

Position Paper Commissiedebat Maritiem 29 januari 2026

Nieuws

21 januari 2026

#Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 10-05-2026

Nederland is een zeevarende natie. Negentig procent van alle goederen reist over zee; van medicijnen en medische apparatuur tot chips, batterijen en voedsel, en van zand (grondstof) en cement (halffabricaat) tot glasplaten (eindproduct) en andere onmisbare bouwmaterialen voor de woningbouwopgave. Zonder betrouwbare maritieme logistiek komen woningen, infrastructuur en energietransitieprojecten in de knel. De zeevaart is hiermee de logistieke ruggengraat van ons verdienvermogen. Op 29 januari 2026 zal de Tweede Kamer het Commissiedebat Maritiem voeren. Lees hieronder de inzet van de KVNR hiervoor:

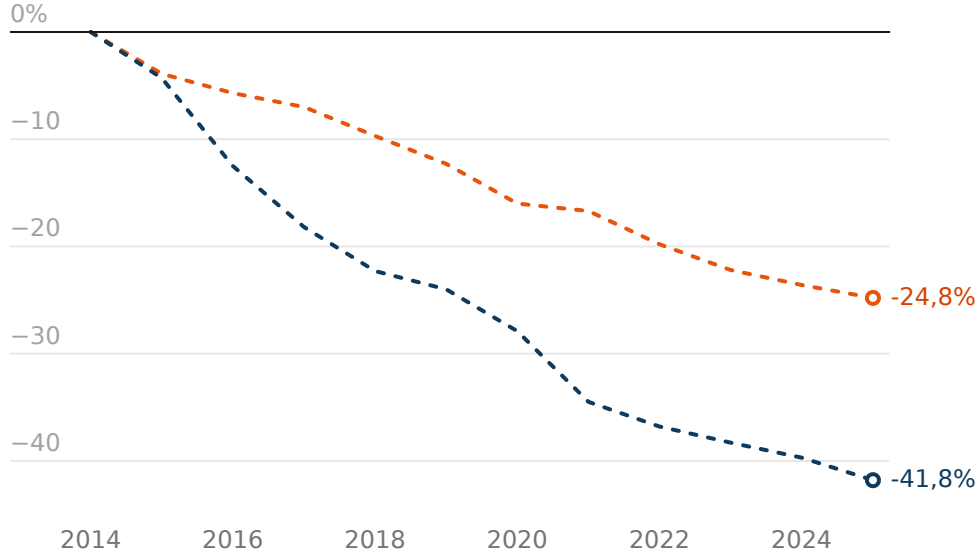
[Download Position Paper](#)

Nederlandse vloot neemt af, maritiem ondernemingsklimaat staat onder druk

Nederland verliest snel terrein in aandeel in de wereldvloot, terwijl een grote vloot onder Nederlandse vlag juist essentieel is voor onze economische en strategische weerbaarheid. Landen als Denemarken en Noorwegen versterken juist hun maritieme positie. In 11 jaar tijd daalde ons aandeel met 24,8% in aantal schepen en zelfs 41,8% in bruto tonnage (zie figuur 1).

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](#)

Zonder ingrijpen zal deze trend zich voortzetten. Als deze lijn doorzet, is de verwachting dat op termijn de volgende effecten zich voordoen:

- 1 Beheers- en managementactiviteiten vertrekken uit Nederland;
- 2 Een verzwakking van de maritieme keten in Nederland. Zo vaart 37% van alle schepen die in de periode 2015-2025 in Nederland zijn gebouwd (totaal: 191 schepen) onder Nederlandse vlag. De maritieme maakindustrie is dus ook voor een groot deel afhankelijk van een aantrekkelijke Nederlandse vlag;
- 3 Een daling van de toegevoegde waarde (in 2024: €6,46 mld (Nederlandse koopvaardij en offshore activiteiten));
- 4 Een daling van exportwaarde (in 2024: €11,08 mld (Nederlandse koopvaardij en offshore activiteiten));
- 5 Een daling van de werkgelegenheid in de Nederlandse maritieme sector (in 2024: 64.545 werknemers (Nederlandse koopvaardij en offshore activiteiten) en 23.552 zeevarenden, waarvan 24% Nederlands);
- 6 Dalende invloed in internationale organisaties, zoals de International Maritime Organisation (IMO);
- 7 In toenemende mate afhankelijk van andere landen; en...
- 8 Kwetsbaarheden voor onze defensie, waar Nederlands gevlagde zeeschepen een essentiële rol spelen.

