



Bunkeren van brandstof door de Nederlandse zeevisserij

Kees Taal

Het Europese emissiehandelssysteem voor fossiele brandstoffen (hierna ETS-II; zie bijlage 6 en 7) is onderdeel van het Fit-for-55-pakket en dient de uitstoot van CO₂ kosteneffectief te verminderen. Doordat de CO₂-emissies in de betreffende sectoren onder een aflopend EU-breed emissieplafond moeten blijven, biedt het ETS-II zekerheid dat CO₂-emissies in de EU afnemen en zorgt daarmee ook voor duidelijkheid voor consumenten en bedrijven.

In de Voorjaarsnota van 2023 is de Kamer voor het eerst geïnformeerd over het voornemen om het ETSII nationaal zo breed mogelijk in te voeren middels de zogenaamde opt-in. De opt-in levert een belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelen en voorkomt significante problemen rondom de uitvoerbaarheid, fraudebestendigheid en handhaafbaarheid van het ETSII.

In het voorjaar van 2024 is op basis van een impactanalyse van Wageningen Social & Economic Research het besluit genomen om de visserijsector niet onder ETS-II te brengen. Voor deze sector bestaan er Europeesrechtelijke beperkingen in subsidieverlening voor verduurzaming in de visserij en is specifiek sprake van een bijzondere kwetsbaarheid voor een ongelijk speelveld met concurrerende visserijlanden in de EU. In 2024 werd duidelijk dat binnenvaart wel meeding in de ETS-II en visserij niet.

Wageningen Social & Economic Research heeft een eerste inventarisatie gedaan en een aantal door LVVN geformuleerde kennisvragen beantwoord. Deze notitie bevat de geformuleerde kennisvragen en de resultaten van de inventarisatie door Wageningen Social & Economic Research.

De hoofdvraag van deze notitie is:

Hoe kunnen brandstofleveringen aan de visserij door brandstofleveranciers geïsoleerd worden? Het is belangrijk dat er administratieve vastlegging plaatsvindt zodat de brandstofstroom gevolgd kan worden.

Deze hoofdvraag is onderverdeeld in de volgende deelvragen:

1. Hoe werkt dit voor de visserij en welke data worden er vermeld?¹

Nederlandse zeevisserijbedrijven maken gebruik van diensten van eindleveranciers van brandstof (zie bijlage 1). Eigenaren van visserijvaartuigen die behoren tot de trawlvloot, de kottervloot, de kleine zeevisserijvloot, de mossel- en de oestercultuur/visserijvloot geven doorgaans na elke reis die gemaakt is (of na afloop van een week of een aantal dagen op zee) opdracht aan een eindleverancier om brandstof te leveren aan een bepaald vaartuig. De betreffende eindleverancier doet daarna melding van de verkregen opdracht aan de Douaneautoriteit in de betreffende haven waar het vaartuig ligt. Deze instantie noteert de aanvraag en geeft na goedkeuring toestemming aan het leveringsbedrijf om het vaartuig te bunkeren.

Voor het bunkeren van brandstof in Nederlandse havens door zeegaande schepen heeft ILT regels opgesteld. Het is verplicht voor leveranciers van brandstof om een BDN (Bunker Delivery Note) op te stellen en deze te verstrekken aan de opdrachtgever. Na de bunkeractiviteit ontvangt de eigenaar van het vaartuig standaard deze leveringsbon, een bunkerverklaring en een factuur van de eindleverancier (zie figuren 1 en 2). Deze documenten bevatten onder andere de volgende informatie (zie ook bijlage 8):

- De naam en/of het scheepsnummer van het schip, het IMO-nummer, het uniek Europese scheepsidentificatienummer of een andere vermelding ter identificatie van het schip
- de naam van de exploitant/eigenaar van het schip of van de schipper
- de geleverde hoeveelheid gasolie (in liters bij 15°C, naar beneden of naar boven afgerond op hele liters)
- de prijs per hectoliter en het factuurbedrag
- de plaats en datum van bunkering
- de handtekeningen van de schipper en van de leverancier.

Leveringen aan recreatieve vaartuigen moeten onderscheidbaar zijn, omdat deze leveringen niet accijnsvrij zijn. Bij levering aan de recreatievaart wordt na bunkering van een vaartuig een factuur of bon aan de eigenaar of schipper overhandigd of gestuurd (figuur 3).

Eindleveranciers van brandstof aan visserijvaartuigen moeten gecertificeerd zijn. Periodiek wordt door de Douaneautoriteit en door de NVWA een administratieve controle uitgevoerd op gedane leveringen. Indien geconstateerd zou worden dat er onterecht accijnsvrije brandstof is geleverd aan niet hiervoor in aanmerking komende afnemers dan kan de vergunning voor eindleveranciers van brandstof worden ingetrokken.

¹ Wageningen Social & Economic Research verzamelt jaarlijks economische data van de Nederlandse zee- en kustvisserij. Het betreft hier de economische activiteiten van de trawlvloot (pelagische visserij), de kottervloot (demersale visserij), de kleine zeevisserijvloot (overwegend kleinschalige kustvisserijvaartuigen en de overige schelpdiervisserij), de mosselvloot en de oestervloot. Van de IJsselmeervisserij en de binnenvisserij wordt incidenteel en beperkt data verzameld. In deze notitie is de IJsselmeervisserij en de binnenvisserij, door gebrek aan data, buiten beschouwing gelaten.

GEO B.V.
Bunkervoorblad / Bunkerverklaring

GEO B.V.
Bunkerverklaring / Bunker Delivery Note

Figuur 1 Voorbeeld van een leveringsbon en van een bunkerverklaring van levering van brandstof aan een Schevenings vissersvaartuig (kotter) in de haven van Scheveningen

