



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB

26-06-2026

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 investeringsrisico's en regeldruk 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 bindende regels en codes naleven, tientallen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenstaatcontroles.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven varen, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en of ondernemers de ruimte houden om te verduurzamen en te innoveren.

Regeldruk aanpakken

De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regeldruk 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-verband. Juist die cumulatie maakt dat de regeldruk in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de motie-Kisteman gevraagd om de regeldrukkosten voor MKB-indicatorbedrijven met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regeldrukonderzoeken, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zo'n onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieopdracht aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductiedoelstelling voor regeldrukkosten ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale regeldrukonderzoeken, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regeldruk maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regeldruk structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortkomt uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppen worden voorkomen. Nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.





Passende financiering

Ook op financiering is maatwerk nodig. Een rederij kan qua omvang MKB zijn, maar investeert in activa met een lange levensduur. Een reder heeft dan ook een hoge kapitaalbehoefte, maar ervaart een grote onzekerheid over toekomstige brandstoffen, technologie en regelgeving. Duurzaamheidseisen die door financiers, subsidieregelingen of opdrachtgevers worden gesteld, zijn in de praktijk soms niet haalbaar voor maritieme MKB-bedrijven. Niet omdat ondernemers niet willen verduurzamen, maar omdat de benodigde technologie nog onvoldoende beschikbaar is, de infrastructuur ontbreekt, de businesscase niet rondkomt of de klant geen additionele kosten wil dragen ten behoeve van die verduurzaming. Wanneer financiering afhankelijk wordt gemaakt van duurzaamheidscriteria die buiten de invloedssfeer van ondernemers liggen, dreigt de groep bedrijven die juist wel wil investeren buiten de boot te vallen. Zorg dat duurzaamheidseisen van financiers niet leiden tot financieringsuitsluiting van MKB-bedrijven, maar juist bijdragen aan een uitvoerbare transitie.

Een sterk MKB-beleid voor Nederland moet ook werken voor ondernemers op zee. Wie wil dat Nederland maritiem, weerbaar en concurrerend blijft, moet reders de ruimte geven om vanuit Nederland te investeren, te verduurzamen en onder Nederlandse vlag te blijven varen.



Contactinformatie

 Ramsey Albers

 albers@kvn.nl

 06 5200 0788

