

[Terug naar de website](#)Bron-URL: <http://www.mo.be/opinie/breder-schipdonkkanaal-niet-slim-nu-piekolie-nadert>

Zoeken

Zoeken



PIEKOLIE

Breder Schipdonkkanaal is niet 'slim' nu piekolie nadert

17 februari 2011 (OPINIE) — Het havenbestuur van Zeebrugge acht de verbreding van het Schipdonkkanaal onontbeerlijk om de haven beter de ontsluiting voor de binnenvaart. Het voornaamste argument hiervoor is de gevoelige stijging van de goederenstromen die men in de toekomst verwacht ten gevolge van uitbreidingswerken binnen de haven en de verdere ontwikkeling van de bestaande trajecten. Deze visie gaat helaas voorbij aan het gegeven dat de olieschaarste reeds in een nabije toekomst de transportkosten gevoelig zal opdrijven en de wereldhandel zal afremmen, waardoor de groeiprognozes voor de haven van Zeebrugge minder positief zullen uitvallen dan verwacht. Hierdoor zal de verbreding van het Schipdonkkanaal op het ogenblik van de realisatie (over pakweg 10 jaar) haar nut al hebben verloren.

Nu het temperend effect van de financiële crisis is uitgewerkt, stijgen de olieprijsen opnieuw. Het ziet er naar uit dat het tijdperk van de goedkope olie definitief tot het verleden behoort. De voornaamste redenen hiervoor zijn een geleidelijke uitputting van de voorraden fossiele brandstoffen, de stijgende vraag vanuit de economische groeilanden (China en Indië), evenals – vooral op korte termijn – een tekort aan investeringen.

Het piekolie-debat is – net zoals het klimaatdebat – lange tijd een verhaal geweest van believers versus non-believers. Het niet altijd voorhanden zijn van objectieve data was hier uiteraard niet vreemd aan. Recent valt vooral in de Angelsaksische wereld een kentering te ontwaren.

Het UK Energy Research Center acht de kans groot dat de olieproductie vóór 2020 piekt (“The global oil depletion report”, 2011). Een parlementaire werkgroep onder voorzitterschap van John Hemming concludeert dat er tegen 2030 zes nieuwe Saoedi-Arabië's nodig zijn om een antwoord te bieden op de stijgende olievraag en de uitputting van de bestaande bronnen. Hemming verwijt de regering de ernst van de problematiek onvoldoende onder ogen te zien en stelt dat het Verenigd Koninkrijk onvoldoende voorbereid is op de nakende oliecrisis.

Reeds in 2008 (The Independent, 2 maart) waarschuwde de hoofdeconoom van het Internationaal Energie Agentschap (IEA), Dr. Fatih Birol, dat het olieaanbod binnen de 10 jaar zou pieken. De olie raakt sneller op dan voorzien en vanaf 2010 kunnen tekorten en significante prijsstijgingen worden verwacht. Sinds 2005 herzielt het IEA haar prognoses betreffende productievolumes continu naar beneden toe en klokkenluiders hebben al meermaals aangeklaagd dat het IEA in het verleden omwille van politieke redenen al te positieve en conservatieve vooruitzichten heeft gepubliceerd.

Ook het Nederlandse Clingendael-Instituut voorzag vier jaar geleden dat ernstige olietekorten in de onmiddellijke toekomst de markt op zijn grondvesten zouden doen schudden en dat de prijs snel zou doorstijgen richting 200 dollar per vat. Uit de actuele prijsevolutie blijkt dat de financiële crisis enkel voor uitstel heeft gezorgd, niet voor afstel.

Vorig jaar berichtte Der Spiegel over een uitgelekt geheim rapport van de Bundeswehr. Dit rapport acht de kans groot dat de wereldwijde oliepiek voor conventionele olie dit jaar (in 2012 dus) zal plaatsvinden. Het rapport voorspelt onrust op de financiële markten en een globale economische recessie met ontwrichtende sociaal-economische gevolgen.

In de VS wil Obama de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen zo snel mogelijk verminderen. Sinds de publicatie van het Hirsch-rapport in 2005 is de structurele olieschaarste er continu een punt van bezorgdheid. Het US Joint Forces Command gaat er in het Joint Operating Environment Report (2010) van uit dat het productieoverschot voor olie op wereldniveau binnen twee jaar zal verdwijnen, en de globale economische groei zal terugvallen. De VS onderzoeken verder hoe ze hun strijdkrachten onafhankelijk van fossiele brandstoffen kunnen laten opereren.

