurder zou moeten zijn. Als je iedereen gelooft die zegt dat 5 dollar op dit moment de prijs

per maand is – Maar ik heb ze echt nog nooit gezien!

De heer **Van den Akker** (CDA): Dat zijn prijzen uit de markt. Ik neem aan, dat die in orde zijn. U kunt ze ook zo checken. Ze vergeten wel eens wat uit te stoffen en dan worden die prijzen zichtbaar, maar ze zijn ook heel gemakkelijk te controleren. Het is zo in Rotterdam na te vragen. Als die prijzen inderdaad juist blijken te zijn – 3,5 dollar tot 5 dollar en NOVE sprak zelfs over 6 dollar per ton per maand – en de wet zou twee jaar geleden zijn ingevoerd, hoeveel zouden wij dan bespaard hebben c.q. meer betaald hebben? Ik krijg daar geen antwoord op!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat krijgt u ook niet omdat het een volstrekt onzinverhaal is. Het kan namelijk niet juist zijn, want het was geen 6 dollar. Ik verzoek de heer Van den Akker toch om af en toe eens op te letten wie hem iets vertelt. Het zijn natuurlijk wel mensen die een eigenbelang hebben om te zeggen, dat het heel hoog is. Ook een Kamerlid moet dan wel een beetje kritisch kijken. Vraag het ook eens een paar anderen!

De heer **Van den Akker** (CDA): Voorzitter! Dit vind ik te goedkoop van de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is niet te goedkoop.

De heer **Van den Akker** (CDA): Als wij een hoogleraar van Clingendael aanhalen, antwoordt de minister dat iemand van Clingendael wel iets gezegd heeft. Als wij iemand van NOVE aanhalen, antwoordt de minister dat die er belang bij heeft en als wij de heer Brouwer aanhalen, antwoordt de minister dat hij er niets van wist. Ik heb alleen maar een vraag aan de minister gesteld en ik heb naar niemand verwezen!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan zou het noch iets bespaard noch iets gekost hebben, want dan zouden er geen tickets zijn aangeschaft. Zo werkt het dus ook en dan maakt het dus ook niet uit. Ik zeg ook, dat tickets niet moeten maar zij kunnen wel een interessant instrument zijn. Je moet ze dan ook toestaan en niet aan een maximum binden. Dan werkt het instrument ook helemaal niet.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): De minister vindt dat de tickets betrekking moeten hebben op een termijn van één jaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het kan ook drie maanden zijn. Ik vermoed dat het interessant is om het voor een jaar te doen, maar het is beter dat over te laten aan degenen die er verstand van hebben. Als zij het voor drie maanden willen doen, dan doen zij het voor drie maanden en willen zij het voor een jaar doen, dan doen zij het voor een jaar. Dat is iets dat steeds afgewogen moet worden. Dat gebeurt voor delen van hetgeen men heeft.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Ik denk dat het ingewikkelder ligt dan de minister voorstelt. Stel dat iemand een ticket heeft voor drie maanden, het heel noodzakelijk wordt dat ticket te gaan verlengen omdat anders niet aan de verplichtingen kan worden voldaan en de partner zegt: het spijt mij maar ik heb de voorraad nu belegd voor iemand anders.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat kan. Dan moet hij óf kopen óf een ander ticket kopen. Zo werkt het, net als men nu af en toe de voorraad ververst, verkoop je en koop je weer nieuw. Elke keer zul je dus moeten beslissen of je een ticket wilt verlengen met dezelfde partners, of dat je een andere, interessantere partner hebt gevonden, of je een ticket voor een langere periode wilt afsluiten of dat je het beter vindt om fysiek aan te schaffen. Dat is elke keer een overweging. Als die olie er maar echt is in de periode waarvoor het ticket geldt. Daarna moet je ervoor zorgen dat je óf een ticket hebt óf de olie fysiek in voorraad hebt.

Ik heb reeds een aantal dingen gezegd naar aanleiding van de opmerkingen dat sommige conclusies uit 1998 van de AER achterhaald zijn. De beschrijving van de AER van de wereldoliemarkt lijkt echter nog steeds juist.

