

Vergaderjaar 2010–2011

28 982

Liberalisering energiemarkten

Nr. 117

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN, LANDBOUW EN INNOVATIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 maart 2011

Hierbij bied ik u mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de antwoorden aan op de honderden vragen, die zijn gesteld over o.a. het Kamerstuk 28 240, nr. 111 van 13 maart 2011. Ik heb in de antwoorden de volgorde aangehouden van de vragen in de tekst van het Kamerstuk. Aangezien echter verschillende fracties soms nagenoeg identieke vragen hebben gesteld, heb ik de antwoorden op die vragen gebundeld en daarbij aangegeven, dat de betreffende passage antwoord geeft op vragen van met name genoemde fracties. Bijlage 1 is onderverdeeld in 3 delen, te weten; fossiele en duurzame energie, kernenergie en gasopslag (zie Kamerstuk 32645/28982, nr. 2).

Tevens zijn bijgevoegd de antwoorden op de vragen van de Vaste Commissie voor het ministerie van EL&I inzake het stijgende niveau van de olieprijs (brief d.d. 17 maart 2011 met kenmerk 2011Z04822/2011D13488)(zie bijgaand).

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,
M. J. M. Verhagen

Vragen en antwoorden

1

Wat is de belangrijkste oorzaak van de huidige stijgingen van de olieprijs? Is de verwachting dat deze stijging een permanent karakter heeft of gaat u ervan uit dat de prijs weer terugkomt op het verwachte Lange termijn niveau van 50 tot 75 dollar per vat?

De belangrijkste oorzaak van de stijgingen van de olieprijsen in de afgelopen periode is de fundamentele marktverhouding tussen de vraag en het aanbod naar olie en olieproducten. Met name de weer langzaam aantrekkende vraag naar olie in Azië en Noord Amerika in het afgelopen jaar hebben de prijs omhoog gedreven. De recente onrust in de Arabische wereld en de onlusten in diverse Arabische landen hebben bovendien gezorgd voor een risicopremie in de prijsvorming op de korte termijn oliemarkt. Door de extra vraag van handelaren naar olie teneinde zich in te dekken tegen mogelijke aanvoerverstoringen, hebben de olieprijsen een extra zet omhoog gekregen. Op het moment dat de onrust minder wordt zal deze risicopremie verdwijnen en dan zal er enige prijsdaling op kunnen treden.

De ontwikkelingen in Japan hebben als gevolg dat op korte termijn de oliemarkt iets verruiming heeft gekregen doordat een deel van de Japanse olievraag is weggefallen. Daardoor is de olieprijs weer wat gedaald ten opzichte van de aanvankelijke piek rond 120\$/vat. De prijs zal op termijn dus iets kunnen dalen. Een daling naar de genoemde prijsband van \$50–75 lijkt aan de te lage kant om structureel voldoende olie uit de moeilijker bereikbare gebieden op de markt beschikbaar te krijgen. Mogelijk dat de prijs dan ook iets boven de genoemde prijsband zal blijven liggen om vervolgens langzaam weer te gaan stijgen.

2

Vormen de huidige ontwikkelingen een aanleiding om het middellangetermijnbeleid ten aanzien van de energieafhankelijkheid te herzien en sterker in te zetten op hernieuwbare energiebronnen? Zo ja, welke extra maatregelen overweegt u daarbij? Zo nee, waarom niet?

De huidige ontwikkelingen bevestigen de noodzaak van de huidige beleidslijnen, namelijk de noodzaak om risico's te spreiden door een beleid te voeren gericht op diversificatie naar energiedragers alsook een spreiding van regio's van herkomst na te streven en niet alle eieren in het zelfde mandje te leggen.

Ook het beleid gericht op een vermindering van het fossiele energieverbruik door verdere verbetering van de efficiency en een beleid gericht op een toenemend gebruik van hernieuwbare energiebronnen zal met kracht worden voortgezet.

3

Welke beleidsmaatregelen heeft u op korte termijn beschikbaar om de koopkracht voor burgers en de concurrentiekracht voor bedrijven overeind te houden?

Op dit moment worden er geen extra beleidsmaatregelen overwogen of beschikbaar gesteld om de koopkracht voor burgers of de concurrentie voor bedrijven overeind te houden. Door de gestegen olie- en energieprijsen vindt er momenteel een globale herallocatie plaats van de globale koopkracht. Voor Nederland betekent dit dat we meer voor onze olie importen betalen aan olieproducerende landen, maar bijvoorbeeld ook dat Nederland meer geld gaat ontvangen voor de gasexporten. Binnen de economie en bij de economische marktpartijen zullen de nieuwe prijsverhoudingen leiden tot een evenwichtige herverdeling teneinde

weer een structureel evenwicht te verkrijgen, ook van de vraag en aanbod naar olie.

