

Versterk de maritieme ruggengraat van de Nederlandse economie

Geachte leden van de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat,

Donderdag 12 juni 2025 debatteert uw commissie met de minister van Infrastructuur en Waterstaat over zeevaart, binnenvaart en havens. Vervoer over water speelt een essentiële rol in de logistiek en draagt in belangrijke mate bij aan de positie van Nederland als productie- en handelsnatie. Voor vervoer over water liggen er ook voor de toekomst kansen. Kansen die verzilverd kunnen worden, mits er oplossingen gevonden worden voor de uitdagingen binnen de zeevaart, binnenvaart en havens, en deze sectoren succesvol zijn in onder andere de energietransitie.

Nederland kan zijn positie als internationaal handelsland alleen behouden als we investeren in een toekomstbestendige maritieme sector. Zeevaart, binnenvaart en havens vormen een onmisbaar onderdeel van het multimodale logistieke systeem, de ruggengraat van onze economie. Structurele beleidskeuzes zijn nodig om verduurzaming, veiligheid en betrouwbaarheid daadwerkelijk te realiseren. Als Logistieke Alliantie willen we graag de volgende punten onder uw aandacht brengen:

Verduurzaming zeevaart vereist actie op brandstofproductie

De Nederlandse maritieme sector loopt internationaal voorop met duurzame bunkerfaciliteiten in de havens. Zo werd onlangs voor het eerst ammoniak gebunkerd in de haven van Rotterdam en twee jaar geleden al methanol. Bovendien wordt er in Amsterdam al drie jaar waterstof gebunkerd. Overheidsbeleid, zoals het Europese Fit-for-55 pakket (FuelEU Maritime, ETS, AFIR, RED III) en het Net-Zero Framework van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), stuurt de sector steeds sterker richting alternatieve brandstoffen.

Toch dreigt stilstand in de transitie, doordat duurzame brandstoffen zoals groene methanol, waterstof en ammoniak nauwelijks beschikbaar zijn in Nederlandse havens. Deze beschikbaarheid is cruciaal, want zonder gerichte stimulering van productiecapaciteit en infrastructuur lopen de kosten van naleving van de regelgeving op, met gevolgen voor zowel rederijen als consumenten. Er zijn momenteel nauwelijks beleidsmaatregelen om deze productie te ondersteunen, terwijl met het ETS wel middelen worden gegenereerd vanuit de sector.

De Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart¹ uit 2024 biedt richting, maar sindsdien zijn er geen concrete stappen gezet. Wij vragen u het demissionaire kabinet aan te sporen tot directe

¹ [Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

implementatie van deze roadmap, met passende financiering, beleidsondersteuning en publiek-private samenwerking.

Maritieme veiligheid is essentieel voor handel en leveringszekerheid

Zeevaart vervoert circa 90% van de wereldwijde handel. Alleen al via Nederlandse vaarwegen, zoals de Waddenroutes, wordt jaarlijks voor ruim 2.200 miljard euro aan goederen vervoerd, waaronder vitale goederen als medicijnen en halffabricaten. Toenemende geopolitieke spanningen, zichtbaar in de Rode Zee, Oostzee en Noordzee, bedreigen de veiligheid op internationale vaarwegen.

Hoewel logistieke ondernemers veerkracht tonen, brengen deze spanningen duidelijke risico's met zich mee voor de Nederlandse import en export. Dit onderstreept de noodzaak om onze logistieke weerbaarheid te vergroten en zo de zelfredzaamheid van Nederland te versterken. Weerbare logistiek over zee lijkt echter nog onvoldoende aandacht te krijgen in het Nederlandse zeevaartbeleid.

Wij verzoeken u om het belang van maritieme weerbaarheid expliciet te agenderen en te pleiten voor een integrale aanpak binnen de zeevaart.

Binnenvaart vraagt om gerichte en integrale aanpak

De binnenvaart is een duurzaam alternatief voor vervoer over de weg, maar loopt tegen meerdere structurele knelpunten aan. Om de klimaatdoelen van 2030 te halen, moet de emissiereductie versneld worden. In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is afgesproken om de uitstoot in 2030 met 40 tot 50 procent terug te brengen. De huidige beleidsinstrumenten lijken hiervoor echter ontoereikend. De uitvoering van RED III en ETS2 moet uiterlijk in 2026 respectievelijk 2027 concreet starten.

Daarnaast leidt achterstallig onderhoud aan kunstwerken tot onbetrouwbare vaarwegen. Storingen aan sluizen en bruggen zijn verviervoudigd en veroorzaken voor het bedrijfsleven vertragingen en kosten. Inspecties, preventief onderhoud en voldoende financiële middelen zijn essentieel om de betrouwbaarheid te herstellen.

Naast onderhoud is robuustheid van het vaarwegennet cruciaal. Bij stremmingen van vaarwegen, sluizen of bruggen — bijvoorbeeld door storingen of extreem weer zoals hoog- of laagwater of verzilting — moeten alternatieve routes beschikbaar zijn om de doorstroming van de binnenvaart te waarborgen. Structurele aandacht is nodig voor vaarwegalternatieven en knelpunten, zoals vaarwegen met slechts één sluiskolk, om te komen tot een toekomstbestendig en klimaatbestendig netwerk met hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid.

Tot slot staat de diversiteit van de vloot onder druk. Kleine binnenvaartschepen, essentieel voor fijnmazige distributie, dreigen te verdwijnen door voorgenomen technische eisen en investeringslasten. Het ministerie is hierover in gesprek met de CCR en de Europese Commissie, mede naar aanleiding van een motie uit uw Kamer. Voor ondernemers is snelle duidelijkheid van groot belang. Wij vragen u de demissionaire Minister te verzoeken dit in overleg met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op te pakken.

De Logistieke Alliantie bestaat uit 17 partners die zich inzetten voor logistiek en handel(sketens) en voor het vestigingsklimaat en verdienvermogen van Nederland: evofenedex, TLN, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, ProRail, VNO-NCW / MKB Nederland, Deltalinqs, ORAM, Koninklijke Bouwend Nederland, Koninklijke Binnenvaart Nederland, NVB (binnenhavens), VITO, VRC, KVN, ACN en Schiphol.