



# Nederland vaart wel bij een sterke zeevaart!

Nieuws

3 juli 2025

#Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-05-2026

**Nederland verliest zijn positie in de wereldvloot, terwijl deze juist cruciaal is voor onze welvaart en economische weerbaarheid. De KVNR roept de politiek op om het tij te keren met gerichte investeringen en strategisch zeevaartbeleid.**

Nederland is al eeuwen een zeevarend land. Ooit beseften we als geen ander het belang van een sterke eigen vloot voor onze welvaart, maar ook voor onze veiligheid. In de afgelopen decennia, waarin welvaart en veiligheid bijna vanzelfsprekend leken, is dat bewustzijn weggezakt, net als het aandeel van Nederland in de wereldvloot. Nu onze welvaart en veiligheid door geopolitieke spanningen onder druk komt te staan, is het noodzakelijk om het belang van de zeevaart opnieuw te erkennen en weer te investeren in een sterke nationale vloot.

## Betekenis van de zeevaart

Wereldwijd wordt maar liefst 90% van alle internationaal verhandelde goederen per schip vervoerd. De zeevaart vormt daarmee de logistieke ruggengraat van de wereldhandel. Van kritieke grondstoffen, voedsel, gas om onze huizen te verwarmen tot dagelijkse consumentenproducten: het komt allemaal over zee. Maar de sector is méér dan alleen transport: zeeschepen zijn essentieel voor het gebruik van offshore windparken, telecomkabels, kustbescherming en andere vitale offshore infrastructuur.

Met hun ca. 3.000 zeeschepen zijn Nederlandse reders wereldwijd mede verantwoordelijk voor de uitvoering van tal van dit soort essentiële activiteiten op het zoute water. De Nederlandse vloot is internationaal actief in uiteenlopende marktsegmenten, zoals: goederenvervoer offshore, waterbouw, zwaar transport en allerlei specialistische niches. Juist die verscheidenheid maakt de vloot van grote waarde, omdat Nederland daardoor wereldwijd betrokken is bij uiteenlopende

strategische maritieme activiteiten. Deze waarde is uiteraard wel afhankelijk van de binding die rederijen met Nederland hebben.

Een sterke nationale vloot onder Nederlandse vlag zorgt voor meer grip op het reilen en zeilen van deze internationale sector. Alleen zo blijven schepen onder Nederlandse wet- en regelgeving varen, met directe invloed in tijden van economische en geopolitieke onzekerheid. Een robuuste nationale zeevaart versterkt niet alleen onze zelfredzaamheid, maar ook onze internationale invloed, doordat Nederland een sterkere positie heeft in deze strategische sector. Bovendien biedt dit kansen voor synergie met andere onderdelen van het maritieme cluster, zoals zeehavens en de Nederlandse scheepsbouw, waarin via onder meer de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie al gericht wordt geïnvesteerd.

Ook economisch is de zeevaart van grote waarde. In 2023 genereerde de Nederlandse koopvaardij, offshore en waterbouw samen een omzet van €30 miljard, goed voor €10,3 miljard aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor 47.500 mensen. Deze banen zijn stevig geworteld in regio's waar maritiem vakmanschap vaak van generatie op generatie wordt doorgegeven. Rederijen zijn bovendien een drijvende kracht achter economische activiteiten in de brede maritieme sector. Met hun vraag naar schepen, onderhoud, brandstoffen en ondersteunende diensten, van financiering tot scheepsmakelaars, houden ze de hele maritieme keten in beweging.



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS



Economisch  
Bureau  
Amsterdam

onderzoek | advies | interim-management

## Nederland verliest positie onder druk van internationale concurrentie

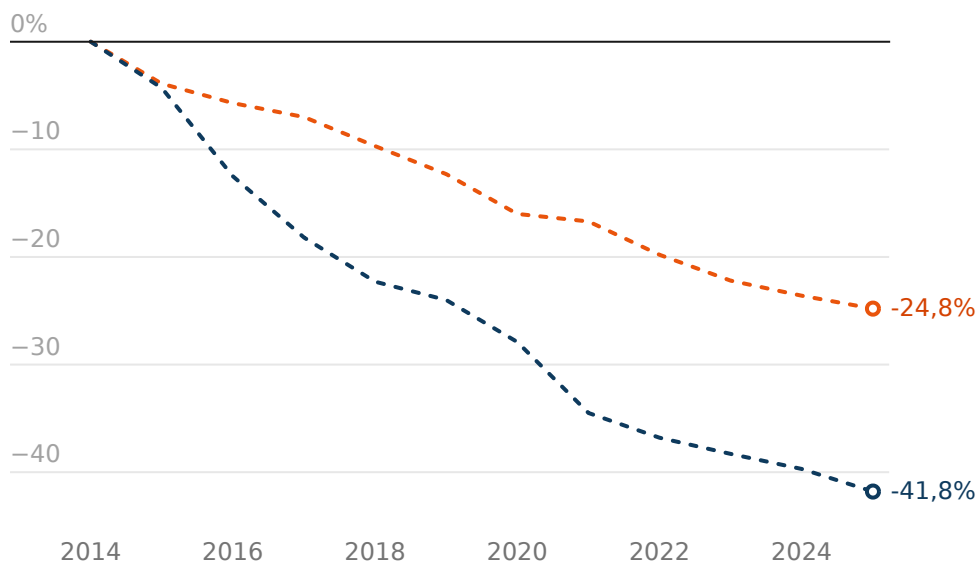
Juist omdat de sector van grote waarde is, zetten landen zich actief in voor een sterk maritiem cluster en een omvangrijk scheepsregister. Daarbij wordt ingezet op factoren als fiscaal beleid, de kwaliteit van de vlaggenstaat en de dienstverlening van het scheepsregister. Blijven die

voorwaarden achter bij internationale standaarden, dan zullen reders genoodzaakt zijn hun schepen elders te registreren om hun concurrentiekracht te behouden.

