

KVNR-Analyse Prinsjesdag 2025

Nieuws

16 september 2025 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2026

Een sterke maritieme sector is geen vanzelfsprekendheid. Terwijl de wereld om ons heen verandert, staat ook de positie van Nederland als maritieme vestigingsplaats onder druk. Internationale concurrentie neemt toe, verduurzaming vraagt om forse investeringen en geopolitieke spanningen zijn steeds vaker voelbaar als onvoorspelbare factor. Daarnaast is het voor onze strategische autonomie van cruciaal belang dat Nederland kiest voor een maritiem ondernemingsklimaat waarin reders wereldwijd concurrerend kunnen ondernemen, 90% van onze goederen reist immers over zee. De Nederlandse zeescheepvaart is daardoor een aanjager van ons krachtige maritieme ecosysteem dat diep verweven is met het Nederlandse verdienvermogen. Van scheepsbouw tot onderwijs, van kennisinstituten tot toeleveranciers en dienstverleners: de hele keten draagt bij aan innovatie, werkgelegenheid en internationale slagkracht.

De Nederlandse zeescheepvaart levert een actieve bijdrage aan de toekomst van de maritieme sector. Reders investeren doelgericht in cyberweerbaarheid, technologische innovatie en digitalisering. Daarmee bouwen zij aan een volgende generatie scheepvaart die schoner, slimmer en veiliger is. Deze ondernemende aanpak van reders vraagt om een overheid die niet alleen erkent wat er al gebeurt, maar ook actief bijdraagt aan het versterken van dit ecosysteem om Nederland als maritieme vestigingsplaats aantrekkelijk te houden.



De KVNR roept op

De Prinsjesdagstukken van 2025 bevatten enkele algemene positieve signalen voor de maritieme sector. Zo wordt er in brede zin aandacht besteed aan het ondernemingsklimaat, de verduurzamingsopgave en regeldruk. De rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit wordt bijvoorbeeld geschrapt voor ondernemingen tot 250 werknemers. Daarnaast gaat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat zich regionaal en internationaal inzetten voor **gelijke** normen in de EU en in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), waarmee het **gelijke mondiale speelveld** wordt verbeterd.

Desondanks blijven versterkingsmogelijkheden liggen. Dat is een gemiste kans, juist omdat de sector zelf al volop investeert in de toekomst.

De KVNR roept het kabinet en de Tweede Kamer daarom op om de inzet te versterken met beleid dat het maritieme ondernemersklimaat versterkt:

- 1 Maak structureel budget vrij voor de Nederlandse Maritieme Autoriteit, zeker nu de positieve evaluatie de meerwaarde bevestigt;
- 2 Repareer de fiscale afwijking in de Wet minimumbelasting;
- 3 Verbreed de afdrachtvermindering zeevaart en de tonnageregeling ook naar offshore activiteiten, conform de motie-Stoffer.

Daarnaast is het van belang dat Nederland zich internationaal actief blijft inzetten om de stapeling van regelgeving tegen te gaan en een mondiaal gelijk speelveld te borgen. Reders opereren

immers wereldwijd.

Nederland heeft alles in huis om een toonaangevende maritieme vestigingsplaats te blijven, mits we nu gezamenlijk investeren in de condities die dat mogelijk maken. Als Nederland relevant wil blijven in het mondiale maritieme speelveld, is het nu tijd voor gerichte actie.

Meer weten?

Zie [hier](#) onze inbreng voor de verkiezingen.

Neem contact op met...

Auteur



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

albers@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws

Positie Paper KVNR ten behoeve van het Commissiebetrap MIB
20.05.2020

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

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels, en codes naleven, hebben verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd reekening houden met controle op naleving via havenstaatcontroles.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MIB-betrap die rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepleit of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkortzamen en te innoveren.

Regelruimte aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelruimte 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 accords, onder meer vanuit IMO-verbond. Niet alle cumulatieve maatregelen die de regelruimte in de praktijk steeds zwaarder wordt, formaal afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nieuwelijc nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-kluisman gevraagd om de regelruimte voor MIB-ondernemers met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de redeven op te leveren sectorale regelruimte zoeken, waaronder het anderszels naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar maximaal een sectorale reductie mogelijk aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten

- de 20%-reductiebestemming voor regelruimte ook toe te passen op steun op te leveren sectorale regelruimte zoeken, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formules en meetbare taakverlichting;
- branchegenoots en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruimte structureel te organiseren in Europese en internationale (IAC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale leppen worden voorkomen, nog te vaak doet Nederland zaken 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. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026