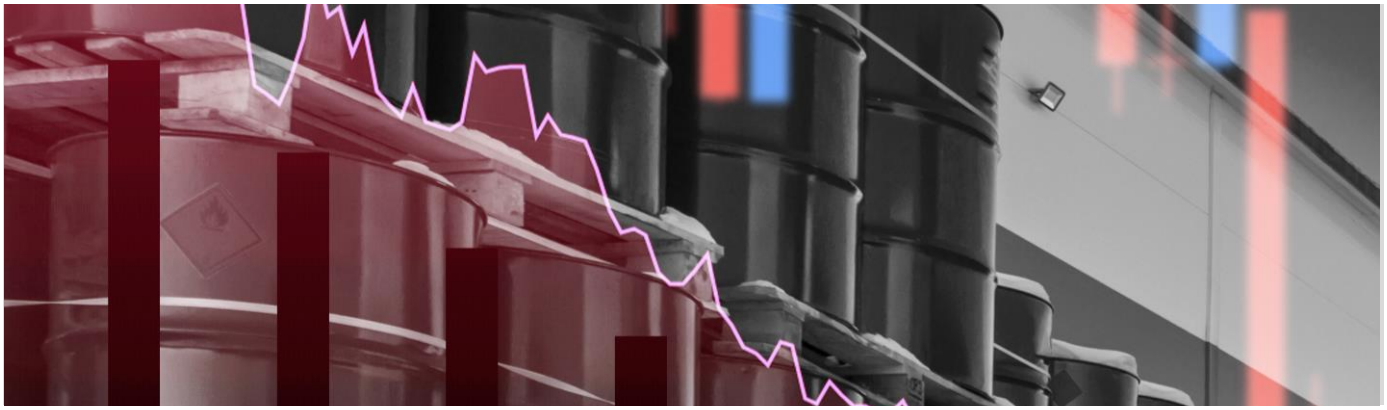


Onderbouwing berekeningswijze steunmaatregel brandstofkosten visserij en aquacultuur

Van Oostenbrugge, J.A.E., Robert, M., Hoekstra, G., en Klok, A.

Samenvatting

Door de crisis in het midden oosten is vanaf eind februari 2026 de prijs voor brandstof sterk gestegen. Omdat het bij een hoge brandstofprijs voor (een deel van) de visserij economisch niet haalbaar is om naar zee te gaan, heeft het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) besloten tot de regeling vergoeding hogere bedrijfskosten visserij ter compensatie voor de hoge brandstofkosten. Deze notitie geeft een schatting van de extra brandstofkosten voor verschillende groepen vaartuigen in de Nederlandse visserij (exclusief de pelagische visserij) en de mossel- en oestersector. Deze kosten zijn berekend o.b.v. het verbruik in de afgelopen jaren en de meest recente gegevens over de prijsontwikkeling van gasolie. Daarnaast geeft deze korte studie mogelijke maximale bedragen per vaartuig om tot een evenwichtige verdeling van het totale steunbedrag te komen en een zo hoog mogelijk gebruik van de beschikbaar gestelde middelen uit de steunmaatregel voor de extra brandstofkosten (totaal EUR 13,5 miljoen). Daarbij is het doel van de door LVVN opgestelde regeling om de zwaarst getroffen schepen het meeste te compenseren. Op basis van deze notitie kan worden geconcludeerd dat een berekeningswijze waarbij het maximumbedrag wordt gebaseerd op het verbruik de enige manier is waarop geen overcompensatie plaatsvindt. Daarmee is deze berekeningswijze de meest toepasselijke in deze situatie. De maximumbedragen voor de verschillende groepen zijn weergegeven in tabel S1.

Tabel S1 Berekende maximale steun (in EUR) per vaartuig per segment o.b.v. een vast bedrag per liter olieverbruik.

Segment	Maximaal bedrag per vaartuig (EUR)
<191 kW, actieve visserijen	12.727
191-221 kW, garnalenvisserij i.c.m. andere tuigen	22.620
191-221 kW, boomkor i.c.m. andere tuigen	37.710
> 221 kW, bodemtrawl- en zegenvisserij (TR)	68.050
> 221 kW, boomkor- i.c.m. bodemtrawl (BT en TR)	188.593
machinale schelpdiervisserij	55.111
handmatige schelpdiervisserij en staand wantvisserij	830
Mosselkweek	34.335
Oesterkweek	4.791

Bron: Bedrijveninformatienet (gegevens 2023 en 2024) en Eumofa.eu, bewerkt door WSER.

