

SGP strijd voor eerlijk fiscaal speelveld voor de offshore

Nieuws

14 januari 2025 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2026

Motie Chris Stoffer (SGP)

Twee jaar geleden nam de Tweede Kamer een motie van Chris Stoffer (SGP) aan, waarin de regering werd opgeroepen om de offshore volledig onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart te brengen. Dit is een langgekoesterde wens van Nederlandse reders, die in Nederland te maken hebben met een fiscaal nadeel ten opzichte van buitenlandse concurrenten.

Met de uitvoering van de motie-Stoffer zou Nederland aansluiten bij een internationaal gelijk speelveld voor de offshoresector. Toch wachten reders, twee jaar na de aangenomen motie, nog steeds op de daadwerkelijke uitvoering.



STANDPUNT KVRN

“De tonnageregeling en afdrachtvermindering zeevaart zijn essentieel voor het hebben van een maritieme sector in Nederland. Nederland moet het mondiale fiscale gelijke speelveld herstellen door schepen in de offshore er ook onder te laten vallen.”



LODEWIJK WISSE

[Lees meer →](#)

Chris Stoffer voert politieke druk op

De SGP blijft zich gelukkig inzetten voor de realisatie van deze motie. Dit werd vandaag opnieuw duidelijk tijdens het Tweeminutendebat Maritiem in de Tweede Kamer.

Chris Stoffer vroeg daar naar een update over de voortgang van de uitvoering van de motie. Hopelijk zorgt deze politieke druk voor een snelle inwerkingtreding!

Andere interessante items...



Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
14.06.2026

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 investeringsschaarste en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest geregelde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes, talloze, vaak kosten vergaande certificaten aan boord hebben en wereldwijd naleving houden met controle op naleving van havenautoriteiten.


De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationale concurrentie en sterk geregelde ondernemingen in de maritieme sector. Met de inzet of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de marine houden om te verkorten samen en te investeren.

Regelruimte beperken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat wagen in zijn afzonderlijke nationale vergelijking. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verdragen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verbond. Niet die cumulatieve maar dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke vergelijkingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de motie-Kluisman gevraagd om de regelruimte voor MKB-bedrijfsbedrijven met 20% te verminderen. Dit zijn voor ons moeten gaan voor de nieuw op te leveren sectorale regelruimteonderzoeken, 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 zetten wij in op de volgende punten:

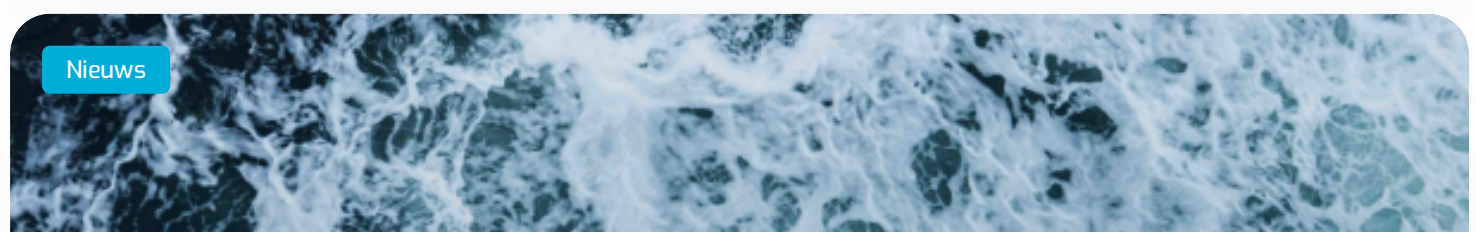
- de 20%-reductiebedeling voor regelruimte ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale regelruimteonderzoeken, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formijnen en meetbare kostenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsaspecten, rapporteringverplichtingen, dubbele audits, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruimte structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale vergelijkingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale stappen worden waargenomen. Het is niet dat Nederland zaken 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 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. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026