



# Fiscaal beleid bedreigt onze weerbaarheid op zee

Opinie

27 augustus 2025 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2026

\*Deze opinie werd op 25 augustus gepubliceerd in [Het Financieele Dagblad](#)

**Zeeschepen zijn onmisbaar voor onze economie en veiligheid. Maar liefst 90% van alle grondstoffen en goederen wereldwijd wordt per schip over zee vervoerd. Ook voor de bouw van windparken op zee, het aanleggen van datakabels op de zeebodem en het behoud van onze droge voeten hebben we schepen nodig.**

De bedrijven achter deze schepen opereren in een mondiale markt, waarin een concurrerend fiscaal vestigingsklimaat van fundamenteel belang is. Denk daarbij onder meer aan oer-Hollandse maritieme bedrijven als Fugro en Heerema Marine Contractors.

Als maritieme koploper neemt Nederland nu echter de verkeerde afslag. Terwijl je deze bedrijven juist in staat moet stellen om optimaal en wereldwijd te concurreren. Dit is essentieel voor de autonomie en weerbaarheid van Nederland, zeker in deze tijd van geopolitieke onrust.

## Belasting op laadvermogen

In 1996 introduceerde Nederland het tonnageregime: een speciale winstbelasting voor rederijen, gebaseerd op het laadvermogen (nettotonnage) van een schip in plaats van de daadwerkelijk behaalde winst. Bedrijven die voor dit regime kiezen, doen dat voor een vaste periode van tien jaar en betalen dus ook winstbelasting in verliesjaren. Voor de schatkist is dit een vaste en voorspelbare inkomstenbron.

Het systeem biedt stabiliteit en voorspelbaarheid en maakte Nederland aantrekkelijk als vestigingsland voor maritieme ondernemingen. Andere zeevarende landen volgden ons voorbeeld al snel. Tot op de dag van vandaag is het tonnageregime wereldwijd een hoeksteen van een mondiaal fiscaal gelijk speelveld in de zeevaart.

Maar dat speelveld is sinds 31 december 2023 verstoord. Toen trad in Nederland de Wet minimumbelasting in werking. Deze is gebaseerd op de [OECD Global Tax Deal \(Pijler 2\)](#) <sup>+</sup>, bedoeld om multinationals wereldwijd minstens 15 procent winstbelasting te laten betalen. In theorie een nobel streven, maar in de praktijk pakt dit voor de Nederlandse maritieme sector funest uit.

De minimumbelasting gaat in tegen het beleidsdoel van de tonnageregeling om een aantrekkelijk maritiem ondernemingsklimaat te creëren. Door de aanvullende winstbelasting wordt de belastingdruk voor deze bedrijven per jaar met tientallen miljoenen euro's extra opgevoerd.

Tegelijkertijd blijven buitenlandse concurrenten in landen die de minimumbelasting niet of nog niet hebben ingevoerd buiten schot. Denk hierbij bijvoorbeeld aan maritieme bedrijven in de Verenigde Staten, India en China, maar ook in andere EU-lidstaten met een maritieme sector, zoals Griekenland, Cyprus en zelfs Duitsland. Door als een van de eerste landen ter wereld de minimumbelasting in te voeren, ondermijnt Nederland dus zijn eigen tonnageregime. Hoewel de sector nu al schade ondervindt, kan Nederland nog altijd maatregelen nemen om deze scheve situatie op nationaal niveau recht te trekken.



## Hoe herstellen we het gelijke speelveld?

De eenvoudigste route is om ondernemingen die onder het tonnageregime vallen uit te zonderen van de Wet minimumbelasting. In de openingsverklaring van de EU-richtlijn waarop deze wet is gebaseerd, is immers aangegeven dat in de lidstaten bestaande belastingmaatregelen voor de zeescheepvaart niet aangetast dienen te worden. Met één wetswijziging wordt het fiscale speelveld hersteld en kunnen Nederlandse maritieme bedrijven weer concurreren met hun buitenlandse concullega's.

Een tweede optie is het invoeren van een belastingkrediet voor bedrijven die gebruikmaken van het tonnage regime. Dit werkt vergelijkbaar met het toeslagenstelsel: het verschil tussen de tonnagebelasting en de minimumbelasting wordt gecompenseerd. De optie vergt meer administratieve handelingen, maar is wel effectief.

