



Maritiem gevulde Raad voor Concurrentievermogen

Nieuws

13 maart 2025

#Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2026

Raad voor Concurrentievermogen

Onlangs kwamen de EU-ministers verantwoordelijk voor de beleidsdomeinen interne markt en industrie bijeen in Brussel. Namens Nederland nam minister van Economische Zaken, Dirk Beljaarts, deel aan deze Raad voor Concurrentievermogen.

Op de agenda stonden enkele belangrijke beleidsinitiatieven die de Europese Commissie afgelopen maand presenteerde. Zo werd er door de ministers onder meer gesproken over:

- de Clean Industrial Deal,
- het Competitiveness Compass,
- de eerste twee Omnibuspakketten.

Ook bespraken de verantwoordelijke ministers initiatieven die nog in de pijplijn zitten, zoals

- de aankomende herziening van het Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)
- een robuust industrieel hoofdstuk in het Meerjarig Financieel Kader 2028-2034 (MFK 28-34)
- en het wegnemen van handelsbelemmeringen in een vernieuwde Single Market Strategy.

Kortom, een bomvolle agenda, waarvan we graag de belangrijkste punten met u delen.

Single Market Strategy

Om te beginnen met het laatst genoemde punt: een vernieuwde Single Market Strategy. Stéphane Séjourné, de verantwoordelijke Eurocommissaris voor Industrie, MKB en de Interne Markt, deelde dat deze vernieuwde strategie in het tweede kwartaal van dit jaar zal worden gepubliceerd.

Nederland heeft in aanloop naar deze publicatie, samen met 15 andere EU-lidstaten, een non-paper ingediend waarin zij de commissie oproepen om:

- het vrije verkeer van goederen en diensten te bevorderen
- administratieve lasten en rapportageverplichtingen te verminderen
- en de kwaliteit van wetgeving te verbeteren.

Séjourné gaf aan dat de lidstaten die het White-paper hebben ondertekend op één lijn zitten met de Commissie en benadrukte bovendien dat de Single Market Enforcement Taskforce (SMET) + een cruciale rol moet gaan spelen in de Interne Marktstrategie. Dit door correctiemechanismen te verbeteren, knelpunten in de interne markt te voorkomen en de naleving van de regels te waarborgen.

Voor reders is verdere samenwerking tussen lidstaten van groot belang, door bijvoorbeeld uniforme Europese standaarden te hanteren voor het aanleveren van gegevens in plaats van dat elke lidstaat deze informatie anders opvraagt.

[Lees de Non-Paper](#)



Industrieel hoofdstuk

Ook spraken de ministers, op verzoek van Spanje, Portugal, Slowakije en Slovenië, over het belang van een sterk industrieel hoofdstuk in het aankomende Meerjarig Financieel Kader 2028-2034 (MFK).

De vier lidstaten benadrukten dat een sterke industriële pijler niet alleen de productiecapaciteit in Europa zal vergroten, maar ook het technologisch leiderschap van de Unie zal versterken. Eurocommissaris Séjourné reageerde door te stellen dat een industriële pijler eenvoudig en consistent moet zijn om investeringen aan te trekken en innovatie te bevorderen. Ook benadrukte hij dat er voldoende flexibiliteit in het MFK 28-34 moet zijn om in te spelen op ingrijpende wereldveranderingen. De Eurocommissaris sloot af door te stellen dat investeringen noodzakelijk zijn gedurende de volledige investeringscyclus, dat betekent vanaf onderzoek en ontwikkeling tot en met opschaling.

Dit laatste punt sluit goed aan bij het versterken van het concurrentievermogen van het maritieme cluster in Europa, waarbij maritieme innovaties eerder kunnen opschalen en sneller op de markt komen.

