

Erik Klooster
Den Haag 8 november
VNPI jaardiner 2016

Dames en heren,

Ik ben alles wat tussen u en een avondje CNN kijken staat, dus ik zal het kort houden. Dank voor de geëngageerde bijdragen tot nu toe. David Pappie dank voor de uiteenzetting voor de komende periode. Ik kan niet anders dan concluderen dat we in roerende tijden leven. Ik werk toch al zo'n 15 jaar in de energie in en rond Den Haag en in die tijd is er veel veranderd. Niet in de laatste plaats hadden we 15 jaar geleden Remco de Boer niet. Ook dank aan Remco voor jouw bijdrage. Zo heel af en toe is het wel goed om een spiegel voorgehouden te krijgen.

Vorig jaar, op het eerste VNPI jaardiner zei een Kamerlid tegen mij; 'Jullie zijn wel een beetje defensief...'. Die boodschap heb ik goed in mijn oren geknoopt. Ik wil het vanavond dan ook graag over de kansen hebben, die de energietransitie biedt. Hendrik gaf al een aantal mooie voorbeelden.

Maar het bloed kruipt, waar het niet gaan kan, dus wil ik mijn verhaal voor een zaal vol olie mensen graag beginnen met een citaat van een recent verschenen rapport van het CBS: 'aardolie is van groot belang voor de Nederlandse economie'. Mijn vertaling van die CBS studie – want daar stond nog wel meer in – is dat Nederland een grote trading hub is, waarbij chemie, raffinage, op en overslag en distributie en transport zeer nauw met elkaar verbonden zijn.

Zowel aan de transportkant als aan de raffinage kant staan we aan de vooravond van belangrijke veranderingen. De noodzaak om te decarboniseren is helder en zoals, de voorman van FuelsEurope, John Cooper, vorig jaar zei. 'Yes, we get it'. Overigens al heel lang, voeg ik daar maar even toe.

De komende veranderingen hebben gemeen dat ze lastig te voorspellen zijn, ook omdat de silver bullit op beide terreinen nog niet is gevonden – of nog niet is uitgerold op de schaal waarop dat zou moeten gebeuren.

Technologische ontwikkeling is essentieel om de kosten van de verschillende technieken naar beneden te brengen. Alleen op die manier volgt de noodzakelijke maatschappelijke acceptatie. Een simpel sommetje leert dat als wij ook maar 10% van de CO2 opgave voor alleen transport in 2030 zouden invullen met elektrisch vervoer wij alleen 10 miljard euro zouden kwijt zijn voor die 10%. Als je dezelfde hoeveelheid Co2 wilt reduceren door het vervangen van een kolencentrale met een gascentrale ben je 400 miljoen euro verder. Ook veel geld overigens....

Onderzoek van MIT laat zien dat met name de gewone verbrandings motor en hybrides de grootste potentie hebben om kosteneffectief brandstof te besparen. Bovendien hebben over de afgelopen jaren de OESO, de Policy research Corporation en TNO geconstateerd dat de kosten van het Nederlandse beleid om CO2 uitstoot van auto's te beperken niet meer in verhouding staan tot de milieuwinst. In de periode 2008-2013 hebben de kosten gemiddeld 1600 per ton vermeden CO2 bedragen – en dat is zonder het weglekeffect. Dat kan en moet effectiever, willen we de energietransitie ook geaccepteerd houden.

Begrijp me goed; alle opties zijn nodig om het 2 graden doel te halen. Maar sommigen technieken moeten we eerst verder ontwikkelen. Anders dreigt hap snap beleid, zoals we dat in het verleden al vaker hebben gezien.

Dus hoe dan wel?

Laat ik beginnen met 5 lessen; ik zal zo zeggen waar ik de lessen vandaan heb.

Les 1:

Zorg voor een adequate CO2 beprijzing en stuur primair op CO2

Les 2

Stimuleer klimaatinnovatie naast het klimaatbeleid en generiek innovatiebeleid

Les 3

Bevorder de aanleg van de benodigde infrastructuur

Les 4

Hanteer als overheid een brede, adaptieve benadering

Les 5

Borg dat het klimaatbeleid koersvast is

Deze lessen komen niet uit het handboek van de VNPI, al zou je dat misschien denken. Deze lessen staan – bij herhaling - in het onderzoek waar de Kamer zelf om heeft gevraagd; het IBO rapport. Ik kan niet anders zeggen dan dat het een zeer grondige, maar ook duidelijk studie is.

Dan de kansen die de energietransitie biedt. Een mooi voorbeeld voor de korte termijn is restwarmte.

In de raffinage wereld hanteren wij de Solomon index. De Nederlandse raffinaderijen zeer energie efficiënt en bevinden zich voor de meerderheid in het eerste kwartiel van de Solomon index. Maar in de wereld zijn er twee raffinaderijen het meest efficiënt Een staat in Oost –Duitsland en eentje staat in Zweden. En waarom is dat nou, want dit zijn geen spik splinter nieuwe raffinaderijen.

