

# Verwachtingsmanagement

9 oktober 2026, Energiepodium

**In een kennelijk laatste poging om het tussentijdse verkiezingsgetij te keren heeft Trump, onder dreiging van een Amerikaans exportverbod van diesel, enkele Europese landen zover gekregen om de strategische diesel voorraden aan te spreken. Het doel is om de Europese vraag naar diesel geproduceerd in de VS af te zwakken door de inzet van de eigen strategische dieselvoorraden. De vraag is natuurlijk of de Amerikaanse kiezer voor het lapje gehouden zal worden door deze ingreep.**

Immers aan de krapte aan raffinagecapaciteit verandert er niets zolang de conflicten in Oost-Europa en het Midden-Oosten energie infrastructuur en productiefaciliteiten als oorlogsdoel beschouwen. Verder stelden enkele Aziatische landen al exportrestricties in om de eigen markt beschermen. Diesel is een belangrijke brandstof in de logistiek, zware apparatuur en landbouw en voorziet in ongeveer 30% van de totale vraag naar olieproducten.

Het klopt dat de Verenigde Staten een netto-exporterend dieselland is en dat door een combinatie van het verlies van raffinagecapaciteit in het Midden-Oosten en Rusland en exportrestricties er een internationaal tekort is ontstaan. In de door het IEA gecoördineerde grote vrijgave van strategische reserves van het voorjaar van 2026 naar aanleiding van de afsluiting van de Straat van Hormuz werd naast ruwe olie ook al diesel op de markt gebracht. Dat programma van 400 miljoen vaten wordt nog steeds uitgevoerd door de IEA-lidstaten en daar komen nu 100 miljoen vaten bij, waarvan wederom weer een deel als diesel. Niet alle IEA-landen houden een deel van hun strategische voorraad aan in diesel en/of benzine. Dat heeft ook te maken met de herstructurering in de internationale raffinagesector die al meer dan twee decennia aan de gang is. Door de sluiting van oude niet meer rendabele raffinaderijen en de bouw van nieuwe raffinaderijen elders ontstond steeds meer internationale handel in olieproducten. De importafhankelijkheid in bepaalde olieproducten werd gereflecteerd in de samenstelling van de strategische voorraad van bijvoorbeeld Japan, Duitsland en Frankrijk. Nederland is hierop een uitzondering met meer dan voldoende raffinagecapaciteit voor het bedienen van de binnenlandse vraag. Echter door de bijzonderdere functie van Rotterdam als internationale en regionale draaischijf in vloeibare energiedragers, voedselproducten en chemische producten werd ook hier gekozen voor strategische opslag van zowel ruwe olie als olieproducten zoals diesel.

## **Europese afhankelijkheid van dieselimport**

Hoewel strategische voorraden natuurlijk nooit bedoeld waren voor de inzet bij tegenvallende politieke peilingen, kan er vanuit het Europese perspectief toch een reden zijn om toe te geven aan de druk van Trump. Europa is namelijk een netto-importeur van diesel en leunt na de sancties van februari 2023 op Russische exporten voor een belangrijk deel op Amerikaanse aanvoer. Een verdere verstoring in de aanvoer van diesel zou de Europese dieselmarkt ernstig kunnen ontwrichten.

In naburige landen wordt nu al geprobeerd om de effecten van prijzenstijgingen te verzachten door allerlei kortingen aan de pomp. Nederland heeft daar niet voor gekozen, maar de druk vanuit verschillende sectoren neemt toe. Ook consumenten proberen de hoge prijzen aan de pomp te ontlopen. Nederlandse consumenten tanken veel meer net over de grens in Duitsland en België, terwijl anderen over de streep worden getrokken om de benzine of diesel auto in te ruilen voor een hybride of volledig elektrisch aangedreven exemplaar. Chinese autoproducenten spinnen hier garen bij en veroveren de markt niet alleen in Europa maar ook in Moskou met hun op elkaar gelijkende modellen. Bij dat laatste vraag ik me af of Poetin de datavergaringsfunctie wel heeft uit laten zetten. Ik bedoel maar. Terug naar de raffinagesector en de krappe dieselmarkt.

### **De grenzen van raffinagecapaciteit en strategische reserves**

De internationale raffinagesector draait op volle toeren in de Atlantische markt (Noord-Amerika, Europa). Elders is de benuttingsgraad hoog maar niet altijd maximaal omdat de vraag naar diesel en kerosine dan wel hoog is, maar de vraag naar stookolie of benzine minder hoog kan zijn. Afhankelijk van de opbrengsten van het krappe product en de kosten van opslag van het minder gevraagde product, de soort ruwe olie en de complexiteit van de raffinaderij wordt het economisch optimale productieniveau van de raffinaderij bepaald. Dit is lang niet altijd het niveau dat maatschappelijk of politiek gewenst is. Ook Trump moest aan deze realiteit geloven van de ingewikkelde samengestelde productie van een raffinaderij. Zoals zo vaak bij Trump had hij door veel lawaai te maken al gecommiteerd aan iets van soelaas voor Amerikaanse dieselconsumenten en moest uiteindelijk een beroep doen op de Europese landen. Deze wisten, voor wat het waard is, wel te bedingen dat daarmee exportrestricties op olieproducten voor hen uitgesloten waren. U leest het goed, het is met gelijke munt terug betalen, dus landen die hun snor drukken zijn niet gevrijwaard van acties in de toekomst.

“Maar dat comfort is niet eindeloos.”

En het is nog lang niet voorbij. Er is nog geen zicht op een oplossing in het Midden-Oosten of Oost-Europa, in tegendeel, de aanvallen op allerlei kritieke infrastructuur, tankers en productiefaciliteiten lijken alleen maar toe te nemen. Met een veel lager niveau aan reserves in consumerende landen en bij bedrijven, recent door de CEO van Saudi Aramco, Amin Nasser, ‘beangstigend dun’ genoemd, neemt ook de flexibiliteit af om te kunnen blijven reageren op nieuwe tegenvallers. De openheid en voorspelbaarheid van de internationale economie en neemt zienderogen af door de verschroeiende aarde tactiek in deze onbemande vlieg- en vaartuigen-oorlogen. Schepen varen steeds vaker zonder baken en vindbaarheid van sommige infrastructurele informatie die de integratie van markten en dienstverlening in het verleden ondersteunde, kan verworden tot een fatale zwakheid. Het comfort van het hebben van strategische reserves is dat men tegen een stootje kan in geval van een crisis. Maar dat comfort is niet eindeloos. Zonder zicht op een einde moeten we het verwachtingsmanagement wellicht gaan bijstellen. Want hoelang kan bijvoorbeeld de Belgische regering het nog volhouden om het voordeeltje voor de (Nederlandse) consumenten financieren? Dat dus.

**Coby van der Linde**