

Vergaderjaar 2025–2026

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 498

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 april 2026

Met deze brief wordt uitvoering gegeven aan verschillende toezeggingen die zijn gedaan aan de Kamer tijdens het commissiedebat Maritiem van 29 januari 2026. Het gaat om de volgende toezeggingen¹:

- aan het lid Heutink om een analyse/benchmark uit te voeren ten aanzien van de regeldruk in de maritieme sector en hierover uiterlijk in het derde kwartaal van 2026 aan de Kamer te rapporteren;
- aan het lid Vellinga-Beemsterboer om op korte termijn in overleg te treden met de Staatssecretaris van IenW en de binnenvaartsector over verduurzaming en de Kamer hierover in het eerste kwartaal van 2026 schriftelijk te informeren;
- aan het lid Schutz om het gesprek aan te gaan met de Staatssecretaris van LNV inzake de het nachtelijk snelvaren van en naar Ameland in relatie tot de natuurregelgeving en hierover uiterlijk in het eerste kwartaal van 2026 aan de Kamer te rapporteren;
- aan het lid Boelsma-Hoekstra om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2026 schriftelijk terug te komen op de vraag hoe de Nederlandse maritieme autoriteit (NLMA) bijdraagt aan het vestigingsklimaat;
- aan het lid Vellinga-Beemsterboer om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2026 schriftelijk terug te komen op de vraag inzake een nationaal verbod op het lozen van verontreinigd waswater van scrubbers en de mogelijkheden m.b.t. een internationaal verbod via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Regeldruk maritieme sector

Op 5 september 2025 is de Tweede Kamer door de toenmalig Minister van Economische Zaken geïnformeerd over een kabinetsbrede aanpak voor regeldrukvermindering voor ondernemers.² Het kabinet begint met het schrappen of verminderen van de regeldruk van 500 regels, hiervan

¹ TZ202601-106; TZ202601-108; TZ202601-110; TZ202601-112; TZ202601-113;

² Kamerstukken II, 2025/26, 29 515, nr. 706

hebben er 75 betrekking op het Ministerie van IenW. Dit sluit aan bij de wijze waarop de afgelopen jaren al is gewerkt aan de modernisering en vereenvoudiging van maritieme wet- en regelgeving (zoals de Wet bemanning zeeschepen en de Schepenwet), die onder andere tot doel heeft regeldruk en administratieve lasten voor het maritieme bedrijfsleven te verminderen.

Op 15 december 2025 is de Tweede Kamer door de toenmalige Minister van Economische Zaken geïnformeerd over een tussenstand van het aantal regels dat op dit moment in kaart is gebracht om te schrappen of in administratieve druk te verminderen en waaraan op dit moment wordt gewerkt per departement.³ De komende maanden wordt hieraan verder gewerkt, waarbij de voortgang wordt weergegeven via de regeldrukmonitor (www.regeldrukmonitor.nl). In het kader van regeldrukvermindering voor ondernemers wordt ook een MKB-indicatoronderzoek voor de maritieme sector uitgevoerd. Bij het MKB-indicatoronderzoek wordt helder gemaakt of ondernemers tegen problemen aan lopen en hoeveel het kost om aan die verplichtingen te voldoen. Hiermee ontstaat een compleet beeld van de regeldruk die mkb-ondernemers binnen een sector kunnen ervaren. De Tweede Kamer wordt medio 2026 geïnformeerd door de Minister van Economische Zaken en Klimaat over de voortgang.

Over de gevolgen van het EU-investeringsplan duurzaam vervoer (Sustainable Transport Investment Plan, STIP), genoteerd onder dezelfde toezegging, wordt de Kamer in het derde kwartaal van 2026 apart geïnformeerd.

Verduurzaming binnenvaart

Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) heeft aandacht gevraagd voor de gevolgen van de stijging van de HVO-prijzen op koplopers in de energietransitie in de binnenvaart. Sinds 1 januari is kruissubsidiëring afgeschaft, waardoor weggebruikers niet langer betalen voor de inzet van hernieuwbare energie in de binnenvaartsector, maar de binnenvaartsector zelf. Met de invoering van de Brandstoftransitieverplichting zal de sector vanaf 2026 stapsgewijs meer CO₂ reduceren richting 2030. IenW gaat in gesprek met KBN om te kijken naar het handelingsperspectief van deze koplopers.

Ook zal er vanaf dit jaar aanvullende financiële steun zijn voor binnenvaartondernemers om hun schip te verduurzamen. De Tweede Kamer is daar met verschillende brieven over het Klimaatfonds over geïnformeerd. Naar verwachting zal de tijdelijke subsidieregeling Vroege Opschaling Energietransitie Binnenvaartschepen (2026–2030) in het najaar van 2026 worden opengesteld. Hiervoor is reeds circa € 200 miljoen gereserveerd vanuit het Klimaatfonds. Daarnaast is er vanuit de structurele stikstofaanpak (Kabinet Rutte III) nog circa € 30 miljoen aan stikstofmiddelen beschikbaar, bedoeld voor verduurzaming van binnenvaartschepen in de jaren 2026–2030. Aangezien de binnenvaartsector zowel emissies van broeikasgas als van stikstof moet reduceren worden deze middelen gezamenlijk ingezet in deze integrale verduurzamingsregeling. Met de stikstofmiddelen wordt, mede op verzoek van de sector, binnen deze regeling een eerste stap gezet om ook hybride aandrijflijnen voor kleine schepen te stimuleren.

³ Kamerstukken II 2025/26, 32 637, nr. 741

Snelvaren van en naar Ameland in relatie tot de natuurregelgeving

Op 6 februari heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) over de watertaxi's in de vaargeulen op de Waddenzee. Daarbij is gesproken over wat er vanuit de natuurkwaliteit nodig is om de door MARIN geadviseerde snelheidsverhoging naar 40 km/u te realiseren.

Tussen beide ministeries is afgesproken dat IenW een ecologische beoordeling laat opstellen waaruit moet blijken of de snelheid van 40 km/u significant negatieve effecten heeft op de N2000 instandhoudingsdoelstellingen van de Waddenzee. Deze beoordeling wordt in de zomer verwacht. De watertaxiondernemers zijn bekend met dit tijdpad. Voor het mogelijk maken van de snelheidsverhoging moet de IenW regelgeving worden aangepast. Dit betreft de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995.

Door deze werkwijze worden veel administratieve en financiële lasten weggehaald bij de betreffende ondernemers. Zij hoeven een kostbare passende beoordeling, die als een obstakel wordt ervaren, niet zelf te laten uitvoeren en te betalen.

Het Ministerie van LVVN is actief betrokken en heeft aangegeven medewerking te verlenen vanuit zijn expertise. Indien uit de ecologische beoordeling onverhoopt blijkt dat de voorgenomen snelheidsverhoging significant negatieve effecten heeft voor de natuur en generieke mitigerende maatregelen niet voldoende zijn, dan kunnen er locatie specifieke voorwaarden worden gesteld aan het nachtelijk snelvaren. Zo kunnen bepaalde kwetsbare trajecten worden uitgezonderd van het nachtelijk snelvaren of kan de snelheid worden verlaagd. Op deze manier kan in een worstcasescenario alsnog enig nachtelijk snelvaren plaatsvinden.

Bijdrage Nederlandse Maritieme Autoriteit aan het vestigingsklimaat

Het vestigingsklimaat voor de maritieme sector in Nederland staat onder druk als gevolg van internationale concurrentie, een krappe arbeidsmarkt en grote transitieopgaven op het gebied van bijvoorbeeld verduurzaming en autonoom varen. Om het vestigingsklimaat te versterken, geven overheid en maritieme sector gezamenlijk opvolging aan de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie (SAMMI). De kern van deze aanpak is dat geïnvesteerd moet worden in de kwaliteit van de totale maritieme keten. Onderdeel daarvan is dat Nederland beschikt over een aantrekkelijk vlagregister, en daarmee over een substantieel aantal schepen dat onder Nederlandse vlag wil varen.

Om reders te bewegen onder Nederlandse vlag te komen (of te blijven) varen is per 2024 jaarlijks € 1,3 mln. extra vrijgemaakt voor de oprichting van de Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA). De NLMA functioneert als een eenduidig aanspreekpunt voor reders, en voorziet blijkens de eerstejaarsevaluatie in een duidelijke behoefte. De NLMA versterkt de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag en draagt daarmee bij aan de kwaliteit van het maritiem vestigingsklimaat, door onder andere het moderniseren van wet- en regelgeving om ruimte te maken voor innovatie en administratieve lasten te verminderen. Ook is inmiddels een innovatieloket ingericht, waarbij complexe aanvragen en innovatieve projecten vanuit de sector (zoals nucleaire schepen) beter gefaciliteerd kunnen worden. Daarnaast zorgt de NLMA ervoor dat de dienstverlening op een internationaal concurrerend niveau wordt gehouden, door

bijvoorbeeld het verkorten van doorlooptijden bij de afgifte van certificaten en door verdere digitalisering.

De Nederlandse vlag staat internationaal bekend als een kwaliteitsvlag. Er zijn andere vlaggen in de wereld die een gunstiger kostenstructuur hebben, maar Nederland kan zich onderscheiden op onder andere de hoge kwaliteitsstandaarden, innovatieve scheepsbouwontwerpen (bijvoorbeeld offshore werkschepen), een goede naleving van internationale verplichtingen en een actieve vlaggenstaat die ook in moeilijke omstandigheden (bijv. tijdens de COVID-pandemie) steun verleent.

Nationaal verbod op het lozen van verontreinigd waswater van scrubbers en de mogelijkheden met betrekking tot een internationaal verbod via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Nederland zet zich, samen met andere EU-landen, in voor bindende maatregelen via IMO voor het lozen door schepen met zwavelscrubbers (hierna: scrubbers) aangezien maatregelen van IMO het meest effectief zijn voor de internationale zeevaart. Daartoe heeft Nederland recent, samen met EU-landen, een voorstel ingediend bij de IMO voor aanvullende lozingsrestricties voor scrubberwaswaterlozingen in kwetsbare zeegebieden, de zogenoemde Particularly Sensitive Sea Areas⁴. Voor een besluit hierover is consensus nodig en hier is beperkt draagvlak voor gebleken. Verscheidene non-EU landen verzetten zich in het algemeen tegen lozingsrestricties voor scrubbers en daarmee ook tegen het EU-voorstel. Zij zijn onder andere van mening dat de negatieve milieu impact van scrubberwaswaterlozingen nog niet voldoende is aangetoond om lozingsrestricties te rechtvaardigen. Hoewel er verschillen van inzicht bestaan over de mate waarin de lozingen van waswater bijdragen aan de totale vervuiling van het mariene milieu, staat het volgens Nederland vast dat dit type lozingen niet bijdraagt aan het behalen van een goede milieutoestand van onze nationale wateren, zoals ook gecommuniceerd in eerdere Kamerbrieven over dit onderwerp⁵.

Gezien het beperkte draagvlak in IMO voor lozingsrestricties, heeft Nederland besloten een verbod op scrubberwaswaterlozingen voor te bereiden in de Nederlandse binnenwateren en havens⁶. Tevens heeft Nederland zich in regionaal (OSPAR⁷) verband ingezet om te komen tot een geharmoniseerde aanpak in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan. Op 27 juni jl. heeft dit geleid tot het besluit dat alle landen in het OSPAR-gebied⁸ een lozingsverbod zullen gaan implementeren in havens en binnenwateren. Tevens wordt in OSPAR-verband onderzoek gedaan om te beoordelen of het OSPAR-verbod voor binnenwateren en havens zal worden uitgebreid naar de 12 nautische mijlszone. Hierover wordt in 2027 een definitief besluit genomen. Een internationaal geharmoniseerde aanpak is van belang voor een internationaal opererende sector als de zeevaart.

⁴ Particularly Sensitive Sea Areas, <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/pssas.aspx>

⁵ Kamerstukken II, 2023/24, 31 409, nr. 454; Kamerstukken II, 2024/25, 31 409, nr. 479

⁶ Kamerstukken II, 2024/2025, 31 409, nr. 479

⁷ het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan

⁸ De OSPAR Commissie bestaat uit vertegenwoordigers van alle 16 verdragspartijen (België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, IJsland, Ierland, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Portugal, Spanje, Zweden, Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk en de EU).

Momenteel wordt uitgezocht hoe het nationale verbod het beste kan worden ingebed in de Nederlandse wetgeving. De verdere details van een verbod zullen in de loop van dit jaar worden ingevuld, in bespreking met de sector. Dan zal er voor de sector ook meer duidelijkheid komen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans