

Vergaderjaar 2025–2026

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 495

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 januari 2026

Op 29 januari 2026 vindt het commissiedebat Maritiem plaats. Ter voorbereiding wordt de Kamer met deze verzamelbrief geïnformeerd over de stand van zaken in een aantal lopende en actuele dossiers binnen de maritieme sector. De brief is thematisch opgebouwd langs de volgende hoofdonderwerpen: veiligheid, weerbaarheid, economisch gezonde sector, slim ruimtegebruik, internationale samenwerking en verduurzaming.

1. Veiligheid

Onderzoek naar bedrijfsmatig vervoer van 12 personen of minder

In het kader van de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (hierna OvV) naar aanleiding van de incidenten met de watertaxi's op de Nieuwe Maas en in het Schuitengat¹ heeft het ministerie onderzoek laten doen naar het bedrijfsmatig vervoer van 12 personen of minder op de Nederlandse binnenwateren. Het onderzoeksrapport is bijgevoegd.² Het onderzoek is de volgende stap in het opvolgingsproces dat eerder met uw Kamer is gedeeld in de kabinetsreactie op het rapport van de OvV op 21 juni 2024.³ Het doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van de aard en omvang van de groep schepen die bedrijfsmatig vervoer uitvoeren met maximaal twaalf passagiers. Voor deze schepen geldt op dit moment minder regelgeving dan voor passagiersschepen die geschikt zijn om meer dan 12 passagiers te vervoeren.

¹ Onderzoeksraad voor de Veiligheid, Den Haag, 17 januari 2024

² Bijlage 1, Onderzoek Bedrijfsmatig vervoer van 12 of minder passagiers op het water.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 458

Het onderzoek concludeert dat er in totaal tussen de 2.500 en 3.000 schepen betrokken zijn bij het bedrijfsmatig vervoer van 12 personen of minder. Het onderzoek heeft daarnaast vijf deelmarkten geïdentificeerd, namelijk verhuur met schipper, rondvaartboten, watertaxi's, veerdiensten en historische vaartuigen. Deze deelmarkten zijn onderzocht op karakteristieken en geografische verdeling van de schepen en de omvang van de groep schepen. Gebleken is dat de grootste groep schepen valt onder de deelmarkt «verhuur met schipper»; dit betreft ongeveer 2.100 schepen. Daarnaast zijn er ongeveer 165 rondvaartboten, 120 historische vaartuigen, 76 veerdiensten en 30 watertaxi's. Geografisch is de grootste concentratie schepen betrokken bij bedrijfsmatig vervoer van 12 personen of minder te vinden in Noord-Holland, Zuid-Holland en Friesland. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zal het ministerie in kaart brengen voor welke categorieën schepen het wenselijk is om aanvullende eisen te stellen ten behoeve van de veiligheid. In de tweede helft van 2026 wordt uw Kamer geïnformeerd over het vervolg.

Voor de watertaxi's loopt een separaat traject op basis van het MARIN-onderzoek naar nachtelijk snelvaren, waarover uw Kamer via een aparte brief wordt geïnformeerd.

Evaluatie Loodsplicht

Op 1 januari 2021 is de nieuwe loodsplichtregelgeving («Loodsplicht nieuwe stijl») in werking getreden. Daarmee is een nieuw loodsplicht-regime uitgerold voor de kapiteins van zeeschepen die een zeehaven in- of uitvaren. Deze regelgeving voorziet onder meer in de invoering van een PEC-structuur (*Pilotage Exemption Certificate*) van ontheffingen van de loodsplicht voor een combinatie van een bepaalde kapitein of eerste stuurman, een bepaald schip en een bepaald traject. Het doel van deze regelgeving is om meer uniformering en vereenvoudiging te realiseren, maar met behoud van maatwerk per zeehaven.