Aanleiding

De crisis in het Midden-Oosten heeft sinds 28 februari 2026 wereldwijd de prijzen van brandstof laten toenemen. Ook in de Nederlandse visserij zijn de brandstofprijzen sinds maart sterk gestegen (Figuur 1). Omdat voor een groot deel van de Nederlandse visserij de brandstofprijs een bepalende factor is voor de economische prestaties van de bedrijven, staat de economische duurzaamheid van de sector door de gestegen prijzen onder druk. Om de sector te ondersteunen heeft het Ministerie van LVVN daarom besloten tot een combinatie van regelingen. Op de lange termijn wordt de sector de mogelijkheid gegeven om door duurzame investeringen minder afhankelijk te worden van de brandstof.[1] Om de periode tot die regeling te overbruggen is er een steunmaatregel waarin de kosten van de gestegen brandstofprijzen (deels) worden gecompenseerd. Voor deze steunmaatregel is een totaalbudget beschikbaar van EUR 13,5 miljoen. Dit is een tijdelijke regeling in de periode van 1 maart tot eind september 2026.



Figuur 1 Verloop gasolieprijs (EUR/liter) voor de Nederlandse kottervisserij.

Bron: Bedrijveninformatienet en Eumofa.eu, bewerkt door WSER.

Binnen de regeling worden de extra kosten van de gestegen brandstofkosten gecompenseerd op basis van de werkelijk gebunkerde brandstof in de maanden maart-september 2026 en het verschil in brandstofprijs tussen de betreffende gemiddelde maandprijs in 2026 en de gemiddelde brandstofprijs in 2025. De regeling is beperkt tot vaartuigen die in een referentieperiode (2024, 2025 of 2026) minimaal 30 kalenderdagen visserijactiviteiten hebben uitgevoerd.[2] Het is de verwachting dat het totaalbedrag dat beschikbaar is niet voldoende is om alle extra brandstofkosten van de vissers te kunnen compenseren. Om te zorgen dat de middelen vanuit de regeling effectief bijdragen aan het ondersteunen van de visserijbedrijven, heeft het ministerie van LVVN aan Wageningen Social & Economic Research gevraagd om ter ondersteuning van de regeling:

1. een inschatting te maken van het totaal brandstofverbruik en de hiermee gepaard gaande totale extra kosten voor de visserij en aquacultuursector in de periode 28 februari – 30 september 2026.
2. een voorstel te doen voor de maximum uit te keren bedragen per vaartuig o.b.v. verschillende verdeelsleutels voor het totale bedrag, zodat de overheid een afweging kan maken voor een verdeling die recht doet aan de mate waarin bedrijven zijn getroffen. Deze verdeelsleutel wordt berekend o.b.v.:
   a. Vast bedrag per liter gelijk aan de extra (gestegen) gasoliekosten, of totale gasoliekosten in basisjaren

[1] Minder energieverbruik in de visserij | RVO.nl

[2] Volgens de definitie van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO): "Aantal unieke kalenderdagen waarop een vaartuig op zee is geweest voor een visreis." Voor de analyses is uitgegaan van het referentiejaren 2024 en 2025.

b. Aanpassing van het bedrag per liter o.b.v.:
   i. aandeel in de totale kosten in de basisjaren;
   ii. aandeel van de gasoliekosten in besomming in basisjaren;
   iii. relatieve afname in de afrekenbesomming (dit is de besomming minus de gasoliekosten, de basis voor uitbetaling van de bemanning).