De samenhang van de OPEC is groot geweest het afgelopen jaar, maar de OPEC heeft ook wel geleerd. Het is interessant dat OPEC uitspreekt dat de olieprijs ergens moet liggen tussen de 22 dollar en de 30 dollar per vat, terwijl wij vinden dat die tussen de 20 dollar en de 25 dollar moet liggen. Wij

## Jorritsma-Lebbink

bepalen het geen van beiden, maar blijkbaar hebben wij allemaal belang bij een stabiele olieprijs ergens in de 20-range. Beïnvloeden van de prijs is natuurlijk wezenlijk iets anders dan het op grote schaal verstoren van de mondiale markt door een aanvoeronderbreking. In die zin is het wel veranderd.

Tegen het amendement op stuk nr. 14 van de heer Van den Akker heb ik ernstige bezwaren. Ik zou hem echt willen verzoeken dat amendement in te trekken. Het amendement is ook overbodig, omdat de bepaling van artikel 7, tweede lid, voldoende is. Die biedt namelijk de optie dat ik op het moment dat het nodig is, de voorraadverplichting van COVA kan verhogen als de oliemarkt-ontwikkeling daartoe aanleiding geeft. Daarvoor is zelfs geen plafond meer geformuleerd. Nu is er nog sprake van een plafond van 20%. Dat hebben wij eruit gegooid. Dat leidt tot een veel grotere flexibiliteit van het instrumentarium van het oliecrisisbeleid. Hetgeen de heer Van den Akker voorstelt, leidt ook tot flexibiliteit maar tegen veel en veel hogere kosten. Feitelijk is de Nederlandse voorraad altijd sowieso 10% hoger dan de 90 dagen. Ik heb gewezen op onze unavailables/tankbottoms, omdat de praktijk leert dat COVA daarvan minder dan 1% heeft. Die 10% is dus al een extra marge. Het aanhouden van surplusvoorraden van 15% boven de verplichting betekent een toename van de verplichting voor COVA van ruim 700.000 ton. Dat leidt tot de verhoging die ik zojuist genoemd heb en betekent dat de uitvoeringskosten gewoon gaan stijgen in de richting van 200 mln. in plaats van te dalen in de richting van 100 mln.

De heer **Van den Akker** (CDA): Voorzitter! Ik kom op iets lagere bedragen dan de minister noemt. Afgezien daarvan het volgende. In de jaren 1991 tot en met 1997 hebben wij ten hoogste 19% aan surplusvoorraden gehad. Pas in 1998 is het teruggedaan naar 2%, in 1999 was het ook 2% en in 2000 0%. Zo ridicuul was het idee dus niet want wij hebben het de afgelopen 10 jaar ook gedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zijn tot de conclusie gekomen dat het nergens toe leidt. Ik heb met mijzelf afgesproken dat ik zaken doe die van belang zijn en die effect hebben.

Meer aanhouden heeft geen effect op de internationale olieprijs en heeft voor Nederland nauwelijks effect op de leveringszekerheid, een extreem luxueuze situatie. Het is namelijk zeer waarschijnlijk dat in Nederland whatever happens altijd wat meer olie zal zijn dan waar dan ook in Europa. Bovendien hebben wij de 10% tankbottoms en unavailables. Vraag mij niet wat het is, maar ze schijnen er te zijn. Die kunnen wij wel gebruiken maar andere niet. Wij gaan toch niet dingen die wij niet internationaal met elkaar hebben afgesproken instandhouden?

Over de onwenselijkheid van het amendement dat beoogt tickets te beperken tot maximaal 10% in 9 maanden heb ik genoeg gezegd. Ik ontraad dit amendement sterk, want het haalt een stuk efficiency uit het systeem. Verder vind ik dat hetgeen er staat niet klopt, want de tickets zijn fysiek aanwezige voorraden bij derden en geen papieren handel. Ze zijn in Nederland en ik kan het al controleren. Ik controleer het nu driemaandelijks voor andere landen. Ze zijn ook internationaal geaccepteerd. Op dit moment hebben wij 2 miljoen ton in Nederland gereserveerd voor buitenlandse voorraadplichtigen en dat gebeurt ook gewoon. De kostenvermindering is dus helemaal weg.