Overeenkomstig de invoeringswet Loodsplicht nieuwe stijl zendt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze wet aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk.⁴ Deze evaluatie is uitgevoerd door bureau TwynstraGudde en omvat de relevante onderdelen van de Scheepvaartverkeerswet, het Loodsplichtbesluit 2021 en de Loodsplichtregeling 2021. De evaluatie is gebaseerd op data van de zeehavens over de periode 2021 t/m 2024 en op interviews met de betrokken bevoegde autoriteiten (de havenmeesters), de registerloodsen en redersverenigingen. Het rapport is bijgevoegd als bijlage bij deze brief.⁵

De conclusie van de evaluatie is dat de invoering van de loodsplicht nieuwe stijl in het algemeen goed is verlopen en in de praktijk ook goed uitpakt. Er kan gesteld worden dat de nieuwe loodsplichtregelgeving haar succes heeft bewezen. De ervaringen van de bevoegde autoriteiten, de loodsen en de sector zijn in het algemeen positief. Wat betreft het doelbereik en de doeltreffendheid van de nieuwe loodslichtregelgeving, is de conclusie van de evaluatie dat er in de praktijk sprake is van uniformering en een beperkte vereenvoudiging van de loodslicht. Daarmee zijn de gestelde doelen in grote lijnen bereikt. Geconstateerd is ook dat er op vijf punten ruimte voor verbetering is. Deze punten zijn in het rapport vertaald in aanbevelingen voor de toekomst. Het betreft

⁴ Wijziging Scheepvaartverkeerswet in verband met verdere flexibilisering van de loodslicht (Loodslicht nieuwe stijl) van 4 maart 2020 (Staatsblad 2020, 79).

⁵ Bijlage 1: «Evaluatie loodslicht nieuwe stijl» (25 november 2025)

optimalisatie van de PEC-opleiding, het beter benutten van de bestaande experimenteerruimte. Daarnaast een aantal administratieve en uitvoeringstechnische aandachtspunten. Samen met de betrokken stakeholders zal opvolging worden gegeven aan de genoemde aanbevelingen.

OvV rapport Hulpverlening Fremantle Highway

Op 22 mei 2025 heeft de OvV het rapport «Hulpverlening Fremantle Highway» gepubliceerd over de noodhulpverlening van de Kustwacht.⁶ Op de dag van publicatie is er een eerste inhoudelijke reactie verstuurd aan zowel de Tweede Kamer als de OvV namens de Ministers van IenW, Justitie en Veiligheid (JenV) en Defensie.⁷ Om het OvV-rapport op te volgen is ABDTOPConsult gevraagd een advies op te stellen hoe de regio in de noodhulpverlening kan worden versterkt, inclusief de invulling van de door de OvV aanbevolen gemandateerd regisseur. Daarnaast wordt er gewerkt aan het verbeteren van de aansluiting tussen de noodhulpverlening op zee en de hulpverlening op land, zowel op vlak van informatie-uitwisseling als de samenwerking met de Veiligheidsregio's. Ook het voorkomen van het risico op ongewenste interferenties tussen verschillende Kustwachttaken, zoals tussen brandbestrijding en het redden van mensen in nood bij de hulpverlening, wordt op verschillende niveaus aangepakt. In de procedures van de Kustwacht gebeurt dit bijvoorbeeld in de herziening van het beleid voor noodhulpverlening. Daarnaast wordt onderzoek uitgevoerd om de risico's voor interferenties scherper uit te werken door middel van scenariostudies. Tot slot wordt de Kustwacht toegerust met een kwaliteitsmanagementsysteem om het continue verbeterproces te ondersteunen. Eind november is de OvV door de Ministers van IenW, JenV en Defensie geïnformeerd over de stappen die voor de opvolging van de aanbevelingen reeds gezet zijn en de stappen die gepland staan. Deze brief is bijgevoegd als bijlage.⁸

