

Regeltje erbij? Kom maar op!

Opinie

20 november 2024

#Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-05-2026

Weg met regeldruk

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 ondervinden dagelijks de gevolgen van administratieve lasten en kosten van naleving. Hoe groot is het probleem eigenlijk en kun je er wel iets tegen doen?

Regeldruk is een veelgehoorde klacht en wordt door de Nederlandse overheid ook erkend als groot obstakel voor bedrijven en het werkplezier van werknemers. Een prominent knelpunt aan boord van schepen betreft de informatie die je steeds opnieuw moet aanleveren als je een nieuwe haven aandoet. Zeevarenden zijn, zeker in de wilde vaart, soms uren bezig om de gegevens te verwerken die ze twee dagen daarvoor ook al hebben moeten aanleveren bij de vorige haven. Omdat het aanleverdocument van de haven anders is dan de vorige moet alles opnieuw. Op Europees niveau is hier een stokje voor gestoken dat de naam 'European Maritime Single Window environment' (EMSWe) draagt. Dit éénloketsysteem moet een einde maken aan de lappendeken aan aanleverspecificaties.

Een oplossing is niet altijd dé oplossing

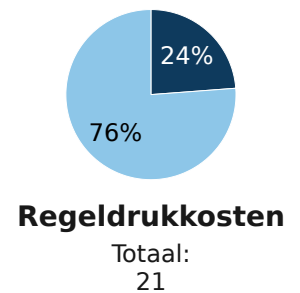
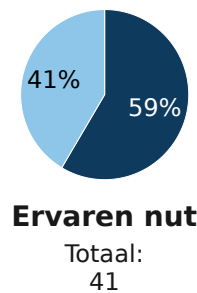
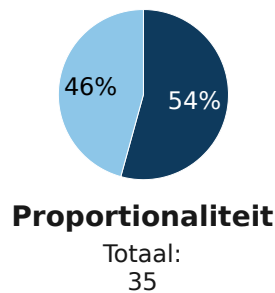
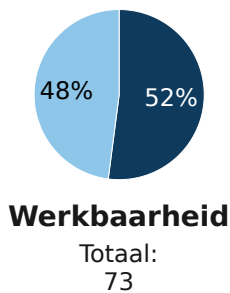
Probleem opgelost zou je zeggen, maar niets is minder waar. De nationale implementatie is in vrijwel elke EU-lidstaat sterk vertraagd. Ook in Nederland. Omdat het in algemene zin verstandig is om teleurstellingen waar mogelijk om te buigen in iets positiefs, is het goed om uit te zoomen. Want dit is niet het enige knelpunt. Er is tal van regelgeving dat leidt tot rapportageverplichtingen. En dat neemt alleen maar toe. Dit betekent dat het oplossen van een probleem weliswaar goed is,

maar in de praktijk haalt het niets uit als een nieuw knelpunt zich direct alweer aandient. Valt daar nou niet iets voor de verzinnen als wordt gekeken naar de zeevaart?

Om te beginnen is het dan belangrijk om de knelpunten in kaart te brengen. De KVNR heeft dat rond de zomer van 2024 gedaan door middel van een enquête onder de leden (walpersoneel én zeevarenden), waarbij elke respondent maximaal drie knelpunten kon aanleveren. Met een resultaat van 88 knelpunten door 58 respondenten namens 30 bedrijven, was de deelname groot genoeg voor een representatieve steekproef. Daarnaast worden doorlopend al jaren gesprekken gevoerd over de ervaren regeldruk binnen de KVNR.

Aspecten waarop zeevarenden en walpersoneel regeldruk ervaren

■ Zeevarende ■ Walfunctie



NB: KVNR-onderzoek naar externe regeldruk in de Nederlandse zeevaart, mei 2024

Grafiek: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Wat zijn de knelpunten?

Bij reders lijkt regeldruk zich vooral te concentreren rond een opeenstapeling van klimaat- en milieurapportages, die niet altijd in te passen zijn in een 'one solution fits all' tool voor harmonisatie.

