



KVNR pleit voor meer financiering NLMA in begrotingsbehandeling lenW

Nieuws

12 januari 2026 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2026

Op 20/21/22 januari 2026 zal de Begrotingsbehandeling van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor 2026 plaatsvinden. Om het aantal schepen onder Nederlandse vlag weer te laten groeien, een aantrekkelijk(er) maritiem ondernemingsklimaat te realiseren en de economische en strategische waarde van de Nederlandse zeevaart voor Nederland te behouden, pleit de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) voor structureel € 3,7 mln. extra voor de Nederlandse Maritieme Autoriteit. Na een positieve evaluatie heeft de NLMA immers haar meerwaarde bewezen als regisseur van maritiem beleid en de uitvoering ervan. Download de volledige inbreng hieronder:

[Download Position Paper](#)

Position Paper KVNR over Nederlandse Maritieme Autoriteit (NLMA)

Wereldwijd wordt 90% van alle internationaal verhandelde goederen per schip vervoerd, van grondstoffen en halffabricaten tot eindproduct. De zeevaart is daarmee de logistieke ruggengraat van de wereldhandel. Zeeschepen zijn bovendien onmisbaar voor de aanleg, het onderhoud en de beveiliging van offshore windparken, telecomkabels, kustbescherming en andere vitale infrastructuur.

Nederlandse reders zijn met ca. 3.000 schepen wereldwijd actief in uiteenlopende marktsegmenten. Deze verscheidenheid maakt de vloot van grote strategische waarde. Om deze waarde te behouden is het van belang dat de Nederlandse vlag groeit, door het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken. Hiervoor is meer structurele financiering voor de Nederlandse Maritieme Autoriteit nodig. Na een positieve evaluatie heeft de NLMA haar meerwaarde bewezen als regisseur van maritiem beleid en de uitvoering ervan.

Waarde maritieme sector staat onder druk

Het totale maritieme cluster in Nederland genereert in 2024 ruim € 63 miljard toegevoegde waarde (direct en indirect). Dit komt neer op zo'n 5,6 procent van het bruto binnenlands product van 2024. Daarnaast zorgt de sector voor een totale werkgelegenheid van 514.201 werknemers in 2024 ofwel 5,0% van de Nederlandse werkgelegenheid. De werkgelegenheid en toegevoegde waarde nemen ten opzichte van 2023 met respectievelijk 0,7% af en 2,3% toe (zie tabel 1).

		2020	2021	2022	2023	2024
Werkgelegenheid (in wns)	<i>Direct</i>	275.145	282.956	289.817	284.440	285.667
	<i>Indirect</i>	215.448	234.764	260.835	233.241	228.534
	<i>Totaal</i>	490.593	517.720	550.652	517.681	514.201
Toegevoegde waarde (in mld euro)	<i>Direct</i>	34,30	40,82	52,63	41,07	41,75
	<i>Indirect</i>	21,59	25,49	28,42	20,54	21,29
	<i>Totaal</i>	55,89	66,31	81,05	61,61	63,04

Tabel 1: **Economische betekenis van het haven- en maritiem cluster**

Tabel 1: Maritieme Monitor 2025

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 hun maritieme positie. Het aandeel van Nederland in de wereldvloot daalt echter. In 11 jaar tijd daalde ons aandeel met 24,8% in aantal schepen en zelfs 41,8% in bruto tonnage (zie figuur 1).

Zonder ingrijpen zal deze trend zich voortzetten. Bij een doorgaande trend is de verwachting dat op termijn ook beheers- en managementactiviteiten uit Nederland zullen vertrekken. De Nederlandse vloot is een belangrijke schakel in de maritieme keten. 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. Een voortzetting van de dalende trend leidt niet alleen tot een daling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Nederlandse maritieme sector. Het zorgt ook voor kwetsbaarheden in onze internationale positie, defensie en strategische autonomie, waar in het ergste geval Nederlands gevlagde zeeschepen een essentiële rol spelen.

Rol en functioneren NLMA

Met ingang van 2024 is bij het ministerie van extra geld (€ 1,3 mln) vrijgemaakt voor de oprichting van de NLMA, naar aanleiding van een ingediende motie door CDA, VVD, CU, SGP en BBB. De maritieme autoriteit moet zorgen voor een betere dienstverlening en een aantrekkelijkere Nederlandse vlag. Dit draagt bij aan een beter ondernemingsklimaat in Nederland.