Rapport Panama oorzaak brand

Op 25 juli 2023 ontstond voor de Nederlandse kust brand op het autotransportschip Fremantle Highway, dat onder de Panamese vlag voer. De Panamese Maritieme Autoriteit heeft een onderzoek ingesteld naar de ramp en heeft haar onderzoeksrapport⁹ gedeeld met de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het rapport concludeert dat de brand is ontstaan in een elektrische auto en doet een aantal aanbevelingen om de gevolgen van een dergelijke brand te verminderen. Deze aanbevelingen hebben betrekking op de training van de bemanning, het ontwerp van het schip en operationele maatregelen. Deze zaken worden hoofdzakelijk gereguleerd door de IMO en brand in elektrische auto's is onderwerp van discussie in een IMO-werkgroep. Nederland neemt actief deel aan de discussies in deze werkgroep. Aangezien verreweg de meeste schepen die auto's vervoeren niet onder de Nederlandse vlag varen, is het opstellen van internationale IMO-regelgeving noodzakelijk en zou het treffen van maatregelen op nationaal niveau slechts een zeer beperkt effect hebben.

Systeemverandering veiligheid Noordzee

Het OvV-rapport «Schipperen met de ruimte» (2024) heeft geleid tot een herziening van het scheepvaartveiligheidsbeleid op de Noordzee. IenW zet in op een systeemverandering: het wil structureel in staat zijn om de

⁶ Rapport Hulpverlening Fremantle Highway

⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 482

⁸ Bijlage 2, brief november 2025 OvV rapport Hulpverlening Fremantle Highway.

⁹ Bijlage 3: Onderzoeksrapport Panamese Maritieme Autoriteit over Fremantle Highway (25 juli 2023)

omvang van de risico's te vergelijken met de effectiviteit van de maatregelen. Daarmee kan explicieter de afweging gemaakt worden of de risico's voldoende afgedekt zijn en of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit risicomanagementproces gaat aan de hand van nieuw opgestelde handleiding doorgevoerd worden, op basis van een internationale standaard (ISO 31000).

Komend jaar wordt hiervoor een nieuwe set aan veiligheidsdoelen ontwikkeld op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Bijzondere aandacht in het nieuwe systeem vraagt enerzijds de risico-ontwikkeling en anderzijds de weerbaarheid van de scheepvaartveiligheidsketen. Voor risico-ontwikkeling zijn nieuwe onderzoeksmethoden gebruikt (scenario-denken, simulatie) zodat vanuit beleid vroegtijdig kan worden geanticipeerd op toekomstige risico's. De grootste veranderingen op de Noordzee moeten immers nog plaats vinden. Weerbaarheid richt zich op het adresseren van onzekerheden in de uitvoering. De situatie op de Noordzee is heel dynamisch. De risico's gaan toenemen, maar hoe precies is nog moeilijk te zeggen. Daarom dient de keten genoeg kennis, vaardigheden en tools te hebben om onbekende risico's adequaat tegemoet te treden.

2. Weerbaarheid

Sanctienaleving en schaduwvloot

Bij de uitvoering van de motie Paternotte/Boswijk¹⁰ en de motie Paternotte c.s.¹¹ over de aanpak van de schaduwvloot kan worden gemeld dat de aanpak zich richt op het controleren van verzekeringsdocumenten, het tegengaan van valse vlaggen en het versterken van sanctienaleving. De Kustwacht handhaaft en analyseert inmiddels alle relevante sanctiepakketten en voert gerichte controles uit. Het kabinet werkt aan een nationale strategie aanpak schaduwvloot. Hierin wordt de juridische grondslag om op te treden onder Nederlands recht en de operationele mogelijkheden om op te treden tegen de Schaduwvloot verder uitgewerkt. Uw Kamer wordt via een aparte brief geïnformeerd over de trajecten die worden voorbereid om deze aanpak verder te versterken.

Bescherming Noordzee Infrastructuur

Uw Kamer is bij brief van 2 december 2025¹² geïnformeerd over de voortgang van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee-infrastructuur. Dit betreft het rapport over de verantwoordelijkheidsverdeling en toezicht op de Noordzee, naar aanleiding van de motie Krul¹³ en de daaruit volgende aanbeveling voor de oprichting van een Nationaal Maritime Security Centrum (NMSC).

3. Economisch gezonde sector

Update welzijnsvoorzieningen zeevarenden

In de beantwoording van het schriftelijk overleg van 12 juni 2025¹⁴ is de Kamer toegezegd om havenbedrijven te vragen naar de jaarlijkse budgetten voor zeevarendenwelzijn en hoe deze middelen worden besteed aan welzijnsfaciliteiten. De zeemanshuizen die welzijnsvoorzieningen aanbieden staan onder financiële druk en er bestaan grote

¹⁰ Kamerstuk 21 501-02, nr. 3021

¹¹ Kamerstuk 21 501-20, nr. 2311

¹² Kamerstuk 33 450, nr. 136

¹³ Kamerstuk 33 450, nr. 130

¹⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 484

verschillen in de organisatie en financiering van de zeemanshuizen. Om aan deze toezegging invulling te geven worden twee verschillende trajecten gestart. In het eerste kwartaal van 2026 zijn op ambtelijk niveau gesprekken gepland met de desbetreffende havenbedrijven om beter zicht te krijgen op de besteding en omvang van de middelen. Daarnaast start de Nederlandse Zeevarende Centrale (NZC), in samenwerking met Erasmus UPT, in het eerste kwartaal 2026 met een proces om het zeevarendenwelzijn beter te organiseren in Nederlandse zeehavens. De KVNR, vakbond Nautilus International en het ministerie zullen hier ook een actieve bijdrage aan leveren. In de tussentijd heeft het ministerie een overbruggingsfinanciering verleend van 175.000 euro om het zeevarendenwelzijn te continueren voor 2026.

Door verbeterde en meer strikte beveiliging van havens (o.a. vanwege het tegengaan van terrorisme en bestrijding ondermijning) is het welzijn van zeevarenden, bij een kort verblijf in de haven, aan de wal onder druk komen te staan. De toezegging om de Rijkshavenmeesters schriftelijk te informeren over de rechten van zeevarenden op walverlof in relatie tot havenbeveiliging, is gestand gedaan en hiermee afgedaan.

4. Slim ruimtegebruik

Tunneldeklagen bij het Noordzeekanaal

Uw Kamer is op 23 mei 2023¹⁵ geïnformeerd over het TNO-onderzoek naar het tunneldek en de tunneldeklaag van tunnels onder het Noordzeekanaal (zoals de Velsers(spoor)tunnel). Door diepliggende scheepvaart (vooral bovenmaatse schepen¹⁶), is de tunneldeklaag deels geërodeerd. Dat levert een potentieel risico op voor de constructieve veiligheid van de tunnel (bijvoorbeeld als de kiel van het schip of een vallend anker het (onbeschermde) tunneldak raakt) en daarom moet de tunneldeklaag hersteld worden. Sinds 2020 gelden er tijdelijke mitigerende maatregelen, zoals een snelheidsbeperking voor bovenmaatse schepen, om het risico op een aanvaring met het tunneldek te voorkomen. De snelheidsbeperking heeft tot gevolg dat de betreffende (overmaatse) schepen door een sleepboot begeleid moeten worden. Deze maatregelen zijn nog steeds van kracht. Daardoor moet het Havenbedrijf Amsterdam sleepboten inzetten en dat levert extra kosten op.

In de bovengenoemde Kamerbrief wordt de noodzaak voor het realiseren van een toekomstbestendige structurele oplossing genoemd. Die is nog niet gerealiseerd. Het aanbrengen van colloïdaal (onderwater)beton is ingewikkelder dan vooraf werd gedacht, zo blijkt uit nader onderzoek. Echter, dit jaar zullen de gaten in de tunneldeklaag worden opgevuld met stortsteen om zo de situatie te herstellen naar het niveau van vóór 2020. Tegelijkertijd met deze herstelwerkzaamheden start een monitoringsprogramma. Op basis daarvan kan worden besloten de beperkende maatregelen (deels) op te heffen en kan worden bijgestuurd wanneer de situatie daarom vraagt. Om uitsluitsel te krijgen over een structurele oplossing zonder maatregelen wordt – parallel daaraan – een vervolgonderzoek opgestart.