KLAAS DE BOER b.v.
Bunkervoorblad / Bunkerverklaring

KLAAS DE BOER b.v.
Bunkerverklaring / Bunker Statement

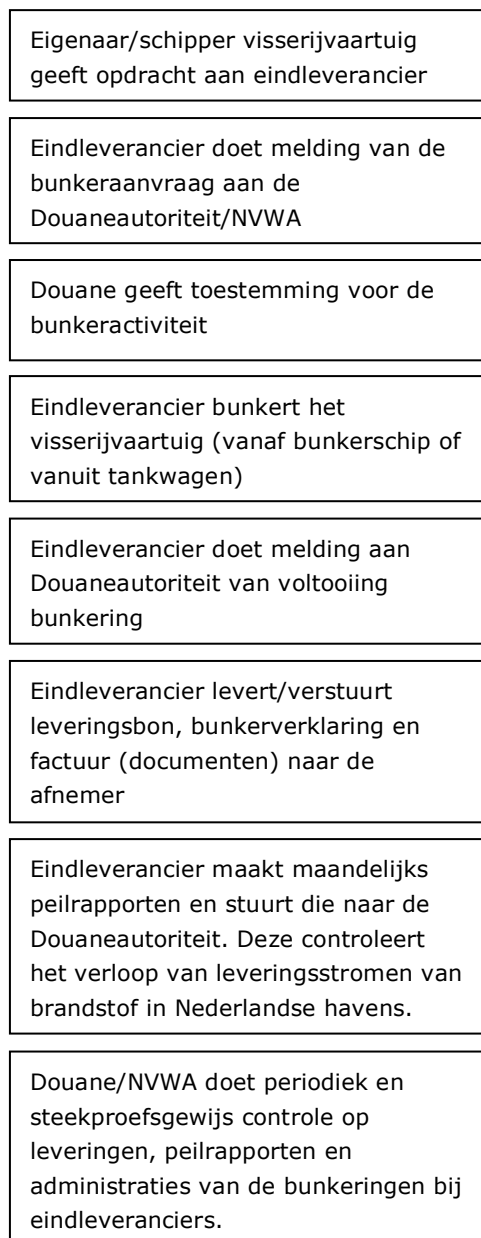
Figuur 2 Voorbeeld van een leveringsbon en een bunkerverklaring van levering van brandstof aan een Urker vissersvaartuig (kotter) in de haven van IJmuiden

KLAAS DE BOER b.v.
Bunkervoorblad / Bunkerverklaring

KLAAS DE BOER b.v.
Bunkerverklaring / Bunker Statement

Figuur 3 Voorbeelden van facturen van brandstofbunkeringen

Schematische weergave brandstofbunkering (globaal) (zie ook bijlage 4):



Kenteken vissersvaartuigen

Nederlandse visserijvaartuigen (vaartuigen met een visserijlicentie) zijn voorzien van een kenteken. Deze vaartuigen staan ingeschreven in de Gids van Vissersvaartuigen van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).²

Het kenteken van een zeevisserijvaartuig is een combinatie van bepaalde letters van de gemeente waar het vaartuig is ingeschreven (een afkorting van de 'thuishaven') en een numeriek getal.

² <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2024-06/Gids%20van%20vissersvaartuigen%20-%20juni%202024.pdf>

Keuze van de haven

Er zijn een aantal voorbeelden te geven van keuzes die vissers maken om van een bepaalde haven gebruik te maken. Uitgangspunt is dat een vissersvaartuig een Nederlandse haven verlaat (zie bijlage 1) en gaat vissen. Na verloop van tijd (variërend van 1 dag tot circa 8 dagen voor kotters en van 10 dagen tot ongeveer 6 weken voor trawlers) keert het vaartuig terug naar:

- dezelfde haven, vaak de thuishaven, waarna de schipper de bunkerboot of eindleverancier oproept om de bunkers te vullen
- een andere haven, in binnenland of buitenland, omdat het vaartuig tijdens die reis op andere locaties heeft gevestigd dan gebruikelijk, of dicht bij een andere haven om stoomuren en brandstof te besparen. Soms kiest men tijdelijk voor andere visgronden vanwege betere vangstmogelijkheden, seizoensinvloeden, veranderlijk weer, beperkt beschikbaar quotum in een specifiek visgebied, overschakeling op een andere visserijmethode, of een lokaal visserijverbod (bijvoorbeeld sluiting van de Voordelta).

De schipper geeft bij binnenkomst in een haven de ligplaats van het te laden vaartuig door aan de brandstofleverancier (eindleverancier), en spreekt af op welk tijdstip het schip geladen moet of kan worden. Dit geldt zowel voor bunkeringen in het binnenland als in het buitenland.

In Nederland wordt het grootste deel van de brandstof (in volume) door kotters gebunkerd in de havens van Harlingen, Den Oever, IJmuiden, Scheveningen, Stellendam en Vlissingen, en in mindere mate in de havens van Lauwersoog, Zoutkamp, Oudeschild, Den Helder, Urk en Colijnsplaat. Mosselvaartuigen bunkeren voornamelijk in Bruinisse, Yerseke, Harlingen en Den Oever en oestervaartuigen vooral in de haven van Yerseke. Trawlers bunkeren in Nederland vooral in de havens van IJmuiden/Velzen, Amsterdam West en in Scheveningen (zie bijlage 2).

De belangrijke eindleveranciers van brandstof, of de bedrijven die factureren, zijn: Klaas de Boer (vooral Urk, Harlingen en IJmuiden), GEO (Stellendam, Scheveningen, Colijnsplaat), Visserij Coöperatie Urk (VCU) en diverse andere visserij coöperaties (Lauwersoog, Texel, Den Oever, Westvoorne).

In het buitenland wordt door kotters gebunkerd in verschillende havens van Duitsland (Noord-Duitsland/regio de Sylt), Denemarken (Hanstholm en Thyboron), Frankrijk (vooral Boulogne) en een enkele keer in België (Oostende). Zie bijlage 3. Nederlandse kotters komen nagenoeg niet in het Verenigd Koninkrijk binnen om brandstof te bunkeren. Enkele vaartuigen vissen in de zomermaanden in de buurt van Noorwegen op schol of op kabeljauw, landen die daar ook aan in een haven, maar bunkeren dan niet in Noorwegen vanwege de hoge kosten ter plaatse. Kleine zeevisserijvaartuigen, mossel- en oestervaartuigen bunkeren doorgaans alleen in Nederlandse havens. Indien Nederlandse trawlers in wateren bij West-Afrika vissen, dan wordt er niet in Nederland gebunkerd.

Om een indruk te geven van het brandstofverbruik van de Nederlandse zeevisserij, zijn in bijlage 5 de hoeveelheden van de Nederlandse kotters, trawlers en mossel- en oesterkotters weergegeven voor de afgelopen 10 jaar.