Tot slot kan Nederland een van de bestaande vrijstellingen in de EU-richtlijn toepassen op zeeschepen en offshoreactiviteiten. Met een correcte formulering vallen de schepen die onder de tonnageregeling vallen alsnog onder de uitzonderingen die in de wet zijn voorzien. Fiscaal gezien is dit wel de ingewikkeldste optie van de drie.

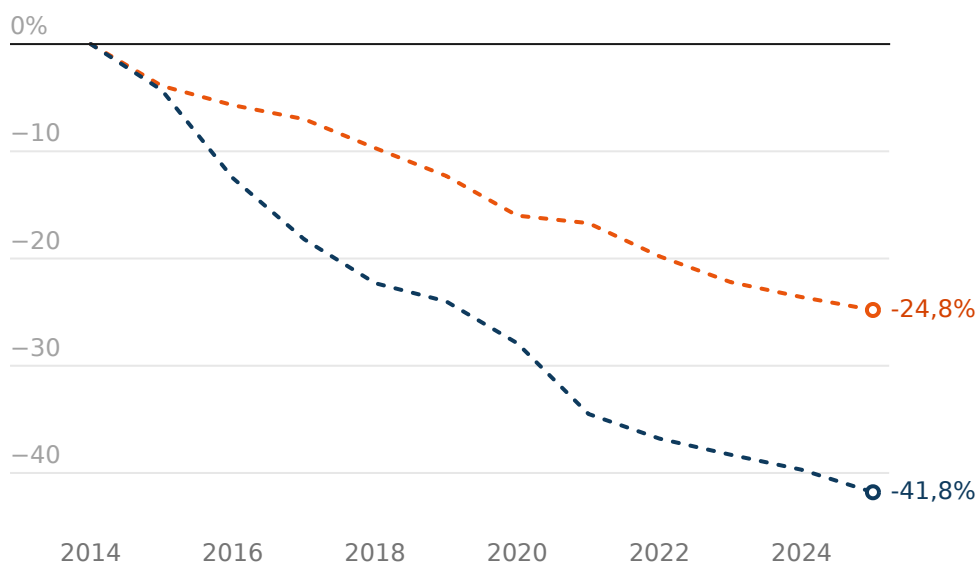
## Verlies van autonomie

De urgentie is groot. Als de Nederlandse wetgever deze fiscale afwijking niet alsnog repareert, dreigt ons land zijn aantrekkelijkheid voor maritieme ondernemingen (verder) te verliezen. Dat heeft negatieve impact op ons verdienvermogen, het komt onze autonomie niet ten goede én is zelfs een bedreiging voor onze nationale weerbaarheid.

Gelet op de hoeveelheid vitale processen waarin de inzet van zeeschepen essentieel is. Met Prinsjesdag in aantocht is dit hét moment om in te grijpen, voordat bedrijven hun schepen elders registreren en Nederland zijn internationale concurrentiepositie in de zeevaart verder ziet afkalven dan de bijna 40% afname in vrachtcapaciteit in de afgelopen tien jaar.

## Relatieve ontwikkeling aandeel Nederlands gevlagde schepen t.o.v. wereldvloot sinds 2014

- - Relatieve ontwikkeling aandeel bruto tonnage t.o.v. 2014 [%]
- - Relatieve ontwikkeling aandeel aantal schepen t.o.v. 2014 [%]



NB: nulmeting 2014, aandeel Nederlands gevlagde schepen t.o.v. de wereldvloot: bruto tonnage 0,68% en aantal schepen 1,42%

Grafiek: KVRN • Bron: [Data UNCTAD](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Neem contact op met...

Auteur



**Annet Koster**  
ALGEMEEN DIRECTEUR

010 4146 001  
[koster@kvnr.nl](mailto:koster@kvnr.nl)



## Andere interessante items...

Nieuws

**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB**  
14-06-2026

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 investeringssucces en regelmatig die veel zwaarder zwaar dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf!

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels, en codebooks, naast een verplichte certificatie aan board hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensive, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bestaat uit reders vanuit Nederland bijeen investeren, of schepen onder Nederlandse vlag bijeen veren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkorten en te innoveren.

**Regelmatig oorzaken**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelmatig zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandstalige wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verband. Alreeds die cumulatieve macht 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 Kluisman gevraagd om de regelgevingskosten voor MKB-inklaratiebedrijven met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelgevingskosten, 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 regelgevingskosten ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale regelgevingskosten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formules en meetbare kostenverluchting;
- brancheverenigingen en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsplakaten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de sectorale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale laggen worden waargenomen. Het is vaak dat Nederland jaren anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



### 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 waarop 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