¹⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 404

¹⁶ Schepen met een grotere afmeting (breedte, lengte en/of diepgang) dan opgenomen in de RCAR (Regeling Communicatie en Afmetingen Rijksbinnenwateren).

5. Internationale samenwerking

Herziening van de Rivierinformatiediensten Richtlijn

Op 12 december 2025 heeft de Europese Commissie de herziening van de rivierinformatiediensten (River Information Services (RIS)) richtlijn gepubliceerd. Onder deze diensten vallen bijvoorbeeld het verkeersmanagement, de vaarweginformatie en de afhandeling van havengelden. De diensten zorgen ervoor dat op een gestandaardiseerde manier informatie kan worden uitgewisseld over en met schepen, bijvoorbeeld over hun lading en hun route. De originele richtlijn was in 2005 aangenomen en nog niet eerder herzien. De herziening heeft als doel om de veiligheid en efficiëntie van de binnenvaartsector in de EU te verhogen. Omdat Nederland al vooruitliep op de richtlijn uit 2005, verandert er met de herziening voor Nederland niet veel. De belangrijkste ontwikkeling is een nieuwe Europese RIS-omgeving (EuRIS) die wordt gebruikt om eenvoudig data uit te wisselen tussen bijvoorbeeld havens en schippers. Deze nieuwe omgeving bouwt voort op het bestaande EuRIS systeem, wat Nederland destijds heeft geïnitieerd en samen met elf andere EU-lidstaten heeft ontwikkeld.

IMO Council verkiezingen

Op 28 november 2025 is het Koninkrijk der Nederlanden opnieuw gekozen in de Raad (Council) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), het «dagelijks bestuur» van de IMO dat bestaat uit 40 van de 176 lidstaten. De Raad wordt elke 2 jaar gekozen. Het Koninkrijk kan hierdoor de komende 2 jaar meebeslissen over hoe de IMO de grote uitdagingen voor de maritieme sector oppakt. Het Koninkrijk zet hierbij onder meer in op de verduurzaming van de scheepvaart, frauduleuze certificaten, digitalisering en cyber security, containerverlies, brandbeveiliging en autonoom varen.

6. Verduurzaming

Opvolging Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart

In 2024 is de Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart aan de Kamer gestuurd.¹⁷ Dit was het resultaat van een intensief traject met brede betrokkenheid van stakeholders, om een goed beeld te krijgen van wat er nodig is om te komen tot een klimaatneutrale zeevaart rond 2050. In deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over het vervolg op de Roadmap. In de Roadmap zelf zijn voor zowel markt- als overheidspartijen handelingsperspectieven geïdentificeerd. Deze handelingsperspectieven zijn vervolgstappen die nodig zijn om de brandstoftransitie vorm te geven. Denk daarbij bijvoorbeeld aan: inzetten op meer samenwerking in de biograndstofketens, de coördinatie van de inzet op grondstoffen- en brandstoffenbeleid, het vergroten van financieringskansen, de ontwikkeling van groene scheepscorridors en het ontwikkelen van een monitor van de brandstoftransitie.

Het vervolg van de Roadmap is, na eerdere bilaterale gesprekken, eind 2025 besproken met de stuurgroep van de Roadmap. Deze stuurgroep bestaat uit de relevante brancheorganisaties. De komende maanden wordt de verdere invulling ervan uitgewerkt. Hierbij gaat het ook om de monitoring en de wijze van betrokkenheid van het brede netwerk. In de structuur wordt zoveel mogelijk samengewerkt met bestaande gremia, zoals de Brandstoftransitietafel, vanwege de sterke wisselwerking tussen de transitie van de zeevaart en die van andere sectoren.