Ik kom op het amendement van de heer Blauw c.s. op stuk nr. 9, dat almaar meer handtekeningen bevat. Ik hoop de Kamer er echt van te kunnen overtuigen dat dit een onverstandig amendement is. Ten eerste past het niet bij de systematiek van de WVA. De wet gaat uit van de hoeveelheid product die een bedrijf in het binnenlandse verkeer brengt. De vraag wie produceert of importeert, is niet relevant. Daarvoor is gekozen omdat de huidige systematiek van de bepaling van de voorraadplicht sinds de interne markt ook niet meer voldoet. Wij hebben dat tot nu toe met pseudo-wetgeving gerepareerd. De wet sluit aan bij de accijnsregelgeving. Dat is ook logisch. In tijden van crisis moeten wij ons binnenlands verbruik kunnen dekken. Dat registreer je als je het uit het accijnsdepot de binnenlandse markt op brengt. De wet maakt daarom ook geen onderscheid tussen productie en handel. Als handelaren door het amendement gunstig worden behandeld, geldt dat ook voor oliemaatschappijen. Zij doen hun verkoop vaak via eigen

handelsmaatschappijen en profiteren tegelijk ook mee van de differentiatie in het amendement.

De toevoeging van importerende handelaren lokt mijns inziens echt misbruik uit. Het betekent dat import door een ander bedrijf verzorgd zou kunnen worden dan verkoop in Nederland. Als wij dat gaan doen, hebben wij vervolgens niemand meer die voorraadplichtig is. Het doorkruist mijns inziens echt de gedachte van het level playing field. De grootste onafhankelijke handelaar verkoopt op dit moment ook meer producten dan de kleinste oliemaatschappij.

De achterliggende gedachte van het amendement is overigens wel sympathiek. De oliehandel moet niet gedwongen worden om meer producten aan te houden dan bedrijfseconomisch verantwoord is. Daar ben ik het mee eens en daar wil ik graag rekening mee houden bij de drempel en het percentage. De drempel is de afzet waarover geen voorraadplicht geldt. Vooralsnog is de drempel gesteld op 50.000 ton. Het kan zijn dat ik ga kiezen voor 100.000 ton. Daarmee zou het aantal voorraadplichtige handelaren dalen van circa 17 naar circa 7. De voorraadverplichting van die 7 zou dan ook nog eens dalen. Het percentage is het aantal dagen dat men de voorraad boven de drempel moet aanhouden. Vooralsnog is gekozen voor 4%, gelijk aan 15 dagen. Met artikel 14 heb ik de bevoegdheid om in individuele gevallen pijnpunten op te lossen. Met de vaststelling van de drempel en het percentage wil ik die voorkomen. Ik kan echter niet uitsluiten dat er een enkel individueel bedrijf is dat toch problemen ondervindt. De bedoeling is dat wij gewoon aansluiten bij de werkvoorraden. Als dat in een enkel geval toch een groot probleem zou opleveren, dan geeft artikel 14 mij de bevoegdheid om geheel of gedeeltelijke vrijstelling te geven van voorraadplicht. Meer kan ik nauwelijks doen. De definitieve drempel en het percentage stel ik begin maart vast, aan de hand van de dan bekende gegevens over 2000. Ik zeg de Kamer toe dat ik haar daarover dan een brief stuur, ook over de inschatting van de gevolgen voor de verschillende categorieën oliebedrijven. Dan kan zijzelf controleren dat wij voor de onafhankelijke oliehandel aansluiten

## Jorritsma-Lebbink

bij de werkelijk aangehouden voorraden. In het amendement wordt ook nog om een voorhangprocedure gevraagd. Dat kan niet, als wij tenminste een serieuze poging willen wagen de wet per 1 april in werking te laten treden. De AMvB ligt bij de Raad van State. Als die begin maart terugkomt, dan haal ik die vier weken niet meer als er ook nog een voorhangprocedure moet volgen. Ik stuur de materiële inhoud aan de Kamer toe als ik de definitieve drempel en het percentage heb vastgesteld.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik vind het altijd vervelend als ik in een klem wordt gezet, omdat er een AMvB bij de Raad van State voorligt en omdat wij, als wij dit niet kunnen afhandelen, een bepaalde datum niet meer halen. Wij zijn al een tijd bezig met dit evenement.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het wetsvoorstel ligt al even bij de Kamer.

