

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1385

Vragen van de leden **Van Oosterhout** en **Tseggai** (beiden GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Klimaat en Groene Groei en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *olietankers die vanuit Venezuela via de Caribische delen van het Koninkrijk onderweg zijn naar Rotterdam* (ingezonden 28 januari 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Klimaat en Groene Groei, de Minister van Buitenlandse Zaken, de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 20 maart 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1223.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten over olietankers die vanuit Venezuela via de Caribische delen van het Koninkrijk onderweg zijn naar Rotterdam?^{1, 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de Bullebaai op Curaçao weer een belangrijk rol speelt in de internationale oliehandel vanuit Venezuela?

Antwoord 2

Op Bullenbaai bevindt zich een (commerciële) olieterminal in beheer bij Curaçao Refinery Utilities (CRU). Een deel van de recente transporten en opslag bevat olie afkomstig uit Venezuela. Daarmee kan je echter niet stellen dat Curaçao een belangrijke rol speelt in de internationale oliehandel.

¹ Trouw, 22 januari 2026, «De eerste tankers met olie verlaten Venezuela, ook richting Rotterdam». (<https://www.trouw.nl/binnenland/de-eerste-tankers-met-olie-verlaten-venezuela-ook-richting-rotterdam~be8c22332/>)

² NRC, 21 januari 2026, «Nederland laat illegale tanker met Venezolaanse olie toe in Curaçao. Experts hekelen rol overheid: «Er hadden heel veel alarmbellen moeten afgaan»» (<https://www.nrc.nl/nieuws/2026/01/21/nederland-laait-illegale-tanker-met-venezolaanse-olie-toe-in-curaçao-se-haven-a4918176>)

Vraag 3

Klopt het dat de opslaglocaties in de Rotterdamse haven het belangrijkste doorvoerpunt binnen de Europese oliemarkt zijn voor de Venezolaanse olie?

Antwoord 3

De Rotterdamse haven is per definitie een belangrijke doorvoerhaven van mondiale olieproducten. Het kan echter niet eenduidig worden vastgesteld dat Rotterdam specifiek het belangrijkste doorvoerpunt voor Venezolaanse olie in Europa is, dit is eerder een indirect gevolg van de algemene marktpositie van Rotterdam dan een specifiek, aantoonbaar patroon voor Venezolaanse olie. Er is geen beschikking over cijfers hoeveel Venezolaanse olie in welke havens wordt verwerkt.

Vraag 4

Klopt het dat schepen die olie hebben gelost op Curaçao onder valse vlag voeren terwijl ook de verplichte transponder uitstond en zij op de Amerikaanse sanctielijst staan? Klopt het dat deze schepen hiermee de internationale zeevaartregels overtreden?

Antwoord 4

Het is bekend dat het schip MT Regina onder valse vlag olie heeft gelost op Curaçao. Het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS) bepaalt dat een Staat een schip het recht verleent om zijn vlag te voeren. Het varen onder valse vlag betekent dat het schip een vlag voert waartoe het niet gerechtigd is. Het uitzetten van de *Automatic Identification System* (AIS) transponder tijdens de vaart is slechts in uitzonderlijke gevallen toegestaan. Met het varen onder valse vlag zijn internationale zeevaartregels overtreden.

Het schip MT Regina is op basis van een havenstaatcontrole aangehouden op Curaçao vanwege het niet voldoen aan internationale maritieme verdragen, onder meer het voeren van een valse vlag van Oost-Timor en het aan boord hebben van valse certificaten. Het schip zal worden vastgehouden totdat een hernieuwde inspectie heeft aangetoond dat volledig voldaan wordt aan de van toepassing zijnde verdragen en het schip veilig is om te kunnen vertrekken.

Curaçao is gehouden aan de sanctiewetgeving van de Europese Unie (EU-sancties). Landen buiten de VS, dus ook Nederland en Curaçao, zijn niet gehouden aan sancties van de VS. Het voeren van een valse vlag valt niet onder EU-sancties. Er is geen sprake van overtreding van sancties bij het aanmeren van schepen in de havens van Curaçao.