¹⁷ Kamerstuk 32 813, nr. 1405

De stuurgroep zal in het vervolgtraject, net als bij de totstandkoming van de Roadmap zelf, een centrale rol hebben. In het vervolgtraject is die gericht op het borgen en monitoren van de handelingsperspectieven. De stuurgroep monitort de voortgang hiervan en beoordeelt welke handelingsperspectieven al worden opgepakt. Daarnaast bepaalt de stuurgroep waar aanvullende actie of versnelling nodig is en wordt initiatief genomen voor verdere uitwerking. De stuurgroep houdt op deze wijze overzicht op de verschillende acties en hun onderlinge samenhang. De ontwikkeling van een brandstoftransitiemonitor maakt het mogelijk om de algemene trends beter in kaart te brengen, zoals bijvoorbeeld het aantal schepen met duurzame aandrijflijnen en de vraag naar en beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen. Op basis van deze monitor en nieuwe ontwikkelingen kan de stuurgroep de handelingsperspectieven actualiseren, zodat de Roadmap actueel en uitvoerbaar blijft.

Aanbieding Arcadis-Nestra Evaluatierapport «Subsidie haalbaarheidsstudies Green Corridors»

Groene scheepvaartcorridors zijn specifieke routes tussen twee (of meer) zeehavens waarbinnen door partijen uit de maritieme keten wordt toegewerkt naar afspraken om zero-emissie te varen. In 2024 hebben Nederland en het Verenigd Koninkrijk een uitvraag georganiseerd naar haalbaarheidsstudies voor groene scheepvaartcorridors tussen beide landen. Uw Kamer is hier eerder over geïnformeerd door middel van de bijlage bij de Kamerbrief klimaatbeleid voor de zeevaart 2024¹⁸. In verband met deze uitvraag stond in 2024 de Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green corridors NL-VK open. Op verzoek van het ministerie hebben Arcadis en Nestra deze regeling geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid en aanbevelingen gedaan voor overheidsondersteuning bij de ontwikkeling van groene scheepvaartcorridors.

Het ministerie ziet dat de subsidieregeling heeft bijgedragen aan realisatie van het beleidsdoel om marktpartijen vroegtijdig gezamenlijk concrete stappen te laten zetten in de energietransitie van de zeevaart. De ontvangen subsidie heeft bij betrokken partijen geleid tot een versnelling van twee tot drie jaar in het beslisproces en de uitvoering van haalbaarheidsstudies. Het effect van de regeling had hoger kunnen zijn indien meer partijen subsidie hadden aangevraagd en haalbaarheidsstudies hadden uitgevoerd. Arcadis en Nestra geven aan dat de subsidie doelmatig is geweest. De middelen zijn aan verduurzaming van de maritieme sector besteed en er heeft cofinanciering door de sector en door het Verenigd Koninkrijk plaatsgevonden.

Naast het evalueren van deze subsidieregeling hebben Arcadis en Nestra breder onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van groene scheepvaartcorridors en behoefte van Nederlandse marktpartijen aan ondersteuning daarbij. Groene scheepvaart corridors worden door Nederlandse marktpartijen gezien als positief, maar ze kennen nog diverse belemmeringen. Het merendeel van mondiale groene scheepvaartcorridors bevindt zich nog in een vroege verkenningsfase. Het onderzoek van Arcadis benoemt een aantal leerpunten waaronder het belang van internationale, publiek-private samenwerking en strategische routekeuze. Daarnaast geeft het onderzoek van Arcadis en Nestra aan dat marktpartijen behoefte hebben aan subsidies gericht op ondersteuning van kapitaalkosten (CAPEX) en van operationele kosten (OPEX) voor het door ontwikkelen van deze corridors naar een pre-commerciële fase. In de prioritering van internationale, publiek-private samenwerking en strategische routekeuze

¹⁸ <https://open.overheid.nl/documenten/df6be502-9353-4839-b474-8ac9a262481a/file>

wordt door het ministerie een combinatie van meerdere factoren meegewogen: frequentie van vaarbewegingen, omvang van vervoerstromen en landen die binnen IMO-verband als strategische partners worden beschouwd. Daarnaast zijn en worden er door het ministerie reeds instrumenten ontwikkeld om de sector te ondersteunen bij investeringen in duurzame schepen en in infrastructuur voor walstroom, met middelen uit o.a. het Nationaal Groeifonds en het Klimaatfonds. Deze instrumenten kunnen de ontwikkeling van groene scheepvaart corridors ondersteunen.

