

3 Vragenuur

Vragenuur

Vragen Kröger

Vragen van het lid Kröger aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Laatste kerosinetanker op weg naar Rotterdam: 'Als het op is, kun je niet meer vliegen'"**.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Kröger, voor haar vragen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dat doet zij namens de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Ik heet de minister van harte welkom. Het woord is aan mevrouw Kröger, als zij zover is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. De roekeloze aanvallen van de VS en Israël op Iran hebben een mondiale energiecrisis veroorzaakt. In Zuidoost-Azië zijn er al acute brandstoftekorten. Ook in Europa dreigen tekorten en daardoor zeer hoge prijzen. De Europese Commissie en EIA waarschuwen ook voor de gevolgen op de middellange en de lange termijn. Mijn eerste vraag aan de minister is of hij erkent dat deze tekorten dreigen, ook op het gebied van vliegtuigbrandstoffen, kerosine.

De voorzitter:

De minister.

Minister Karremans:

Dank, voorzitter. Ja, ik erken dat deze tekorten dreigen. Het is natuurlijk evident wat we zien gebeuren in het Midden-Oosten. Als je bedenkt dat een deel van de kerosine die we in Europa verbruiken uit het Midden-Oosten komt, dan weet je dat dat natuurlijk potentieel gevolgen heeft. Het is wel belangrijk om te zeggen dat we 77% van de kerosine die we gebruiken, in Europa maken. Wat betreft de kerosine-import gaat het dus over 23%, waarvan grofweg 55% uit het Midden-Oosten komt; dat aandeel is vanwege de sluiting van de Straat van Hormuz natuurlijk gedaald tot praktisch nul. Het gaat dus om een relatief beperkt deel van de kerosine, maar we hebben elke druppel kerosine wel nodig om te kunnen opereren.

Nederland is overigens netto kerosine-exporteur. Wij maken en exporteren veel meer kerosine dan we zelf verbruiken. Ik heb natuurlijk veel contact met de sector. Die maakt zich op dit moment geen zorgen over de beschikbaarheid van kerosine in Nederland of in Europa, maar wel over de beschikbaarheid van kerosine in bijvoorbeeld Zuidoost-Azië; mevrouw Kröger zei dat zelf al. Het idee van luchtvaart is natuurlijk dat je niet alleen een kist die kant op vliegt, maar dat je ook weer terug kan vliegen. Dat is wel te mitigeren, maar dat vraagt dan weer veel flexibiliteit en kerosine en levert heel veel omwegen, omleidingen en meer CO₂-uitstoot op. Dat is natuurlijk ook niet wenselijk. Daarnaast zijn er natuurlijk grote zorgen om de prijsstijgingen. Schaarste

wordt namelijk beprijsd. Je ziet dat de prijs van kerosine 117% is gestegen sinds het uitbreken van deze oorlog. Dat dempt de resultaten van de luchtvaartbranche natuurlijk flink.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dank voor deze schets van waar we voor staan. Ik heb wel een vraag. Nederland produceert en exporteert zelf. Hoeveel kerosine exporteren wij? In hoeverre hebben wij daar enige grip op?

Minister Karremans:

In principe is het natuurlijk aan de markt om te bepalen aan wie zij verkopen. Daar hebben wij als Staat geen grip op. Sterker nog, ik denk dat je heel voorzichtig moet zijn met daar grip op willen hebben. Zoals ik net al zei, zit er een heel groot belang van de Nederlandse luchtvaartsector in het beschikbaar houden van kerosine, ook in andere delen van de wereld, omdat anders de operatie in gevaar komt. Om het even plat te zeggen: je hebt niks aan kerosine alleen in Nederland. Dat is het punt. 38% van de kerosine die geproduceerd wordt in Nederland, consumeren we zelf. Het overgrote deel consumeren we dus niet zelf; we exporteren bijvoorbeeld veel naar het VK, Noorwegen en andere landen binnen de EU.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Onze raffinaderijen die kerosine produceren, kunnen ook diesel produceren. Is het makkelijk om te switchen tussen beide productieprocessen? Is het dus ook bij dieseltekorten mogelijk om meer diesel te produceren en, vice versa, bij kerosinetekorten om meer kerosine te produceren? Is hier sturing op mogelijk?

Minister Karremans:

Sturing is natuurlijk mogelijk vanuit de markt. Voor diesel hebben we bijvoorbeeld nog veel meer voorraad dan voor kerosine. Als de prijs van het ene product door economische ontwikkelingen hoger wordt, dan wordt het aantrekkelijker voor partijen om in dat product te stappen. Vanuit de Staat is daar geen sturing op. Nogmaals, daar moet je ook erg voorzichtig in zijn. De markt kan zelf heel goed bepalen wat de markt nodig heeft, en de markt bepaalt ook de prijs. Dat is hoe het nu werkt. In alle eerlijkheid weet ik niet of het heel makkelijk is om te switchen tussen processen. Dat zal ik even moeten nagaan. Ik heb van dat chemische proces geen verstand.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik probeer eigenlijk een beetje te zoeken naar welke rol de minister en het kabinet zien om hierin toch wat sturing aan te brengen. Is de minister bijvoorbeeld op dit moment al in gesprek met Schiphol over eventuele tekorten en wat de gevolgen daarvan zijn? Wat kan het betekenen voor reizigers? Wat kunnen eventuele tekorten betekenen voor Defensie? Wat zijn de mogelijkheden om te sturen op waar de kerosine die wij produceren voor gebruikt wordt? In hoeverre ziet de minister, misschien niet nu, maar wel als er echt tekorten komen, daarin een rol voor het ministerie?

Minister Karremans:

Daar zie ik zeker een rol. We hebben daar nu ook gesprekken over. Ook al is er nu geen tekort, je wil natuurlijk wel op tijd zijn op het moment dat tekorten zich mogelijk op middellange termijn aandienen, als deze oorlog inderdaad heel lang duurt. Daarbij zeg ik wel het volgende. Het overgrote deel van de kerosine die in Europa gebruikt wordt, wordt ook hier geproduceerd. Dat is belangrijk om als kanttekening mee te geven. Dat neemt niet weg dat we voor het deel dat wij normaal importeren, dat nu is drooggefallen, kijken welke maatregelen we samen met de sector kunnen nemen om ervoor te zorgen dat die tekorten zo min mogelijk gevolgen gaan hebben voor onze economie en voor Nederlanders.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Maar de minister schetst net dat het aan de markt is. Toch zegt hij dat hij in gesprek is met Schiphol over eventuele tekorten en hoe daarop in te grijpen. Kan de minister dan schetsen wat dat betekent? Op welke manier zou er ingegrepen kunnen worden? Wat zijn de mogelijkheden? Waar gaan die gesprekken over?

Minister Karremans:

Ik kan niet helemaal ingaan op de details van die gesprekken. Het gaat vaak om bedrijfsgevoelige informatie. Je zou bijvoorbeeld kunnen denken aan de volgende zaken. Hoe richt je netwerken in? Waar ga je in dat soort gevallen wel op vliegen en waarop niet? Daar hebben we natuurlijk in algemene zin gesprekken over. Hoe ga je om met bepaalde scenario's? Wanneer zet je strategische voorraden in, wanneer niet? Dat kan ook marktverstoring werken. We hebben die strategische voorraden in Europa en in Nederland. Daar gaan de gesprekken onder andere over.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Dan over de planning van de komende tijd. Er komt een capaciteitsdeclaratie aan van Schiphol. Daarin wordt aangegeven welke capaciteit nodig is en waarop gevlogen gaat worden. Wordt er al rekening gehouden met eventuele brandstofschaarste en zijn er al bestemmingen die waarschuwingen afgeven voor de mogelijkheden om terug te kunnen vliegen? Wordt dit dan ook meegenomen in die planning? En als bestemmingen niet aangevlogen kunnen worden, wat gebeurt er dan met die slots? Welke sturing heeft de minister daarop?