De heer **Blaauw** (VVD): Wij zijn er al een tijdje mee bezig. Er zijn brieven over gewisseld. Ergens gaat de minister voorbij aan de grondgedachte van het amendement. De minister zegt dat zij wil aansluiten bij de werkelijkheid. Dat is de werkvoorraad van de handelaren, dus op dit moment vijf tot acht dagen. Dat zegt de minister ook in haar eigen document. De producenten hebben echter een heel andere methodiek als het gaat om dag- en werkvoorraden. Ik wil niet per se allerlei dingen in de wet vastleggen. Ik splijt het traject voor de minister in tweeën. Zij moet dan met twee AMvB's komen, één AMvB voor de producenten en één voor de handelaren. De systematiek moet niet worden: voor beide hetzelfde. Er moet veel meer worden aangesloten bij de werkelijkheid. Als het woord "importerende" handelaren het probleem is, zowel in I als in III, dan halen wij dat eruit. Het gaat mij om de handelaren in Nederland, vooral als je die opeens op 16 2/3 zet. Dat wordt het, want de minister zegt dat je ze niet kunt splitsen. Ik vind echter dat dit wel kan. Als je niet weet wat een producent of wat een handelaar is, dan kun je in het Handelsregister kijken. Daar staan de handelaren in. De producenten zijn bekend. Ook in de gaswereld hebben wij bij een bekende gasproducent interne

Chinese muren moeten zetten. Het is administratief dus wel degelijk uit elkaar te houden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wijs erop dat de producent überhaupt nergens in zit, want die slaat niet uit. Het gestelde terzake klopt dus niet. Waar gaat het om? Het gaat erom dat wij voor eenieder zodanig bij deze kwestie proberen aan te sluiten dat er niets extra's hoeft te worden gedaan. De Kamer is echter bang dat de handel straks is gedwongen langere werkvoorraden aan te houden op basis van de verplichting. Daar gaat het toch om! Ik ben dat met de Kamer eens, maar daar heb ik dit amendement niet voor nodig.

De heer **Blaauw** (VVD): Als de minister op dit moment verklaart dat er in de AMvB die hier wordt voorgehangen een duidelijk verschil is aangebracht tussen waar een producent een voorraad moet aanhouden en voor hoeveel en waar een handelaar dit moet doen – deze handelt alleen, omdat dit aansluit bij bijvoorbeeld de handelsvoorraad die hij gemiddeld vijf tot acht dagen heeft aangehouden in de afgelopen tijd – dan is er sprake van differentiatie in het AMvB.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorhangen kan ik niet, want dan haal ik sowieso de datum van 1 april niet meer. Ik kan ook niet differentiëren. De drempel differentieert, maar het aantal dagen niet. Het aantal dagen mag echter nooit meer zijn dan datgene waar de handel de normale voorraad op heeft aangeschaft. Daar gaat het om. Het gaat erom dat de handel niet wordt benadeeld ten opzichte van de huidige situatie en dus geen extra lasten krijgt opgelegd. Dat wil de Kamer volgens mij. Of wil zij dat de handel ten opzichte van de productie in een betere situatie wordt gebracht?

De heer **Blaauw** (VVD): U zegt dat niemand nadeel mag ondervinden van deze wetswijziging. Bij vaststellen van de drempel door een algemene peiling zullen handelaren ineens een grote voorraad aan moeten houden. Dat is geen level playing field. In het verleden behoeften betrokkenen geen strategische voorraad aan te houden. Als u handelaren en consumenten op één niveau wilt brengen, pakt dit

verkeer uit voor bepaalde handelaren. Zij zullen de verhoging van de strategische voorraad moeten ticketen bij de producenten, waardoor de producenten weer meer grip krijgen op de handel. Die concurrentie willen wij ook bevorderen.

### Voorzitter: Terpstra

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als voor iedereen dezelfde drempel geldt, heeft dit ongewenste effecten op de kleine handelaar. Dat moeten wij dus niet doen. De drempel van 50.000 gaat mogelijk naar 100.000. Het gaat om het creëren van een gelijk speelveld tussen handel en producenten.