Zelfs in Australië, dat zelf over belangrijke voorraden fossiele brandstoffen beschikt, groeit de bezorgdheid. Het gerenommeerde ‘The Australia Institute’ adviseert in een studie “Running on empty? The peak oil debate” (september 2010) dat het hoog tijd is om ingrijpende voorzorgsmaatregelen te nemen.

Vorige week publiceerde The Guardian gelekte documenten waaruit zou blijken dat een belangrijke vertegenwoordiger van het Saoedisch staatsbedrijf ARAMCO, Sadad Al-Husseini, in 2007 zou hebben toegegeven dat de Saoedische oliereserves mogelijk met 300 miljard vaten (dit is 10 keer de jaarlijkse wereldproductie!) zijn overschat, en dat Saoedi-Arabië er niet zal in slagen de vooropgestelde hoeveelheden olie te produceren. Al-Husseini wees er verder op dat de wereldwijde productie de stijgende

De ambitie om Vlaanderen uit te bouwen tot ‘slimme’ logistieke draaischijf binnen Europa, komt door piekolie in een ander daglicht te staan. Het is wellicht zinvoller de transitie naar

vraag niet zal kunnen beantwoorden en ook hij verwacht daarom beduidende prijsstijgingen.

Uit onverdachte hoek bereiken ons dus steeds meer berichten die aangeven dat we ons mogelijks aan de vooravond van een langdurige oliecrisis bevinden. In Vlaanderen maakt piekolie nog geen deel uit van het publieke debat. Ook de Vlaamse Overheid ziet blijkbaar geen reden tot ongerustheid. Onlangs nog verklaarde Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Crevits dat ze dit jaar nog een beslissing wil nemen over de verbreding van het Schipdonkkanaal.

De Vlaamse Overheid lijkt er van uit te gaan dat we in de komende decennia over even veel en even goedkope olie zullen beschikken als nu het geval is, en dat de internationale handel en het mondialiseringsproces, en dus ook de groei en ontwikkeling van de Zeebrugse haven, niet zullen worden afgeremd door olietekorten en –prijsstijgingen.

De VN maakt zich daarentegen wel zorgen over de invloed van de stijgende olieprijs ingevolge piekolie op de kosten voor het maritieme transport. Op de VN-conferentie over Handel en Ontwikkeling van 2010 werd een onderzoeksrapport (“Oil Prices and Maritime Freight Rates: an Empirical Investigation”) voorgesteld, waarin de invloed van de olieprijs op de vrachttarieven wordt geanalyseerd. Uit de studie blijkt onder meer dat het type vracht hierbij een belangrijke factor vormt maar ook dat abrupte olieprijsstijgingen en schommelingen leiden tot significant hogere transportkosten.

Economen zoals Jeff Rubin voorzien dat de transoceanische handel door de stijgende brandstofprijzen zal krimpen. De toenemende kost voor maritiem transport zal de economische geografie en de globale handelspatronen grondig wijzigen. Import uit goedkope maar verre productielanden zoals China zal minder rendabel worden, dit ten voordele van regionale initiatieven.

Piekolie heeft zich nooit eerder voorgedaan en dus zijn de gevolgen onzeker. Wel hebben oliecrisissen in het verleden steeds geleid tot hogere inflatie en de economische groei afgeremd. Extreme olieprijsen zullen, net als in de jaren 70, op elk niveau van de prijzenketen doorwerken en een negatieve impact hebben op de wereldeconomie. In tegenstelling tot vroegere olieschokken zal het perspectief op een terugkeer van goedkope olie ditmaal ontbreken. Een langdurige recessie wordt dan waarschijnlijk en ook dit zal de maritieme handel niet ten goede komen.

Omdat piekolie zowel de wereldeconomie als het globaliseringsproces zal afremmen, komen de groeiverwachtingen voor de haven van Zeebrugge op de helling te staan. Hiermee vervalt het voornaamste argument voor de dure verbreding van het Schipdonkkanaal, die een maat voor niets zal blijken te zijn.

Ook de ambitie om Vlaanderen uit te bouwen tot ‘slimme’ logistieke draaischijf binnen Europa, komt door piekolie in een ander daglicht te staan. Het is wellicht zinvoller de transitie naar een post-carbon samenleving actief voor te bereiden, in plaats van te blijven inzetten op het verleden.

staan. Het is wellicht zinvoller de transitie naar een post-carbon samenleving actief voor te bereiden, in plaats van te blijven inzetten op het verleden.

Milieu Transitie Economie Europa Wereld België

Auteur: Christophe Muylaert Printervriendelijke versie

[Delen](#)