In de regeling wordt daarbij onderscheid gemaakt in de volgende groepen schepen:
- Vissersvaartuigen van <191 kW die met actieve tuigen vissen
- Vissersvaartuigen van 191-221 kW:
  - Vaartuigen die aan garnalenvisserij doen, mogelijk i.c.m. bodemtrawlvisserij en staandwantvisserij
  - Vaartuigen die aan boomkorvisserij doen, mogelijk i.c.m. andere vormen van visserij, waaronder garnalenvisserij, bodemtrawlvisserij.
- Vissersvaartuigen van >221 kW:
  - Vaartuigen die aan bodemtrawlvisserij en aan zegenvisserij doen (TR1 en TR2)
  - Vaartuigen die aan boomkorvisserij doen, mogelijk i.c.m. andere vormen van visserij, waaronder garnalenvisserij, bodemtrawlvisserij
- Vaartuigen die (machinaal) op schelpdieren (mesheften, spisula e.d.) vissen
- Vaartuigen die (handmatig) op kokkels vissen of met staandwant vissen
- Mosselkweekvaartuigen
- Oesterkweekvaartuigen

Methode

De analyse is gebaseerd op de gegevens van kosten en opbrengsten die binnen het Bedrijven Informatienet (BIN) door WSER zijn verzameld. De gegevens over inkomsten, brandstofverbruik, brandstofkosten en overige kosten zijn geanalyseerd voor de twee meest recente jaren. Voor visserijvaartuigen waren dit de seizoenen 2023 en 2024 en voor de aquacultuurvaartuigen de seizoenen 2022/2023 en 2023/2024. Op basis van de door LVVN gestelde (concept)voorwaarden en de (concept)indeling van de vaartuigen in de verschillende groepen zoals die ten tijde van de uitvoering van de studie bij RVO werd gehanteerd, zijn door RVO gegevens versterkt over de indeling van schepen. Hierbij zijn de schepen geselecteerd die in 2024 of 2025 meer dan 30 kalenderdagen actief waren.
Op basis van deze gegevens is voor elk van de groepen de gemiddelde kostenstructuur per vaartuig over de twee jaren berekend. Daarnaast is voor de visserijgroepen vanuit de logboeken de totale inzet (in 24-uursdagen) in de periode 2023-2025 bepaald, evenals het aandeel van de inzet in de periode van 28 februari tot eind september (de periode waarover wordt gecompenseerd). Voor de mossel en oestervaartuigen zijn gegevens over de inzet via het ministerie van LVVN verkregen uit de black box-gegevens.

De berekening van de maximale steun per schip is op vier manieren bepaald en is geïllustreerd met een voorbeeld in tabel 1. Op basis van het aantal vaartuigen dat per groep in aanmerking komt voor compensatie, het gemiddelde historische brandstofverbruik en de inzet in de periode waarover steun kan worden ontvangen, is het totale brandstofverbruik ingeschat waarvoor steun kan worden verkregen (120 in tabel 1) met de formule:

Brandstofverbruik = gem. brandstofverbruik/schip/jaar * aantal schepen * aandeel inzet in steunperiode

Omdat de gegevens over inzet nog niet beschikbaar zijn voor 2026 is er hierbij van uitgegaan dat de visserijpatronen gelijk zijn gebleven met voorgaande jaren. Op basis van dit ingeschatte totale brandstofverbruik en het totaal beschikbare budget is een basis rekencompensatie bepaald; het beschikbare steunbedrag per liter gebruikte brandstof (0,10 in tabel 1). Dit bedrag wordt niet gebruikt in de steunmaatregel; in deze regeling worden de totale extra brandstofkosten gecompenseerd tot een maximumbedrag per vaartuig. Met deze rekencompensatie kan echter wel een maximum steunbedrag per vaartuig worden bepaald voor elk van de groepen schepen, waarbij de compensatie evenredig (naar het verbruik) wordt verdeeld over de schepen (respectievelijk 4 en 8 voor vaartuig 1 en 2 in tabel 1) met:

Maximum steun bedrag per vaartuig = gem. brandstofverbruik in steunperiode per vaartuig * rekencompensatie.

Ook kan het totale bedrag dat binnen de steunmaatregel zal worden uitgekeerd worden geschat.

Omdat het brandstofgebruik sterk wisselt tussen verschillende groepen schepen, worden ze ook meer of minder financieel geraakt door de hoge brandstofprijzen. Daarom is op verzoek van LVVN het maximumbedrag dat een vaartuig aan steun kan ontvangen ook bepaald op basis van drie aanvullende rekenregels. Hiervoor is het maximumbedrag proportioneel verlaagd/verhoogd o.b.v.:

1. aandeel van de gasoliekosten in de totale kosten in de basisjaren;
2. aandeel van de gasoliekosten in besomming (inkomsten uit visverkoop) in basisjaren;
3. relatieve afname in de afrekenbesomming (dit is de besomming – gasoliekosten, de basis voor uitbetaling van de bemanning).

Deze aanpassingen zijn allen ter correctie op het al berekende maximale bedrag, waardoor schepen die sterker financieel worden geraakt door de hoge brandstofprijzen, sterker worden gecompenseerd. In de voorbeeldberekening (Tabel 1) wordt zo het maximumbedrag van schip 2 met 33% verhoogd omdat het aandeel van de brandstof kosten in de inkomsten 33% hoger liggen dan het gemiddelde van de twee schepen.

Tabel 1 Voorbeeld van de uitwerking van de berekening van de maximale subsidiebedragen voor twee schepen met een verschillend gasolieverbruik. Rekencompensatie wordt berekend door de totale subsidie te delen door het totale gasolieverbruik. Maximale compensatie o.b.v. gebruik = rekencompensatie* verbruik per vaartuig. Factor aanpassing compensatie o.b.v. aandeel inkomsten = aandeel inkomsten voor vaartuig/onderdeel inkomsten gemiddeld. Aanpassing compensatie o.b.v. overuitputting subsidie: totaal beschikbaar budget/totaal aangepaste maximale compensatie o.b.v. aandeel inkomsten.

	Vaartuig 1	Vaartuig 2	Totaal	Gemiddeld
Inkomsten	120	120	240	
Gasolieverbruik (l)	40	80	120	
Gasoliekosten basis (EUR)	20	40	60	
Gasoliekosten verhoogd (EUR)	40	80	120	
Extra gasoliekosten (EUR)	20	40	60	
Totale beschikbare subsidie (EUR)			12,00	
Rekencompensatie (EUR/l)			0,10	
Maximale compensatie o.b.v. gebruik (EUR)	4,00	8,00	12,00	
Aandeel in inkomsten (%)	17%	33%		25%
Factor aanpassing compensatie o.b.v. aandeel inkomsten	0,67	1,33		
Aangepast maximale compensatie o.b.v. aandeel inkomsten (EUR)	2,67	10,67	13,33	
Aanpassing compensatie o.b.v overuitputting subsidie	0,90	0,90		
Maximale compensatie o.b.v. aandeel inkomsten (EUR)	2,40	9,60	12,00	

Door de veranderingen in de maximumbedragen van elk van de groepen met bovenstaande rekenregels, resulteert dit in een potentieel uit te keren bedrag dat hoger ligt dan het totaal beschikbare bedrag (13,33 vs 12,00 in Tabel 1). Om overuitputting van de regeling te voorkomen zijn alle maximumbedragen proportioneel verlaagd met de verhouding tussen de berekende totale subsidiebehoefte en het beschikbare budget (factor 0,90 in Tabel 1).

Resultaten

Op basis van de door RVO verstrekte gegevens en door LVVN gestelde voorwaarden wordt het aantal vaartuigen dat in aanmerking komt voor compensatie van de gestegen brandstofkosten door WESR op in totaal 306 schepen geschat. Het afzonderlijke verbruik van deze schepen varieerde in de referentieperiode sterk, van bijna 5.000 l/jaar voor schepen in de groep van de handmatige schelpdiervisserij en staandwantvisserij tot 1.200.000 l/jaar voor de grote boomkorschepen. In alle groepen lag het aandeel van het totale geschatte verbruik van het jaar in de periode 28 februari tot 30 september 2026 rond de 60-65%. Het totaal geschatte olieverbruik voor alle schepen samen in de periode van de regeling kwam daarmee uit op 51,7 miljoen liter. Ongeveer de helft van dit verbruik kwam voor rekening van de grote boomkorschepen.

Tabel 2 Basisgegevens voor de verschillende segmenten voor de berekening van de maximale compensatie o.b.v. brandstof verbruik: aantal schepen (dat voor de regeling in aanmerking komt), gemiddeld gasolieverbruik per vaartuig in de jaren 2023 en 2024 en gemiddeld aandeel van de inspanning in de periode van compensatie (28/2-30/9) in de jaren 2023-2025.

