Position Paper KVNR Commissiedebat Slagvaardige overheid en regeldruk

26-11-2026

Reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd bindende regels en codes, tientallen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met havenstaatcontroles. Extra nationale eisen of verschillen in uitvoering leiden snel tot onduidelijkheid, dubbel werk en onnodige administratieve lasten. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om de ervaren regeldruk voor reders en maritieme ondernemers te verminderen.

Regeldrukonderzoek maakt grootste knelpunten zichtbaar

Uit het onderzoek van Sira Consulting blijkt dat in totaal 108 verplichtingen van toepassing zijn op ondernemers in de maritieme sector. De regeldrukkosten voor het MKB-indicatorbedrijf zijn circa 10% van de omzet. Dit staat gelijk aan jaarlijkse extra kosten van circa € 1,3 miljoen. Geld dat ook in innovatie of verduurzaming geïnvesteerd zou kunnen/moeten worden, om zo onze maritieme positie vast te houden en te versterken.

De meeste regeldrukkosten komen voort uit:

- Ballastwater: Het onderzoek raamt de tijdsbesteding aan de ballastwaterverplichtingen voor het indicatorbedrijf op ruim 1.500 uur per jaar. Het gaat vooral om kosten voor de afgifte van onbehandeld balastwater in havens zonder geschikte faciliteiten.
- Havenmeldingen en controles: vóór iedere havenaanloop moeten reders informatie over het schip aanleveren. Elke haven hanteert eigen eisen en formats, waardoor gegevens telkens moeten worden aangepast en ontbrekende informatie achteraf moet worden aangevuld.
- Emissiemonitoring en -rapportage: reders moeten voor EU ETS, FuelEU en IMO-regels het brandstofverbruik en de uitstoot van hun schepen registreren en rapporteren. Hoewel het grotendeels om dezelfde gegevens gaat, verschillen de berekeningswijzen en de manier van aanleveren. Ook moeten monitoringsplannen en emissierapportages worden gecontroleerd door erkende verificateurs, waarbij hun beoordeling kan afwijken van die van de Nederlandse Emissieautoriteit.

Ook de al langer bekende knelpunten loondoorbetaling bij ziekte en CBS-uitvragen behoren tot de vijf grootste regeldrukknelpunten in de maritieme sector.

European Maritime Single Window (EMSW) zo snel mogelijk invoeren

Voor elke haven moeten reders dezelfde gegevens op een andere manier aanleveren. Om dit op te lossen, is afgesproken dat alle Europese havens dit op eenzelfde manier moeten doen. Het zogenaamde European Maritime Single Window environment (EMSWe). Dit verlicht de lasten van reders en vereenvoudigd de formaliteiten. Dan hoeven reders dezelfde informatie slechts eenmaal te verstrekken en vervolgens kan de informatie tussen de betrokken autoriteiten worden gedeeld.

De verordening is sinds 15 augustus 2025 van toepassing. Tussen de vaststelling in 2019 en deze datum lag daarmee een voorbereidingstijd

van circa zes jaar. De uitvoering blijft helaas ver achter. Voor Nederland vermeldt het implementatieoverzicht, bijgewerkt op 13 juli 2026, vooralsnog vierde kwartaal 2027. Maar ook deze planning is voorlopig. Zolang die aansluiting uitblijft, worden de beoogde vereenvoudiging en lastenverlichting voor reders en scheepsagenten niet volledig gerealiseerd.

Oproep: nationale en internationale inzet nodig

Dat veel verplichtingen Europees of internationaal zijn vastgelegd, mag geen excuus zijn om regeldruk te laten voortbestaan. De ruimte om deze normen op korte termijn te wijzigen is beperkt, maar dat ontslaat het kabinet niet van de plicht om in actie te komen. Daarom zetten wij in op een nationale en internationale inzet.

De Kamer heeft reeds met de motie-Kisteman gevraagd om de regeldrukkosten voor MKB-indicatorbedrijven met 20% te verminderen. Als uit zo'n onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieopdracht aan worden verbonden. Ook in de maritieme sector. Stel daarom per sector een concreet reductieprogramma op, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting. Betrek brancheorganisaties en ondernemers actief bij de selectie van knelpunten.

Daarnaast moet de overheid werken vanuit het principe 'informatie die al beschikbaar is, wordt niet opnieuw uitgevraagd'. Dat geldt voor CBS-uitvragen, maar ook breder voor rapportage- en informatieverplichtingen. Uitvragen en portalen moeten beter op elkaar aansluiten en vragenlijsten moeten duidelijker. Ook moet in de toegezegde voortgangsrapportage inzichtelijk worden gemaakt hoe dubbele gegevensaanlevering wordt voorkomen.

Verder moet de Nederlandse Maritieme Autoriteit zich ontwikkelen tot een herkenbare one-stop-shop voor reders. Ondernemers moeten daar terechtkunnen met vragen over onder meer registratie, vergunningen, certificering en andere overheidsprocedures. Dat vraagt om goede digitale systemen die op elkaar aansluiten, medewerkers die de maritieme praktijk kennen en wellicht extra capaciteit.

Ook vraagt de KVNR om te bezien welke stappen de Nederlandse invoering van het EMSWe kunnen versnellen en welke belemmeringen daarvoor moeten worden weggenomen. Tegelijkertijd is ook voortgang in andere lidstaten essentieel. Rreders die meerdere Europese havens aandoen, hebben juist baat bij een eenduidige manier van melden over de landsgrenzen heen. Naast nationale versnellingsmaatregelen zijn daarom Europese afspraken over de uitvoering, de onderlinge afstemming en het toezicht op naleving van belang.

In dat verband bepleit de KVNR de vorming van een kopgroep van gelijkgestemde landen in Europa die gezamenlijk optrekt om regeldruk aan te pakken. Niet alleen in Europees verband, maar ook in internationaal verband: voor de zeevaart bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Juist omdat veel verplichtingen internationaal zijn vastgelegd, is een gezamenlijke inzet des te belangrijker. Daarbij moeten nationale koppen worden voorkomen. Nog te vaak doet Nederland zaken anders/strenger dan in buurlanden of andere EU-landen.



Contactinformatie
Ramsey Albers
albers@kvnr.nl
06 5200 0788