Het afgelopen jaar heeft de NLMA op drie programmalijnen ingezet:

- 1 het op orde brengen en moderniseren van wet- en regelgeving;
- 2 het versterken van kennis en kunde om beter in te kunnen spelen op innovatieve ontwikkelingen;
- 3 en het verbeteren van de publieke dienstverlening met betrekking tot vergunningverlening en certificering.

Uit de evaluatie van de NLMA blijkt dat de sector positief staat tegenover de werkwijze van de NLMA, 80% geeft aan in de NLMA een (hele) sterke toegevoegde waarde te zien. Ook blijkt dat de NLMA de functie vervult waarvoor zij is opgericht. De autoriteit fungeert als verbindende factor en

houdt nauw contact met de Nederlandse maritieme sector. Hierdoor draagt de NLMA bij aan de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag.

Het komende jaar zal de NLMA innovatieve ontwikkelingen verder brengen die bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag. Ook versterken deze ontwikkelingen de kracht van het brede maritieme cluster.

Opbrengsten

Aan een scheepsregister is economische waarde verbonden via activiteiten van reders aan wal en op zee, de administratie van het register en de doorwerking van beide in de rest van de economie.

In een verbeterd register zijn er naar schatting ongeveer 7.000 fte direct aan het veranderde scheepsregister gekoppeld. De directe economische activiteit die hierbij hoort bedraagt € 1,43 miljard.

Financiering NLMA

Voormalig Minister Harbers heeft in het commissiedebat Maritiem van 8 februari 2024 aangegeven dat extra geld wordt vrijgemaakt voor de eerste stap naar een maritieme autoriteit. Daarbij gaf hij ook aan dat er voor vervolgstappen nog meer middelen nodig zijn. 'Het gaat dan om een orde grootte van enkele miljoenen euro's om de benodigde capaciteit daarvoor bij elkaar te brengen.'

De toegekende extra middelen (€ 1,3 mln) zijn gebruikt om extra fte in te zetten voor de NLMA, om bijvoorbeeld de doorlooptijden weer concurrerend te maken. Uit de evaluatie blijkt nogmaals dat de NLMA met deze middelen op de langere termijn tegen haar grenzen zal aanlopen. Dit betekent dat er structureel meer financiële middelen nodig zijn.

De indicatieve additionele kosten voor de oprichting van de NLMA en de realisatie van de ambities worden geraamd op € 4,7-5 mln per jaar. Dit is gebaseerd op gesprekken met de sector en de overheid. Dit betekent dat (minus de extra toegekende middelen à € 1,3 mln) er minimaal € 3,4-3,7 mln structureel extra per jaar noodzakelijk is.

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

Nieuwsblad Transport: 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 artikel hier](#)

Oproep

Om het aantal schepen onder Nederlandse vlag weer te laten groeien, een aantrekkelijk(er) maritiem ondernemingsklimaat te realiseren en de economische en strategische waarde van de Nederlandse zeevaart voor Nederland te behouden, roept de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) op om tijdens de begrotings-behandeling 2026 van het ministerie van

lenW een amendement in te dienen om structureel € 3,7 mln extra te alloceren aan de Nederlandse Maritieme Autoriteit.

Download de Position Paper hier!

Download

Neem contact op met...

Auteur



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

albers@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissie debat MIB
26.06.2020

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor landbouw, voedselvoorziening, veiligheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringsgelden en regelmatig als niet zwaarster 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 regels, en vaak nationale, niet alleen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MIB-beleid dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bestaat uit reders vanuit Nederland bijeen investeren, of schepen onder Nederlandse vlag hebben voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers die ruimte houden om te verkorten samen 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 voorschriften, onder meer vanuit IMO-verbond. Just die cumulatieve maat dat de regelruimte in de praktijk steeds vaker wordt, formeel 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 regelruimte voor MKB-ondernemers met 20% te vermindern. De Eijn zou ook moeten kijken naar de ruimte op te leveren sectorale regelruimte zoeken, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductiegebied aan worden verbonden.

Concreet zinnen wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductievoorwaarde voor regelruimte ook toe te passen op kleine en to leverende sectorale regelruimte zoeken, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- branchegenootschappen en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, overfloering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruimte structureel te agileren in Europese en internationale (IAI) wetgeving, zodat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppelen worden voorkomen. Nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of

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



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