De heer **Blaauw** (VVD): Wij hebben het over een verschillende drempel. Ik torn niet aan de drempel van 50.000. Een aantal handelaren komt daarboven. Wat moeten deze handelaren als strategische voorraad aanhouden? Als wij aansluiten op de praktijk, gaat het om een voorraad voor vijf tot acht dagen, namelijk de periode die zij in het verleden hanteerden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op basis van de gegevens van het afgelopen jaar worden de feitelijke voorraden bepaald, ook bij de handel. Op grond van artikel 14 heb ik de mogelijkheid om hiervan zo nodig af te wijken. De voorraden behoeven niet langer aangehouden te worden dan nu. Wij kunnen een en ander bepalen aan de hand van de accijnsuitslag. U wilt dat beide categorieën verschillend worden behandeld, maar dat is volgens mij niet juist. Als er tweemaal dagen moeten worden vastgesteld, wordt de zaak oncontroleerbaar. Wellicht raakt een producent dan ook geïnteresseerd in de handel. Het wordt onnodig gecompliceerd als wij aansluiten bij het aantal dagen van de handel, tenzij men voor die korte periode het ticketen wil toestaan voor de handel.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): Waarom is dan niet in de wet vastgelegd dat de voorraadverplichting wordt afgestemd op de werkvoorraad van het individuele bedrijf?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij moeten één grens stellen. Wij zoeken

## Jorritsma-Lebbink

naar het gemiddelde. Als een enkel bedrijf daardoor in de problemen komt, heb ik op grond van artikel 14 de mogelijkheid, in te grijpen. Ik heb nu al tien keer geprobeerd, dit uit te leggen, ook in de laatste brief. Ik snap ook best dat hierover zorgen zijn bij het bedrijfsleven. Ik word een beetje ongerust omdat ik de enige ben die nooit vertrouwd wordt. Men vertrouwt iedereen behalve de minister. Bij de vaststelling gaan wij uit van reële cijfers. Ik ben bereid om, zodra wij dit doen, dit bij brief aan de Kamer te melden. De zaak ligt nu bij de Raad van State. De feitelijke omvang wordt bepaald als de cijfers beschikbaar zijn en dat is pas begin maart het geval.

De heer **Blaauw** (VVD): Bedrijf A heeft een gemiddelde werkvoorraad van 100.000 ton. Bedrijf C heeft echter een gemiddelde van 1.000.000 ton. Hoe kunt u die twee bedrijven onder één hoed vangen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij stellen ook het gemiddelde voor de handel vast. Bij een drempel van 100.000 ton hebben wij het over zeven bedrijven. Daar moeten wij toch uit kunnen komen? Als er een bedrijf een probleem heeft, ben ik graag bereid om dat op te lossen. In artikel 14 staat dat ik in een individueel geval een afwijking mag toestaan. Ik zou er een probleem mee hebben dat ik structureel twee verschillende staffels zou moeten gebruiken. Dat leidt tot verschuivingen van producten. We hebben kleine producenten, maar we hebben ook grote producenten die de handel zouden kunnen gaan gebruiken. Het is heel eenvoudig om die schuif te regelen. Ik heb dan geen enkele controlemogelijkheid meer en daarmee ook geen goede wet. Door hiervoor te pleiten, maakt u de zaak echt minder transparant. Ik ontraad u dringend om dat te doen. Ik heb dan geen bedrijven meer die voorraad moeten houden.

Mevrouw **Witteveen-Hevinga** (PvdA): We zijn het erover eens dat ernaar gestreefd moet worden dat oliehandelaren een verplichting krijgen die overeenkomt met hun werkvoorraden. Maar het traject waarbinnen wij dat willen bereiken, ligt verschillend. De meerderheid in de Kamer wil dat vanaf het begin zekerstellen, terwijl u zegt dat u het probleem zult oplossen op het