Het lijkt ongewenst dat proces op voorhand al te verstoren door het nemen van beleidsmaatregelen t.o.v. de koopkracht van burgers en de concurrentiekracht van bedrijven.

4

Kunt u daarbij een inschatting geven van de schade die de hoge olieprijs kan toebrengen aan de economie in het algemeen en de transportsector in het bijzonder?

In december jongstleden heeft het CPB nog een olieprijsvariant (van \$70 naar \$90/per vat) doorgerekend voor een olieshock aanvoerverstoring. Het is echter onduidelijk in hoeverre een dergelijk spoorboekje kan worden gehanteerd. De mate waarin onze economie schade oploopt hangt immers buitengewoon sterk af van hetgeen in de globale markten aan effecten optreedt als gevolg van de huidige omstandigheden. Bij aanhoudende hoge olieprijsen lijkt een terugval van de economische groei onafwendbaar en zal er een forse impuls aan de inflatie en de lange rentestand omhoog te zien zijn.

In Nederland en met name binnen de transportsector zijn in het verleden vele maatregelen genomen om beter voorbereid te zijn op prijsbewegingen op de oliemarkt. Onduidelijk is in welke mate de transportbedrijven zich nog steeds houden aan de noodzakelijke maatregelen om die effecten op een adequate wijze te kunnen opvangen. Het gaat dan met name om een volledige en adequate doorberekening van de gestegen brandstofkosten. Gevreesd moet worden dat er nog steeds veel, veelal de kleinere transportbedrijven, zijn die zich voor een te lange periode gebonden hebben aan een vaste ritprijs zonder daarbij voldoende rekening te hebben gehouden met mogelijke veranderingen in de brandstofkosten.

5 en 6

Is de hoge prijs die wordt betaald aan de benzinepomp volgens u reëel en proportioneel? Zo niet, wat gaat u ondernemen om de pijn te verzachten? Zo ja, kunt u hier een onderbouwing van geven? Kunt u daarbij een overzicht geven van de veranderingen in het volume van olieleveranties aan Nederland (of Europa) in de afgelopen 12 maanden? Kunt u aangeven in hoeverre oliebedrijven baat hebben bij de hogere benzineprijs? Kunt u daarbij in het bijzonder toelichten of de huidige doorberekening van de olieprijs reëel is en of deze in uw ogen voldoende transparant tot stand komt?

Op 2 februari 2011 heb ik tijdens het Algemeen Overleg over de benzinemarkt met uw Kamer gesproken over de benzineprijs en de totstandkoming daarvan. Daarbij heb ik aangegeven dat uit onderzoek uit 2009 is gebleken dat de Nederlandse «kale benzineprijs» (dus zonder accijnzen, heffingen en BTW) niet substantieel afwijkt van omliggende landen.¹ De bestaande verschillen in de prijs aan de pomp met het buitenland zijn voor het grootste gedeelte te verklaren door onderliggende kostenfactoren. Overigens zal ik, ter uitvoering van de aangenomen motie-Van Bommel/Dijksma², een onafhankelijk onderzoeksbureau vragen de opbouw van de brandstofprijs en de werking van de benzineprijs in kaart laten brengen. Daarbij zal tevens worden ingegaan op de rol van de olieprijs en de mate waarin de olieprijs wordt doorberekend in de benzineprijs aan de pomp. Ik streef ernaar uw Kamer kort na de zomer te informeren over de resultaten van dit onderzoek.

¹ Kamerstukken II 2009/10, 24 036, nr. 367.

² Kamerstukken II 2010/11, 24 036, nr. 384.

7

Is uw verwachting dat de olieprijsen voorlopig op dit niveau blijven, dan wel op de middellange termijn zullen blijven fluctueren en deelt u de mening dat er in ieder geval niet meer gerekend kan worden op een stabiele lage olieprijs?

De toekomstige olieprijsontwikkeling zal sterk bepaald worden door het verdere beloop van de huidige ontwikkelingen in de Arabische landen. Speculeren is nu niet aan de orde. De prijzen zullen waarschijnlijk zeer volatiel blijven reageren op alle veranderingen.

8

Heeft u kennisgenomen van de uitslatingen van de Britse minister van Internationale Ontwikkeling, Alan Duncan, dat de olieprijs kan oplopen tot 250 dollar per vat? Wat is uw opvatting hierover en wat zijn volgens u de mogelijke gevolgen voor de Nederlandse economie?