Segment	Aantal schepen	Gasolie-verbruik (l/vaartuig)	Aandeel inspanning in periode 28/2 - 30/9	Totaal Verbruik in periode 28/2 - 30/9 (*1000 l)
<191 kW, actieve visserijen	27	74.919	0,65	1.314.823
191-221 kW, garnalenvisserij i.c.m. andere tuigen	63	137.377	0,63	5.452.504
191-221 kW, boomkor i.c.m. andere tuigen	19	229.024	0,63	2.741.421
> 221 kW, bodemtrawl- en zegenvisserij (TR)	27	433.953	0,60	7.030.046
> 221 kW, boomkor- i.c.m. bodemtrawl (BT en TR)	35	1.244.129	0,58	25.255.813
Machinale schelpdiervisserij	8	351.440	0,60	1.686.912
Handmatige scheldiervisserij en staand wantvisserij	47	4.846	0,66	149.230
Mosselkweek	58	225.210	0,58	7.619.592
Oesterkweek	22	31.424	0,58	403.280
Totaal	306			51.653.621

Bron: Bedrijveninformatienet en Eumofa.eu, bewerkt door WSER.

Op basis van de meest recente prijsontwikkelingen ligt de gemiddelde gasolieprijs in de periode vanaf de start van de crisis op EUR 0,99 per liter. Dit is EUR 0,28 hoger dan de gemiddelde prijs in de referentieperiode. Omdat EUR 13,5 miljoen aan steun beschikbaar is, kan in totaal 87% van de extra brandstofkosten (t.o.v. de referentieperiode) worden gecompenseerd. Tabel 3 geeft een overzicht van de maximale steunbedragen per vaartuig voor de verschillende groepen schepen. Voor de steun die is gebaseerd op het verbruik ligt het maximumbedrag tussen de EUR 830 voor vaartuigen in de handmatige schelpdiervisserij en staandwantvisserij en EUR 188.593 voor grote boomkorvaartuigen. Wanneer het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten/besomming of de verandering in de afrekenbesomming worden meegewogen, stijgen de bedragen voor de grote boomkorvaartuigen aanzienlijk en dalen de bedragen voor alle andere groepen. De verschillen tussen de uitkomsten van deze drie alternatieve berekeningswijzen verschilt voor de meeste groepen relatief weinig. Voor de groepen met weinig verbruik vallen de maximumbedragen o.b.v. de relatieve afname van de afrekenbesomming echter veel lager uit dan voor de andere berekeningswijzen.

Tabel 3 Berekende maximale steun (in EUR) per vaartuig per segment voor de verschillende berekeningswijzen.

Segment	Verbruik	Maximale steun berekend o.b.v.: Aandeel kosten	Aandeel besomming	Verandering in afrekenbesomming
<191 kW, actieve visserijen	12.727	7.405	6.784	5.190
191-221 kW, garnalenvisserij i.c.m. andere tuigen	22.620	15.109	16.208	13.216
191-221 kW, boomkor i.c.m. andere tuigen	37.710	28.621	29.641	24.787
> 221 kW, bodemtrawl- en zegenvisserij (TR)	68.050	41.948	46.355	37.324
> 221 kW, boomkor- i.c.m. bodemtrawl (BT en TR)	188.593	268.768	267.897	292.182
Machinale schelpdiervisserij	55.111	30.094	16.929	12.037
Handmatige scheldiervisserij en staand wantvisserij	830	125	93	62
Mosselkweek	34.335	17.223	16.342	12.267
Oesterkweek	4.791	878	769	523

Bron: Bedrijveninformatienet en Eumofa.eu, bewerkt door WSER.

Om te zien of er geen sprake is van overcompensatie geeft tabel 4 de verhouding weer tussen het maximaal uit te keren bedrag en de geschatte extra gasoliekosten. In de berekening o.b.v. het verbruik krijgen alle schepen 87% van de extra gasoliekosten gecompenseerd. Bij alle andere berekeningswijzen is voor de grote boomkorvaartuigen het maximale gecompenseerde bedrag hoger dan de extra brandstofkosten (procentueel meer dan 100% zichtbaar met getallen als 1,24; 1,23 en 1,39 in tabel 4) en leidt de berekening dus tot overcompensatie voor de kosten in deze groep, terwijl de compensatie in andere groepen relatief laag is. Dit komt vooral doordat het aandeel van de totale extra kosten dat wordt gecompenseerd hoog is. Daarmee bieden deze berekeningswijzen geen meerwaarde t.o.v. de berekeningswijze o.b.v. het verbruik.

Tabel 4 Aandeel van maximale steun (in %) t.o.v. geprognotiseerde extra kosten per segment voor de verschillende berekeningswijzen.

Segment	Verbruik	Aandeel kosten	Aandeel besomming	Verandering in afrekenbesomming
<191 kW, actieve visserijen	0,87	0,50	0,46	0,33
191-221 kW, garnalenvisserij i.c.m. andere tuigen	0,87	0,58	0,62	0,45
191-221 kW, boomkor i.c.m. andere tuigen	0,87	0,66	0,68	0,54
> 221 kW, bodemtrawl- en zegenvisserij (TR)	0,87	0,53	0,59	0,48
> 221 kW, boomkor- i.c.m. bodemtrawl (BT en TR)	0,87	1,24	1,23	1,39
Machinale schelpdiervisserij	0,87	0,47	0,27	0,18
Handmatige scheldiervisserij en staand wantvisserij	0,87	0,13	0,10	0,02
Mosselkweek	0,87	0,43	0,41	0,22
Oesterkweek	0,87	0,16	0,14	0,10

Bron: Bedrijveninformatienet en Eurmofa.eu, bewerkt door WSER.

Discussie en conclusies

Deze notitie is het resultaat van een korte inventarisatie van de geschatte extra brandstofkosten voor verschillende groepen vaartuigen in de Nederlandse visserij- en aquacultuursector. Daarnaast geeft de korte studie mogelijke maximale bedragen per vaartuig om te komen tot een evenwichtige verdeling van het totale steunbedrag en een zo hoog mogelijk gebruik van de middelen. De gegevens die zijn gebruikt, zijn afkomstig uit het Bedrijfsinformatienet (BIN) van Wageningen Social & Economic Research en zijn gebaseerd op steekproeven in de verschillende vlootsegmenten. Dat betekent dat de schattingen met onzekerheden zijn omgeven. Vooral voor groepen schepen uit de zogeheten kleine kustvisserij (machinale schelpdiervisserij, handmatige schelpdiervisserij en staandwantvisserij) is de onzekerheid in

de schattingen relatief hoog, omdat voor deze groepen het aandeel van de vaartuigen waarvoor gegevens beschikbaar zijn lager ligt (20-25%) en er in deze groepen meer variatie is tussen de schepen dan in de andere groepen. Dit laatste geldt vooral voor de groep van de handmatige schelpdiervisserij en staandwantvisserij, waar grote verschillen optreden in scheepsgrootte en omvang van de visserijactiviteiten. Omdat het brandstofverbruik van deze vaartuigen gemiddeld echter relatief laag is, heeft dit weinig effect op de totale uitkomsten.

Deze berekeningen geven een schatting van het brandstofverbruik in de periode waarover steun kan worden ontvangen en de maximale steunbedragen waarbij het totale bedrag van de regeling in theorie kan worden benut. Of dit zo is, zal moeten blijken en wordt in grote mate bepaald door de extra kosten die met name de grote boomkorvaartuigen maken in de periode waarover steun kan worden ontvangen geldt. Dit hangt af van de ontwikkeling van de olieprijs, de inzet van deze schepen en hun verbruik. Omdat de overheid maximumbedragen per vaartuig stelt, is de kans groot dat niet alle schepen het volledige bedrag zullen kunnen benutten en een deel van het budget niet zal worden gebruikt. De mate waarin is echter onduidelijk.

Op basis van deze notitie kan worden geconcludeerd dat een berekeningswijze waarbij het maximumbedrag wordt gebaseerd op het verbruik de enige manier is waarop geen overcompensatie plaatsvindt. Daarmee is deze berekeningswijze de meest toepasselijke in deze situatie. Hiermee draagt de regeling bij aan de economische duurzaamheid van de visserij op korte termijn. De regeling bevat echter een economische prikkel (compensatie van verhoogde olieprijzen) die verduurzaming van de sector (minder afhankelijk worden van fossiele brandstof) op de langere termijn mogelijk negatief beïnvloedt. Een nadere analyse van deze lange termijneffecten en mogelijkheden om minder afhankelijk te worden van fossiele brandstof valt buiten het bereik van deze korte studie.

Contact
Wageningen Social & Economic Research
Hans van Oostenbrugge
T +31 (0)6 51383948
E Hans.vanoostenbrugge@wur.nl
wur.nl/social-and-economic-research

2026-071