

# Nederlandse vlag vraagt om regie, ruimte en innovatie

Nieuws

30 januari 2026

#Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2026

Gisteren was het halfjaarlijkse debat van de Tweede Kamer met minister van Infrastructuur en Waterstaat Robert Tieman over maritieme onderwerpen. Hoofdonderwerpen die de revue passeerden en voor de zeevaart van belang waren: Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA), nucleaire voortstuwing, verduurzaming en het IMO Net Zero Framework, de Europese Maritieme Industriestrategie en de instroom in het zeevaartonderwijs.

NLMA

IMO

## NLMA en nucleaire voortstuwing



**Luciënne Boelsma-Hoekstra (CDA), Hidde Heutink (Groep Markuszower) en Chris Stoffer (SGP) vroegen aandacht voor de NLMA. Uit de evaluatie is gebleken dat 80% van de sector positief is over de NLMA. Boelsma vroeg hoe de NLMA bijdraagt aan het Nederlandse vestigingsklimaat.**

Heutink haakte in op de afname van de Nederlandse vlag op de wereldvloot in de afgelopen tien jaar, om te vragen hoe de regering de maritieme sector en de Nederlandse vlag weer aantrekkelijk **kan maken**. Het terugdringen van regeldruk en schrappen van nationale koppen op Europese en mondiale regels zijn daar een eerste stap in.

Stoffer vroeg om meer beslissingsbevoegdheid van de NLMA om een voortrekkersrol van Nederland te pakken. Daar is ook meer geld voor nodig, omdat de NLMA nu al tegen haar grenzen aanloopt. De ontwikkeling van nucleaire voortstuwing van zeeschepen is een voorbeeld van zo'n voortrekkersrol. De overheid moet zo'n privaat initiatief vanuit de sector (die Allseas onderneemt) ondersteunen door versnelling van vergunningsprocedures en door de NLMA meer capaciteit te geven om voor ruimte in internationale regels te zorgen. Ook Maarten Goudzwaard (JA21) verwees in zijn inbreng naar het sterke en veelzijdige maritieme cluster, dat van groot economisch en strategisch belang is. Een robuuste vloot onder Nederlandse vlag is daarbij onmisbaar. Economisch gezonde rederijen moeten de ruimte krijgen om te investeren in kwaliteit, innovatie en toekomstbestendigheid.

De minister bevestigde dat ook hij wil dat de Nederlandse maritieme sector en de Nederlandse vlag aantrekkelijk blijft. Dat is de reden dat de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie, samen met reders en de NLMA in het leven zijn geroepen. In de NLMA wordt gewerkt aan betere dienstverlening, eenvoudiger regels en bevordering van innovatie. Met andere woorden: de NLMA moet leiden tot betere samenwerking in de gehele keten van beleid tot vergunningverlening. De minister erkent dat de NLMA met een jaarlijks budget van € 1,3 miljoen tegen de grenzen aanloopt wat ze wel en niet kan doen. Het is aan het volgende kabinet om te besluiten hoe die volgende stap gezet wordt en of de NLMA extra middelen krijgt.

De KVNR is erg blij met de steun van de Kamerleden en de minister voor het goede werk dat de NLMA doet en de steun voor het verder brengen van nucleaire voortstuwing. Het gaat de KVNR erom dat Nederland weer een koppositie pakt in het maritieme ondernemingsklimaat. De NLMA, het terugdringen van regeldruk en innovaties zoals nucleaire voortstuwing zijn daar belangrijke ingrediënten voor. Het is nu tijd voor de politiek om de daad bij het woord te voegen door over te gaan tot actie.

