

Ministerie van Economische Zaken  
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Prinses Irenestraat 6  
2595 BD DEN HAAG

**Directoraat-generaal Klimaat  
en Energie**

Directie Energiemarkt

**Bezoekadres**

Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

**Postadres**

Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Overheidsidentificatienr**

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

[www.rijksoverheid.nl/ezk](http://www.rijksoverheid.nl/ezk)

Datum 9 september 2022

Betreft Beantwoording Kamervragen over de dieselvoorraad in Nederland

**Ons kenmerk**

DGKE-DE / 22423783

**Uw kenmerk**

2022Z06989

Geachte Voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van de leden Madlener en Kops van de fractie PVV (kenmerk 2022Z06989, ingezonden op 8 april 2022) over de dieselvoorraad in Nederland. Door een interne communicatiefout heeft de beantwoording helaas lang op zich laten wachten, waarvoor excuses.

R.A.A. Jetten  
Minister voor Klimaat en Energie

**2022Z06989**

1

Heeft u kennisgenomen van het artikel 'Dieseltekort dreigt bij eventuele Europese boycot van Russische olie'?

Antwoord

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen.

2

Is er in Nederland nog voldoende brandstof (diesel, benzine, lpg en gtl) voorradig? Worden deze voorraden voldoende aangevuld? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nederland heeft een grote oliesector (raffinage, opslag, doorvoer) met een output die groter is dan de binnenlandse consumptie van olieproducten. Voor ruwe olie en olieproducten is Nederland een doorvoerland, waardoor het handelen van Nederland ook groot effect kan hebben op onze buurlanden. De sector houdt zelf commerciële voorraden aan voor het beleveren van binnenlandse en buitenlandse afnemers. De import hiervoor van ruwe olie en olieproducten vindt plaats op de wereldmarkt. Tot nu toe is de markt in staat geweest om deze aanvoer op peil te houden, maar vanwege zelf-sanctionering hebben de bedrijven ingeteerd op de commerciële voorraden. Momenteel zijn de commerciële voorraden wereldwijd op een historisch laag niveau.

Bovenop de commerciële voorraden worden in Nederland ook strategische voorraden aangehouden, zowel door de industrie, via een verplichting op basis van de Wet voorraadvorming aardolieproducten, alsook door het COVA (Centraal Orgaan Voorraadvorming Aardolieproducten). Uit de strategische voorraden van het COVA heeft Nederland in het eerste half jaar 2022 bijgedragen aan de twee collectieve acties van het Internationaal Energy Agency (IEA), waarbij in totaal 2,4 miljoen vaten uit de strategische voorraden de markt op zijn gebracht<sup>1</sup>. Desalniettemin zijn de strategische voorraden na deze inzet nog steeds voldoende om ruim 85 dagen van de binnenlandse olievraag (wegtransport en vliegverkeer) af te dekken, de wettelijk voorgeschreven voorraadtermijn is 90 dagen. Op dit moment wordt gestart met het opnieuw aanvullen en uitbreiden van deze strategische voorraden.

3

Hoelang kan Nederland vooruit met de huidige (strategische) brandstofvoorraden (diesel, benzine, lpg en gtl)? Kunt u garanderen dat de brandstofvoorraad in Nederland op peil blijft?

Antwoord

De strategische olievoorraden zijn aanvullend op de continue productie en levering door de oliesector zelf, en dienen voor het opvangen van mogelijke tekorten. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 heeft Nederland normaliter een strategische olievoorraad overeenkomend met 90 dagen van het verbruik in het

---

<sup>1</sup> Zie Kamerstuk 29023-283 en kenmerk 2022Z07123.

wegtransport en de luchtvaart. Na de Nederlandse bijdrage in de twee collectieve acties van 2022 is de huidige, nog aanwezige, strategische voorraad vergelijkbaar met circa 85 dagen binnenlandse vraag voor het wegtransport en vliegverkeer. De Nederlandse strategische voorraad diesel, die wordt beheerd door het Centraal Orgaan Voorraadvorming Olieproducten (COVA), wordt momenteel uitgebreid met 550 kiloton diesel. Daardoor komt deze voorraad, exclusief de voorraad diesel bij het bedrijfsleven, op 90 dagen equivalent Nederlandse dieselconsumptie. Met deze stap heeft Nederland een robuuste buffervoorraad aangelegd om eventuele tekorten het hoofd te kunnen bieden.

4

Loopt Nederland een risico op een tekort aan brandstoffen met de huidige strategische brandstofvoorraden? Zo ja, wat zijn de risico's? Kunt u in kaart brengen welke sectoren hier direct of indirect door worden getroffen en met welke gevolgen?

Antwoord

Met het teruglopen van export vanuit Rusland lopen Nederland en de gehele Europese Unie een risico op een tekort aan diesel. Russische olie wordt voornamelijk verwerkt naar diesel gezien de geschiktheid van deze olie hiervoor. Een situatie met tekorten aan diesel voor de binnenvaart, landbouw en weg- en waterbouw kan stapsgewijs ontstaan. Dit kan dan uiteraard ook effect hebben op bijvoorbeeld het transport van noodzakelijke goederen of op de landbouwproductie. De recente inzet van ongeveer 26% van de COVA dieselvoorraden in het kader van de tweede collectieve actie gecoördineerd door het Internationaal Energie Agentschap (IEA) heeft geholpen de spanning op de dieselmarkt te verzachten, en steunt daarmee het continueren van de economische bedrijvigheid in Nederland. Zie ook beantwoording op vraag 1 voor meer informatie. Momenteel is de situatie stabiel.

