

Moties over brandstofkwaliteit en lozingsnormen

Nieuws

14 januari 2025

#Schone schepen

Gedownload op 09-07-2026

Tweeminutendebat Maritiem

Zojuist heeft Habtamu de Hoop namens GroenLinks-PvdA in de Tweede Kamer twee moties ingediend tijdens het Tweeminutendebat Maritiem.

De eerste motie gaat over de brandstofkwaliteit van stookolie. Met deze motie wordt de regering opgeroepen om de regelgeving en handhaving rond de kwaliteit van stookolie te verbeteren. Zo moet worden voorkomen dat er onwenselijke stoffen in de brandstof terechtkomen.

De kwaliteit van scheepsbrandstoffen is al langer een punt van zorg voor de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). Zeeschepen hebben helaas regelmatig te maken met slechte brandstofkwaliteit in havens waar ze bunkeren. Dit leidt tot problemen met scheepsmotoren, risico's voor de bemanning en mogelijk ook milieuschade.



STANDPUNT KVNR

"Bijmenging van ongewenste en mogelijk illegale (afval)stoffen in stookolie moet worden voorkomen door betere handhaving en strengere normen voor brandstofkwaliteit. Het liefst ziet de KVNR dat dit mondiaal door de IMO wordt opgepakt."



NICK LURKIN

[Lees meer →](#)

De kwaliteit van scheepsbrandstoffen is al langer een punt van zorg voor de Koninklijke Vereniging

van Nederlandse Reders. Zeeschepen hebben helaas regelmatig te maken met slechte brandstofkwaliteit in havens waar ze bunkeren. Dit leidt tot problemen met scheepsmotoren, risico's voor de bemanning en mogelijk ook milieuschade.

Lozingsnormen

De tweede motie gaat over het aanscherpen van internationale lozingsnormen, in het algemeen en specifiek in Nederlandse Natura 2000-gebieden.

De KVNR steunt het internationaal aanscherpen van normen wanneer dit noodzakelijk is voor de bescherming van het milieu. Het is daarbij essentieel dat de noodzaak van de aanscherping goed wordt onderbouwd en dat deze praktisch uitvoerbaar is. Bovendien moet er bij het aanscherpen van normen rekening worden gehouden met ondernemers die recent hebben geïnvesteerd in technologie die door de nieuwe normen mogelijk onbruikbaar wordt.

Reactie Minister

In reactie op beide moties gaf de minister aan dat er al aan deze onderwerpen wordt gewerkt en dat de Kamer hier binnenkort verder over wordt geïnformeerd.

Daarom heeft de heer De Hoop ervoor gekozen om de moties nu aan te houden. Er zal daarom voorlopig dus niet gestemd worden over deze moties.



MOTIES
HABTAMU DE HOOP

DEZE VIDEO IS BESCHIKBAAR ALS U DE COOKIES [ACCEPTTEERT](#)

Andere interessante items...



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
21.06.2026

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringstekort en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Wat komt daarbij de voorwaart tot de meest geregelende sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regies, en codes van toelating, ten slotte verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving van havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk geregelende ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de maritieme sector om te versterken samen en te innoveren.

Regelgeving aanpak
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat wegen in zijn afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verbond. Niet die cumulatie maar dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme ondernemers geventigd om de registratiekosten voor IMO-indicatorbedrijven met 20% te vermindern. De Ijm voor ook moeten gelden voor de nieuwe op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieplichtstelling voor registratiekosten ook toe te passen op kleine op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formijnen en meetbare kostenverlaging;
- brancheverenigingen en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsplaatjes, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificeringen, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te aggrimeren in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten culturele knopen worden waarmaken. Nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.




KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026



Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026

