



Aan

Minister

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Dir.Maritieme Zaken

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum
17 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/167440

Beslisdatum
24 september 2026

nota

Beslisnota Verzamelbrief CD Maritiem 30 september

Aanleiding

Op 30 september 2026 vindt het Commissiedebat Maritiem plaats. In aanloop naar het debat wordt u geadviseerd de Kamer te informeren over de stand van zaken in een aantal lopende en actuele maritieme dossiers via een verzamelbrief.

Geadviseerd besluit

- In te stemmen met een ingangsdatum van 1 juli 2030 voor een verbod op scrubber waswater lozingen van open-loop scrubbers in Nederlandse binnenwateren en havens, en dit op te nemen in de verzamelbrief.
- De verzamelbrief te ondertekenen;
- De verzamelbrief vóór 17 september 2026 te verzenden aan de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat.

Kernpunten

- De verzamelbrief behandelt de actuele ontwikkelingen binnen de volgende dossiers: *Nationaal verbod scrubber waswater lozingen, Kwaliteitskaders en transparantie brandstofsamenstelling, Sustainable Transport Investment Plan (STIP), Visie verduurzaming bunkerbrandstoffen, Gesprek Waddeneilanden, KNRM, Autonoom varen, Registratieplicht pleziervaartuigen, Weerbaarheid en economische veiligheid van zeehavens en Opvolging aanbevelingen, OVV onderzoek dodelijk ongeval Nieuw Amsterdam.*
- In de verzamelbrief ontvangt de Kamer een update over de voortgang voor het instellen van een nationaal verbod op scrubber waswater lozingen in de Nederlandse binnenwateren en havengebieden. Hierin wordt aangekondigd dat een verbod per 1 juli 2030 gehandhaafd zal worden.
- Gelijktijdig met de verzamelbrief worden er ook brieven naar de Kamer gestuurd over de watertaxi en schaduwvloot. Ook worden er Kamervragen beantwoord over het woonlandbeginsel. Deze worden apart aan u voorgelegd ter ondertekening.
- Tijdens het vooroverleg op 29 september bespreken we naast de verzamelbrief ook onderwerpen uit de convocatie en een aantal actualiteiten die mogelijk tijdens het CD aan de orde komen.

Krachtenveld

Binnen de maritieme sector zijn diverse partijen betrokken, waaronder brancheorganisaties, havenautoriteiten, reders, schippers, motorfabrikanten, regionale overheden en kennisinstellingen.

Toelichting

Hieronder volgt per onderwerp een korte toelichting op de inhoud van de brief:

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Dir.Maritieme Zaken

Scrubbers achtergrond

De Noordzee is een zwavel emissiebeheersgebied waar strengere normen gelden voor zwaveluitstoot door schepen. Die normen kunnen worden bereikt door gebruik te maken van zwavelarme brandstoffen of door gebruik te maken van een zwavelscrubber (hierna: scrubber). Dit apparaat kan aan boord van schepen worden gebruikt om uitlaatgassen te wassen zodat er minder zwavel naar de lucht wordt uitgestoten. Momenteel zijn ongeveer 5000 zeeschepen wereldwijd met een scrubber uitgerust, dit is ongeveer 5% van de wereldwijde vloot (CE Delft, 2023). Schepen die scrubbers hebben geïnstalleerd kunnen blijven varen op zware stookolie en tegelijkertijd toch voldoen aan de gestelde eisen in emissiebeheersgebieden. Dit resulteert meestal in een lozing naar het mariene milieu doordat de meeste van deze scrubbers waswater in zee lozen. Het merendeel van de schepen dat vaart met scrubbers vaart met zogenaamde open loop scrubbers. Deze gebruiken zeewater om zwavel uit de uitstoot van het schip te wassen. Deze scrubbers verzamelen het restafval (sludge) dat wordt afgegeven aan havenontvangstvoorzieningen, en lozen het gebruikte waswater in zee. Hybride en closed loop scrubbers lozen niet altijd, of nooit, het waswater in zee. Internationaal onderzoek naar de milieueffecten van scrubbers (EMERGE) schat in dat in 2022 490 miljoen ton scrubber waswater in de Noordzee en het Kanaal geloosd is.

Datum
17 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/167440

Scrubbers – NL aanpak

Op 31 maart 2025 is aan de Kamer gecommuniceerd (Kamerstuk 31409, nr. 479) dat Nederland een verbod op scrubber waswaterlozingen voorbereidt in de Nederlandse binnenwateren en havens, mede gezien het beperkte draagvlak in IMO voor lozingsrestricties. Tevens heeft Nederland zich in regionaal OSPAR verband (het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan) 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 gebied 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.

In de verzamelbrief ontvangt de Kamer een update over de voortgang voor het instellen van een nationaal verbod op scrubber waswater lozingen in de Nederlandse binnenwateren en havengebieden. Hierin wordt aangekondigd dat een verbod per 1 juli 2030 gehandhaafd zal worden. Dit is in lijn met termijnen die zijn afgesproken met buurlanden en is afgestemd met relevante nationale belanghebbenden. De afgelopen jaren zijn er periodiek gesprekken gevoerd met de sector, namelijk de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, Maritime & Offshore NL, Haven van Rotterdam, Haven van Amsterdam en Stichting de Noordzee. Waar sommige belanghebbenden voorstander waren van een verbod, hebben ook enkele van deze belanghebbenden aangegeven zorgen te hebben. Zo gaven KVNOR en Maritime & Offshore NL aan zorgen te hebben over de impact van een verbod op de ontwikkeling van toekomstige technologie zoals On-board

Carbon Capture en Storage (OCCS) en de financiële impact van een verbod op reders. Mede daardoor ingegeven is het toepassingsgebied beperkt tot binnenwateren en havens, en wordt met de datum van 1 juli 2030 een werkbare termijn geboden. Dit is afgestemd met de desbetreffende belanghebbenden. Met de voorgestelde datum wordt een werkbare termijn geboden voor de sector. Ook biedt dit voldoende tijd aan de handhavende instanties om zich voor te bereiden op het verbod.

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Dir.Maritieme Zaken

Datum
17 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/167440

Kwaliteitskaders stookolie – achtergrond

Er is reeds sinds de jaren '80 een maatschappelijke discussie over de mogelijke aanwezigheid van schadelijke (afval)stoffen in stookolie. Stookolie voor zeeschepen wordt geproduceerd op basis van residuale (dikke) olie uit het raffinageproces. Deze residuale olie wordt vervolgens vaak gemengd met lichtere oliën om geschikt te worden gemaakt voor gebruik in schepen. Bij dit mengen worden regelmatig reststromen gebruikt uit andere industrieën. Er zijn bij belanghebbenden verschillende meningen over welke criteria gelden voor verschillende stoffenstromen en welke verantwoordelijkheden er zijn in de productie- en transportketen. Hierdoor ontstaan risico's voor de volksgezondheid, veiligheid en de maritieme sector. De productie van, en handel in scheepsbrandstoffen is bij uitstek een internationale activiteit waarbij nationale en regionale regelgeving een impact kan hebben op de concurrentiepositie van de belanghebbenden. Daarom worden bij de beleidstappen die worden overwogen verschillende nationale en internationale partners, zoals buurlanden en internationale organisaties geconsulteerd.

Kwaliteitskaders stookolie

Zoals aangegeven door de minister in de Kamerbrief van 19 juli 2024 is er door de ILT een risicoanalyse gedaan en door onderzoeksbureau TAUW een onderzoek¹ naar de mogelijkheid van aanvullende kwalitatieve kaders voor stookolie. In deze brief heeft de minister ook aangegeven dat er reeds kwalitatieve kaders van toepassing zijn, maar dat deze onvoldoende functioneren om de kwaliteit van stookolie en de afwezigheid van ongewenste bijmenging te garanderen. Er is een verdere verkenning van de ongewenste stoffenstromen en controlemogelijkheden geweest en hieruit is gebleken dat door middel van aanvullende criteria voor de handel in scheepsbrandstoffen er mogelijkheden zijn om de bestaande wetgeving effectiever toe te passen. Aan de meest concrete uitwerking van de wijzigingen van de betreffende regelgeving (onder meer het Besluit Brandstoffen Luchtkwaliteit (BBL)) wordt op dit moment gewerkt.

In de verzamelbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop de inzet op het onderwerp 'ongewenste bijmenging in stookolie' nu verder vertaald wordt naar een verduidelijking van kwaliteitskaders in het BBL. De belanghebbenden worden als onderdeel van het wijzigingsproces van de BBL nog geconsulteerd over de voorgenen wijzigingen.

Sustainable Transport Investment Plan (STIP)

In het vorige Commissiedebat Maritiem is gevraagd of het STIP leidt tot verhoging van regeldruk. De Kamer wordt geïnformeerd dat niet in de lijn der verwachtingen ligt dat het STIP directe verplichtingen oplevert die tot regeldruk leiden.

¹ Naar een Normenkader voor stookolie, TAUW, 24 april 2024, in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Visie verduurzaming bunkerbrandstoffen

In de beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat² is opgenomen dat het ministerie van IenW een visie op de verduurzaming van bunkerbrandstoffen opstelt en in het derde kwartaal 2026 met de Kamer deelt. De Kamer wordt geïnformeerd dat de visie vertraagd is en het streven is om deze Q4 2026 met de kamer te delen.

Gesprek Waddeneilanden

De herziene Europese Renewable Energy Directive (RED-III) is met terugwerkende kracht per 1 januari 2026 geïmplementeerd. Vóór de jaarwisseling betaalden automobilisten via een kruissubsidie mee aan de inzet van HVO100 (een variant van pure biodiesel) in de binnenvaart. Met de komst van RED-III is deze kruissubsidie beëindigd. De binnenvaartsector heeft haar zorgen geuit over de hiermee gestegen prijs van HVO100. Tijdens het CD Maritiem van 29 januari 2026 is hierover aandacht gevraagd in het kader van de aanbesteding van de veerdiensten. Uw voorganger heeft aangegeven een gesprek met de Waddeneilanden te zullen voeren over de mogelijk hogere kosten van HVO voor de aanbesteding van veerdiensten. Op 21 juli jl. heeft een gesprek met het Samenwerkingsverband De Waddeneilanden op ambtelijk niveau plaatsgevonden. Daarin werd vastgesteld dat het gebruik van HVO niet verplicht is in de nieuwe concessie en de mogelijke gevolgen daarmee beperkt zijn voor het passagiersvervoer waar de concessie betrekking op heeft. Op ambtelijk niveau blijft het ministerie van IenW met het Samenwerkingsverband in gesprek over de energietransitie en de uitdagingen die de transitie met zich meebrengt voor de waddenveren. De toezegging is hiermee afgedaan.

KNRM

Naar aanleiding van het commissiedebat Wadden van 12 februari jl. heeft er op 8 juli een gesprek op ambtelijk niveau plaatsgevonden over de knelpunten die de KNRM ervaart. In het gesprek is een aantal operationele knelpunten gedeeld waar het ministerie van IenW actie op zal ondernemen of reeds heeft gedaan. De brief gaat per knelpunt hierop in. De toezegging aan de KNRM is hiermee afgedaan.

Autonoom varen

Naar aanleiding van de toezegging van het Tweeminutendebat 29 januari 2026 om een update geven over autonoom varen, wordt de kamer geïnformeerd over de huidige ontwikkelingen. Dit betreft het afronden van een code voor Maritiem Autonomous Surface Ships (MASS), het werken aan een ministeriële regeling voor kleinere zeevarende schepen en terugkoppelen van een onderzoek waaruit blijkt dat automatiseren kan bijdragen aan vergroenen van de vaart. Ook wordt aangegeven dat samen met het ministerie van Defensie wordt gekeken hoe bestaande (ontheffings-)mogelijkheden voor onbemande vaart zo snel mogelijk ingezet kunnen worden voor de defensiegereedheid.

Registratieplicht pleziervaartuigen

De kamer wordt geïnformeerd over een besluit om geen verplichte landelijke registratieplicht in te voeren. De scheepsvaartwet is niet de geschikte wetgeving om een registratieplicht in te voeren. Verder ontbreekt het aan personele en financiële middelen om een omvangrijk wets- en uitvoeringstraject uit te voeren. Inmiddels heeft ook het ministerie van Justitie en Veiligheid aangegeven geen noodzaak meer te zien voor het invoeren van een verplichte registratie voor

² Kamerstuk 36800-XII, nr.34

pleziervaartuigen, omdat men de impact op de ondermijningsopgave inschat als beperkt.

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Dir.Maritieme Zaken

Weerbaarheid en economische veiligheid van zeehavens

Ter uitvoering van de motie van Boelsma-Hoekstra³ wordt de kamer geïnformeerd dat er reeds diverse juridische en beleidsmatige instrumenten beschikbaar zijn om de weerbaarheid van kritieke haveninfrastructuur tegen verschillende dreigingen, waaronder schadelijke buitenlandse inmenging, te versterken en waar nodig in te grijpen. Ook wordt ingegaan welke stappen worden gezet om kritieke haveninfrastructuur onder het bestaande instrumentarium te brengen.

Datum
17 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/167440

OVV onderzoek dodelijk ongeval Nieuw Amsterdam.

Naar aanleiding van een toezegging in een brief van 21 oktober 2025, wordt de kamer geïnformeerd over hoe de aanbevelingen uit het rapport *Dodelijk ongeval na scheuren expansiestuk in stoomleiding* worden opgevolgd.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Verzamelbrief CD Maritiem 30 september 2026	

³ Kamerstuk 31409, nr. 500 van 8 april 2026