Minister Karremans:

Ik ga zelf niet over die slots. Daarover gaat de slotcoördinator. Die gaat ook over de eventuele waivers die daar wel of niet voor worden afgegeven. Dat is een onafhankelijke slotcoördinator. Dat weet mevrouw Kröger. Die gaat daar zelf over; ik heb daar geen politieke invloed op. Als het gaat om bestemmingen: er is in Zuidoost-Azië inderdaad sprake van bepaalde bestemmingen die niet kunnen garanderen dat er een bepaalde hoeveelheid kerosine beschikbaar is. De luchtvaartmaatschappij kijkt dan natuurlijk altijd hoe ze dat kan mitigeren: moeten we meer kerosine meenemen, moeten we onderweg ergens bijtanken? Nogmaals, dat zijn vrij onwenselijke situaties, want het kost én meer geld én meer tijd, het is inefficiënt en het leidt tot meer CO₂-uitstoot. Dat proberen luchtvaartmaatschappijen zo veel mogelijk te voorkomen. Maar ja, het is de realiteit dat er door de situatie

in het Midden-Oosten brandstoftekorten zijn in andere delen van de wereld, waar Nederlandse luchtvaartmaatschappijen ook mee te maken hebben.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Op welke manier denkt de minister regie te nemen of sturing te geven om reizigers te beschermen en ervoor te zorgen dat reizigers niet vast komen te zitten op het moment dat bepaalde bestemmingen ingewikkeld worden? Ik zoek even naar de rol van deze minister als systeemverantwoordelijke voor de luchtvaart. Aan de ene kant produceren we kerosine en aan de andere kant hebben we Schiphol. Welke rol ziet de minister hierin voor zichzelf?

Minister Karremans:

Omdat schaarste geprijsd wordt, zie je nu dat er veel kerosine richting bijvoorbeeld Azië gaat. Dat is ook de strekking van het artikel naar aanleiding waarvan deze vraag is gesteld. Mijn punt is dat dit op zichzelf niet verkeerd is voor de Nederlandse luchtvaartbranche, omdat daar op dit moment juist kerosine nodig is, ook voor de KLM-toestellen die weer terug moeten naar Nederland. Mevrouw Kröger vroeg wat de verantwoordelijkheid van de minister hierin is. Uiteindelijk is het in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij om ervoor te zorgen dat zij passagiers, hun crew en het materieel op een goede manier terugkrijgen.

Als er incidenteel sprake is van een brandstoftekort en er nu bijvoorbeeld niet op een bepaalde bestemming kan worden gevlogen, dan is dat niet iets waar wij ons op het ministerie direct mee bemoeien. Wij bemoeien ons wel met de scenario's die zich kunnen ontploffen waarin we in Nederland ... Ik heb gezegd dat de luchtvaartbranche zich op dit moment geen zorgen maakt over de tekorten in Nederland, maar dat zou natuurlijk wel nog kunnen komen op enig moment. Waar hebben we het dan over? Dan zouden we natuurlijk eerst strategische voorraden kunnen inzetten, maar onder welke voorwaarden doe je dat? Dat is een gesprek dat we voeren met de luchtvaartsector, maar ook met andere Europese landen; dit kan namelijk ook marktverstoring werken. Als je zoiets bijvoorbeeld doet ten behoeve van het aanvullen van tekorten hier, wil je voorkomen dat die tankers vervolgens de havens van Rotterdam uitvaren ergens anders naartoe. Dat zijn allemaal zaken waar je rekening mee moet houden. Daar bemoeien we ons als ministerie natuurlijk mee. Dat doet overigens niet alleen het ministerie van IenW: dat doen we samen met EZK, Financiën en alle andere betrokken ministeries.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Wij kunnen onze raffinagecapaciteit inzetten voor zowel kerosineproductie als dieselproductie. Kan de minister voor beide zaken schetsen wat de economische impact is van schaarste? Is het dan ook mogelijk om daarop te sturen?

Minister Karremans:

Daarvan zei ik: daar wordt vanzelf al door de markt op gestuurd. Op het moment dat er sprake is van marktfalen en de markt niet stuurt, dan heb je met elkaar een ander gesprek. Maar in eerste instantie is het aan de markt om daar een prijs op te bepalen. Vervolgens zal daar een sturende werking van uitgaan. Dat zeg ik even onder voorbe-

houd. Mevrouw Kröger vroeg namelijk ook of het heel makkelijk is om tussen die twee te switchen; dat weet ik niet. Dat ligt er natuurlijk ook heel erg aan hoe lang deze situatie nog voortduurt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Misschien is dat dan ook mijn vraag. Ik hoor dat de minister nu nog een vrij afwachterende houding heeft en zegt dat de markt dit eigenlijk zelf oplost. Maar stel dat deze crisis lang aanhoudt. Dan is op een gegeven moment de vraag aan de minister als volgt. Stel dat de Straat van Hormuz wel weer open zou gaan en het aantal brandstoftransporten terug op het oude niveau komt. Hoeveel tijd kost het dan voor die markt om te herstellen? Met welke scenario's werkt de minister voor de komende drie, zes, negen maanden? Wanneer denkt hij dat het wél opportuun is om in te grijpen?

