



# 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).<sup>1</sup>

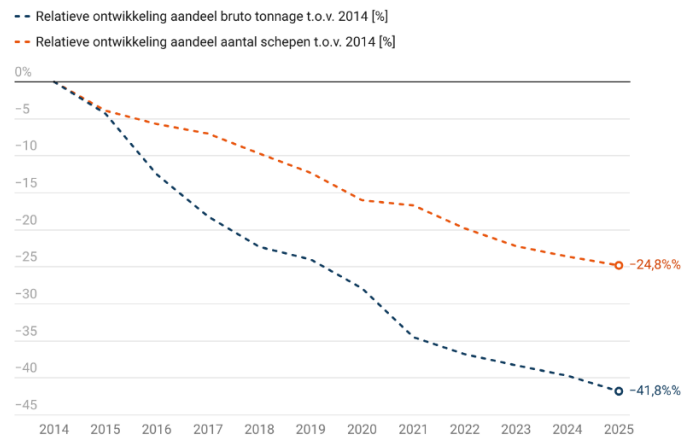
		2020	2021	2022	2023	2024
Werkgelegenheid (in wns)	Direct	275.145	282.956	289.817	284.440	285.667
	Indirect	215.448	234.764	260.835	233.241	228.534
	Totaal	490.593	517.720	550.652	517.681	514.201
Toegevoegde waarde (in mld euro)	Direct	34,30	40,82	52,63	41,07	41,75
	Indirect	21,59	25,49	28,42	20,54	21,29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

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

<sup>1</sup> Maritieme Monitor 2025, p. 6

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).

Relatieve ontwikkeling aandeel Nederlands gevlagde schepen t.o.v. wereldvloot sinds 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 • Gecreëerd met Datawrapper

Figuur 1: Ontwikkeling aandeel Nederlands gevlagde schepen t.o.v. wereldvloot 2014-2025

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.<sup>2</sup> Het zorgt ook voor kwetsbaarheden in onze internationale positie, defensie en strategische autonomie, waar in het

<sup>2</sup> PwC, Onderzoek naar nieuwe organisatievorm van het scheepsregister, 2020, managementsamenvatting.





ergste geval Nederlands gevlagde zeeschepen een essentiële rol spelen.

### Rol en functioneren NLMA

Met ingang van 2024 is bij het ministerie van IenW 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 aantrekkelijker Nederlandse vlag. Dit draagt bij aan een beter ondernemingsklimaat in Nederland.

Het afgelopen jaar heeft de NLMA op drie programmaliijnen 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; en
3. het verbeteren van de publieke dienstverlening met betrekking tot vergunningverlening en certificering.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup>

### 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.<sup>6</sup>

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.<sup>7</sup>

### 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.'<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup> 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.

### 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 begrotingsbehandeling 2026 van het ministerie van IenW een amendement in te dienen om structureel € 3,7 mln extra te alloceren aan de Nederlandse Maritieme Autoriteit.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 486

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 486

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 486

<sup>6</sup> Economisch Bureau Amsterdam, *Economische impact van het Nederlandse scheepsregister*, 2023, p. 4.

<sup>7</sup> Economisch Bureau Amsterdam, *Economische impact van het Nederlandse scheepsregister*, 2023, p. 16.

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 440

<sup>9</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 486