Nieuwe energielijnen Maritiem Masterplan

Het Maritiem Masterplan (MMP) is een publiek-private samenwerking waarvoor 210 miljoen euro beschikbaar is gesteld vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF). Met dit programma wordt ingezet op het versnellen van de energietransitie in de scheepvaart, het versterken van het toekomstbestendig Nederlands verdienvermogen en het borgen van de autonomie van de Nederlandse maritieme sector. Het MMP werkt volgens het principe van cyclisch innoveren, waarbij wordt voortgebouwd op eerdere projecten om de versnelling te realiseren.

Binnen het Maritiem Masterplan is in totaal 130 miljoen euro beschikbaar voor drie subsidierondes (calls) gericht op de ontwikkeling en demonstratie van waterstof-, methanol- en carbon capture-toepassingen aan boord van schepen. In de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan 2024 (de eerste van de drie beoogde regelingen) zijn projecten toegekend op deze drie energielijnen.

De sector signaleert dat de huidige focus op waterstof, methanol en carbon capture onvoldoende ruimte biedt om in te spelen op de snel veranderende internationale markt voor hernieuwbare brandstoffen.

Om tijdig op deze ontwikkelingen in te kunnen spelen is een voorstel bij de NGF Adviescommissie ingediend om twee aanvullende energielijnen op te nemen in de tweede subsidieregeling, die in 2026 wordt opgesteld. Het gaat om energielijnen voor varen op ammoniak en bio-ethanol. De NGF Adviescommissie heeft geoordeeld dat deze uitbreiding geen «significante wijziging» betreft, maar goed past binnen het oorspronkelijke positieve advies over het Maritiem Masterplan. IenW heeft deze uitbreiding derhalve opgenomen in de tweede subsidieregeling van het Maritiem Masterplan.

Vanwege onder meer veiligheidsrisico's voor de omgeving wordt in de kabinetsvisie Waterstofdragers¹⁹ uitgebreid aandacht besteed aan ammoniak. De wijze waarop invulling gegeven wordt aan de nieuwe energielijn ammoniak is in lijn met deze visie. Uitsluitend projecten in de zeevaart (en niet in de binnenvaart) kunnen subsidie aanvragen voor het gebruik van ammoniak²⁰.

De internetconsultatie van de Tijdelijke regeling Maritiem Masterplan 2026 (2^{de} call) is op 1 december 2025 geopend. Partijen konden tot 12 januari hun zienswijze indienen.

¹⁹ Kamerstuk 32 813, nr. 1424

²⁰ De Kabinetsvisie Waterstofdragers stelt dat de Nederlandse overheid bij voorkeur geen financiële stimulans biedt voor gebruik van ammoniak. Een uitzondering hierop geldt voor het gebruik van ammoniak als bunkerbrandstof of als waterstofdrager in de zeevaart. In dat geval is tijdelijke financiële ondersteuning wel toegestaan. Dit sluit aan bij het tijdelijke karakter van de MMP-regelingen.

De International Maritime Organization (IMO) heeft in april 2025 een principe-akkoord bereikt over een set mondiale maatregelen om de broeikasgasemissies van de zeevaart te reduceren en uiteindelijk rond 2050 volledig uit te faseren – het zogenaamde Net-Zero Framework (NZF).²¹ De verwachting was dat de IMO de maatregelen formeel zou aannemen tijdens een speciaal daarvoor belegde bijeenkomst in oktober. Echter, onder druk is met een kleine meerderheid van landen besloten om de bijeenkomst met twaalf maanden te verdagen. Daarmee is de besluitvorming over adoptie uitgesteld. Nederland blijft het NZF onverkort steunen en zet zich actief in om genoeg steun te verzamelen om het voorstel aan te nemen wanneer de bijeenkomst wordt hervat. Bovendien spant Nederland zich in om de onderliggende richtlijnen van het NZF verder te ontwikkelen. Hiermee vermindert de onzekerheid over de effecten van het NZF dat één van de redenen was waarom landen de adoptie wilden uitstellen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

²¹ Kamerstuk 32 813, nr. 1517