Een bunkersessie

Het bunkeren van brandstof aan boord van een visserijvaartuig verloopt meestal volgens een vast patroon. In de kottervisserij wordt een vaartuig in de meeste gevallen na afloop van een visreis of visweek vol gebunkerd met brandstof. Soms niet, bijvoorbeeld wanneer om wat voor redenen dan ook een hele korte visreis is gemaakt (zie vraag 9). De belangrijkste reden om de bunkers vol te laden is dat de schipper of eigenaar van het vaartuig na afloop van een visreis zo snel mogelijk wil weten wat het brandstofverbruik is geweest en wat de kosten ervan zijn, zodat met de bemanning het deelloon kan worden afgerekend.

De schipper, of een door de schipper gedelegeerd bemanningslid, gebruikt een sleutel om de vulopening(en) van de brandstoftank(s) toegankelijk te maken, waarna de eindleverancier het laden

kan starten. Meestal worden de bunkers volledig afgevuuld zodat de schipper ook direct te weten kan komen welke hoeveelheid brandstof hij tijdens de afgelopen reis heeft gebruikt (zodat met bemanning kan worden afgerekend).

De levering van brandstof aan een viskotter wordt doorgaans vanuit een varende bunkerboot in de haven gedaan, maar in bepaalde havens wordt het vaartuig ook wel vanaf de kade, vanuit een tankauto, geladen of kan het vaartuig aangemeerd worden bij een bunkerstation dat op de wal staat of bij een bunkerponton dat vastligt aan de kade in de haven (figuur 4a).



Figuur 4 Bunkerboot, tankauto (foto links) en bunkerponton (foto rechts)

Nadat een bunkersessie heeft plaatsgevonden vult de eindleverancier een leveringsbon in (zie figuur 1). Op deze bon staat een nummer van de bon, het scheepsnummer, een adressering, een elektronisch geregistreerde beginstand en eindstand van de bunkering, de dichtheid van het geleverde product en het totaal aantal liters afgeleverde gasolie. Deze bon wordt overhandigd aan de schipper, die deze bon op zijn beurt moet ondertekenen voor ontvangst. Ook de leverancier tekent hiervoor. De brandstofleverancier maakt een 'bunker delivery note' (BDN) voor de visserij en stuurt een factuur naar de desbetreffende afnemer. Op deze factuur staan de bedrijfsgegevens van de eindleverancier vermeld, inclusief het kvk- en btw-nummer. Daarnaast staan uiteraard de gegevens van de afnemer vermeld (NAW, kvk-nummer en btw-nummer) en is het IMO-nummer van het vaartuig vermeld, het scheepsnummer, de datum en locatie van de bunkering, de afgeleverde liters brandstof, de prijs per liter en het factuurbedrag.

2. Wat is het verschil in leveringsdocumenten tussen vaartuigen voor zeevisserij en vaartuigen voor de visserij op de binnenwateren?

Deze vraag is op basis van bestaande informatie niet goed te beantwoorden. Voor deze inventarisatie is specifiek gekeken naar welke leveringsdocumenten er voor vaartuigen in de zeevisserij van belang zijn. Van vissersvaartuigen die op het IJsselmeer en in binnenwateren opereren is weinig van leveringsdocumenten bekend, omdat hier geen onderzoek naar is gedaan in het verleden.

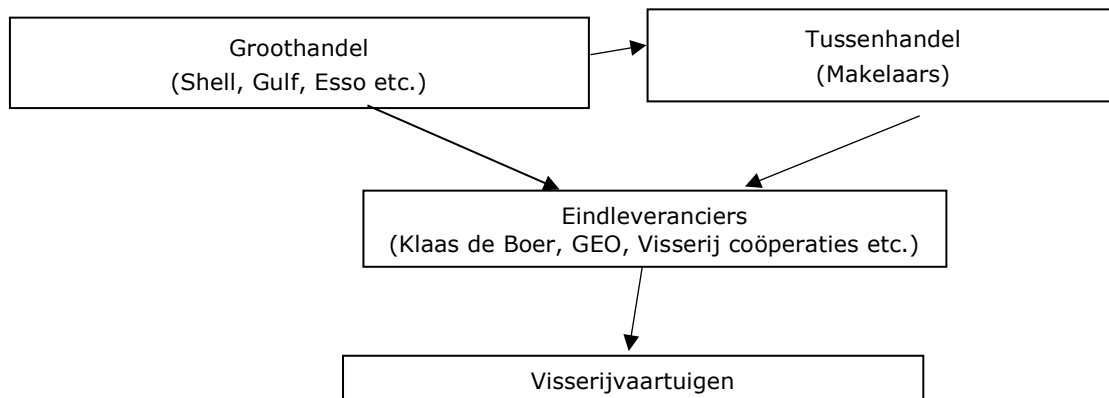
3. In veel vissershavens wordt ook door recreatievaart gebunkerd. Brandstofleveranties aan de recreatievaart vallen wel onder ETS-II. Hoe kan een robuust onderscheid gemaakt worden tussen de visserij en de recreatievaart?

Uit interviews met eindleveranciers van brandstof voor de kottervisserij blijkt dat er voorschriften zijn voor levering en administratie. De vastlegging van alle relevante gegevens van een bunkering moet controleerbaar zijn voor de Douaneautoriteit en de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA). Deze instanties controleren periodiek elektronisch vastgelegde leveringslijsten van brandstof aan vissersvaartuigen.

Levering van brandstof aan recreatievaart wordt aangepast geadministreerd en gefactureerd waardoor het duidelijk is dat het geen accijnsvrije brandstof is. Eindleveranciers hebben in deze inventarisatie aangegeven dat dit controleerbaar is bij de bedrijven.

4. Hoe werkt dit met complexe brandstofketens? De ETS-II-plichtige brandstofleverancier verhandelt misschien brandstof via enkele tussenhandelaren voor het bij een schipeigenaar terecht komt?

In de Nederlandse zeevisserij wordt gebruikgemaakt van diensten van een beperkt aantal eindleveranciers die in bijlage 1 zijn weergegeven. Het gaat om enkele particuliere bedrijven en een aantal visserijcoöperaties. Deze leveren en factureren brandstof aan de visserij. Zelf betrekken zij hun product vanuit de groothandel zoals Shell, Gulf, Esso etc., of via een tussenhandelaar.