Mr Duncan (International Development Minister, UK) schetste een worst-case scenario: als terroristen de huidige instabiliteit in de Arabische landen gebruiken om bijvoorbeeld olietankers of de Saudische reserves te bombarderen dan kan de olieprijs oplopen naar 250\$ per vat en zou er een double-dip recession kunnen ontstaan. Deze opmerking is «olie op het vuur gooien» en draagt enkel bij tot meer onrust.

Uit diverse onderzoeken, zoals onder andere de IEA World Energy Outlook, blijkt dat er de komende jaren een zware opdracht op tafel ligt om het evenwicht op de wereld energiemarkten te kunnen bewaren. Bij achterblijven van de daartoe benodigde investeringen zal de krapte op de oliemarkt nog sterker kunnen toenemen dan thans wordt voorzien, en dan zal de resulterende prijsstijging uiteraard ook aanzienlijk boven de geraamde prijzen uitstijgen.

Indien dan incidenten plaatsvinden, zal dit onmiddellijk zijn uitwerking hebben op de olieprijs.

9

Hoe taxeert u de situatie, zowel nationaal als internationaal, omtrent de olie- en gasprijzen in relatie tot de leverantiezekerheid?

De toenemende vraag naar energie en de steeds moeilijker omstandigheden waarin het aanbod van olie en gas tot stand moet komen zullen naar verwachting een opwaartse prijsdruk laten zien op deze energiemarkten. De surplus capaciteit aan de aanbodkant zal vanwege de stijgende kosten van de marginale productiecapaciteit dan ook steeds krappere kunnen worden. Daardoor zal de markt steeds heftiger, volatieler, kunnen reageren in geval van verstoringen en kan de leverantiezekerheid in toenemende mate onder druk komen.

10

In het artikel «Minstens 90 dagen olievoorraad» in Het Financiële Dagblad van 28 februari 2011 wordt gesteld dat de Nederlandse veiligheidsvoorraad ongeveer 5 miljoen ton groot is. Klopt deze stelling? Zo nee, wat is dan de Nederlandse veiligheidsvoorraad?

Op grond van de huidige Wet voorraadvorming aardolieproducten 2001 wordt er inderdaad door Nederland een verplichte minimum olievoorraad aangehouden van ongeveer 5 miljoen ton. Met dit volume geeft Nederland invulling aan de internationale verplichtingen van de EU en het IEA.

11

Bent u van mening dat Nederland over voldoende olievoorraden beschikt? Zo ja, waarom? Zo nee, wat zijn hiervan de gevolgen en wat gaat u doen om te zorgen dat Nederland wel over voldoende olievoorraden gaat beschikken?

Met de wijze waarop Nederland thans invulling geeft aan zijn internationale verplichtingen, zoals vastgelegd in de Wet voorraadvoorzorging aardolieproducten 2001 (Wva 2001) beschikt Nederland over een kwalitatief hoogwaardige vrij inzetbare oliecrisisvoorraden. Deze voorraden worden deels in de vorm van olieproducten aangehouden (benzine en gasolie/diesel), en deels in de vorm van een hoogwaardige lichte crude-soort. Het huidige niveau heeft een omvang waarmee we in IEA-kader voor 90 dagen netto import voor 100% kunnen vervangen. Momenteel wordt de hand gelegd aan een wetsvoorstel dat de huidige Wva 2001 gaat vervangen en dat later dit jaar aan het parlement zal worden aangeboden. In dat wetsvoorstel worden de aanbevelingen voor verbetering van de huidige Wva 2001 meegenomen evenals de implementatie van de onlangs aangenomen nieuwe EU Richtlijn 2009/119/EG over de aan te houden minimum omvang oliecrisisvoorraden.

12

In het artikel «Flink gas terug bij schaarse olie» in Het Financiële Dagblad van 28 februari 2011 wordt gesteld dat het Internationaal Energie Agentschap (IEA) regelmatig crisissituaties analyseert, klopt dit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke scenario's worden door het IEA geanalyseerd en welke gevolgen hebben deze voor Nederland?

