Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

31 409 Zee- en binnenvaart

29 862 Nationaal Zeehavenbeleid

36 933 Noodpakket energie, mobiliteit en economie

Nr. 508

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2026

Deze kamerbrief informeert de Kamer over de actuele stand van zaken van diverse onderzoekstrajecten binnen de maritieme sector. Daarnaast wordt invulling gegeven aan toezeggingen en moties, wordt de evaluatie van een subsidieregeling aangekondigd en wordt de aanpak van de Russische schaduwvloot toegelicht.

De brief is thematisch opgebouwd en behandelt tien onderwerpen: FAME blends in de binnenvaart, energiebelasting elektrisch varen, stikstofdepositie offshore werkschepen, de visie op verduurzaming van bunkerbrandstoffen, de evaluatie van de tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen, alsmede drie toezeggingen, een motie en de aanpak van de Russische schaduwvloot.

1. FAME blends in de binnenvaart

Sinds 2020 is via diverse onderzoeken de impact van biobrandstoffen, en met name FAME (een biodiesel variant), op de binnenvaartvloot verkend. Waar eerdere studies zich richtten op de theoretische impact, vult TNO met een praktijkproef de resterende kennisleemtes in door middel van langdurige monitoring aan boord van binnenvaartschepen. Gedurende circa één jaar zijn negen schepen gemonitord terwijl zij voeren op brandstofblends met een FAME-gehalte variërend van 15% tot 30%. Het onderzoeksrapport van TNO over de monitoring van binnenvaartschepen op FAME-blends is bijgevoegd[1]. Het rapport vormt het sluitstuk van een reeks onderzoeken die vanaf 2020 zijn gevoerd naar de inzet van FAME in de binnenvaart. Met de resultaten uit deze praktijkproef wordt beoogd de verdere toepassing van FAME-blends zo goed mogelijk te faciliteren door de relevante stakeholders in de binnenvaart concreet handelingsperspectief te bieden voor het varen op FAME-blends.

[1] Bijlage 1 TNO onderzoek FAME blends binnenvaart

kst-31409-508
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Uit de monitoring blijkt dat alle hoofdmotoren van de deelnemende schepen gedurende de proefperiode betrouwbaar hebben gedraaid op FAME-blends tot 30%. Hoewel de technische haalbaarheid hiermee is aangetoond, deden zich incidenteel onregelmatigheden voor met hulpmotoren en filterverstoppingen. Hoewel de brandstofkwaliteit grotendeels aan de geldende normen voldoet, is bij hogere blends extra aandacht nodig voor de oxidatiestabiliteit en de concentratie van specifieke stoffen om problemen zoals filterverstopping te voorkomen. Uit het onderzoek bleek dat onderhoudstermijnen voor de motorolie niet generiek verkort hoeven te worden ten opzichte van reguliere diesel. Voor brandstoffilters is direct na de omschakeling op FAME-blends wel extra waakzaamheid geboden vanwege het risico op incidentele filterverstopping.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft de afronding van het rapport benut voor een gesprek met relevante stakeholders over de verdere toepassing van FAME-blends in de binnenvaart. Tijdens dit gesprek is gezamenlijk gereflecteerd op de onderzoeksresultaten en zijn afspraken gemaakt over vervolgstappen.

2. QuickScan Effecten Verlagen Energiebelasting Elektrisch Varen

Voor gasolie voor binnenvaartschepen geldt geen accijns op grond van de Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim, 1868), die belasting op brandstof voor de Rijnvaart verbiedt. Voor de elektriciteit die binnenvaartschepen geleverd krijgen om op te varen, betalen zij energiebelasting. Dit leidt tot een ongelijke fiscale behandeling van fossiel en elektrisch aangedreven binnenvaartschepen, wat onwenselijk is in het licht van de energietransitie. Het kabinet streeft naar een fiscaal stelsel waarin vervuiling wordt belast en duurzame alternatieven niet fiscaal worden benadeeld. Nederland heeft binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) reeds uitgesproken de accijnsvrijstelling op termijn gezamenlijk met andere lidstaten te willen afschaffen. Omdat de afschaffing van de accijnsvrijstelling niet op korte termijn wordt verwacht, verkennen IenW en het Ministerie van Financiën intussen welke vragen en overwegingen spelen bij een eventuele aanpassing van de energiebelasting ten behoeve van elektrisch aangedreven schepen. Daarbij wordt de beleidseffectiviteit verkend en worden de uitvoeringstechnische en Europeesrechtelijke aspecten betrokken.