moment dat er problemen zijn, waarvoor de wet ook mogelijkheden biedt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U zegt dat u het aan de minister overlaat. U zegt alleen dat u een AMvB wilt zien waarin het is geregeld, zodat u het kunt controleren. U zegt ook dat het twee verschillende AMvB's mogen zijn. Ik was niet van plan om twee verschillende AMvB's vast te gaan stellen, omdat ik dat een zeer ongewenste situatie vind. Het is een groot probleem. De producenten gaan dan ook schuiven en op het laatst is niemand meer voorraadplichtig. Dat kan niet. Het wordt dan een zeer kostbare aangelegenheid en daarvoor was het wetsvoorstel niet bedoeld. Ik heb de wet dan voor niets gemaakt. Ik stel de Kamer als tegenbod het volgende voor. Laten we afspreken dat de Kamer begin maart precies op papier krijgt hoe de definitieve invulling zal zijn. De AMvB is dan terug van de Raad van State. We krijgen dan ook nog een behandeling in de Eerste Kamer. We kunnen er dan desnoods nog eens over praten, als de Kamer de invulling heeft gekregen. Als we het dan nog niet eens zijn over de precieze invulling, ben ik graag bereid daarnaar te luisteren. We moeten echter opletten dat hier niet door anderen valse argumenten worden aangedragen. Want er zijn natuurlijk belangen. Ik weet dat er onder de handel ook een aantal handelaren zijn die de korte voorraden ook uitticketen. Dat is begrijpelijk, maar dat kan dan niet meer. We moeten het level playing field goed in de gaten houden.

Voorzitter! Ik kom nu bij het amendement op stuk nr. 10. Het gaat er in dat amendement om, de voorraadplicht voor bedrijven te kunnen verhogen bij AMvB. Ik vind dat we de bedrijven daar niet mee moeten belasten. Ik heb in de wet, zoals ik zonet gezegd heb in mijn uitleg aan de heer Van den Akker, de mogelijkheid om COVA op te dragen de surplusvoorraden te vergroten. Ik denk dat het juridisch moeilijk houdbaar is. De WVA is bedoeld om aan onze internationale verplichtingen te voldoen. Het amendement gaat daar bovenuit. Het betekent ook een breuk met het uitgangspunt dat we moeten aansluiten bij de aanwezige werkvoorraden en dat kost niets. We hebben het daar zojuist uitgebreid over gehad. Extra

voorraden betekent dat de bedrijven wel kosten moeten maken. Dat is tegen de richtlijn van de Europese Unie, die een transparant kostenstelsel voorschrijft. Ik denk ook dat het contraproductief is. De voorraadplicht zou moeten worden verhoogd in tijden van crisis om stabiliserend te werken. De verhoging van de plicht betekent in die situatie extra vraag of minder aanbod en heeft dan een prijsopdrijvend effect.

Voorzitter! Ik kom bij het amendement op stuk nr. 11, waarin mevrouw Witteveen verzoekt om niet alleen in tijden van crisis voldoende spreiding van olie over de markt te waarborgen. Ook dat amendement gaat veel verder dan de WVA. Het gaat blijkbaar over alle olievoorraden en niet alleen de verplichte voorraden, ook in tijden dat er geen crisis is. Het amendement spreekt ook niet over instrumenten. Moet ik dan olie gaan vorderen of opkopen bij een marktpartij met relatief veel olie en verkopen aan wie krap zitten? De WVA zorgt al voor voldoende spreiding van voorraden. Als men onder de minimaal verplichte voorraad dreigt te zakken, mag men niet verkopen. Ik vertrouw erop dat marktpartijen ook zelf tot een goede allocatie komen op basis van prijssignalen.

Soms is een verschuiving van marktaandeel ook gewenst. In de Golfoorlog liepen de vraag en de prijs van kerosine bijvoorbeeld fors op, wat tot extra productie leidde. Dat hadden wij kunnen tegengaan met overheidsingrijpen, maar dan hadden wij zonder kerosine gezeten. Als de nood echt aan de man komt, heb ik wel een instrument en dat is de Distributiewet. Daarmee kan ik elke druppel olie krijgen waar ik dat wil. Daar heb ik dit amendement niet voor nodig en dat ontraad ik dan ook.