Gerichte actie nodig om het maritieme ondernemingsklimaat aantrekkelijker te maken

Om deze negatieve trend te doorbreken, is het essentieel dat we een maritiem klimaat in Nederland creëren waarin reders wereldwijd concurrerend kunnen ondernemen met schone schepen die veilig varen met bekwame bemanning. Door gerichte acties op het gebied van fiscaliteit, regeldruk, duurzaamheid en innovatie en de arbeidsmarkt versterken we het maritieme ecosysteem en houden we Nederland aantrekkelijk als land om vanuit te ondernemen:

Fiscaliteit:



- Het repareren van de fiscale afwijking in de Wet minimumbelasting;
- en het verbreden van de afdrachtvermindering zeevaart en de tonnageregeling naar offshore activiteiten, conform de motie-Stoffer

Regeldruk:



Internationaal actief blijven inzetten op het voorkomen van onnodige stapeling van regelgeving door actief te pleiten voor harmonisatie zonder nationale koppen en werkbare kaders die innovatie en concurrentiekracht niet belemmeren.

Duurzaamheid en innovatie:



- Het aanjagen van de modal shift door walstroom breder uit te rollen, zodat de first en last mile volledig elektrisch kan worden gevaren;
- Het aanjagen van innovatieve oplossingen, zoals nucleaire voortstuwing en autonoom varen;
- Internationaal pleiten voor een mondiale vorm van beprijzing (IMO NZF); en
- Europees pleiten voor het terugvloeiën van door de sector betaalde ETS gelden aan verduurzamingskansen en innovatieve oplossingen in de sector.

Arbeidsmarkt:



Actief bevorderen dat het arbeidspotentieel beschikbaar blijft voor de Nederlandse vloot, onder meer door instroom in het zeevaartonderwijs te stimuleren en door het sluiten van voldoende STCW I/10-overeenkomsten met landen als Panama, Argentinië, Mexico en Brazilië.

Evaluatie NLMA en noodzakelijke middelen

De recente evaluatie heeft aangetoond dat de sector positief staat tegenover de Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA): 80% ziet een (hele) sterke toegevoegde waarde. De NLMA vervult haar rol als verbindende factor tussen verschillende departementen en diensten én de sector zelf. Dit draagt bij aan de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag. In 2026 wil de NLMA innovatieve ontwikkelingen verder brengen die niet alleen de vlag versterken, maar ook de kracht van het brede maritieme cluster vergroten, zoals autonoom varen en nucleaire voortstuwing.

Tegelijkertijd blijkt uit de evaluatie dat de huidige middelen (€1,3 mln) onvoldoende zijn; de NLMA loopt tegen haar grenzen aan. De indicatieve kosten voor de NLMA en het realiseren van de ambities worden geraamd op €4,7–5 mln per jaar, gebaseerd op gesprekken met sector en overheid. Na aftrek van de reeds toegekende €1,3 mln resteert een structurele behoefte van minimaal €3,4–3,7 mln per jaar.

Deze middelen zijn cruciaal, zeker gezien de rol die een sterke Nederlandse vloot speelt in onze defensie en strategische autonomie. Het is daarom noodzakelijk om deze financiering veilig te stellen. Bijvoorbeeld door nadrukkelijk samen met Defensie naar oplossingen te zoeken. Gelet op het belang voor onze nationale veiligheid is Defensie een logische partner.

Maritieme Autoriteit blikt terug op succesvol eerste jaar, maar wil nu een paar miljoen meer

SCHEEPSREGISTER MOET GROEIEN

De Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA) heeft z'n diensten in het eerste jaar bewezen, lieten reders deze zomer weten. Om het Nederlandse scheepsregister weer te laten groeien, is echter veel meer geld nodig voor het nieuwe instituut, vinden betrokkenen.

ROEL VAN DER MAAS  19 januari 2026 11:00



© Stefanie Spekreijse (links) en Annet Koster. Foto: ILT / KVNR

In een jaar tijd werkte de Nederlandse Maritieme Autoriteit achterstanden bij het

LAATSTE NIEUWS

[GELD VERDIENEN MET LAADPALEN](#)
Voltico-software zet laadpaal-credits om in financiële beloning

[EXTRA VEILIGHEIDSMATREGELEN](#)
Oostenrijkse Brentenbergtunnel (A10) weer open na grote vrachtwagenbrand

[SCHEEPSREGISTER MOET GROEIEN](#)
Maritieme Autoriteit blikt terug op succesvol eerste jaar, maar wil nu een paar miljoen meer

[TE GROTE VERSCHILLEN](#)
Vooralsnog geen invasie van Chinese e-trucks in Europa

[BELEID](#)
Rijk steekt 80 miljoen euro in goederenvervoer dat tegen een stootje kan

[VERHOUDINGEN ERNSTIG VERSTOORD](#)
Transportbedrijf moet zieke werknemster 10.000 euro meegeven

[BUREAUCRATIE](#)
Russisch vastgoed hoofdpijndossier voor Van der Vlist: 'Hadden nooit moeten investeren'

[ONDUIDELIJKHEID](#)
KLM gebruikte niet alle de-icing plekken op Schiphol

Maritieme Autoriteit blikt terug op succesvol eerste jaar, maar wil nu een paar miljoen meer

De Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA) heeft z'n diensten in het eerste jaar bewezen, lieten reders deze zomer weten. Om het Nederlandse scheepsregister weer te laten groeien, is echter veel meer geld nodig voor het nieuwe instituut, vinden betrokkenen.