5. Wordt de administratie van brandstofleveranties door de keten goed bijgehouden, en door wie?

De administratie van brandstofleveranties wordt op basis van deze inventarisatie goed te worden bijgehouden door de partijen die aan de leverancier leveren, door de leverancier zelf en door de uiteindelijke afnemer. De handelsketen voorafgaand aan de leveranciers, zoals de distributie van brandstof door een producent naar de volgende schakel in de handelsketen, valt buiten de scope van deze kennisvraag en is niet nader onderzocht. Uit onze waarnemingen³ in bedrijfsboekhoudingen van de kottervisserij blijkt geen enkele vorm van misregistratie.

6. Valt er gebaseerd op het Vissersnummer (het RVO publiceert maandelijks een gids van vissersvaartuigen) een onderscheid te maken tussen binnenvaart en de visserij (zee/kust/binnenvisserij)?

Alle visserijschepen staan geregistreerd in het Nederlands Register van Vissersvaartuigen (NRV). Binnenvaartschepen niet.

7. Bunkerstations. Is er een lijst met informatie over de brandstofleveranciers die leveren aan de visserij beschikbaar? Indien niet, graag een opstellen indien mogelijk.

Er was geen lijst met brandstofleveranciers beschikbaar. Voor deze kennisvraag is een lijst van havens opgesteld op basis van informatie uit interviews met vertegenwoordigers van de sector. De lijst is daarmee naar verwachting zo goed als dekkend als het gaat om bunkerstations. Zie bijlage 2.

8. Bunkert de visserij altijd in dezelfde haven (zowel zeevisserij als binnenvisserij)? Is deze haven de thuishaven? Globaal overzicht binnenland/buitenland bunkeren, etc.

Een deel van de schepen in de kottervisserij heeft min of meer een 'thuishaven'. Los van het registratienummer van het vaartuig kiest een eigenaar van een vissersschip algemeen een haven die:

- goed bereikbaar is over de weg, in verband met onder andere reistijd bemanning etc.;
- zo gunstig mogelijk ligt ten opzichte van de visgronden.

Een kotter bunkert in de regel 1 keer per week. Of na iedere visreis, als die langer duurt dan 1 week. De meeste kotters verlaten maandagochtend rond 00:00 uur de haven en komen vrijdagochtend rond 05:00 uur de haven weer binnen, waarna binnen enkele uren gebunkerd wordt. Vertrek- en aankomsttijden van trawlers zijn onregelmatig en het reisverloop is sterk afhankelijk van de vangst. Deze vaartuigen komen in de regel niet eerder terug in een haven dan wanneer de vriesruimen volledig

³ [Methodological report for the Dutch economic data collection programme on fisheries and aquaculture](#)

zijn gevuld. In de dagen dat een trawler gelost wordt, is er tijd om het schip voor vertrek weer te voorzien van brandstof. De mossel- en oestervloot neemt in de regel brandstof in wanneer er een aantal dagen gevaren is, wat erg afhankelijk is van de activiteiten/werkzaamheden die uitgevoerd zijn ten aanzien van de kweek of visserij.

Omdat in de visserij sprake is van seizoenen en van migratie van vis – waardoor de vis op andere dan gebruikelijke locaties op zee te vangen is – kan de keuze voor een binnen te lopen haven gedurende een kalenderjaar wijzigen. Dit kan ook per jaar verschillen. Met name in de garnalenvisserij speelt de mate van vangbaarheid van garnalen in Nederlandse wateren een grote rol. Indien de vangbaarheid in Duitse, Deense of Belgische wateren beter is, dan kan worden uitgeweken naar die visgronden, waardoor meestal voor enige tijd een plaatselijke haven in die landen wordt opgezocht. Een lijst van bezochte havens in het buitenland is in bijlage 3 opgenomen.

9. De zeevisserij gaat na zijn tocht direct terug naar de afslag, landt daar aan en bunkert dan direct volledig bij, is dit altijd zo? Is dit ook terug te traceren naar specifieke havens? Zijn dit de thuishavens van de geregistreerde visserij schepen?

Kottervaartuigen bunkeren in de regel altijd brandstof na binnenkomst van een reis (meestal aan het eind van de week). Als er in een week minder dagen wordt gevaren (door slecht weer of andere omstandigheden), wordt de bunkering vaak uitgesteld tot de week erop, afhankelijk van de situatie en de locatie van het vaartuig. Via VMS wordt geregistreerd vanuit welke havens kotters vertrokken en waar deze weer binnengekomen zijn. De gegevens worden geregistreerd in een logboek en door RVO vastgelegd in een databank, het Visserij Registratie en Informatie Systeem (VIRIS).

10. Wat zijn mogelijke risico's bij het leveren van brandstof aan visserij en/of derden?

Gedurende deze inventarisatie zijn er voor de kottervisserij, de grote zeevisserij en de mossel- en oestervisserij geen risico's geconstateerd bij het leveren van brandstof aan de visserij. De vastlegging van bunkergegevens door eindleveranciers lijkt volledig, goed en controleerbaar. Ook in administraties van visserijbedrijven lijkt er goed en systematisch te worden vastgelegd waar, wanneer en welke hoeveelheid accijnsvrije brandstof er is ingenomen (staat op de facturen, de leveringsbonnen en op de bunkerverklaringen). De Douaneautoriteit en de NVWA controleren periodiek leveranciers op het naleven van regels aangaande bunkeractiviteiten, de vastlegging, de administratie en de verantwoording ervan.

11. De brandstofstroom aan de visserij betreft een zeer kleine brandstofstroom; brandstofleveranciers geven aan dit voor de visserij niet apart bij te houden. Heeft Wageningen Social & Economic Research andere suggesties om brandstofleveranties aan de visserijsector te isoleren? Zo ja, graag deze toelichten.

Eindleveranciers van brandstof kunnen de IMO-registratienummers (gekoppeld aan de scheepsnummers) in hun administratie rangschikken, waardoor een lijst kan worden gemaakt van leveranties aan visserijvaartuigen. Van de IJsselmeer- en binnenvisserij zijn hier geen gegevens over bekend.

Overkoepelende bevindingen: Eindleveringen van brandstof aan vissersvaartuigen (trawlers, kotters, kleine zee-, mossel- en oestervaartuigen) worden vastgelegd via leveringsbonnen, bunkerverklaringen en facturen. Documentatie hiervan is goed controleerbaar.

- Eindleveringen van brandstof aan IJsselmeer- en binnenvisserijvaartuigen konden in deze kennisvraag niet worden onderzocht door gebrek aan data.
- IMO-nummers en scheepsnummers van visserijvaartuigen worden door eindleveranciers geregistreerd en in de leveringsbonnen, bunkerverklaringen en facturen opgenomen.
- Kotters bunkeren normaliter wekelijks brandstof in vaste havens in Nederland, trawlers normaliter na elke 10 dagen tot wel 6 weken. Kleine zeevisserij- en mossel- en oestervaartuigen bunkeren na een bepaald aantal draaiuren van de motor (afhankelijk van de intensiviteit van de activiteiten).
- Sommige kotters en trawlers bunkeren periodiek in het buitenland, afhankelijk van waar de visgebieden zijn in bepaalde tijden van het jaar (seizoenen).
- Aan de recreatievaart wordt op een onbekende manier levering van brandstof gefactureerd.

Bijlage 1 Belangrijkste eindleveranciers van brandstof aan Nederlandse visserijvaartuigen

• VCU	Urk/IJmuiden/Harlingen/Vlissingen en buitenlandse havens
• Klaas de Boer BV	Urk/IJmuiden/Harlingen
• GEO	Scheveningen/Stellendam
• CIV Den Oever	Den Oever
• CIV Lauwersoog	Lauwersoog
• CIV Texel	Texel
• Gebr. Kruijff Bunkerservices BV	Den Helder
• Slurink, Vlissingen	Vlissingen
• Steijn Oliehandel	Yerseke
• Roukema Oliehandel	Bruinisse

Bijlage 2 Nederlandse havens waar Nederlandse zeevisserijvaartuigen doorgaans gebruik van maken en waar brandstof kan worden gebunkerd

Kotters:

- Harlingen
- Den Oever
- IJmuiden
- Scheveningen
- Stellendam
- Vlissingen
- Lauwersoog
- Zoutkamp
- Oudeschild
- Den Helder
- Urk
- Colijnsplaat

Mosselvaartuigen:

- Yerseke
- Bruinisse
- Harlingen
- Den Oever

Oestervaartuigen:

- Yerseke
- Bruinisse

Trawlers:

- IJmuiden/Velsen
- Amsterdam West
- Scheveningen
- Vlissingen

Bijlage 3 Buitenlandse havens waar Nederlandse kotters (soms) bunkeren

Schatting van bunkeractiviteiten door kotters in buitenlandse havens in 2024					
Land	Haven	Periode		Frequentie	Kotters
Duitsland	Cuxhaven	Wintermaanden	Variabel. Vooral indien garnalen in de Duitse Bocht en in de Sylt	1x per week	Garnalen
Duitsland	Busum	Wintermaanden	Variabel. Vooral indien garnalen in de Duitse Bocht en in de Sylt	1x per week	Garnalen
Duitsland	Schillhorn	Wintermaanden	Variabel. Vooral indien garnalen in de Duitse Bocht en in de Sylt	1x per week	Garnalen
Duitsland	Hooksiel	Wintermaanden	Variabel. Vooral indien garnalen in de Duitse Bocht en in de Sylt	1x per week	Garnalen
Belgie	Oostende	nvt	Een enkele keer	1x per week	Flyshoot
Frankrijk	Boulogne	Wintermaanden	Oktober-Maart. Maximaal 24 kotters	1x per week	Flyshoot
Denemarken	Hanstholm	Zomermaanden	April-Oktober. Maximaal 10 kotters	1x per week	Boomkor
Denemarken	Thyboron	Zomermaanden	April-Oktober. Maximaal 10 kotters	1x per week	Flyshoot en Boomkor
Denemarken	Havneby	Wintermaanden	Variabel. Vooral indien garnalen in de Duitse Bocht en in de Sylt	1x per week	Garnalen
Denemarken	Romo	Wintermaanden	Variabel. Vooral indien garnalen in de Duitse Bocht en in de Sylt	1x per week	Garnalen

Bijlage 4 De keten van brandstoflevering aan Nederlandse zeevisserij vaartuigen

Producenten - Bedrijven die brandstof produceren, importeren, bewerken en/of verwerken. Zij brengen brandstof op de markt en verkopen aan groothandelsbedrijven en tussenpersonen.

Groothandel -Bedrijven die brandstof van producenten inkopen en brandstof distribueren naar eindleveranciers en/of tussenhandelaren, die op hun beurt weer aan eindgebruikers leveren (zeevisserijbedrijven).

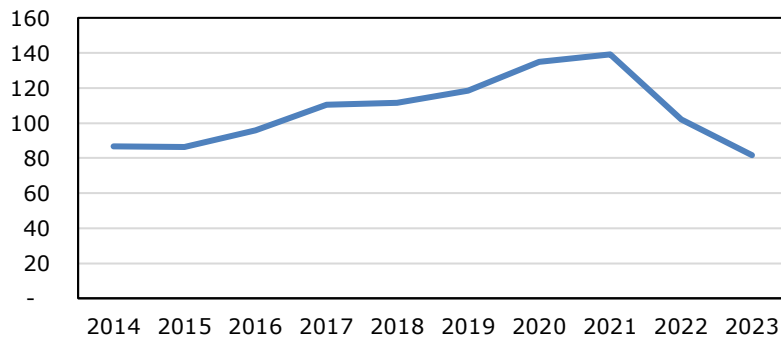
Tussenhandel -Makelaars die handelen in brandstof en groothandel en eindleveranciers als klant hebben.

Eindleverancier - Een partij die brandstof inkoopt bij de groothandel of de tussenhandel en levert en/of factureert aan de eindgebruiker.

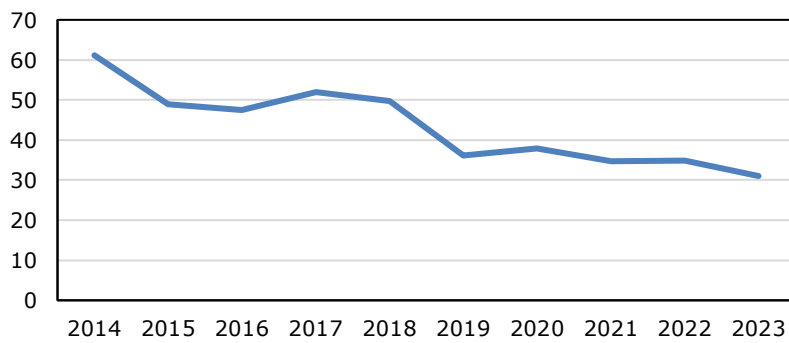
Eindgebruiker - Een bedrijf dat actief is in de zeevisserij met een vaartuig, zoals een trawler, een kotter, een kleine zeevisserij vaartuig, een mossel- of een oestervaartuig.

