AH 601

2026Z20888

Antwoord van minister Van Veldhoven-van der Meer (Klimaat en Groene Groei) (ontvangen 10 november 2026)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2026-2027, nr. 372

1

Bent u bekend met het nieuwsartikel ‘Trump overweegt exportverbod diesel, 'zou heel Europa veel last van hebben''?

Antwoord

Ja.

2

Heeft u aanleiding om te denken dat er op korte termijn mogelijk een exportverbod op Amerikaans geproduceerde diesel kan worden ingevoerd?

Antwoord

In de G7-verklaring die vrijdag 2 oktober is afgegeven bevestigen de G7-landen af te zien van exportbeperkingen op energie en energieproducten.

3

Kunt u inzicht geven over hoeveel diesel Nederland en de Europese Unie momenteel uit de Verenigde Staten importeren en welk percentage van het Nederlandse en Europese dieselverbruik daarmee wordt gedekt?

Antwoord

De netto-dieselexport van de VS naar de rest van de wereld bedraagt in 2026 vooralsnog gemiddeld ruim 1,3 miljoen vaten per dag. In de eerste helft van 2026 ging hiervan circa 0,15 miljoen vaten per dag naar de EU. De netto-importafhankelijkheid van de EU - het aandeel van de vraag dat met de import minus export wordt gedekt - bedroeg in de eerste helft van 2026 ongeveer 5%. Van de dieselimport uit derde landen kwam het grootste deel uit Saudi-Arabië en de Verenigde Staten. Nederland, vanwege de grote raffinagesector, is een netto-exporteur van diesel.

4

Hoe heeft de import afhankelijkheid van olie en olieproducten vanuit de Verenigde Staten zich de afgelopen jaren ontwikkeld en wat zijn de oorzaken van deze ontwikkeling?

Antwoord

Voor ruwe aardolie en diesel is al langer een stijging van het Amerikaans aandeel zichtbaar. Bij ruwe aardolie steeg het Amerikaanse aandeel in de netto-import van OECD-Europa van 7% in 2019 naar 18% afgelopen jaar. Bij diesel nam dit toe van 12% naar 30%. De uitfasering van Russische olie en olieproducten speelde hierbij een belangrijke rol, evenals de groei van de Amerikaanse olieproductie. Door de recente verstoringen in het Midden-Oosten is het Amerikaanse aandeel verder toegenomen.

De Europese importen van Amerikaanse kerosine waren tot dit jaar zeer beperkt. Dit jaar, steeg het Amerikaanse aandeel in de netto-import van OECD-Europa van circa 4% in januari–maart naar 41% in april–juni. Tegelijkertijd daalde het aandeel van de Golfregio van circa 42% naar 10% in dezelfde periode.

5

Welke gevolgen zou een Amerikaans exportverbod hebben voor de beschikbaarheid en prijs van diesel in Nederland?

Antwoord

De gevolgen van een Amerikaanse exportbeperking voor de beschikbaarheid en prijs van diesel in Nederland hangen af van de duur en scope. Een volledig exportverbod van bijvoorbeeld 3 maanden leidt in Nederland naar verwachting tot hogere dieselprijzen maar kan worden opgevangen door de markt. Zo zal de mondiale dieselmarkt zich waarschijnlijk herschikken, waarbij andere leveranciers zich aandienen. Voor de voorzieningszekerheid van diesel is de Europese raffinagecapaciteit de belangrijkste pijler. De netto-importafhankelijkheid van de EU voor diesel is ongeveer 5%. Raffinaderijen zullen op basis van prijsprikkels de productie van diesel optimaliseren. Een langdurige, grootschalige exportbeperking vanuit de VS is minder waarschijnlijk vanwege de negatieve impact op de VS zelf.

6

Zijn er voldoende alternatieve leveranciers die op korte termijn in staat zijn het volume op te vangen, en zo ja welke?

Antwoord

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5, zal als gevolg van de exportbeperking de mondiale dieselmarkt zich herschikken, waarbij door hogere dieselprijzen in Europa mogelijk andere leveranciers uit bijvoorbeeld West-Afrika en Azië zich aandienen. De afgelopen maanden hebben laten zien dat de markt in staat is een aanzienlijk deel van weggevallen aanvoer via andere leveranciers en handelsstromen op te vangen.

7

Welke gevolgen zou een Amerikaans exportverbod hebben voor Nederlandse huishoudens?

Antwoord

Het aantrekken van alternatieve leveringen op de mondiale dieselmarkt en het verhogen van de dieselproductie door Europese raffinaderijen zal naar verwachting gepaard gaan met hogere prijzen. Een exportbeperking zorgt niet alleen voor hogere dieselprijzen maar ook voor hogere prijzen van andere olieproducten. Dit werkt door in de gehele economie.

8

Welke gevolgen zou het hebben voor de Nederlandse raffinaderijen; hebben zij nog ruimte om een deel van de wegvallende productie op te vangen?

Antwoord

De raffinaderijen moeten altijd een mix van olieproducten produceren, maar de verhouding tussen producten kan in beperkte mate worden aangepast. Raffinaderijen passen deze volumeverhouding geproduceerd product continu aan. In de afgelopen maanden hebben we gezien dat de Europese raffinaderijen hun bezettingsgraad en het aandeel diesel en kerosine in hun totale output hebben verhoogd. Dit gaat ten koste van het aandeel in de productie van andere olieproducten zoals benzine en stookolie, waarvoor Europa een netto-exporteur is. De raffinaderijen hebben hiermee bijgedragen aan het opvangen van wegvallende import. In het geval van een dieselexportbeperking zullen raffinaderijen naar verwachting op basis van prijsprikkels de productie van diesel optimaliseren en het wegvallende aanbod gedeeltelijk opvangen.