Een van de landen met een offensief maritiem beleid is China. Dit land beschikt inmiddels over de grootste vloot, meer dan de helft van de mondiale scheepsbouw en belangen in tal van zeehavens. Terwijl het aandeel van de wereldvloot dat onder Nederlandse vlag vaart juist al jaren af neemt. Hoewel de vloot in aantal schepen grofweg gelijk blijft, is het Nederlandse aandeel in de wereldvloot de afgelopen tien jaar al met 22,8% gedaald, terwijl het aandeel in bruto tonnage zelfs met 39,6% is afgenomen (zie bijlage). Stilstaan is, in dit geval, achteruitgaan. Dit laat onmiskenbaar zien dat Nederland snel positie verliest in de zeevaart.

## 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](#)

## Gericht en strategisch beleid kan het verschil maken

In het verleden heeft de Nederlandse overheid laten zien dat het met gericht en strategisch beleid en gerichte investeringen de vloot onder Nederlandse vlag weer kan laten groeien. In 1995 kwam de Nederlandse regering in de Nota Zeescheepvaartbeleid met een maatregelenpakket dat tot indrukwekkende resultaten heeft geleid. Dankzij deze maatregelen groeide de Nederlandse vloot in een paar jaar tijd van 400 tot meer dan 1.000 schepen. Dit laat zien hoe effectief politiek ingrijpen kan zijn voor de maritieme sector: het tij kan worden gekeerd.

Er moet nu worden gekozen voor duidelijke doelen met bijpassend beleid. De focus moet liggen op een internationaal concurrerend Nederlands scheepsregister en een fiscaal stelsel dat volledig aansluit op de internationale normen. Voor de benodigde beleidsmaatregelen en investeringen kan Nederland inspiratie opdoen bij landen als Denemarken en Noorwegen, die inmiddels aanzienlijk

grotere scheepsregisters hebben opgebouwd. Wanneer Nederland dit succesvol doet, kan de vloot onder Nederlandse vlag weer sterk groeien.

In een onrustige wereld is zelfredzaamheid geen luxe, maar noodzaak. Nederland moet kunnen vertrouwen op een sterke, eigen vloot in cruciale marktsegmenten. Daarmee kunnen we in tijden van crisis rekenen op Nederlandse reders, voor de veilige aanvoer van essentiële goederen én voor het onderhoud, de bescherming en aanleg van vitale infrastructuur op de Noordzee. Tegelijkertijd draagt een sterke vloot bij aan groei van de Nederlandse maritieme economie. Het is aan de politiek om de keuzes te maken die het tij doet keren, door weer te investeren in de concurrentiekracht van de Nederlandse zeevaart.

## Download de inbreng van de KVNR via deze knop

Download

### Andere interessante items...

Artikel





## 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

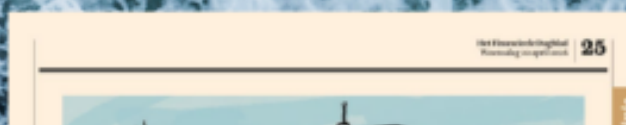


## Overweldigende steun Tweede Kamer voor (her)verzekerbaarheid Nederlandse zeevaart

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

### Opinie





## De zeevaart is speelbal van protectionisme

Wat begon als een regionale crisis in het Midden-Oosten, werkt razendsnel door in de wereldhandel, juist nu bijna twee miljard Nederlanders van zeevaart en hoe kansloos de sector wordt zonder goede avont.

**D**at de zeevaart een wereldwijde crisis is, is alomtegenwoordig. Het is niet alleen de oliehandel die in de problemen is, maar ook de handel in andere goederen. De zeevaart is de ruggengraat van de wereldhandel, en zonder deze zou de wereld economisch in elkaar instorten. De zeevaart is de ruggengraat van de wereldhandel, en zonder deze zou de wereld economisch in elkaar instorten.

De zeevaart is de ruggengraat van de wereldhandel, en zonder deze zou de wereld economisch in elkaar instorten. De zeevaart is de ruggengraat van de wereldhandel, en zonder deze zou de wereld economisch in elkaar instorten.

De zeevaart is de ruggengraat van de wereldhandel, en zonder deze zou de wereld economisch in elkaar instorten. De zeevaart is de ruggengraat van de wereldhandel, en zonder deze zou de wereld economisch in elkaar instorten.

**Veranderingen  
in de manier van  
handelen  
zijn nodig om  
de zeevaart  
weer in de  
richting van  
een succesvolle  
sector  
te brengen.**

**De zeevaart is de ruggengraat van de wereldhandel, en zonder deze zou de wereld economisch in elkaar instorten.**



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS

## De zeevaart is speelbal van protectionisme

Wat begon als een regionale crisis in het Midden-Oosten, werkt razendsnel door in de wereldhandel.

23-04-2026