Bijlage 5 Brandstofverbruik Nederlandse zeevisserij

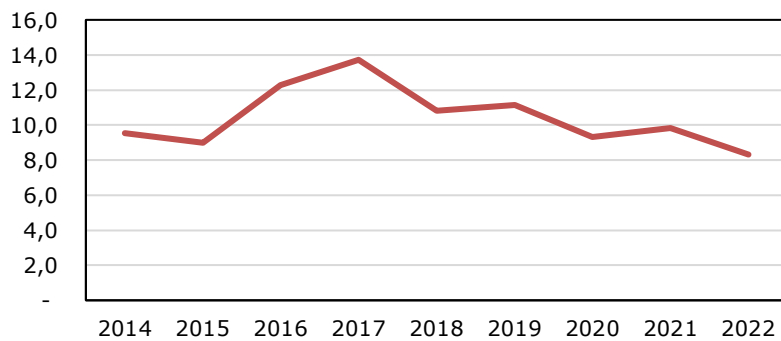
Brandstofverbruik Nederlandse kotters
X 1.000 ton



Brandstofverbruik Nederlandse trawlers
X 1.000 ton



Brandstofverbruik mossel- en oesterkotters
x 1.000 ton



Brandstof verbruik					
X 1.000 ton					
	Kotters	Trawlers	Mossel/Oester	Totaal	index 2014=100
2014	87	61	10	157	100
2015	86	49	9	144	92
2016	96	48	12	156	108
2017	111	52	14	176	113
2018	112	50	11	172	98
2019	118	36	11	166	96
2020	135	38	9	182	110
2021	139	35	10	184	101
2022	102	35	8	145	79
2023	82	31	8	121	83

De NEa is de onafhankelijke nationale autoriteit voor uitvoering van en toezicht op marktinstrumenten die bijdragen aan een klimaatneutrale samenleving.

Uitvoering en toezicht voor minder CO₂-uitstoot

Het klimaat verandert. Met als een van de belangrijkste oorzaken de toegenomen uitstoot van broeikasgassen. Wereldwijd nemen landen initiatieven om deze uitstoot te verminderen. Ook Nederland, vaak in Europese samenwerking. Zo wordt een maximum gesteld aan de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) door bedrijven. En geldt er een minimum voor het gebruik van duurzame brandstoffen voor vervoer. Daarvoor zijn marktinstrumenten ontwikkeld, zodat bedrijven ook financieel geprikkeld worden hun uitstoot te verlagen. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) is de onafhankelijke autoriteit voor een betrouwbare uitvoering van en het toezicht op deze marktinstrumenten.

In december 2022 is er in Brussel een akkoord bereikt over een nieuw systeem voor emissiehandel: het ETS-II. Dit systeem richt zich op CO₂-emissies van de gebouwde omgeving, transport en andere sectoren. Het lijkt op het bestaande ETS voor de grote industrie en energiebedrijven, maar staat hier verder los van. Omdat er al een ETS is binnen de Europese Unie (EU), wordt dit nieuwe systeem ETS-II genoemd. Op deze pagina vindt u algemene informatie over het ETS-II.

Voor wie is het ETS-II?

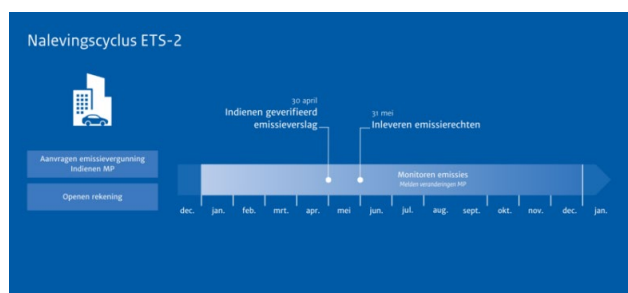
Het systeem geldt voor de CO₂-emissies van alle brandstoffen die geleverd worden aan de gebouwde omgeving, wegvervoer en overige sectoren. Brandstofleveranciers zijn verantwoordelijk voor het monitoren van de emissies en het betalen van een CO₂-prijs. In het voorjaar van 2024 is op basis van een impact analyse het besluit genomen om visserijvaartuigen niet onder ETS-II te brengen. Voor deze sector is onvoldoende handelingsperspectief geïdentificeerd, bestaan er Europeesrechtelijke beperkingen in subsidieverlening voor verduurzaming in de visserij en is specifiek sprake van een bijzondere kwetsbaarheid voor een ongelijk speelveld met concurrerende visserijlanden in de EU.

Verplichtingen

Brandstofleveranciers moeten:

- een vergunning aanvragen voor het leveren van brandstoffen die onder ETS-II vallen
- een monitoringsplan opstellen waarin staat hoe de emissies worden gemonitord
- jaarlijks de CO₂-emissies rapporteren die horen bij het verbruik van de geleverde brandstoffen en deze laten verifiëren
- vanaf 2027 jaarlijks emissierechten inleveren voor de gerapporteerde hoeveelheid emissies.

De beschikbare rechten worden vanaf 2027 geveild. Vanaf 2028 is het ETS-II volledig van kracht. De nalevingscyclus ziet er dan als volgt uit:



Beeld: ©NEa

Het nieuwe ETS gaat in 2027 van start, maar in 2025 beginnen de eerste verplichtingen voor brandstofleveranciers om de emissies te monitoren. Dit betekent dat brandstofleveranciers vóór 1 november hun vergunningsaanvraag en monitoringsplan bij de NEa moeten indienen en **in 2025 een emissievergunning** moeten hebben. Om deze vergunning te krijgen, moeten zij een monitoringsplan opstellen waarin staat hoe de emissie van de geleverde brandstoffen wordt bepaald. In het emissiehandelsportaal ([EHP2](#)) van de NEa kunnen zij het monitoringsplan en de aanvraag opstellen.

Bijlage 7 Impactanalyse van ETS-II opt-in op de bedrijven in de primaire sector van Nederland (WUR)⁴

Hoofdstuk 3.5 Visserij Situatieschets

De Nederlandse visserijsector kampt met grote economische- en duurzaamheidsuitdagingen. De rentabiliteit staat onder druk waarbij toenemende kosten een belangrijke rol spelen. De hoge brandstofkosten, met name in de kottervisserij en de grote zeevisserij, drukken zwaar op de bedrijfsresultaten. Nederlandse visserijschepen laden doorgaans diesel in havens waar zij hun vis aanlanden. Het is zeer onwaarschijnlijk dat visserijschepen Nederlandse havens zullen vermijden om in het buitenland diesel in te gaan nemen. Naast de praktische kant hiervan zouden de kosten om elders te laden veel te hoog zijn vanwege tijdsverlies en de grote afstanden naar andere havens en de verschillen in prijs te geringe. In de kottervisserij is de laatste jaren naar schatting ruim 90% van de brandstof in Nederland ingenomen, in de grote zeevisserij is dit naar schatting tussen de 80% en 90% het geval. Voor de mosselkweek, oesterkweek, kleine zeevisserij en ook IJsselmeervisserij is dit nagenoeg 100%.

In de kottervisserij is de financiële positie de laatste jaren in hoog tempo achteruitgegaan door dalende nettoresultaten. Investerings in innovaties blijven achter. De financiële ruimte om te innoveren is beperkt. Innovatie in de visserij wordt algemeen beschouwd als noodzakelijk om duurzamer te kunnen produceren tegen lagere kosten (vooral vermindering van brandstofverbruik). De huidige technologische ontwikkelingen op het gebied van elektrificatie en/of dieselelektrische (hybride) voortstuwingsinstallaties verlopen traag en kosten veel tijd waardoor de overstap naar volledig elektrische of hybride systemen in de praktijk nog steeds een uitdaging vormt (Gutierrez en Meana, 2012). Betrouwbare innovaties die duurzaam, betaalbaar, rendabel en vooral ook praktisch toepasbaar zijn, zijn er niet. Er is te weinig voortgang en ontwikkeling. Een belangrijke vernieuwing en verduurzaming van vistuig, de pulskor, verbruikt minder brandstof dan bijvoorbeeld de boomkor (Soetaert et al., 2015), maar is na een aanvankelijk succesvolle praktische periode verboden (EU-besluit) en vanaf het jaar 2019 uitgefaseerd. Nieuwe innovaties in vistuigen blijven tot nu toe uit of zijn nog in een experimentele fase, en ontwikkelingen op het gebied van scheepsbouw stagneren. Introductie van het op zich succesvolle Masterplan Duurzame Visserij-concept⁷ (2015) heeft een beperkte spin-off gekregen, maar heeft geen vloottransitie tot stand gebracht. In de garnalenvisserij moet momenteel fors geïnvesteerd worden in emissiearme motoren en/of katalysatoren vanwege verscherpte stikstofeisen. Daarnaast verkeert de garnalenvisserij in onzekerheid vanwege het uitblijven van een Wet Natuurbescherming-vergunning voor meerdere jaren waardoor investeren (indien financieel mogelijk) risicovol is. Het is mede daardoor niet mogelijk om aan te geven hoeveel bedrijven er niet kunnen innoveren. Mitigatiestrategieën op bedrijfsniveau Innovatie om het brandstofverbruik te verminderen is essentieel, maar technologische ontwikkelingen gaan traag. De stappen die thans worden genomen zijn niet ingrijpend genoeg en er zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar om noodzakelijke veranderingen door te voeren. Daarnaast zijn er beperkingen zoals bijvoorbeeld in vangstrechten, benodigde licenties, vergunningen (zoals garnalen) die ervoor zorgen dat visserijbedrijven niet zomaar kunnen overstappen op andere, mogelijk duurzamere vormen van visserij. Anticiperend ondernemen blijkt erg moeilijk te zijn. Voor garnalenvisserij kan gedacht worden aan een saneringsregeling. Mogelijke invloed opt-in op bedrijfsstrategie. Voor de bedrijven die niet in staat zijn om te innoveren kan een ETS-II-heffing een te grote extra druk op de bedrijfsresultaten zetten, waardoor sommige bedrijven niet in staat zullen zijn hun visserijactiviteiten voort te zetten. Dit betekent dat een deel van de bedrijven waarschijnlijk zal moeten stoppen. De meeste visserijondernemers hebben weinig of geen invloed op de prijs voor de door hun aangelande vis. Verse vis wordt via een visafslag verkocht waarbij de kopende partijen (visgroothandel, visverwerker, exporteur) bepalen welke prijs zij voor de vis betalen. Kostenverhogingen kunnen door een visser daardoor niet worden doorberekend aan een volgende schakel in de keten. Diverse onderzoeken en projecten met betrekking tot rechtstreekse verkoop van verse vis, die uitgevoerd zijn in het kader van het instrument 'Visserij Innovatie Platform' in de jaren 2007-2014, hebben geen hogere netto-opbrengst voor vissers met zich meegebracht (VIP, 20 innovatieprojecten voor een duurzame visketen). Zo leverde verkoop van vis aan afnemers via internet, zoals onderzocht in het project 'Vers van de

⁴ (<https://open.overheid.nl/documenten/3a83b7cb-5bac-4e35-a298-316f36191f4d/file>)

Visser', geen aanwijzingen op voor een verdienmodel (Van Eijk et al., 2013). Een onderzoek uitgevoerd door bureau Berenschot (Laar et al., 2010) leverde wel ideeën op voor rechtstreekse verkoop van vis door vissers aan ketenpartners. Een idee hieruit dat opgepakt is door de Ekofish Group is echter na enkele jaren beëindigd vanwege het uitblijven van een positief verdienmodel (Omroep Flevoland, 2020). Algemeen wordt gezien dat de (individuele) aanvoervolumes te klein zijn en de onzekerheden in aanvoermomenten van vis te groot, vooral door onzekerheid van weersomstandigheden waardoor continuïteit in levering niet gegarandeerd kan worden (terwijl dat wel een strikte eis is van de ketenpartij). Ook in 2024 is de visafslag als intermediair nog steeds een cruciale partner om gegarandeerd en snel verse vis te kunnen verkopen, waarbij opbrengsten van vis snel beschikbaar zijn voor de visser. Prijsvorming blijft een resultaat van vraag en aanbod. Grootschalige visverkoop in coöperatief verband (visverkoop coöperatie van en door de vissers) biedt mogelijk wel perspectief. Vissers zullen dan meer moeten gaan samenwerken om zo collectief de markt te kunnen bedienen met mogelijk kansen op hogere opbrengsten. Het Masterplan Duurzame Visserij (2015) richtte zich op het verduurzamen van de visserij via innovaties, waaronder de introductie van het MDV-schip, een energie-efficiënte dieselelektrische vissersboot.

Invloed overig beleid Huidige innovatieprogramma's geïnitieerd door de overheid lijken niet helemaal toereikend om de noodzakelijke verduurzaming en verlaging van het brandstofverbruik te bewerkstelligen. De oplossingsrichtingen waarin deze programma's werken zijn te gelimiteerd. Er is ook een gebrek aan financieringsmogelijkheden, waardoor maar een beperkt aantal bedrijven ingrijpende veranderingen in het brandstofverbruik kan realiseren. Een garantstellingsregeling van de overheid zou hier kunnen helpen waardoor banken de gelegenheid krijgen om visserijbedrijven te financieren bij duurzaamheidsinvesteringen. Rol overheid De overheid kan faciliteren door een stimuleringsbeleid te hanteren dat visserijbedrijven aanzet tot investeren in duurzamere brandstofbesparende vangsttechnieken, maar ook in schepen met brandstofbesparende motoren of in nieuwe scheepsontwerpen met (diesel)elektrische motoren. Bewezen technologieën zijn nodig om de visserij door te kunnen ontwikkelen naar een meer rendabele en duurzame toekomst.

Bijlage 8 ILT Scheepsbrandstof bunkeren in Nederlandse havens; BDN

Als een zeeschip voor zijn voortstuwing brandstof inneemt in een Nederlandse haven, moet dat gebeuren volgens internationale regels. Hiervoor zijn de scheepswerktuigkundige, kapitein, reder of charteraar van het schip samen met de leverancier en bunkeraar verantwoordelijk.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert de naleving van de regels en ziet erop toe dat de brandstoflevering overeenkomt met de brandstofleveringsnota, op basis van [Besluit brandstoffen luchtverontreiniging artikel 3.3](#).

Overeenkomst van levering

De overeenkomst van levering moet duidelijk zijn over de te leveren hoeveelheid en kwaliteit van de brandstof. Er staan bij voorkeur ook voorwaarden in voor retournering als de afnemer de levering niet accepteert.

Eisen aan scheepsbrandstof

Brandstof die een zeeschip gebruikt voor voortstuwing, moet voldoen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL). De minimale eisen zijn:

- De voorschriften uit MARPOL Annex VI Reg 14 voor het maximumgehalte aan zwavel. Deze voorschriften verschillen per vaargebied.
- Geschiktheid voor de motor en milieu volgens MARPOL Annex VI Reg 18.3 en verdere afspraken in lijn met ISO-8217 (1996, 2005, 2012, 2017, 2024).

Monstername bij brandstoflevering

Tijdens het bunkeren moet een representatief monster van de brandstof worden genomen op het slangaansluitingspunt aan boord van het zeeschip. Dit primaire monster moet groot genoeg zijn om monsterpotten te vullen voor alle partijen.

Bij de monstername moeten vertegenwoordigers van het schip en de leverancier aanwezig zijn, en ook een surveyor als een partij die heeft ingeschakeld.

Alleen met akkoord van alle partijen zijn de monstername en de verzegeling van de monsterpotten geldig. De ILT beveelt aan op de brandstofleveringsnota ruimte te laten voor tegenzegels.

Voor de [monstername tijdens het bunkeren \(pdf, Engels\)](#) beschouwt de ILT richtlijn MSC-MEPC.2/Circ.18 van de International Maritime Organization (IMO) als bindend en maatgevend. Deze richtlijn vervangt de eerdere richtlijn MEPC.182(59).

Het zeeschip moet de monsters minimaal 12 maanden na levering aan boord houden, en langer als de brandstof nog aan boord is. De [regels voor het bewaren van monsters](#) staan in MARPOL Annex VI Reg 18.11.

Brandstofleveringsnota: Bunker Delivery Note (BDN)

De brandstofleverancier stelt bij het bunkeren een brandstofleveringsnota op, de Bunker Delivery Note (BDN). Volgens MARPOL Annex VI moeten op de BDN minimaal staan:

- naam en IMO-nummer schip
- afleverdatum brandstof
- locatie (haven)
- naam, adres en telefoonnummer brandstofleverancier
- productnaam, bij voorkeur volgens ISO-8217 of ISO-8219-1. De productnaam bepaalt voor de ILT of de brandstofkwaliteit voldoet aan MARPOL Annex VI Reg 18.3.
- hoeveelheid in metrische tonnen
- dichtheid bij 15°C (kg/m³)
- zwavelgehalte in de brandstof (massaprocent, tot in 2 decimalen)
- verdere analysegegevens van de monsters
- zegelnummers van de verplichte brandstofmonsters

-
- een ondertekende verklaring dat de brandstof voldoet aan MARPOL Annex VI Reg 14 en Reg 18.3.

Het havenbedrijf kan aan de BDN aanvullende eisen stellen, bijvoorbeeld in de bunkervergunning. De ILT raadt aan ISO-13739 te volgen.

Het zeeschip moet de BDN minimaal 36 maanden na levering aan boord houden.

Klachten bij afwijkingen of onregelmatigheden

Voldoet geleverde brandstof niet aan de eisen? Wijkt de levering af van de BDN? Of verloopt bijvoorbeeld de monsterring niet volgens de regels? De kapitein moet dit direct na vaststelling melden met een Letter of Protest aan de leverancier, de vlaggenstaat van het schip én de havenstaat (in Nederland bij de [ILT](#)). De contactgegevens staan in het [Global Integrated Shipping Information System \(GISIS\)](#). Het schip moet de Letter of Protest minimaal 36 maanden aan boord houden, bij de BDN.

De vlaggenstaat licht de IMO in. De ILT kan stappen ondernemen tegen de leverancier.

Bron: Website ILT. [Scheepsbrandstof bunkeren in Nederlandse havens | Scheepvaart | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#)

Meer informatie

Kees Taal
T +31 (0)6 50681876
E kees.taal@wur.nl
www.wur.nl/social-and-economic-research

2025-153