Vraag 5

Klopt het dat het schip Regina dat op Curaçao olie heeft afgeleverd volgens de Curaçaose havenautoriteit vaart onder de vlag van Oost-Timor, maar dat dit niet blijkt te kloppen omdat Oost-Timor afgelopen jaar via een circulaire aan alle *International Maritime Organization*-leden (IMO) heeft laten weten dat diverse schepen frauduleus de vlag van Oost-Timor gebruiken en dat alle Oost-Timorese registraties als frauduleus moeten worden beschouwd? Heeft het Koninkrijk als IMO-lid dit ook aan de autoriteiten op Curaçao doorgegeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Het is correct dat Oost-Timor recent de IMO-leden geïnformeerd heeft over onjuist en frauduleus gebruik van haar (niet bestaande) internationale vlagregister. Overigens heeft het Koninkrijk ook IMO-leden geïnformeerd ten aanzien van vals gevlagde schepen in de (niet bestaande) internationale vlagregisters van Sint Maarten en Aruba.

Ja. Via de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA) werken de landen binnen het Koninkrijk nauw samen op maritiem gebied en wordt zoveel mogelijk informatie uitgewisseld. Curaçao heeft, via het Koninkrijk, directe toegang tot de actuele IMO documentatie. Zo zijn de landen van het Koninkrijk overeengekomen dat elk autonoom land eigenstandig bijhoudt welke informatie voor hen van belang is.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het zeer onwenselijk is wanneer schepen die zich niet aan de internationale zeevaartregels houden kunnen aanmeren in een haven in het Koninkrijk der Nederlanden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ja. Het is onwenselijk dat zeeschepen zich niet aan de internationale zeevaartregels houden. Deze regels zijn essentieel om de veiligheid op zee en bescherming van het mariene milieu mondiaal op gelijke wijze te borgen. Het toelaten van schepen in havens van het Koninkrijk is aan de autoriteiten van het desbetreffende land. Hoewel het in eerste aanleg contrair lijkt, kan het wenselijk zijn dat schepen met vermeende afwijkingen (zoals een valse vlag) juist wel aanmeren in een van de havens van het Koninkrijk. Dit omdat schepen die aanmeren in een haven in het Koninkrijk worden onderworpen aan het regime van havenstaatcontrole en daarmee feitelijk vast te stellen is of de schepen voldoen aan alle internationale verdragsverplichtingen. Wanneer tijdens zo'n controle blijkt dat een schip niet aan de internationale maritieme verdragen voldoet kan een Havenstaat maatregelen nemen, waaronder het aanhouden van een schip. Dat is recent gebeurd met de MT Regina op Curaçao.

Vraag 7

Kunt u het juridische kader schetsen waarbij wordt ingegaan op de precieze verantwoordelijkheidsverdeling tussen het Koninkrijk en het autonome land Curaçao als het gaat om dit soort olietransporten? Kunt u hierbij nadrukkelijk ingaan op de rol van het Koninkrijk – als IMO-lid – ten aanzien van het handhaven van internationale zeevaartregelgeving?

Antwoord 7

In artikel 3 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden (Statuut³) staat opgesomd welke onderwerpen kwalificeren als aangelegenheden van het Koninkrijk. Indien uit het Statuut niet volgt dat iets een Koninkrijksaangelegenheid is, betreft het in beginsel een landsaangelegenheid, en gaan de autonome landen er zelf over.

Toezicht op en handhaving van sancties binnen de jurisdictie van individuele landen zijn aangelegenheden waar de autonome landen zelf over gaan. Curaçao heeft dit uitgewerkt in de Sanctielandsverordening. Voor Nederland geldt de Sanctiewet 1977⁴. De EU heeft geen sancties ingesteld tegen Venezolaanse olie, noch staan de betreffende schepen op een EU-sanctielijst. De toepassing van EU-sancties binnen het Koninkrijk valt onder «buitenlandse betrekkingen» en aldus is er sprake van een Koninkrijksaangelegenheid. De bepalingen in dit kader zijn neergelegd in de Rijkssanctiewet⁵, die hiermee het overkoepelende juridische kader binnen het Koninkrijk vormt. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken is beleidscoördinerend binnen het Koninkrijk op het gebied van sancties, zowel bij de ontwikkeling van nieuwe maatregelen binnen de EU als bij de naleving daarvan. De betreffende olietransporten vallen qua veiligheids- en milieueisen voor zeeschepen onder de internationale zeevaartverdragen van IMO. Het Koninkrijk is als geheel verdragspartij bij IMO. Havenstaatverplichtingen, zoals milieuaspecten en de (controle van) lading, zijn een autonome verantwoordelijkheid van de landen van het Koninkrijk.

Vraag 8

Kunt u toelichten wat de rol van de Kustwacht Caribisch Gebied is ten aanzien van het handhaven van internationale zeevaartregelgeving? Klopt het dat wanneer de Kustwacht Caribisch Gebied betrokken is hiermee ook het Koninkrijk betrokken is omdat de Kustwacht Caribisch Gebied onder de verantwoordelijkheid van de Koninkrijksregering valt? Zo nee, waarom niet?