De raffinaderij in Gotenburg verwarmt 70000 huishoudens met restwarmte en is daardoor de meeste energie efficiënte raffinaderij in de wereld; en dat zijn er 340. De raffinaderij in Oost Duitsland koppelt 200 MW aan restwarmte uit en is daarmee de 2e in de wereld. Oost Duitsland en Zweden hanteren een wat ander marktmodel dan wat we in Nederland kennen. De maatschappelijk baten zijn hierbij leidend geweest. In Gotenburg ligt er inmiddels voor 1400 km aan warmtenetten.

Onderzoek uit Engeland laat zien dat de kosten per vermeden ton CO2 voor restwarmte uit raffinage negatief zijn. Toch lukt het ons nog onvoldoende hierin grote stappen te zetten op een plek die er zeer geschikt voor is. Voor alleen raffinage is er in ieder geval een potentieel beschikbaar dat vele malen groter is dan de 9 PJ we nu al zo lang over praten voor de hele industrie. CE Delft laat zien een besparingspotentieel is van max 30 PJ.

Dan het voorbeeld van CCS; Hendrik en David spraken er al over. Vorige week verscheen een rapport dat de wereld niet op koers ligt om de 2 of 1,5 graad doelstelling te halen. Terecht werd gewezen op het feit dat er voor wind en zon nog veel te doen is. Voor CCS was er opvallend minder aandacht en dat terwijl het IEA, maar ook het IPCC zelf aangeeft dat CCS onmisbaar is in het halen van de klimaatdoelstelling. CCS is alleen al verantwoordelijk voor 13% van 2 graden opgave en de enige oplossing voor de vele kolencentrales die momenteel gebouwd worden in China en India.

Er zijn 15 CCS projecten in de wereld, maar CCS moet een factor 150 gaan groeien. Doordat er nog zo weinig projecten zijn, heeft CCS het voordeel dat er nog veel ruimte is

kostenreductie. Het eerste CCS project in de wereld; de boundary dam kolencentrale in Canada verwachtte na 12 maanden al een 30% kosten reductie.

Maar voor CCS is het wel zaak dat het de demonstratieprojecten nu sneller van de grond komen. En uitbreiding naar CCS in de industrie is hard nodig ipv alleen focus op een kolencentrale. Als ik een suggestie voor een komend regeerakkoord mag doen; de afspraak zoals net gemaakt met wind off shore in het energieakkoord kan wellicht ook hier een doorbraak realiseren.

Voor wat betreft transport is de opgave van 60% CO2 reductie misschien nog wel het allergrootst. De transport sector is momenteel verantwoordelijk voor 27% van alle uitstoot in de EU. Met het groeien van de economie zal logischerwijs het verkeer weer toenemen. Voor transport geldt dat we met een adaptieve benadering oog moeten hebben voor de kosteneffectiviteit van de maatregelen.

Hoe gaan we die opgave nu inrichten, zodat we de kansen ook kunnen benutten?

Aan de kant van de energie intensieve industrie pleit ik voor een op maat gemaakt transitieprogramma. Daarin moet aandacht zijn voor de verschillende technieken en ontwikkelpaden daarvan. Binnen transport, zullen de emissiestandaarden worden voortgezet. Daarbij is van belang dat er goed gekeken wordt naar de haalbaarheid, terwijl er parallel kostenreductie van de verschillende technieken plaatsvindt, zoals LNG, CNG, waterstof maar ook tweede en derde generatie biobrandstoffen.

De tweede stap is het organiseren van de governance van een dergelijk programma. Iets meer op afstand van de politiek is niet slecht denk ik. Nu zijn de doelen van het energieakkoord heilig, zonder dat de manier waarop we die doelen halen helder is afgesproken. Dat leidt tot onbegrip en irritatie bij politiek en industrie. Bij het niet halen van de doelen, liggen verplichtingen op de loer, terwijl dat zeker niet altijd de meest effectieve manier is.

De derde stap – op lange termijn - zou de invoering van economie brede cross sectorale carbon taks zijn. Er zal een sturend prijssignaal van CO2 moeten uitgaan door de verschillende sectoren; dus niet alleen ETS, maar transport. Met name in de NON ETS is er nog veel meer ruimte voor het ontwikkelen van kosteneffectieve maatregelen. Een dergelijk carbon taks is het enige middel wat op lange termijn ervoor kan zorgen dat de kosten van de energie transitie zo laag mogelijk blijven en daarmee de gewenste en broodnodige maatschappelijke acceptatie geborgd blijft.

Ik dank u wel en tot volgend jaar en voor iedereen die net als ik de nacht gekluisterd aan CNN gaat doorbrengen; laten we hopen op een goede afloop.

Dank u wel.