Ten aanzien van de beleidseffectiviteit heeft IenW aan het Expertise en Innovatiecentrum voor de Binnenvaart gevraagd een quickscan uit te voeren naar het verwachte effect van een verlaging van de energiebelasting op het aantal extra schepen dat hierdoor batterij-elektrisch gaat varen. In de bijgevoegde quickscan[2] is voor verschillende scheepstypes verkend wat het effect is op de Total Cost of Ownership (TCO) van een verlaging van de energiebelasting vanaf 2030.

De resultaten van de quickscan zullen worden meegenomen in de verkenning, die de Ministeries van Financiën en IenW uitvoeren.

3. Stikstofdepositie offshore werkschepen

In de kamerbrief van 25 november 2022[3] reserveerde de Minister voor Natuur en Stikstof € 200 miljoen voor bovenwettelijke stikstofmaatregelen in de industrie, bouw en mobiliteit. € 46 miljoen hiervan is beschikbaar

[2] Bijlage 2 EICB QuickScan effecten verlagen energiebelasting
[3] Kamerstuk 34 682, nr. 108

voor aanvullende maatregelen in de zeescheepvaart en zeehavens. Met dit budget wordt invulling gegeven aan drie subsidieregelingen: Batterij-elektrisch varen zeehavens (BEVZ), Varen op waterstof en Elektrificatie havenmateriaal. In het kader van de ontwikkeling van de BEVZ- en de varen op waterstof regeling heeft REBEL onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie en TCO van 3 verschillende scheepstypen in combinatie met 7 verschillende energielijnen. Het onderzoeksrapport[4] is bijgevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat de overstap naar hybride-elektrische schepen financieel het meest haalbaar is. Het kostenverschil met traditionele dieselschepen is bij deze techniek het kleinst. Dit geldt ook in de situatie waarbij externe kosten worden geïnternaliseerd middels het Europese emissiehandelssysteem ETS en de FuelEU Maritime verordening. De inzet van groene waterstof is vooralsnog duurder dan andere duurzame alternatieven. Daarnaast zijn er voor drie scheepstypen (Crew Transfer Vessels (CTV), Offshore Service Vessels (OSV) en shortsea) representatieve vaarroutes geselecteerd om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te onderzoeken. Hoewel de emissies per kilometer het laagst zijn bij CTV's en het hoogst bij shortsea schepen, wordt de impact van de emissies op de depositie voornamelijk bepaald door de nabijheid van natuurgebieden langs de route.
IenW neemt deze bevindingen mee bij de verdere consultatie van de sector en de vormgeving van de subsidieregelingen.

4. Visie verduurzaming bunkerbrandstoffen

Een van de prioriteiten van de beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat[5] betreft het afbouwen van kwetsbare afhankelijkheden in onze mobiliteit. In de beleidsbrief is opgenomen dat IenW in dit kader in 2026 een visie op de verduurzaming van bunkerbrandstoffen opstelt[6]. Op dit moment loopt de uitwerking van deze visie, die beoogd is om in het najaar met uw Kamer te worden gedeeld.

Nederland heeft, met de grote havens en Schiphol, een grote positie in de internationale afzetmarkt voor bunkerbrandstoffen voor scheepvaart en luchtvaart. De visie maakt inzichtelijk wat de publieke belangen van deze huidige bunkerpositie zijn. Daarnaast geeft dit een beeld van hoe de bunkerpositie bij kan dragen aan de verduurzaming van scheep- en luchtvaart en wat handelingsperspectieven en/of maatregelen zijn voor het verduurzamen van bunkerbrandstoffen.

In de uitwerking van de visie worden bestaande inzichten, stakeholder-input en onderzoeken gebruikt. Daarnaast zijn in opdracht van IenW twee onderzoeken uitgevoerd om antwoord te geven op enkele openstaande vragen. De uitkomsten hiervan worden meegenomen in de visie. Vooruitlopend op de visie zelf, worden bij deze brief de genoemde twee onderzoeken[7] alvast met uw Kamer gedeeld.

CE Delft heeft onderzoek gedaan naar de scenario's voor de toekomstige bunkervraag van scheep- en luchtvaart, kansen en risico's voor de bunkerpositie van Nederlandse zeehavens en handelingsperspectieven voor stakeholders. In het onderzoek van Erasmus UPT en Rebel Group zijn

[4] Bijlage 3 REBEL stikstofdepositie werkschepen
[5] Kamerstuk 36 800 XII, nr. 34
[6] Deze visie op verduurzaming van bunkerbrandstoffen is opgenomen in het definitieve ontwerpKlimaatplan 2025–2035, zie Kamerstuk 32 813, nr. 1501
[7] Bijlage 4 CE Delft Toekomstbestendige bunkerpositie Nederlandse zeehavens en bijlage 5 Erasmus UPT Rebel Eindrapport bunkerpositie Nederlandse zeehavens

de economische positie en de publieke belangen van bunkering onderzocht.

5. Aankondiging Evaluatie Tijdelijke Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen (2021–2025)

IenW is het proces gestart voor een evaluatieverslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze regeling. Door vertraging in het evaluatieproces verschuift de publicatiedatum naar 1 december 2026, in plaats van 1 juli 2026 zoals oorspronkelijk in de regeling was voorzien.

6. Toezegging gesprek binnenvaartsector

Mijn ambtsvoorganger heeft in uw Kamer aangegeven een gesprek met de binnenvaartsector te zullen voeren over de prijsontwikkelingen van de biodieselvariant HVO (TZ202601-108), naar aanleiding van vragen die Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) daarover heeft gesteld. Een gesprek met KBN heeft op 10 april 2026 plaatsgevonden. Daarin werd vastgesteld dat de prijs voor HVO dit jaar is gestegen. Dit komt doordat met de invoering van de brandstoftransitieverplichting de kruissubsidie, waarbij het wegvervoer betaalde voor de inzet van HVO in de binnenvaart, is afgeschaft. Deze kruissubsidie heeft in de afgelopen jaren geleid tot relatief lage HVO-prijzen in de binnenvaart. Het afschaffen daarvan was een bewuste beleidskeuze binnen de implementatie van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie (RED-III). Met de brandstoftransitieverplichting is een instrument opgezet waarbij de binnenvaartsector eigenstandig de energietransitie kan doormaken. Tijdens het gesprek is tevens afgestemd dat overheid en sector in gesprek blijven over de langetermijnvisie op de energietransitie in de binnenvaart en de invulling daarvan.

7. Toezegging gesprek Uitstempeldossier

Mijn ambtsvoorganger heeft in uw Kamer aangegeven dat met het Ministerie van Asiel en Migratie (AenM) zal worden gesproken over het Uitstempeldossier zeevarenden (TZ202601-107), naar aanleiding van vragen van het lid Stoffer (SGP). Een ambtelijk overleg tussen de Ministeries van Justitie en Veiligheid (JenV), Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), Economische Zaken en Klimaat (EZK) en IenW met Maritime Offshore NL en KVNR heeft op 26 maart 2026 plaatsgevonden. Daarin is gesproken over de invoering van de nieuwe Toelatingsregeling zeevarenden[8] die op 1 juli in werking zal treden. Tevens is afgesproken dat komend jaar monitoring door de IND zal plaatsvinden van de Toelatingsregeling.

8. Toezegging ondermijning kleinere zeehavens

Mijn ambtsvoorganger heeft in uw Kamer aangegeven de mogelijkheden te onderzoeken voor nauwere samenwerking met JenV in het Platform Kleine Zeehavens, naar aanleiding van de motie Goudzwaard (TZ202601-096). Door het Platform Ondermijning Kleine Zeehavens wordt nu, in opdracht van JenV, een probleemanalyse uitgevoerd om de drugssmokkelmethoden in de kleine zeehavens in kaart te brengen. Naar aanleiding van deze probleemanalyse zal worden bezien welke interventies nodig zijn om de veiligheid en weerbaarheid in kleine zeehavens te vergroten. Daarbij zal vanuit IenW rekening worden gehouden met de MIRT-systematiek. De geïdentificeerde interventies zullen in gezamenlijkheid uitgevoerd worden tussen JenV, IenW en de partners binnen het Platform

[8] Staatscourant Nr. 43026 24 december 2025

Ondermijning Kleine Zeehavens. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Goudzwaard c.s. (Kamerstuk 36 800 A, nr. 30)

9. Eerste beantwoording motie Bontenbal en Brekelmans

Per motie van de leden Brekelmans (VVD) en Bontenbal (CDA) (Kamerstuk 36 933, nr. 21) is verzocht om te verkennen of door middel van het aanbieden van (her)verzekeringen als overheid, de scheepvaart onder de Nederlandse vlag, die momenteel vastzit in de Perzische Golf, geholpen kan worden. Hoewel op dit moment geen sprake is van onverzekerbaarheid, worden de betreffende schepen geconfronteerd met een forse verhoging van premies voor de (verplichte) verzekeringen. Deze premies kunnen bovendien per dag veranderen.

In de motie wordt specifiek verwezen naar initiatieven van Frankrijk en Denemarken. Beide landen hebben of werken aan (verschillende vormen van) overheidsmechanismes om in te stappen als (her)verzekeraar. Momenteel wordt door beide landen geen gebruik gemaakt van de mechanismes.
Het Deense model wordt momenteel nog opgezet, en heeft als doel te bewerkstelligen dat Deense schepen kunnen blijven varen met de benodigde verzekering in een oorlogssituatie waarin de commerciële verzekeringsmarkt niet meer functioneert. Indien deze situatie zich voordoet wordt een zogenaamd War Insurance Institute geactiveerd. Bij de activering van dat instituut verstrekt de Deense overheid een garantie van ca. € 800 mln. in de vorm van een lening. Deze lening moet worden terugbetaald via bijdragen/premiebetalingen van rederijen aan het (nog op te richten) instituut.

Frankrijk kent een Centraal Herverzekeringsfonds, met een staatsgarantie, onder de Code des assurance, dat bevoegd is te voorzien in (her-) verzekering met betrekking tot risico's die voortvloeien uit uitzonderlijke gebeurtenissen, zoals buitenlandse- of burgeroorlogen, burgerlijke onrust of industriële geschillen. Het fonds is sinds 2018 slapend, aangezien er sprake is van voldoende marktwerking.

Daarnaast kent ook Noorwegen een (volledig privaat) model. Hier is Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK) aangewezen als scheepsverzekeringsmaatschappij, die in gezamenlijk eigendom is van de Noorse scheepvaartindustrie. De Noorse scheepvaartindustrie betaalt premies aan de maatschappij die vervolgens weer voorziet in oorlogsverzekeringsdekking, met aanvullende steun aan de Noorse leden ten voordele van hun weerbaarheid en competitieve krachten.

Door de Nederlandse reders wordt gepleit voor het beschikbaar hebben van een model dat direct of indirect gefinancierd wordt met premieafdrachten door de sector zelf. Voor het vervolg van de in de motie gevraagde verkenning zal daarom vooral naar het Deense en het Noorse model gekeken worden, waarbij er ruimte gehouden wordt voor andere vergelijkbare opties.

Het kabinet realiseert zich dat geen van genoemde voorbeelden voorziet in een snelle oplossing voor de huidige situatie in de Perzische Golf. Daarnaast geldt voor alle opties dat er meer duidelijkheid moet zijn over de omvang van de mogelijke opgave, dekking van de kosten en de financiële en juridische consequenties, alsmede naar de in acht te nemen voorwaarden in geval van staatssteun. Momenteel is er geen budget gereserveerd in de begroting voor dergelijke kosten Het kabinet ziet hier momenteel ook geen ruimte voor op de begroting.

Het kabinet realiseert zich echter ook, dat in de huidige geopolitieke situatie rekening gehouden moet worden met nieuwe crisissituaties met vergelijkbare effecten voor de zeevaart als nu in de Golfregio. De in de motie gevraagde verkenning zal daarom de komende maanden, in samenspraak met de Nederlandse redersvereniging, worden vervolgd en tot een conclusie gebracht worden. Uw Kamer zal daarover dan opnieuw geïnformeerd worden.

10. Stand van zaken aanpak Russische Schaduwvloot naar aanleiding van het verzoek van VC IenW[9]

Het kabinet zet zich stevig in voor het aanpakken van de schaduwvloot. Het kabinet wisselt daarom voortdurend met de buurlanden informatie uit en werkt aan nieuwe Europese sanctiemaatregelen. De Ministeries van IenW, Defensie en JenV werken daarnaast met spoed aan wetgeving om bevoegdheden te creëren ten aanzien van schepen zonder nationaliteit (waaronder vals gevlagde schepen). Daartoe worden verschillende wetten aangepast, waaronder de Wet buitenlandse schepen. Hierdoor kan robuuster worden opgetreden. Het streven is om voor het zomerreces het ontwerpwetsvoorstel aan te bieden aan de Afdeling advisering van de Raad van State. Volgens de planning zal het wetsvoorstel dan kort ná het zomerreces aan uw Kamer worden aangeboden. Ook zal in de eerste helft van september 2026 een technische briefing over de aanpak van de schaduwvloot plaatsvinden. Tijdens deze briefing kan uitgebreider worden stil gestaan bij de stand van zaken.

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

[9] 2026Z13468/2026D30919 Verzoek om brief met stand van zaken aanpak Russische schaduwvloot, Den Haag, 18 juni 2026