[Lees het volledige artikel](#)

Oproep

In een instabiele wereld is zelfredzaamheid géén luxe, maar noodzaak. Nederland moet kunnen rekenen op een sterke eigen vloot in cruciale segmenten, voor veilige aanvoer van vitale goederen en het onderhoud en de bescherming van Noordzee-infrastructuur.

Een krachtige vloot stimuleert bovendien groei van de maritieme economie. Nederland heeft alles in huis om een toonaangevend maritiem ondernemingsland 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.

Download de Position Paper hier!

[Download](#)

Neem contact op met...

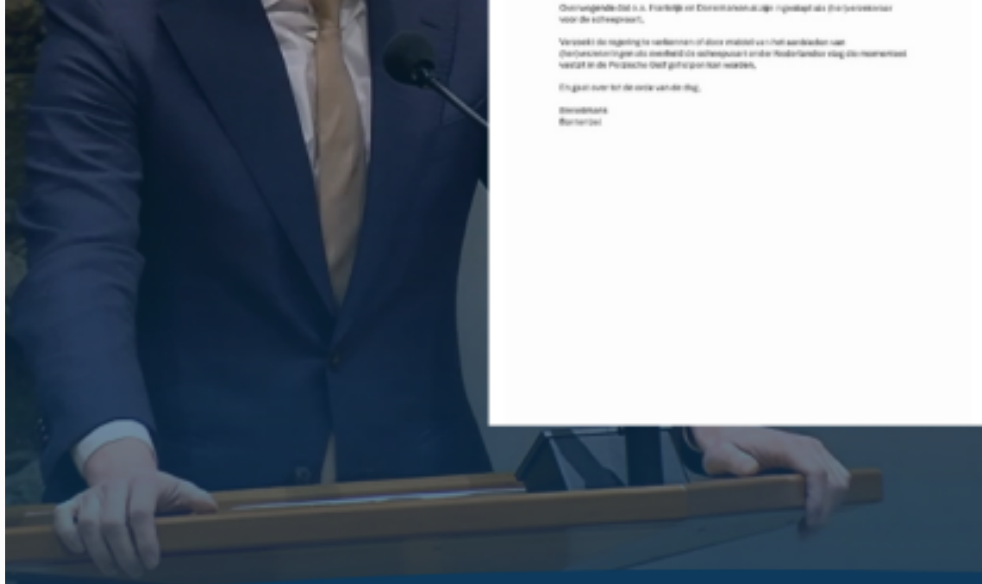
Auteur



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

(Afwezig van 08-05-2026 t/m 13-05-2026)



Overwegende dat i.v. Fortbijg of Etenen...
Verzekerd de regering te verhooren of deze...
Eingau over tot de...
Staat...
Binnen...



Overweldigende steun Tweede Kamer voor (her)verzekeraarbaarheid 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



REDEWIS De zeevaart is speelbal van protectionisme

Wat begint als een regionale crisis in het Midden-Oosten, wordt wereldwijd door de wereldhandel, juist nu blijft hoe afhankelijk Nederland is van zeevaart en hoe kwetsbaar de sector wordt voor protectionisme.

De zeevaart is een wereldwijde industrie die de wereld samenhangt. Het is de belangrijkste manier om goederen te vervoeren en is essentieel voor de Nederlandse economie. De sector wordt echter bedreigd door protectionisme, wat kan leiden tot hogere kosten en vertragingen.

Verzoeken
De zeevaart is een wereldwijde industrie die de wereld samenhangt. Het is de belangrijkste manier om goederen te vervoeren en is essentieel voor de Nederlandse economie. De sector wordt echter bedreigd door protectionisme, wat kan leiden tot hogere kosten en vertragingen.

De zeevaart is een wereldwijde industrie die de wereld samenhangt. Het is de belangrijkste manier om goederen te vervoeren en is essentieel voor de Nederlandse economie. De sector wordt echter bedreigd door protectionisme, wat kan leiden tot hogere kosten en vertragingen.



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