Dat bleek ook bij een informatiebijeenkomst over het onderdeel FuelEU Maritime uit het Europese 'Fit for 55'-pakket met maatregelen om te verduurzamen. Toepassing van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) op de zeevaart is ook opgenomen in dit maatregelenpakket, maar de rapportageverplichtingen van beide onderdelen komen niet overeen. En dat betekent in de praktijk weer meer administratieve handelingen voor werknemers.

“Dat moet allemaal in drievoud verwerkt worden. Bij elke dag een haven, middag rapport etc, loopt dit totaal de spuigaten uit!”

REACTIE VAN EEN RESPONDENT

Kijkend naar alle gemelde knelpunten, dan zijn een drietal hoofdthema's te onderscheiden:

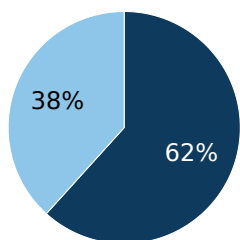
- Administratieve lastendruk aan boord die is gerelateerd aan havenaanlopen;

- Inspectiedruk aan boord ten opzichte van proportionaliteit en ervaren nut;
- Druk op inspanningen (en investeringen) aan wal, gerelateerd aan ESG-regelgeving.

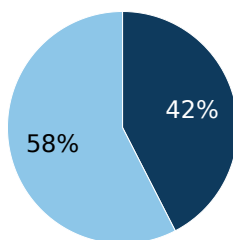
Wat bovendien opvalt is dat nationale regeldruk minder in de weg lijkt te zitten dan regeldruk die voortkomt uit internationale wet- en regelgeving. En dat is maar goed ook, want in een internationale bedrijfstak als de zeevaart wil je zo min mogelijk nationale regels waarmee je uit de pas loopt ten opzichte van andere landen. Behalve praktische werkbaarheid kunnen nationale regels namelijk ook slecht uitpakken voor het algehele ondernemingsklimaat.

Op welk niveau knelt de regeldruk het meest?

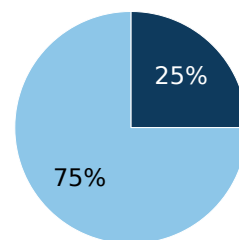
■ Zeevarende ■ Walfunctie



Mondiaal
Aantal knelpunten:
47



Europees
Aantal knelpunten:
33



Nationaal
Aantal knelpunten:
8

NB: KVNR-onderzoek naar externe regeldruk in de Nederlandse zeevaart, mei 2024

Grafiek: KVNR • Bron: [KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datavrapper](#)

Hoe nu verder?

Het is evident. We moeten simpelweg korte metten maken met regeldruk. Helaas is het niet zo simpel om voor elke regel een andere te schrappen. De praktijk is weerbarstig. En een oplossing voor het ene knelpunt doet nog niets met andere regeldruk. Wel valt dankzij het onderzoek onder KVNR-leden op dat de meeste regeldruk voort lijkt te komen uit rapportageverplichtingen.

En daarvoor zou je in de 21^{ste} eeuw een fantastisch systeem kunnen optuigen. Wie dat moet doen en hoe dat systeem moet worden ingericht, daarvoor is eerst meer inzicht nodig. De vrees is dan ook dat eerst veel lijstjes en documenten moeten worden gemaakt als voer voor discussie. Tegelijkertijd is een langjarig traject om tot een optimaal systeem te komen het misschien wel waard geweest als iedere gebruiker na lancering kan zeggen: 'Nieuw regeltje erbij? Kom maar op!'

Gerelateerde items...

22-07-2025

Maritime Single Window

“Om zeevervoer makkelijker te maken moeten zeeschepen hun meldingen voor aankomst in

havens eenvoudig, eenmalig en overal hetzelfde kunnen doen. Daarom wil de KVNR een snelle en goede invoering van het Europees maritieme éénloketsysteem (EMSWe)"