Omnibuspakketten

Verder spraken de ministers over de eerder gepubliceerde [Omnibuspakketten](#) + :

- Het eerste pakket voor het inperken van duurzaamheidsrapportages
- Het tweede pakket over het vereenvoudigen van investeringsregels

Het Nederlandse kabinet liet weten achter het verlichten van regeldruk en administratieve lasten te staan. Het kabinet zal echter nog een BNC-fiche moeten opstellen, waarin het een uitgebreider standpunt zal innemen. Voor reders is het belangrijk dat data die zij moeten aanleveren aansluit bij de data die zij onder bestaande Europese en internationale wet- en regelgeving al moeten verzamelen. Daarbij liggen er kansen om de gevraagde data te harmoniseren zodat ondernemingen niet telkens dezelfde data in een ander format hoeven aan te leveren, de duurzaamheidsrapportages werkbaar zijn, en dat er geen onnodige administratieve lasten aan verbonden zijn.

Opinie over regeldruk

20-11-2024

Regeltje erbij? Kom maar op!

Al sinds jaar en dag wordt de druk op werknemers en bedrijven groter ten gevolge van meer en meer wet- en regelgeving. Niet alleen op nationaal niveau, maar ook Europees en zelfs mondiaal. Het fenomeen regeldruk heeft een grote impact op het gehele bedrijfsleven, zo ook in de Nederlandse zeescheepvaart. Reders en hun walpersoneel en zeevarenden...

Tot slot

Ook stonden het **EU Competitiveness Compass** + en de **Clean Industrial Deal** + op de agenda als beleidsdebat. Nederland benadrukte zijn steun voor beide initiatieven en stelde dat energie, grondstoffen en circulariteit cruciaal moeten zijn voor toekomstgericht industrieel beleid. Ook werd het belang onderstreept van het versnellen van de verduurzaming van energie-intensieve industrieën, zodat de klimaatdoelen voor 2040 en 2050 kunnen worden behaald. Het verduurzamen van de scheepvaart en de luchtvaart wordt in de Clean Industrial Deal genoemd als een van de vijf pijlers. Het **Sustainable Transport Investment Plan (STIP)** + dat in het derde kwartaal van dit jaar wordt verwacht, moet een concrete uitwerking vormen van deze vijfde pijler in de Clean Industrial Deal.

Tot slot werd achter gesloten deuren gesproken over de relatie tussen de **CBAM** + en het concurrentievermogen van de EU. De Commissie heeft de evaluatie van de CBAM staan voor de tweede helft van 2025. In de geannoteerde agenda die door het Ministerie van Economische Zaken met de Tweede Kamer is gedeeld, erkent het Nederlandse kabinet het belang van een dergelijk mechanisme om de eigen industrie te beschermen, maar ziet tegelijkertijd in dat koolstofbeprijzing niet in alle gevallen een gelijk speelveld creëert. Voor een sterke Europese vloot is behoud van een goede internationale concurrentiepositie nodig. De impact van instrumenten zoals CBAM op reders bezien we met de aankomende evaluatie in dat licht.

Wij houden u vanuit Brussel op de hoogte de verdere uitwerkingen van deze beleidsinitiatieven.

Andere interessante items...



Nieuws

Positief Paper KVMR ten behoeve van het Commissiedebat MIB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bezvoering, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringssubsidiën en regelgeving 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 nationale regels, en codes van toelating, die samen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd naleving houden met controle op naleving via havenstaatcontroles.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN) vraagt daarom om MKB-beleid dat rekening houdt met kapitalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland bijeen investeren, of schepen onder Nederlandse vlag varen.

nieuwlijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-kluisen gevraagd om de registratielasten voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. De lijn zou ook moeten gelden voor de redeva op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt wat de stapeling is, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten:

- de 20% reductieinstelling voor registratielasten ook toe te passen op steun op te leveren sectorale registratielasten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, kennis- en meetbare lastenverlichting;
- bezochten commissies en ondernemers

waren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkurzamen 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 overeenkomsten, onder meer vanuit IMO-verband. Alrijd die cumulatieve impact dat de regelruimte in de praktijk steeds kleiner wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringskansen, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen. Regelruimte structureel te organiseren in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk doel van de wetten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppelingen worden waargenomen. Het is vaak niet Nederland zijn anders dan in buurlanden 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

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