Het IEA analyseert de ontwikkelingen en crisissituaties op de energiemarkt. Om op dergelijke situaties voorbereid te zijn organiseert het IEA iedere twee jaar een crisisoefening, de zogenoemde Emergency Response Exercise (ERE). Deze oefening bestaat uit verschillende onderdelen, zoals een communicatie test, een datatest van de speciale crisisvragenlijsten, een oefening van de besluitvormingsprocedures in de hoofdsteden, en een aantal oefendagen op het hoofdkantoor van het IEA te Parijs aan de hand van diverse scenario's. De scenario's variëren van escalaties van onrusten en stakingen in olieproducerende landen tot grootschalige militaire conflicten, waarbij diverse mate van ontwrichting en verstoring van de oliemarkt kunnen optreden. De effecten daarvan zijn van invloed op de wereldoliemarkt. Dus alle landen, zowel IEA-lidstaten als Nederland, maar ook alle niet-lidstaten, zowel olieproducerende als olieconsumerende landen krijgen te maken met de effecten van een dergelijke verstoring, veelal vooral in de vorm van een forse olieprijsstijging en de daaruit voortvloeiende effecten op de economie en samenleving.

13

Is er bij het ontwikkelen en uitrollen van dit soort scenario's ook sprake van afstemming of samenwerking op Europees niveau? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe ziet die er uit?

De Europese Commissie is bij alle vergaderingen en bijeenkomsten van het IEA als toehoorder aanwezig en neemt ten volle deel aan de zojuist genoemde crisisoefeningen. Bovendien vindt er intensief afstemming plaats tussen het IEA en de Europese Commissie om ervoor te zorgen dat in geval van een crisis binnen Europees verband een vloeiende invulling van de in IEA-verband genomen besluiten kan plaatsvinden, zowel door de IEA-landen als ook door de niet-IEA-lidstaten binnen de Europese Unie. Daarnaast is in de nieuwe EU-Richtlijn 2009/119/EG voor de oliecrisisvoorraden een nauwe aansluiting gezocht op de IEA-systematiek en wordt er momenteel aan gewerkt om ook wat betreft de datasystemen te komen

tot een zo goed mogelijke aansluiting van de systemen van beide organisaties.

14

In het artikel «Automobilist de dupe bij grote olieschaarste» in het Algemeen Dagblad van 1 maart 2011 wordt gesteld dat het draaiboek dat de Nederlandse overheid heeft klaarliggen voor als er olieschaarste optreedt, vrij simpel is en de nadruk met name ligt op het beperken van het brandstofgebruik door de automobilist. Klopt dit, en zo ja, welke maatregelen worden daarbij op welk moment overwogen?

In geval van een daadwerkelijke verstoring van de olieaanvoer zal in eerste instantie de nadruk van de te nemen maatregelen liggen op de inzet van een deel van de oliecrisisvoorraden en dus niet op vraagbeperkende maatregelen. Immers, inzet van extra olievoorraden is de meest zekere maatregel om snel en effectief een verstoring van het olieaanbod te verhelpen en de daarmee verbonden negatieve economische effecten zo goed mogelijk te voorkomen.

Pas als het gaat om een langer durende, forse olieaanvoerverstoring kan worden overwogen om vraagbeperkende maatregelen te nemen. In eerste instantie worden vraagbeperkende maatregelen zolang mogelijk uitgesteld vanwege de onzekerheden over het daadwerkelijke effect van dergelijke maatregelen, evenals de vele negatieve economische en maatschappelijke effecten die met vraagbeperkende maatregelen samenhangen.

In zowel IEA-kader als binnen de EU zal overleg plaatsvinden over de te nemen maatregelenpakketten om versturende grenseffecten en weglekeffecten van maatregelen te voorkomen.

15

Kunt u aangeven hoe het gehele draaiboek inzake energieschaarste er precies uitziet? Is het up-to-date, toegespitst op elke mogelijke ontwikkeling en situatie en bevat het een overzicht van welke maatregelen er op welke termijnen genomen zullen worden?

De afgelopen jaren hebben er vele risicoanalyses plaatsgevonden in het kader van het programma Bescherming Vitale Infrastructuur en de Strategie Nationale Veiligheid, zoals in het kader van de nationale risicobeoordeling. Bovendien is intensief gekeken naar de diverse onderlinge afhankelijkheden van de diverse vitale sectoren. Op grond van die bevindingen wordt er gewerkt aan een update van het nationale crisis-respons-plan. In het verlengde van hiervan worden in de loop van dit jaar de sectorale nationale responsplannen opgesteld, dus ook voor de sector olie, gas en elektriciteit. Deze responsplannen zullen de bestaande crishandboeken voor deze sectoren vervangen en waar nodig een uitbreiding krijgen voor de risico's die in het kader van de strategie nationale veiligheid in beeld zijn gekomen, zoals pandemie, overstromingen, security w.o. cyber crime, en onderlinge afhankelijkheden van andere vitale producten en diensten