



Fiscaal beleid bedreigt onze weerbaarheid op zee

Opinie

27 augustus 2025 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 30-05-2026

*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 [OESE Global Tax Deal \(Pijler 2\)](#) ⁺, 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.

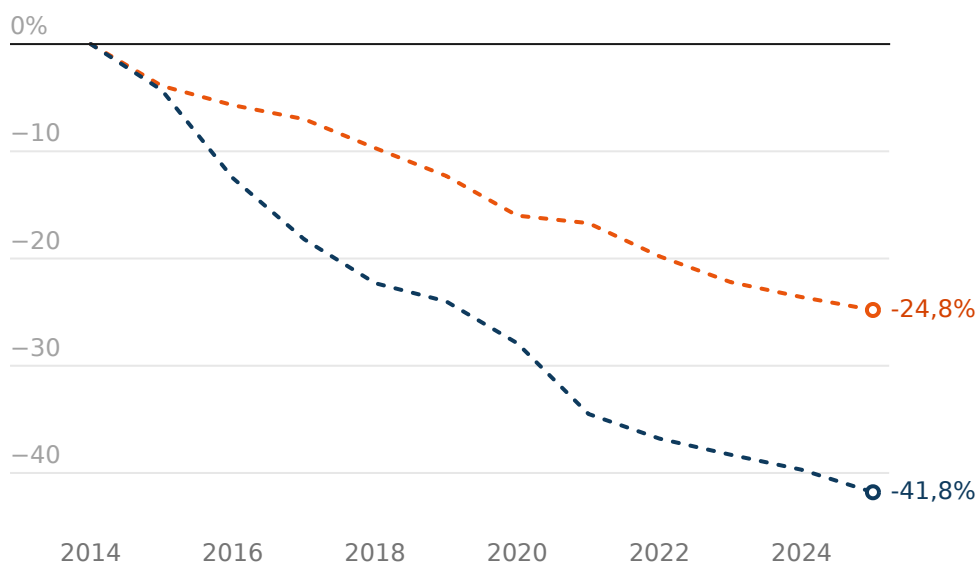
Verlies van autonomie

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

Neem contact op met...

Auteur



Annet Koster

ALGEMEEN DIRECTEUR

010 4146 001

koster@kvnr.nl



Andere interessante items...



Bestuurswijzigingen vastgesteld tijdens Algemene Vergadering KVNR

De Algemene Vergadering heeft besloten de zittingstermijn van voorzitter Theo Klimp met twee jaar te verlengen. Hij blijft daarmee de komende periode aan als voorzitter van de...

20-05-2026





Onderwatergeluid

Binnen onderwaterecosystemen speelt geluid een belangrijke rol, afkomstig van zowel natuurlijke bronnen, zoals mariene fauna, wind en golven, als menselijke activiteiten. De...

07-05-2026

Nieuws

39933-21 23 april 2026

Handreiking energie, mobiliteit en economie

MOEIE VAN DE LEDEN-BREDELAAN EN BOCHTENBOL

Plan van debat (titel): Debat voor de maatregelen van het kabinet inzake de hoge energie- en brandstofprijzen

15

Wettelijke basis: Wet op de Omgevingswet

De Raad,

Geleedde de bestuurszorg,

Overwegende dat verspreiden tegen het belang van de afwezigheid voor hun eigen gezondheid,

Overwegende dat in schepen onder Nederlandse vlag momenteel vaststellen in de Nederlandse Staat en in andere landen het hebben van deze hoge prijzen voor energiebronnen,

Overwegende dat in o. Franse en Duitse landen zijn ingekocht als (in)voeren voor de schepen,

Verzocht de regering te bevestigen of deze maatregelen van het kabinet van (in)voeren als bedoeld in de maatregelen onder Nederlandse vlag die momenteel vaststellen in de Nederlandse Staat zijn van belang,

En gaat over tot de orde van de dag.

Besluit

Besluit

Overweldigende steun Tweede Kamer voor (her)verzekerbaarheid Nederlandse zeevaart

De Tweede Kamer heeft op 23 april met een overweldigende meerderheid van 147 van de 150 zetels ingestemd met de motie van fractievoorzitters Ruben Brekelmans (VVD) en...

24-04-2026