Wat betreft sectoren zijn olie en olieproducten overal in onze economie belangrijk: het is een belangrijke grondstof voor veel sectoren, zoals raffinaderijen en de chemische sector. Olie en olieproducten worden verwerkt als grondstof in de productie van bijvoorbeeld plastics voor cosmetica, luiers, PET-flessen, bouw- en isolatiematerialen, asfalt, medische hulp- en beschermmiddelen, kleding, etc.

Voor sectoren als defensie, zeevaart, luchtvaart en wegtransport is het een belangrijke brandstof. Het wegtransport is goed voor slechts een deel van het verbruik, in Nederland ongeveer 25%. Dit betreft niet alleen personenvervoer of woon-werkverkeer, maar wat diesel betreft vooral een groot deel vrachtwagens, die essentieel zijn voor bevoorrading van o.a. supermarkten, ziekenhuizen en dergelijke. Ook hulpverleningsvoertuigen gebruiken overwegend diesel.

5

Wat gaat u doen in het geval van niet-toereikende brandstofvoorraden? Heeft u een plan van aanpak voorhanden? En wat zijn de gevolgen hiervan voor de brandstofprijzen?

#### Antwoord

Een crisisaanpak bestaat in principe uit twee onderdelen: de inzet van strategische voorraden of het nemen van vraagbeperkende maatregelen, en mogelijk een combinatie van beide. Het IEA heeft een handreiking gedaan in het zogenaamde 10-puntenplan<sup>2</sup> voor maatregelen die de olievraag in OESO-landen kunnen beperken. Ik inventariseer momenteel in het kader van het updaten van het Landelijk Crisisplan Olie de mogelijke vraagbeperkende maatregelen, zowel uit het 10-puntenplan van het IEA als aanvullend hierop, waarbij vervolgens gekeken moet worden of en in welke mate deze nodig zijn. Er resteert nog voor ruim 85 dagen aan strategische voorraden. Brandstofprijzen in Nederland worden door vele internationale vraag- en aanbodfactoren op de oliemarkt bepaald en laten zich moeilijk voorspellen. De afgelopen periode is de markt iets gestabiliseerd en zijn de prijzen enigszins gedaald. Ik blijf de situatie echter scherp in de gaten houden.

6

Zijn bunkerstations voor de scheepvaart nog voldoende bevoorrad of dreigen er mogelijk tekorten voor deze sector te ontstaan, bijvoorbeeld doordat zij geen gasolie meer kunnen importeren uit Rusland? Zo ja, wat gaat u daaraan doen?

#### Antwoord

Ik ben bekend met de lage voorraden van gasolie/diesel in de markt, inclusief de spanning rond de bevoorrading van de binnenlandse bunkervaart.<sup>3</sup> Zoals hierboven vermeld, resteert er voor ruim 85 dagen aan strategische voorraden. We kunnen daarmee een eventueel dreigend tekort in de scheepvaartsector bestrijden.

7

Deelt u de mening dat tekorten aan brandstof zullen leiden tot catastrofale gevolgen voor de economie en kunt u garanderen dat Nederland alles op alles gaat zetten om brandstoftekorten te voorkomen?

#### Antwoord

Tekorten aan brandstof zijn schadelijk voor onze economie. Ik blijf de wereldwijde en Nederlandse brandstofvoorziening goed monitoren en blijf me, samen met het IEA en de Europese Unie inzetten om de voorzieningszekerheid en leveringszekerheid te borgen. We blijven alert op krapte in de oliemarkt en kijken naar mogelijke oplossingen, zoals het inzetten van strategische voorraden in geval van dreigende tekorten en vraagbeperkende maatregelen. Het IEA heeft aangegeven dat er tot nu toe 9% van de strategische globale olievoorraden is ingezet; ruim 90% daarvan is dus nog beschikbaar, en dat laat zien dat van een acuut tekort nog geen sprake is. Ook in Nederland is nog ruim 90% van de strategische voorraden aanwezig (na de twee collectieve acties zijn nog 27,5 miljoen vaten van de bijna 30 miljoen vaten aanwezig). Op dit moment wordt, zoals eerder gezegd, gestart met het opnieuw aanvullen en uitbreiden van deze strategische voorraden en wordt het Landelijk Crisisplan Olie geüpdatet.

<sup>2</sup> Zie IEA, <https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>

<sup>3</sup> Zie Schuttevaer; <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2022/04/07/gasoliebevoorrading-bunkerstations-stokt-vertraging-bij-raffinaderijen/>

8

Kunt u een volledig overzicht verstrekken van alle brandstoffen die Nederland importeert inclusief aantallen en herkomst?

Antwoord

Deze informatie is openbaar:

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37448/table?dl=663E9>