Hetzelfde geldt voor het amendement op stuk nr. 12. Ik vrees dat dit amendement voorbijgaat aan het internationale karakter van de oliehandel. Tussen oliebron en benzinepomp verandert olie soms wel honderd keer van eigenaar. In tijden van crisis is het amendement niet nodig, want dan kan ik bedrijven op grond van het wetsvoorstel toestaan hun verplichte voorraden op de markt te brengen. Dat is gericht op hoeveelheden en niet op prijs. De prijs zal dan wel omhoog gaan als gevolg van de relatieve schaarse, om gebruikers tot minder



Mevrouw Albayrak (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

en zuiniger gebruik aan te zetten, en dat is ook gewenst. Als de nood echt aan de man komt, geldt weer dat ik op grond van de Distributiewet echt elke druppel olie kan krijgen. Daarvoor heb ik dat amendement niet nodig. Het is misschien goed om te zeggen dat de Distributiewet mij de mogelijkheid biedt om koop, verkoop, aflevering en voorraad van goederen te leveren, niet alleen van olie.

Mevrouw Witteveen heeft gevraagd om een brede evaluatie. Ik heb daar geen problemen mee. Aan de strekking van dat amendement wordt al tegemoetgekomen door periodieke toetsing van de effecten van de hoogte van de drempel en van het voorraadpercentage van het bedrijfsleven. Ik heb geen bezwaar tegen uitbreiding van de evaluatiebepaling om de effecten voor consumenten daarin op te nemen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer en van de regering. Na de dinerpauze doen wij de tweede termijn.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 25 januari 2001 over **verarmd uranium in NAVO-munitie**.

□

Mevrouw **Albayrak** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Vorige week hebben wij met de staatssecretaris gesproken over het gebruik van verarmd uranium in NAVO-munitie, naar aanleiding van de ontstane onrust kort voor oud en nieuw en alles wat daarop volgde. Het politieke belang van het gebruik van deze munitie is nogal duidelijk, namelijk het zonder al te veel gevaar voor eigen mensen en materieel kunnen schieten en het doeltreffend raken van bijvoorbeeld tanks. Sinds het eerste gebruik tijdens de Golfoorlog zijn er – letterlijk – oorlogen mee gewonnen. Maar op de vraag wat er precies tegenover staat, dus wat de risico's zijn, kan op dit moment nog niemand antwoord geven. Men kan in ieder geval niet uitsluiten dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid in den brede, ook voor mens en milieu in de landen waar het om gaat, en voor de gezondheid van bijvoorbeeld onze militairen die rondlopen in de gebieden waar projectielen zijn ingeslagen. Wij hebben dus geen

definitief antwoord op de vraag of er wel of geen risico's zijn.

Bovenop de onderzoeken en rapporten die er al waren, zijn er nog enkele andere brede onderzoeken geïnitieerd. Wij denken dat die een belangrijke bijdrage zullen leveren in antwoord op de vraag of er wel of geen risico's aan kleven. Wij blijven van mening dat je tot die tijd, totdat die onderzoeken verschenen zijn, ook iets moet doen, namelijk het afkondigen van een moratorium in NAVO-verband waarmee je tot het moment waarop er een duidelijk antwoord komt, zekerstelt dat er geen onnodige risico's worden gelopen. Wij vinden dat Nederland zich moet scharen bij de landen die zich daarover al in NAVO-verband hebben uitgesproken. Wij vinden eigenlijk dat het in den brede in VN-verband en in het verband van de Europese Unie moet gebeuren. Dat zijn echter andere trajecten. Het meest effectieve is om maatregelen te nemen in de organisatie waar sprake is van het gebruik van deze munitie, dus in de NAVO. Als alle nationale parlementen zich uitspreken in deze zin, dan zal dat geluid ook in de NAVO-assembly doorklinken. Dat is niet onbelangrijk voor het organiseren van een moratorium, dat wij wenselijk achten. De staatssecretaris van Defensie heeft een dergelijk moratorium afgewezen. Hij heeft althans gezegd dat hij het niet nodig acht. Dat was een voor ons onbevredigend antwoord en daarom dien ik mede namens de fractie van D66 een motie in.

De **voorzitter**: U krijgt daartoe de gelegenheid, maar eigenlijk hoort u dat binnen uw spreektijd van twee minuten te doen. Uw twee minuten zijn al ruimschoots voorbij.

Mevrouw **Albayrak** (PvdA): Dan zal ik de motie meteen voorlezen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er in verscheidene landen een groeiende bezorgdheid heerst over de gevolgen van blootstelling aan straling en inademing van giftig stof door het gebruik van wapens met verarmd