



# Maritiem Actieplan VS: plannen voor herstel Amerikaanse scheepvaartsector

Nieuws

18 februari 2026

#Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2026

De Verenigde Staten hebben het langverwachte Maritime Action Plan (MAP) gepubliceerd, dit komt voort uit een executive order welke op 9 april 2025 door Trump is ondertekend. Dit plan bevat vergaande maatregelen die grote gevolgen kunnen hebben voor internationale rederijen die Amerikaanse havens aandoen.

Het Maritime Action Plan is een eerste stap voor de ambitieuze herstructurering van de Amerikaanse maritieme sector, De Verenigde Staten wil met dit plan onder andere haar binnenlandse scheepsbouw nieuw leven inblazen, de vloot onder Amerikaanse vlag uitbreiden en de afhankelijkheid van buitenlandse scheepsbouw terugdringen. Deze plannen raken direct aan de belangen van Nederlandse rederijen die varen op de VS.

## Universele havenvergoeding op schepen in het buitenland gebouwd

Een van de meest besproken maatregelen is de introductie van een universele infrastructuur- of veiligheidsheffing op alle buitenlandgebouwde commerciële schepen die Amerikaanse havens aandoen. De heffing wordt berekend op basis van het gewicht van de aangevoerde lading en geldt ongeacht de vlag van het schip. De bouwplaats van het vaartuig is bepalend.

Hoewel er nog geen definitief tarief is vastgesteld, noemt het document voorbeelden van 1 tot 25 dollarcent per kilogram. Dit zou de Verenigde Staten over een periode van tien jaar naar schatting tussen de 66 miljard en 1,5 biljoen dollar kunnen opbrengen. De opbrengsten vloeien naar een nieuw op te richten Maritime Security Trust Fund, bedoeld voor de financiering van de Amerikaanse scheepsbouw en vlootuitbreiding.

Het plan introduceert ook een Land Port Maintenance Tax van 0,125% op de waarde van goederen die via landzijde de VS binnenkomen. Deze maatregel is het equivalent van de bestaande Harbor

Maintenance Tax voor zeehavens en heeft als doel te voorkomen dat lading wordt omgeleid via Canadese of Mexicaanse havens om Amerikaanse heffingen te omzeilen.

Daarnaast introduceert het plan de zogehete U.S. Maritime Preference Requirement: de Verenigde Staten verplicht landen die veel goederen naar de VS exporteren om een steeds groter deel van hun vracht te vervoeren op VS-schepen. Dit percentage wordt geleidelijk verhoogd naarmate er meer schepen in de Verenigde Staten worden gebouwd.

## Cargo-reservering voor schepen onder Amerikaanse vlag

Daarnaast introduceert het plan de zogeheten U.S. Maritime Preference Requirement: een verplichting om Amerikaanse invoer geleidelijk in toenemende mate te vervoeren op schepen onder Amerikaanse vlag.

Het aandeel groeit naarmate er meer schepen in de VS worden gebouwd. Deze maatregel is vergelijkbaar met cabotageregels elders ter wereld, maar heeft door de omvang van de Amerikaanse importmarkt een aanzienlijke mondiale impact.

## Wat betekent dit voor de Nederlandse scheepvaart?

**De voorgestelde maatregelen, met name de universele havenvergoeding en de cargo-reserveringsverplichting, kunnen in theorie flinke gevolgen hebben voor Nederlandse rederijen die varen op de Verenigde Staten. Op dit moment is het nog te vroeg om de exacte impact te overzien. Het Maritime Action Plan is vooralsnog een uitgezette koers, het volledige wetgevingsproces moet nog worden doorlopen en ook de uiteindelijke inwerkingtreding is nog onduidelijk.**

Zolang definitieve tarieven, drempelwaarden en uitvoeringsregels ontbreken, blijft de daadwerkelijke financiële en operationele impact voor Nederlandse reders onzeker. De KVNR volgt de ontwikkelingen nauwlettend en zal zich blijven inzetten voor de behartiging van de Nederlandse maritieme belangen in de internationale discussie over deze maatregelen.

## Neem contact op met...

Auteur



**Jaron van Prooijen**

MARITIEM ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 2203 3930

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



Persvoorlichting



**Ramsey Albers**

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS



06 8200 2057  
[albers@kvnr.nl](mailto:albers@kvnr.nl)



## Andere interessante items...

Nieuws

**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB**  
16-06-2026

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 investeringstekort en regelmatig die veel zwaarder zijn 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 regies, en codebooks, naast een verplichte certificaten aan board hebben en verschillende rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid dat rekening houdt met kapitaalintensive, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt 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 hebben om te verkortuimen en te innoveren.

**Regelmatig oepeliken**

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 Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verhand. Alre die cumulatieve maar 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 media-Kluisman gevraagd om de regelgevingskosten voor MKB-industriebedrijven 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 zullen 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 instanties, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en licentie, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de sectorale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden vasthouden. Het is vaak dat Nederland juist anders dan in landen of andere EU-landen.

Concreet zullen 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 instanties, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en licentie, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de sectorale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden vasthouden. Het is vaak dat Nederland juist anders dan in landen 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 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