³ wetten.nl - Regeling - Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden - BWBR0002154

⁴ wetten.nl - Regeling - Sanctiewet 1977 - BWBR0003296

⁵ wetten.nl - Regeling - Rijkssanctiewet - BWBR0038211

Antwoord 8

De Kustwacht Caribisch Gebied (hierna: Kustwacht) is een maritieme rechtshandhavingsorganisatie, bestaande uit de Landen Curaçao, Aruba, Sint Maarten en Nederland. De vier landen bepalen gezamenlijk het beleid van de Kustwacht, dat operationeel valt onder beheer van Defensie. De Kustwacht zorgt voor de veiligheid op de wateren rond Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Caribisch Nederland (BES). De Kustwacht voert opsporings-, toezichthoudende- en dienstverlenende taken uit op basis van de Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba (hierna: Rijkswet⁶) en het justitiële beleidsplan Kustwacht. De Rijkswet geeft o.a. aan dat de Kustwacht belast is met het toezicht op scheepvaart, waaronder het verkeer en de uitrusting van schepen. Het justitiële beleidsplan 2022–2025 (met doorloop naar 2026⁷) voor de Kustwacht richt zich op handhaving van illegale activiteiten om te voorkomen dat de effecten van de illegale activiteiten in lokale milieus terecht komen. De Kustwacht opereert onder lokaal gezag in de wateren waarin zij jurisdictie en bevoegdheden heeft ten aanzien van haar taakstelling. Met refereer naar het antwoord op vraag 7 is het Koninkrijk alleen dan betrokken als er sprake is van de zogenoemde Koninkrijksaangelegenheden. Handhaving van de verplichtingen in het kader van internationale zeevaartreggeving betreft een autonome aangelegenheid van de landen zelf, en vindt derhalve plaats op nationaal niveau en onder nationaal gezag.

Vraag 9

Deelt u de mening van diverse deskundigen dat deze situatie in de Rijksministerraad had moeten worden besproken aangezien ook Koninkrijksaangelegenheden in het geding zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Nee, omdat er geen Koninkrijksaangelegenheden in het geding zijn. De EU heeft geen sancties ingesteld tegen Venezolaanse olie. Wanneer er sprake is van (mogelijke) overtreding van EU-sancties of andere regels waar Curaçao aan gehouden is, dan is het aan de autoriteiten van Curaçao (waaronder bijvoorbeeld de *Curaçao Ports Authority* en de *Harbor and Safety Inspection* van de Maritieme Autoriteit Curaçao) om hierop te acteren. In het geval dat daar signalen van zijn wordt daar serieus opvolging aan gegeven door daarvoor bevoegde autoriteiten. Waar nodig wordt daarbij het politieke niveau geïnformeerd en zo nodig betrokken. Het is van belang te benoemen dat er frequent contact en veelvuldige afstemming is tussen de Caribische (ei)landen en Nederland, tussen diverse diensten en departementen en elk op hun eigen vakgebied.

Vraag 10

Deelt u de zienswijze van de havenveiligheidsadviseur van de Curaçaose havenautoriteit dat de directie buitenlandse betrekkingen van het land Curaçao in samenspraak met het Koninkrijk behoort te beoordelen of een schip op een sanctielijst mag aanmeren en dat dit hiermee dus een Koninkrijksaangelegenheid is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

De Curaçaose maritieme autoriteiten hebben een autonome verantwoordelijkheid voor het toelatingsbeleid en dienen daarbij het EU-sanctiebeleid na te leven. De concrete uitvoering wordt gecoördineerd via Buitenlandse Zaken en de Dienst Buitenlandse Betrekkingen van de Caribische Landen. Russisch gevlagde schepen en door de EU gesanctioneerde schepen, entiteiten en personen dienen te worden geweerd uit havens en sluizen in het Koninkrijk. Zoals eerder aangegeven is de EU en/of het Koninkrijk niet gehouden aan de Amerikaanse sanctielijst.

⁶ wetten.nl - Regeling - Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba - BWBR0023731

⁷ 2025 12 12 Jaarplan 2026 Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch gebied.pdf; voetnoot 14, pagina 9

Vraag 11

Wie is de eigenaar van de op Curaçao opgeslagen Venezolaanse olie afkomstig van het schip Regina?

Antwoord 11

Nadere details over eigenaarschap, hoeveelheden en commerciële afspraken vallen onder de autonome verantwoordelijkheid van het land Curaçao en zijn niet gedeeld.

Vraag 12

Deelt u de mening dat zolang de situatie rondom het transport van Venezolaanse olie, waarvan het ook de vraag is wie de economische winst op strijkt, schimmig is en er sterke vermoedens zijn dat internationale regelgeving niet goed wordt nageleefd, dit transport niet via het Koninkrijk der Nederlanden zou moeten worden getransporteerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Zoals aangegeven onder vraag 6 is het onwenselijk dat zeeschepen zich niet aan de internationale zeevaart regels houden. Daarom is hier, middels havenstaatcontrole, op gehandhaafd en is het betreffende schip aangehouden. Zoals eerder aangegeven zijn er op dit moment geen EU-sancties ten aanzien van Venezolaanse olie.

Vraag 13

Erkent u dat de olie in de Venezolaanse voorraden bij de meest vervuilende olie ter wereld hoort, onder andere door de hoogste CO₂-intensiteit en tweede hoogste methaanintensiteit van alle olieproducerende landen, en dat de exploitatie van de Venezolaanse olievoorraden 13% van het resterende wereldwijde koolstofbudget om onder de 1,5 graden opwarming te blijven in een keer zou opgebruiken? Deelt u in dat licht de mening dat de Venezolaanse olie beter onder de grond blijft?

Antwoord 13

Het klopt dat de Venezolaanse olie tot de meest broeikas-intensieve olie ter wereld behoort. Dat exploratie van die voorraden 13% van het resterende wereldwijde koolstofbudget om onder de 1,5 graden opwarming te blijven zou opgebruiken, komt uit een analyse van de koolstofboekhoud consultant *Climate Partner* in opdracht van *The Guardian*. Het is duidelijk dat een groot deel van de huidige fossiele voorraden, waaronder olie, niet kan worden gebruikt als we de wereldwijde opwarming van de aarde tegen het einde van deze eeuw willen beperken tot 1,5 graden.

Het is echter niet aan de Nederlandse regering om te bepalen wie welke olie nog zou mogen oppompen. Het kabinet zet met name in op internationale afspraken over vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, de afbouw van fossiele subsidies en vermindering van de vraag naar olie door de ontwikkeling van niet-fossiele energie- en grondstoffen, efficiencyverbetering en recycling van koolstof.

Vraag 14

Deelt u de vaststelling dat de afhankelijkheid van olie weer maar eens tot gewelddadig conflict geleid heeft? Deelt u de daaruit volgende conclusie dat Nederland haar klimaatplannen moet bijstellen om nog sneller de afhankelijk van fossiele brandstoffen volledig af te bouwen?

Antwoord 14

In het Klimaatplan 2025–2035 wordt reeds onderkend dat de energietransitie niet alleen noodzakelijk is voor het klimaat en onze gezondheid, maar ook voor onze energieonafhankelijkheid, onder meer via vermindering van de importafhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Het kabinet werkt daarnaast aan een kamerbrief over verantwoorde afbouw van fossiel, die overzicht geeft over de verantwoorde afbouw van de verschillende fossiele energiedragers in Nederland en de vraagstukken die hierbij komen kijken. Met deze brief geeft het kabinet ook opvolging aan de motie van de leden De Groot en Grinwis over de gevolgen van de afspraken

in COP28 over «weg bewegen van fossiel» en de motie van het lid Kröger c.s. over het afbouwen van fossiele brandstoffen als hoge prioriteit.⁸

Vraag 15

Heeft u contact met de autoriteiten op Curaçao over de onderhavige situatie? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid dit alsnog zo spoedig mogelijk te doen?

Antwoord 15

Er is op verschillende niveaus intensief contact met de autoriteiten op Curaçao. Dat geldt overigens (op maritiem gebied) ook voor de andere landen en openbare lichamen in het Caribisch deel van het Koninkrijk.

Vraag 16

Kunt u voorgaande vragen afzonderlijk van elkaar binnen de gestelde termijn beantwoorden?

Antwoord 16

Dat is helaas niet gelukt. De beantwoording heeft meer tijd gevraagd, mede door de kabinetswissel en samenvoeging met antwoorden op andere Kamervragen. Ik verwijs hiervoor ook naar de uitstelbrief verzonden aan de Kamer door collega van den Burg⁹.

⁸ Kamerstukken II 2024/25, 32 813, nr. 1484 en Kamerstukken II, 2023/24, 32 813, nr. 1325

⁹ Uitstelbrief antwoorden Kamervragen over Venezolaanse olie in Curaçao | Kamerstuk | Rijks-overheid.nl