9

Wordt er met lidstaten van het Internationaal Energieagentschap overleg gevoerd over onder welke omstandigheden er opnieuw strategische dieselvoorraden zouden worden vrijgegeven en hoe deze ook weer worden aangevuld en wat is daarin de Nederlandse inzet?

Antwoord

Naar aanleiding van de G7-verklaring van 2 oktober, hebben lidstaten van het Internationaal Energieagentschap (IEA) in een gezamenlijke verklaring op 15 oktober aangegeven zich te richten op het afronden van de IEA collectieve actie van maart 2026, en dat een tweede collectieve actie op dit moment niet nodig wordt geacht. Indien nieuwe IEA-analyses aantonen dat er toenemende risico’s zijn voor de leveringszekerheid, kan hierover in IEA-verband gesproken worden. Nederland heeft aangegeven dat eventuele besluitvorming in IEA-verband plaats dient te vinden, en dat binnen de EU de coördinatie bij de Europese Commissie ligt.

Verder heeft Nederland aangegeven dat het de resterende gecommitteerde voorraden van de eerste collectieve actie van het IEA zal vrijgeven. Dit is eind oktober gebeurd, en Nederland heeft nu 100% van de bijdrage aan de collectieve actie vrijgegeven. Over het (op termijn) aanvullen van de strategische voorraden door de IEA-leden is nog niets afgesproken. Enige coördinatie vanuit het IEA is wenselijk om te voorkomen dat de IEA-leden tegelijkertijd hun strategische voorraden aanvullen en daarmee de markt onnodig verkrappen. Nederland wenst daarnaast voldoende flexibiliteit zodat een eigen inschatting kan worden gemaakt op basis van de nationale situatie en marktomstandigheden.

10

Wordt er in de Europese Unie een reactie voorbereid op een Amerikaans exportverbod en wat is daarin de Nederlandse inzet?

Antwoord

Voorafgaand aan de G7-verklaring is in EU-verband besproken dat een exportbeperking negatieve gevolgen zou hebben voor zowel Europa als de Verenigde Staten, en dat binnen de huidige collectieve actie van het IEA nog ruimte is om dieselvoorraden vrij te geven. De inzet van Nederland was om als Europese landen gezamenlijk op te trekken en dat het vrijgeven van voorraden in IEA-verband besproken dient te worden. Nederland heeft het op de markt brengen van 100 miljoen vaten olie en olieproducten (waaronder een belangrijk deel diesel) in de context van de collectieve actie van 11 maart 2026 gesteund. Dit is in een gezamenlijke verklaring door de IEA Governing Board bevestigd op 15 oktober. Tijdens de EU Energieraad van 29 oktober, heeft een groep EU-landen (waaronder Nederland) bevestigd 42 miljoen vaten olie en olieproducten die nog openstaan bij EU-landen als onderdeel van de IEA collectieve actie voor eind januari 2027 op de markt te brengen.

11

Hoe beoordeelt u het strategische belang van voldoende raffinagecapaciteit in Nederland en Europa voor de voorzieningszekerheid, mede in het licht van de huidige krapte en een eventueel exportverbod?

Antwoord

De oorlog in het Midden-Oosten heeft laten zien dat de EU-landen relatief kwetsbaar zijn voor een plotselinge verstoring in de aanvoer van ruwe olie en olieproducten. Voldoende raffinagecapaciteit is essentieel voor een weerbaar Europa en dankzij de relatief grote raffinagesector draagt Nederland hieraan bij. Het kabinet zet in op behoud van strategische autonomie, wat ook betekent dat een deel van de brandstoffenketen in Nederland behouden moet blijven. Parallel hieraan is van belang dat er wordt geïnvesteerd in de opbouw van hernieuwbare brandstoffen en in emissiereductie in bestaande fossiele productiecapaciteit. Gezien het belang van de sector heeft de Minister President tijdens de Europese Raad de Commissie opgeroepen om met een strategische visie op raffinage te komen, dit op basis van de strategische dialoog met de raffinagesector, die de Commissie op korte termijn zal voeren.

12

Deelt u de constatering van de Secretaris-Generaal van de NAVO dat speciaal voor de operationele capaciteiten van onze strijdkrachten voldoende raffinagecapaciteit cruciaal is?

Antwoord

Ja, voldoende raffinagecapaciteit is onontbeerlijk om in tijden van nood te kunnen voorzien in de militaire behoeften. Een te snelle afbouw van raffinagecapaciteit leidt tot minder flexibiliteit in het geval van een plotselinge piekvraag zoals in een oorlogssituatie. Om dit risico te mitigeren zal Defensie richting 2030 en verder ook inzet plegen op het gebruik van hernieuwbare brandstoffen.

13

Wanneer verwacht u de visie op raffinage met de Tweede Kamer te delen en hoe betrekt het kabinet de behoefte van de Nederlandse krijgsmacht en onze NAVO-verplichtingen?

Antwoord

Op 16 oktober jl. is de Toekomstvisie Brandstoffen- en Chemiegrondstoffenproductie met de Tweede Kamer gedeeld. De toekomstvisie is een bijlage bij de Kamerbrief integrale aanpak industrie[1]. Het belang van

[1] Kamerstuk 2026Z22600

leveringszekerheid inclusief behoefte van de krijgsmacht is meegenomen in de afweging welk toekomstbeeld het kabinet wenselijk acht.