**Verduurzaming en IMO**



# COMMISSIEDEBAT IMO

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



**Suzanne Kröger (GL/PvdA) trapte af met een verwijzing naar de klimaatzaak van Greenpeace tegen de Nederlandse Staat i.v.m. Bonaire. Daarin stelde de rechter dat de zeescheepvaart moet worden meegenomen in de klimaatmaatregelen van het kabinet.**

De minister reageerde daarop door te verwijzen dat de zeescheepvaart daar al in wordt meegenomen. Bijvoorbeeld door de Europese maatregelen in FuelEU Maritime en het emissiehandelssysteem in CO<sub>2</sub>. Hij noemt daarbij ook de teleurstelling dat in oktober 2025 binnen de IMO niet tot een akkoord is gekomen over mondiale klimaatmaatregelen voor de zeevaart. De sector zelf was ook teleurgesteld. Nederland is, samen met o.a. Denemarken, onderdeel van een kopgroep om het uitstel van het besluit in de IMO met één jaar goed te benutten. De minister zet zich daar actief voor in, door onder meer te overleggen met Cyprus en Griekenland om de gelederen in de EU gesloten te krijgen, maar ook met de Verenigde Staten. Het doel is om in oktober 2026 dan wel witte rook in de IMO te krijgen voor het Net Zero Framework. De minister erkent de huidige wispelturige geopolitieke situatie die het moeilijk maakt. Maar het jaar uitstel in de IMO moet goed benut worden.

De KVNR is blij met de steun en de inzet van de minister om bij andere landen te lobbyen voor mondiale klimaatmaatregelen in de IMO. De zeevaart stoot immers CO<sub>2</sub> uit, maar voor investeringen in duurzame alternatieven is voorspelbaar beleid en voorspelbare wet- en regelgeving vereist. Voor een mondiaal opererende sector als de zeevaart is een mondiaal CO<sub>2</sub>-akkoord onontbeerlijk.

# Position Paper Commissiedebat Maritiem 29 januari 2026

Nederland is een zeevarende natie. Negentig procent van alle goederen reist over zee; van medicijnen en medische apparatuur tot chips, batterijen en voedsel, en van zand (grondstof) en cement (halffabricaat) tot glasplaten (eindproduct) en andere onmisbare bouwmaterialen voor de woningbouwopgave. Zonder betrouwbare maritieme logistiek... komen woningen, infrastructuur en energietransitieprojecten in de knel. De zeevaart is



## Neem contact op met...

Auteur



**Lodewijk Wisse**

JURIDISCH, FINANCIËEL EN FISCAAL ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 8397 8355

[wisse@kvnr.nl](mailto:wisse@kvnr.nl)



Persvoorlichting



**Ramsey Albers**

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

[albers@kvnr.nl](mailto:albers@kvnr.nl)



## Neem contact op met...

Nieuws



internationaal concurrerende en sterk  
gereguleerde 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 ruimte  
houden om te verkurzamen en te innoveren

#### Regelinkampakken

De maritieme sector is bij uitstek een sector  
waars regelinkampakken zich niet laat vangen in één  
afzonderlijke nationale verplichting. Reders  
en maritieme ondernemers hebben te  
maken met een stapeling van Nederlandse  
wet- en regelgeving, Europese verplichtingen  
en internationale voorschriften, onder meer  
vanuit IMO-verband. Niet de cumulatie  
maakt dat de regelinkampak in de praktijk steeds  
meer wordt, tenzij afzonderlijke  
verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

reductieprogramma op te stellen, met  
prioritaire knelpunten, verantwoordelijke  
initiatieven, termijnen en meetbare  
kwaliteitsverrichting;  
• branchegenootschaps- en ondernemers  
actief te betrekken bij de selectie van  
knelpunten, zodat niet alleen juridische  
regelinkampak maar ook uitvoeringsopties,  
rapportageverplichtingen, dubbele audits,  
certificering, toezicht en administratieve  
verplichtingen worden meegenomen;  
• regelinkampak structureel te agenderen in  
Europese en internationale (JACI)  
overleggen, zodat een belangrijk doel  
van de inzet voor reders voortblijft uit  
internationale verplichtingen of uit de  
nationale implementatie daarvan. Daarbij  
moeten nationale koppen worden  
voorkomen. 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

Nieuws



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 waarin schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten

25-06-2026

Opinie



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

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO<sub>2</sub> is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026