Minister Karremans:

Mevrouw Kröger zegt dat ik afwachter ben. Zo ervaar ik het toch niet. Ik ben nu namelijk heel proactief bezig, juist samen met de luchtvaartsector, om allerlei scenario's uit te werken voor wat we moeten doen als we te maken krijgen met acute brandstoftekorten. We zijn nu bezig met die scenario's. Dat doen we ruim van tevoren, want we hebben zeker nog voor vijf maanden aan kerosinevoorraad in Nederland en Europa. Dat bereiden we dus ruim van tevoren voor. Op het moment dat we bijvoorbeeld door die strategische voorraden heen zijn en er nog steeds een blokkade is van de Straat van Hormuz, dan zul je met elkaar moeten kijken welke maatregelen je treft. We zijn die scenario's dus aan het uitwerken, maar ik wil daar niet al te veel op vooruitlopen, omdat dat ook van heel veel dingen afhankelijk is en alles wat ik hierop zeg natuurlijk ook op een goudschaaltje gewogen wordt door iedereen die belang heeft bij de luchtvaart. Daar moet je dus voorzichtig in zijn. Maar mevrouw Kröger, en de hele Kamer, kan ervan uitgaan dat wij op de bal zitten en bezig zijn om te bekijken wat we moeten doen op het moment dat die brandstof- en kerosinetekorten echt acuut worden en in Nederland voor, laten we zeggen, opstijgende vliegtuigen op Schiphol een probleem worden.

De voorzitter:
Afrondend.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Afrondend gaat het er natuurlijk ook om of mensen weer terug kunnen komen op het moment dat ze een reis maken. Mijn slotvraag is dus: hoe reëel is de kans dat reizigers stranden? Wordt daar nu rekening mee gehouden? Welke verantwoordelijkheid heeft deze minister om reizigers te informeren of er in ieder geval voor te zorgen dat dit goed gaat?

Minister Karremans:

Mijn verantwoordelijkheid als systeemverantwoordelijke — dat zei mevrouw Kröger ook — is om erop toe te zien dat luchtvaartmaatschappijen dat op een goede manier uitvoeren. De verantwoordelijkheid ligt primair daar.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Twee weken geleden stond ik hier ook vanwege de brandstofprijzen. Toen vroeg ik het kabinet: waar is het plan? Vanochtend opende ik Instagram, zag ik een update van deze minister en dacht ik: ja, daar is het plan met de scenario's waar de Kamer al heel lang op wacht. Maar nee, dat was niet het plan; dat was een filmpje van deze minister, die blijkbaar slecht geslapen had en een kopje koffie aan het bestellen was.

Minister Karremans:

Dat is ook brandstof, hè.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Echt schaamteloos! We zitten hier te wachten op scenario's over die brandstofprijzen. We hebben straks mogelijk tekorten, maar in plaats van dat de minister bezig is met die plannen, heeft hij blijkbaar nog tijd om dit soort kinderachtige filmpjes online te zetten. Ik zeg tegen de minister: stop daarmee! Stop met die onzin en ga aan het werk, als-tublieft. Ik wil weten wanneer wij deze scenario's van het kabinet krijgen. Dat is namelijk zijn taak, zijn werk. Hij moet stoppen met die achterlijke filmpjes.

De voorzitter:

De minister, die niet door de volksvertegenwoordiging heen spreekt.

Minister Karremans:

Uiteraard, voorzitter. Die filmpjes doe ik niet zelf. Ik wist niet dat de heer Heutink zo veel aanstoot nam aan wat mijn socialmediateam op Instagram zet. Ik heb het, denk ik, later gezien dan de heer Heutink zelf. Maar goed, dat daargelaten ... Wij werken heel serieus samen met de luchtvaartsector om te bezien welke maatregelen we kunnen nemen. Volgens mij komt er binnenkort weer een brief van het kabinet. Daar zal het een en ander in staan daarover. Een van de dingen die ik voornemens was om hier uit te spreken, is dat we de Kamer vanzelfsprekend op passende momenten op de hoogte zullen stellen van kerosinetekorten in de wereld — want daar heeft de Nederlandse luchtvaartsector natuurlijk ook mee te maken — en in Nederland zelf, als die zich zouden aandienen.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Als er op de langere termijn echt krapte gaat komen qua kerosine, ben ik benieuwd: kunnen de politie, Defensie, traumavluchten en donorvluchten dan gewoon doorgaan? Als ik hoor dat we het aan de markt laten, maak ik me wel zorgen. Ik zou graag van de minister willen weten of er een prioriteringskader komt, want blijkbaar is dat er nu niet eens in Nederland. Komt er een prioriteringskader dat die zorg voor mij wegneemt en ervoor gaat zorgen dat, net zoals we bij netcongestie hebben gezien, dit soort dienstverleningsluchtvaart kan blijven plaatsvinden in Nederland?

Minister Karremans:

Dat zal natuurlijk altijd de inzet zijn van het kabinet. Dat is ook een les die we van covid hebben geleerd. Dat hebben we toen overigens ook toegepast. We zorgen er altijd voor dat vitale sectoren kunnen blijven vliegen, dus dat trauma-

helikopters en medische vluchten kunnen doorgaan. Voor het beeld: dat is een heel klein deel van het totale kerosine-gebruik in Nederland en in de wereld. Het is evident — dat staat absoluut boven water — dat die altijd doorgang zullen moeten vinden.

De voorzitter:

Meneer Goudzwaard. Mevrouw Teunissen, excuses. U stond er al voor de heer Goudzwaard.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

De Partij voor de Dieren mist al weken een plan van het kabinet om kerosine te besparen. In het licht van de gestegen energieprijzen en de dreigende tekorten moet er op zijn minst een plan liggen. Het Internationaal Energieagentschap is zelfs al met een plan gekomen. Daar staan hele duidelijke energiebesparende maatregelen in, bijvoorbeeld minder zakelijke vluchten en in plaats daarvan meer virtuele afspraken. Ik hoor het kabinet daar helemaal niet over. Ik hoor alleen maar: alles wordt overgelaten aan de vrije markt. Gaat het kabinet echt aan de slag met zo'n rapport, als dat komt, of is het zo van "we nemen er kennis van en we gaan verder gewoon alleen met Schiphol praten"?

Minister Karremans:

Dat was een rapport met algemene maatregelen voor de hele wereld, maar de situatie is, zoals mevrouw Teunissen ook kan zien, in de wereld heel verschillend. De situatie in Zuidoost-Azië ten aanzien van de kerosinevoorziening is heel erg anders dan die in Europa. In antwoord op mevrouw Kröger heb ik daar al een aantal punten over genoemd. Je zal goed moeten bekijken: wat is de situatie hier in Nederland? Wat zijn de tekorten? Hoeveel maanden voorraad hebben we nog? Daar moeten we vervolgens naar handelen. Een van de dingen die we al gezien hebben, is dat ticketprijzen zijn gestegen door de toegenomen prijzen. Dat komt natuurlijk allemaal door de schaarste die is ontstaan in het Midden-Oosten. Daar hebben luchtvaartmaatschappijen nu dus mee te maken. Maar zoals ik al zei: zij maken zich op dit moment geen zorgen over de beschikbaarheid van kerosine in Nederland, op Schiphol, maar wel over de beschikbaarheid van kerosine elders in de wereld.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Ik hoor dat zij zich op dit moment geen zorgen maken, maar de minister zei net zelf: we hebben in ieder geval voor nog vijf maanden voldoende kerosine. Die vijf maanden zijn zo voorbij. Tegelijkertijd moeten we kijken naar de Nederlandse situatie. De ticketprijzen zijn nu aan het stijgen. Als je daar iets aan wilt doen, dan kun je de prijzen dempen en tekorten voorkomen door energiebesparende maatregelen te nemen en door niet door te gaan met het openen van Lelystad Airport. Is het kabinet bereid om met een concreet energiebesparingsplan te komen, mede op basis van de uitspraken van het Energieagentschap? Je kunt wel zeggen dat dat algemene maatregelen zijn, maar daar staan hele goede maatregelen in, die zeker ook van toepassing zijn op Nederland, zoals minder zakelijke vluchten en geen nieuwe vliegvelden openen. Dat geldt juist voor de Nederlandse situatie. Kan het kabinet met een plan komen?

Minister Karremans:

Nee, want dat gaat over een situatie waarin sprake is van enorme acute tekorten en daar is in Nederland nu geen sprake van. We kunnen met de strategische voorraad vijf maanden vooruit op het niveau waarop we nu zitten. Ik zei net ook al even dat de import uit het Midden-Oosten de helft is van de totale import van kerosine, namelijk 23%. Het overgrote deel van de kerosine wordt gewoon in Nederland of Europa gemaakt. Dat gebeurt voor een groot deel in Nederland, in de Rotterdamse haven. Sterker nog, Nederland maakt veel meer kerosine dan we zelf verbruiken via Schiphol. Het is dus beschikbaar, maar de prijzen zijn enorm gestegen. Dat zie je terug in de ticketprijzen en in de surcharges die de luchtvaartmaatschappijen opleggen aan mensen die het vliegtuig pakken voor hun plezier of voor hun werk. Zoals ik net al zei, maakt men zich zorgen over de beschikbaarheid van kerosine op bestemmingen. Dat is waar ze nu mee bezig zijn. Er zijn allemaal mogelijkheden om dat te mitigeren, bijvoorbeeld door meer kerosine mee te nemen of door ergens anders te tanken. Ons luchtvaartnetwerk en het netwerk van KLM zijn heel belangrijk voor de Nederlandse economie en voor ons verdienvermogen, en daarmee voor alles wat wij hier in Den Haag besluiten uit te geven aan hele belangrijke dingen, zoals onderwijs, cultuur, jeugdzorg en noem het maar op.

De heer Goudzwaard (JA21):

In Nederland hebben wij het COVA, het Centraal Orgaan Voorraadvoeding Aardolieproducten. Ik heb vanochtend een belronde gehad. Ik heb begrepen dat de strategische voorraad van kerosine in Nederland 19 dagen is, terwijl die elders in Europa 40 dagen is. Dat is nogal een verschil. Ik heb één vraag aan de minister, die een beetje tweeledig is. Kan de minister ervoor zorgen dat de voorraad op korte termijn wordt gelijkgetrokken met die in de ons omringende landen? En kan de minister ervoor zorgen dat datgene wat we hebben, niet wordt verkocht aan buitenlandse partijen die daar grof geld voor willen betalen?

Minister Karremans:

Met dat laatste moet je voorzichtig zijn, omdat de Nederlandse luchtvaart juist erg gebaat is bij de beschikbaarheid van kerosine op plekken waar nu minder kerosine is. We willen dus dat het verkocht wordt aan landen, zodat we het daar kunnen gebruiken. Je moet dus erg voorzichtig zijn als je daarin wilt ingrijpen. Zoals ik net al zei, maakt de luchtvaartsector in Nederland zich op dit moment geen zorgen over de beschikbaarheid van kerosine in Nederland en Europa.

De vraag over de strategische voorraad moet ik mee terugnemen naar mijn collega van KGG, de minister van Klimaat en Groene Groei, omdat het COVA onder haar verantwoordelijkheid valt. Ik kan me zomaar voorstellen dat het iets te maken heeft met het feit dat Nederland veel meer kerosine produceert dan andere landen, maar dat weet ik niet zeker. Dat neem ik dus even mee terug. Als de heer Goudzwaard er prijs op stelt, dan komen we daar op een later moment schriftelijk op terug.

De heer Huidekooper (D66):

Ik hoor de minister zeggen: ik ben in goed overleg met de sector om te kijken hoe we gaan handelen als er een acuut tekort ontstaat. Maar het Internationaal Energieagentschap zegt iets anders. Dat zegt: landen moeten nu al maatregelen

nemen om te voorkomen dat er een brandstoftekort ontstaat. Het advies is om niet specifiek naar één sector te kijken, maar juist naar maatregelen waarbij het mes aan twee kanten snijdt. Iedere treinreiziger bespaart brandstof en iedere elektrische auto die we nu versneld de weg op kunnen sturen, bespaart brandstof.

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

De heer Huidekooper (D66):
Gaat deze minister daar een warm pleidooi voor houden in het kabinet?

Minister Karremans:
Zeker. Daar kijken we natuurlijk ook naar. We kijken zowel naar wat je op de korte termijn zou kunnen doen als naar wat je op de middellange en lange termijn zou kunnen doen. Overigens is de toekomst van mobiliteit, bijvoorbeeld van de auto, voor een groot deel elektrisch. Voor vliegtuigen is dat nog wat lastiger. Daar zul je dus sowieso naartoe moeten willen gaan. Daar vinden gesprekken over plaats in het kabinet, maar op korte termijn lossen we het niet op met een beetje meer elektrisch vervoer. We zullen dus ook andere maatregelen moeten bekijken.

De heer Huidekooper (D66):
Ik ben blij om in ieder geval dat aanbod te horen. Ik zou dan toch ook de oproep willen doen om de reiziger die nu nog die benzineauto heeft en aan de pomp staat, met een kleine subsidie versneld te helpen aan die elektrische auto. Dat kan natuurlijk ook heel erg helpen. Dat bespaart ook brandstof. Vanuit mijn fractie zou dat een warme oproep zijn aan deze minister.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):
Volgens mij hoor ik van alle kanten de vragen naar regie. Het doet in die zin denken aan of de covidcrisis of de energiecrisis na de inval in Oekraïne. Hoeveel regie pakt dit kabinet? Of laat je dingen helemaal aan de markt? Dan kunnen er gewoon hele onsolidaire en akelige dingen gebeuren. Mijn vraag is de volgende. De minister heeft het de hele tijd over die vijf maanden voorraad en dat het eigenlijk niet zo'n vaart gaat lopen omdat we zelf heel veel kerosine produceren. Maar de kerosine die we zelf produceren, is toch ook op basis van olie, die we toch weer importeren en die nu juist moeilijker deze kant op komt? Kan de minister toch nog even de risico's op tekorten duiden en hoe dat in de tijd zit als de Straat van Hormuz niet binnenkort opengaat?

Minister Karremans:
We hebben te maken met die strategische voorraden. Die kunnen ons vijf maanden verder helpen als we die zouden inzetten op die manier. Olie komt overal uit de wereld vandaan. In de Rotterdamse haven komt olie vanuit allerlei delen in de wereld Europa binnen. Het lastige van deze situatie is natuurlijk dat we niet weten hoelang de Straat van Hormuz nog geblokkeerd blijft. Het kost ongeveer vijf tot zes weken voor een schip om vanuit Dubai of Qatar deze kant op te varen door de Straat van Hormuz. We gaan

natuurlijk niet wachten tot het moment dat het laatste schip binnen is en we geen schepen meer aan de horizon zien en dan bedenken: o, verhip, we hebben nu een probleem. We kijken natuurlijk erg vooruit. Die vijf maanden helpen ons om een deel te overbruggen, maar we zijn natuurlijk wel bezig met de situatie, ook gegeven de schets die mevrouw Kröger geeft van: wat doe je met de levering vanuit andere werelddelen? Daar worden ook allerlei exportbeperkingen opgelegd, want iedereen heeft zijn eigen voorraden nodig. Dat zie je nu bijvoorbeeld ook gebeuren in China. We kijken dus hoe we daarmee omgaan. Het is niet zo dat wij dat maar afwachten en zeggen: we laten het aan de markt. We zijn nu juist met de markt aan het kijken waar we op een gegeven moment staan, ook een aantal maanden ervoor, ook al hebben we veel onzekerheid over hoe dit conflict gaat aflopen. Als het allemaal weer wordt vrijgegeven en open is, dan hebben we weer een hele andere situatie dan wanneer we over vijf maanden nog steeds in deze situatie zitten. Daar is het wel van afhankelijk. Maar we houden met elk scenario rekening en zijn op voorhand al een tijd bezig samen met de sector en in samenwerking met verschillende ministeries om te bekijken wat we op welk moment moeten doen, welke stappen we als eerste moeten zetten, wat de volgende stappen zijn, de daaropvolgende stappen en de weer daaropvolgende stappen. We zitten er op die manier echt bovenop.

De voorzitter:
Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen.