



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken**

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

Onze referentie
IENW/BSK-2026/167441

Bijlage(n)
1

Datum 23 september 2026
Betreft Verzamelbrief Maritieme Zaken

Geachte voorzitter,

Op 30 september 2026 vindt het commissiedebat Maritiem plaats. Ter voorbereiding wordt uw Kamer met deze verzamelbrief geïnformeerd over de stand van zaken in een aantal lopende en actuele dossiers binnen de maritieme sector. De brief bevat de volgende onderwerpen:

- Nationaal verbod scrubberwaswaterlozingen;
- 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;
- Opvolging aanbevelingen OVV onderzoek dodelijk ongeval Nieuw Amsterdam.

Nationaal verbod scrubberwaswaterlozingen

Op 31 maart 2025 is de Kamer per brief geïnformeerd over het besluit tot een nationaal verbod op scrubberwaswaterlozingen in de Nederlandse binnenwateren en havengebieden. Nederland zet hiermee een stap richting harmonisatie van nationale maatregelen in de Noordzeeregio, in samenwerking met de landen uit het OSPAR verband¹. Het handhaven van het verbod gaat per 1 juli 2030 van start. Overeenkomstig de afspraken in OSPAR-verband worden lozingen door open-loop scrubbers² eerst verboden in binnenwateren en havengebieden. Hiermee wordt naar verwachting de grootste positieve milieu-impact behaald. Met 1 juli 2030 als handhavingsdatum wordt de sector en handhavende instanties een werkbare termijn geboden. Om op een verbod te kunnen handhaven is regelgeving nodig. Momenteel wordt verder uitgewerkt hoe

¹ OSPAR is de regionale zeeconventie waarbinnen Nederland samen met 15 andere EU en niet-EU landen werkt aan het versterken van het mariene milieu op de Noordoost Atlantische Oceaan en daarbinnen de Noordzee.

² Het merendeel van de schepen scrubbers toepast 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.

deze regelgeving en handhavingscapaciteit kan worden vormgegeven. Omdat een aanpak via de IMO, Internationale Maritieme Organisatie, het meest effectief is voor de internationale zeevaart, blijft Nederland tevens binnen IMO-verband werken aan duidelijke regelgeving voor scrubberwaswaterlozingen.

Kwaliteitskaders en transparantie brandstofsamenstelling

Zoals in de Kamerbrief van 31 maart 2025 aangegeven, wordt verkend welke stoffen geweerd zouden moeten worden uit stookolie en op welk moment in de keten hiervoor controles moeten plaatsvinden. Op basis van een beleidsverkenning en gesprekken met stakeholders is geconstateerd dat de kwaliteitskaders voor stookolie moeten worden verduidelijkt en versterkt. Dit kan door het vergroten van de transparantie van de brandstofsamenstelling voor de eindgebruiker.

De exacte invulling van de verbeterde kwaliteitskaders wordt op dit moment uitgewerkt. De daarvoor benodigde wijzigingen in de regelgeving worden meegenomen als onderdeel van de herziening van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging (BBL). Hierbij worden belanghebbenden in het proces van de BBL-herziening geconsulteerd. Naast de focus op brandstof voor de zeevaart wordt ook voor brandstoffen in de binnenvaart ingezet op betere informatievoorziening vanuit de brandstofleverancier aan de schipper over de brandstofsamenstelling.

In het commissiedebat van 14 januari 2025 heeft mijn voorganger aangegeven dat er een onderzoek gedaan zou worden door het RIVM naar de mogelijkheden om ongewenste stoffen te weren uit stookolie voor zeeschepen. De resultaten van het onderzoek geven aan dat door middel van bestaande onderzoeksmethoden én door middel van nieuw te ontwikkelen methoden, ongewenste bijmenging gedetecteerd kan worden³. Deze resultaten worden meegewogen bij de wijzigingen in het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.

Sustainable Transport Investment Plan (STIP)

In december 2025 is de Kamer middels een BNC fiche geïnformeerd over het STIP.⁴ In het vorige Commissiedebat Maritiem is gevraagd of het STIP leidt tot verhoging van regeldruk. Het ligt niet in de lijn der verwachtingen dat het STIP directe verplichtingen oplevert die tot regeldruk leiden. Indien dit wel het geval is, zal IenW zich inspannen om dit te verminderen. In het STIP worden voorstellen gedaan die met name gericht zijn op het stimuleren van de opschaling van duurzame brandstoffen voor lucht- en scheepvaart. Daarnaast wordt hierin gericht op de vereenvoudiging van het bestaande regelgevende kader, onder andere voor de monitoring en verificatie van gebruikte scheepsbrandstoffen voor EU ETS (emissiehandelssysteem), MRV (Monitoring, Rapportage, Verificatie) en FuelEU Maritime.

³ <https://www.rivm.nl/publicaties/verkenning-screeningstechnieken-kwalitatief-laboratoriumonderzoek-stookolie>

⁴ Kamerstuk 22112, 4222

Visie verduurzaming bunkerbrandstoffen

In de beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat⁵ is opgenomen dat het ministerie van IenW een visie op de verduurzaming van bunkerbrandstoffen opstelt en in het derde kwartaal 2026 met uw Kamer deelt. De uitwerking van deze visie vergt meer tijd dan voorzien om een goede samenhang te borgen met andere kabinetsvisies, zoals die op de brandstoffen- en chemiegrondstoffenproductie⁶, en een goede afstemming te hebben met stakeholders.

Het streven is om in Q4 2026 de visie verduurzaming bunkerbrandstoffen met uw Kamer te delen.

Gesprek Waddeneilanden

Mijn voorganger heeft op 29 januari jl. in uw Kamer aangegeven een gesprek met de Waddeneilanden te zullen voeren over de mogelijk hogere kosten van HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) 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.

KNRM

Tijdens het commissiedebat Wadden van 12 februari jl. heeft mijn voorganger toegezegd om voor het volgende commissiedebat Wadden in gesprek te gaan met de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) over de ervaren knelpunten⁷. Op 8 juli heeft op ambtelijk niveau een gesprek plaatsgevonden met de KNRM. Hiermee is voldaan aan de toezegging. In het gesprek is een aantal operationele knelpunten gedeeld waar het ministerie van IenW actie op zal ondernemen of reeds heeft gedaan.

Scheepvaartverkeersregelgeving

Enkele onderwerpen gaan over tekortkomingen in de scheepvaartverkeersregelgeving die belemmerend zijn voor de oefeningen die de KNRM houdt op de binnenwateren om getraind te blijven voor reddingsoperaties. Zo is het voor de KNRM nog niet mogelijk om af te wijken van bepaalde voorschriften van het verkeersreglement tijdens oefeningen waarbij snel wordt gevaren en/of waarbij een zeeradar wordt gebruikt in plaats van de voorgeschreven binnenvaartradar. Het snelvaren in het kader van Search and Rescue (SAR) voor oefeningen wordt voor nu gedoogd via een ministeriele beschikking. Door het ministerie van IenW wordt momenteel gewerkt aan een wijziging van artikel 1.24 van het Binnenvaartpolitiereglement. De wijziging regelt dat voor oefenen onder voorwaarden mag worden afgeweken van onder andere deze voorschriften. De KNRM is en blijft betrokken bij de wijziging van dit artikel.

⁵ Kamerstuk 36800-XII, nr.34

⁶ brief Toekomstperspectief voor de energie-intensieve industrie, Kamerstuk 2025-2026, 29826, nr. 265.

⁷ TZ202602-077

Kusthulpverleningsvoertuigen

De KNRM beschikt over kusthulpverleningsvoertuigen. Dit zijn grotere en zwaardere voertuigen die langs de kustlijn worden ingezet ter ondersteuning van de SAR taak. Deze voertuigen worden regelmatig ingezet als ambulance platform om locaties op het strand en in de duinen te bereiken die voor de reguliere ambulancedienst niet bereikbaar zijn. De KNRM heeft al flinke tijd geleden het verzoek gedaan om deze voertuigen aan te merken als hulpverleningsdienst zodat zij uitgerust kunnen worden met blauw licht en sirene. Met de KNRM is afgesproken dat zij dit najaar uitsluitel krijgt op het verzoek.

Kustwacht

De KNRM heeft haar zorgen geuit over de prioritering van SAR, de huidige capaciteiten en de communicatie tussen KNRM en Kustwacht. Het ministerie van IenW is bekend met de signalen en die worden ook besproken in het Interdepartementaal Directeurenoverleg Kustwacht (IDOK) en de Raad voor de Kustwacht. De KNRM is als adviseur betrokken bij beide overlegorganen. In het gesprek is nogmaals bevestigd dat SAR altijd prioriteit heeft boven de andere taken van de Kustwacht.

Beheerplan Natura 2000 Waddenzee

In het beheerplan staat opgenomen wat er moet gebeuren om de natuurdoelen voor de Waddenzee te behalen. In het beheerplan staan ook activiteiten die zonder vergunning in het gebied mogen worden uitgevoerd. Zo is de daadwerkelijke SAR inzet van de KNRM vergunningsvrij en kan deze zonder belemmeringen plaatsvinden. Voor het oefenen staan in het beheerplan kaders die gebaseerd zijn op de eigen KNRM-gedragscodes. Voor het borgen van de huidige bedrijfsvoering in het nieuwe beheerplan is de KNRM in contact gebracht met Rijkswaterstaat.

Autonoom varen

In het Tweeminutendebat van 29 januari 2026 heeft mijn voorganger toegezegd om voor het volgende commissiedebat Maritiem een update te geven over autonoom varen. Het automatiseren van de bediening van schepen, biedt belangrijke kansen voor de Nederlandse zee- en binnenvaart om veiliger, duurzamer en concurrerender te worden. Het ministerie van IenW steunt daarom diverse initiatieven op dit terrein, faciliteert experimenten en zet zich in bij de ontwikkeling van nationale en internationale regelgeving om de snelle ontwikkelingen goed te reguleren. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de sector om te zorgen dat regelgeving passend en effectief is, terwijl administratieve lasten zoveel mogelijk worden beperkt.

Op gebied van wet- en regelgeving heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) recent de MASS code afgerond. Deze regels voor "Maritime Autonomous Surface Ships" bieden een internationaal veiligheidskader voor grote vrachtschepen. Komende jaren kunnen IMO-lidstaten daar ervaring mee opdoen voordat de code een verplichtend karakter krijgt.

Voor kleinere zeegaande schepen, die niet via de IMO worden gereguleerd, ontwikkelt het ministerie van IenW momenteel een ministeriële regeling met nationale veiligheidseisen. De internetconsultatie van de regeling zal naar verwachting later dit jaar plaatsvinden. Bij het opstellen van de regeling is intensief met de andere Noordzeelanden overlegd om te borgen dat de nationale eisen van deze landen zo goed

op elkaar worden afgestemd, waardoor het opereren met onbemande schepen op de Noordzee wordt vereenvoudigd. De sector is bovendien al vroegtijdig betrokken bij het opstellen van de eisen, zodat de uitvoerbaarheid ervan geborgd is. Daarnaast wordt steeds meer ervaring opgedaan met het op afstand besturen van schepen op de Nederlandse binnenwateren en de internationale Rijn. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart zal binnenkort, op basis van een Nederlands voorstel, lopende proefprojecten evalueren. Deze evaluatie vormt het fundament voor mogelijke verdere stappen, zoals een proef met een andere bemanningssamenstelling.

Uit een recent uitgevoerd onderzoek blijkt dat automatisering kan helpen bij het vergroenen van de vaart.⁸ Door te varen op een trackpilot, een apparaat dat de stuurautomaat op het schip aanstuurt zodat het schip een vooraf ingevoerde koers gedurende een reis (track) volgt, wordt brandstof bespaard en het is aannemelijk dat hierdoor uitstoot wordt beperkt.

Ten slotte is het ministerie van IenW in nauw overleg met het ministerie van Defensie over hoe de bestaande (ontheffings-)mogelijkheden voor onbemande vaart zo snel en efficiënt mogelijk ingezet kunnen worden voor de defensiegereedheid. Hierbij voert het ministerie van IenW eventuele aanpassingen in de ontheffingssystematiek door, zodat het bestaande kader toegepast kan worden voor de wens van defensie om ook met onbemande systemen te testen, zonder dat de veiligheid van de andere verkeersdeelnemers wordt aangetast.

Registratieplicht pleziervaartuigen

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over het besluit om geen verplichte landelijke registratieplicht in te voeren voor pleziervaartuigen. Naar aanleiding van verzoeken van het ministerie van Justitie en Veiligheid en sectorpartijen is de mogelijkheid onderzocht om in de Scheepvaartverkeerswet een landelijke registratie van pleziervaartuigen te verplichten waarbij de eigenaar wordt gekoppeld aan een vaartuig. Een landelijke registratie zou een oplossing kunnen zijn voor het tegengaan van fraude en witwassen waarbij gebruik wordt gemaakt van pleziervaartuigen. Het ministerie van IenW heeft de afgelopen jaren de wenselijkheid en haalbaarheid van het wettelijk verankeren, uitvoeren en handhaven van een dergelijke registerplicht in de Scheepvaartverkeerswet onderzocht. Naast dat de Scheepvaartverkeerswet niet de geschikte wetgeving is om een registratieplicht in te voeren voor het tegengaan van financiële delicten, ontbreekt het aan personele en financiële middelen om een dergelijk 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 pleziervaartuigen, omdat men de impact op de ondermijningsopgave inschat als beperkt.

Weerbaarheid en economische veiligheid van zeehavens

De motie-Boelsma-Hoekstra c.s. verzoekt de regering te onderzoeken waar de weerbaarheid en economische veiligheid van zeehavens, waaronder containerterminals,

⁸https://open.rijkswaterstaat.nl/publish/pages/226853/kwantificatie_brandstofbesparing_trackpilots.pdf

verder kan worden versterkt en te onderzoeken welke aanvullende maatregelen daarvoor nodig zijn.⁹

Het ministerie van IenW onderschrijft het belang van deze motie. Zeehavens vervullen een essentiële rol voor de Nederlandse economie, nationale veiligheid en strategische autonomie. Tegen de achtergrond van toenemende geopolitieke spanningen zet het ministerie van IenW zich, in nauwe samenwerking met andere departementen en de maritieme sector, daarom, zowel nationaal als in Europees verband, in voor het versterken van de weerbaarheid en economische veiligheid van de havensector.

Naar aanleiding van de motie is bezien in hoeverre het bestaande beleidsinstrumentarium ten aanzien van de weerbaarheid en veiligheid van zeehavens toereikend is en waar verdere versterking nodig is. Uit deze verkenning komt naar voren dat 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. Het ministerie van IenW zet erop in om kritieke haveninfrastructuur, voor zover deze daar nog niet onder valt, zo spoedig mogelijk onder het bestaande instrumentarium te brengen. In dat kader worden de volgende stappen gezet:

- Het ministerie van IenW heeft in het kader van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) het aantal kritieke entiteiten in de maritieme sector, waaronder belangrijke containerterminals, aanzienlijk uitgebreid. Deze entiteiten vallen onder de Wwke en de Cyberbeveiligingswet (Cbw). Daarmee krijgen zij onder meer een zorg- en meldplicht om zich tegen *all hazard* dreigingen te beschermen, waaronder economische dreigingen. Het ministerie van IenW ondersteunt de betrokken entiteiten bij de implementatie van deze wetgeving.
- De ministeries van IenW en EZK zetten zich ervoor in om de kritieke entiteiten binnen sector vervoer over water, waaronder belangrijke containerterminals, zo spoedig mogelijk onder het toepassingsbereik van de Wet veiligheidstoets investeringen, fusies en overnames (Wet Vifo) te brengen.
- Het ministerie van IenW werkt aan aanpassing van sectorale wetgeving, zodat aanbestedingsplichtige kritieke entiteiten gebruik kunnen maken van de Aanbestedingswet op defensie- en veiligheidsgebied (ADV). De maritieme sector wordt hierbij zo spoedig mogelijk aangehaakt.
- Ook andere wettelijke en beleidsmatige kaders bieden mogelijkheden om op te treden tegen schadelijke buitenlandse inmenging, waaronder de Havenbeveiligingswet en het reguliere strafrecht.
- Het ministerie van IenW onderhoudt structureel contact met de maritieme sector over economische en veiligheidsdreigingen en ondersteunt de sector bij het vergroten van de eigen weerbaarheid.
- Ook op Europees niveau wordt ingezet op het versterken van de weerbaarheid van havens en het tegengaan van risico's van buitenlandse investeringen. Nederland heeft zich actief ingezet voor de ontwikkeling van de Europese Havenstrategie, die aanvullende maatregelen bevat om de economische weerbaarheid van Europese

⁹ Kamerstuk 31409, nr. 500 van 8 april 2026

havens te versterken. Daarnaast wordt met de herziene EU-verordening inzake de screening van buitenlandse directe investeringen het Europese kader voor het screenen van buitenlandse investeringen versterkt, waaronder voor kritieke entiteiten in de transportsector. De uitbreiding van deze EU-verordening wordt op nationaal niveau doorvertaald in de Wet Vifo.

Het kabinet heeft ook gezien of een maximumpercentage voor buitenlandse eigendom van containerterminals een proportionele en effectieve aanvullende maatregel zou zijn. Het kabinet acht het onder de huidige omstandigheden niet opportuun om een dergelijke eigendomsbeperking in te voeren. Bij deze afweging zijn onder meer de effectiviteit en proportionaliteit van de maatregel, de mogelijke gevolgen voor de concurrentiekracht van Nederlandse havens, de rechtszekerheid voor investeerders en het uitgangspunt van landenneutraliteit betrokken.

Het kabinet blijft de ontwikkeling van economische en veiligheidsdreigingen nauwlettend volgen en beziet voortdurend, samen met havenbedrijven en andere betrokken departementen, of het bestaande instrumentarium toereikend is en waar aanvullende maatregelen nodig zijn. Daarbij blijft het ministerie van IenW in nauw overleg met andere departementen en de havensector om de kennis over economische veiligheidsdreigingen te vergroten en de weerbaarheid van kritieke haveninfrastructuur verder te versterken. Ook op Europees niveau blijft Nederland zich hiervoor inzetten. Met deze inzet geeft het kabinet uitvoering aan de motie-Boelsma-Hoekstra c.s.

Opvolging aanbevelingen OVV onderzoek dodelijk ongeval Nieuw Amsterdam

Door middel van deze brief wordt uw kamer geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna Onderzoeksraad), zoals opgenomen in het rapport *Dodelijk ongeval na scheuren expansiestuk in stoomleiding* naar aanleiding van een ongeval aan boord van de Nieuw Amsterdam. Op 21 oktober 2025 is door het ministerie van IenW in een brief aangegeven de aanbevelingen op te zullen volgen en u hierover in Q3 2026 uitgebreider te zullen informeren.

De Onderzoeksraad heeft een tweetal aanbevelingen gedaan voor het ministerie van IenW. Deze aanbevelingen hebben geleid tot een aantal acties, waarvan een gedeelte nog uitgevoerd wordt.

De aanbevelingen luiden als volgt: *'Dien bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een verzoek tot aanpassing van de Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) in, zodat de risico's van condensaatopbouw en stoomslag in stoomsystemen aan bod komen in de opleiding van bemanningsleden. Breng deze risico's en deze casus, vooruitlopend op een aanpassing van de STCW, bij de zeevaartscholen in Nederland onder de aandacht, zodat zij hier in het onderwijs alvast aandacht aan kunnen besteden.'*

Met betrekking tot het laatste deel van de aanbeveling kan ik u informeren dat ik het rapport onder de aandacht heb gebracht van de zeevaartscholen in Nederland via de MBO- en HBO-Raad. Met hierbij het verzoek om extra aandacht te besteden aan het fenomeen stoomslag. De MBO en HBO scholen hebben inmiddels aangegeven deze casus te hebben opgenomen in het lesmateriaal om de gevaren van stoomslag extra te benadrukken.

Het eerste deel van de aanbeveling, het verzoek aan de IMO tot aanpassing van de STCW Conventie, vraagt meer tijd. Hierbij overweegt het ministerie van IenW twee opties, met dien verstande dat het resultaat in beide gevallen afhankelijk blijft van consensus en draagvlak binnen de relevante EU en IMO werkgroepen.

De eerste, en ook snelste optie, is om de opname samen te laten vallen met de huidige modernisering van de STCW Conventie. Deze uitgebreide herziening staat op de agenda tot 2034 maar hoofdstuk III, waar dit onderwerp onder valt, staat voor volgend jaar februari op de planning. Gezien de urgentie is de inzet van het ministerie van IenW om het onderwerp 'stoomslag', explicieter dan nu het geval is, als voorbeeld van de gevaren van stoom door pijpleidingen, te laten benoemen in de relevante paragrafen van deel B van de Code.

Mocht de bovenstaande interventie niet of onvoldoende tot het gewenste resultaat leiden, zal het ministerie van IenW voorstellen om het onderwerp via het reguliere proces op de agenda van de IMO te plaatsen. Het Human Element, Training and Watchkeeping Sub-Comité (IMO-HTW) zal zich hier dan in februari 2028 over kunnen buigen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans