Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 503

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 april 2026

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 11 maart 2026 is gesproken over het rapport «Het vlagregister en het woonlandbeginsel, economische en strategische waarde». Met deze brief voldoe ik aan het verzoek om een schriftelijke reactie op dit rapport aan uw Kamer te doen toekomen.

Zoals in de brief van 18 februari jl. aan uw Kamer aangegeven, ziet het rapport op de mogelijke effecten van het loslaten van het woonlandbeginsel op het Nederlandse vlagregister. Het loslaten van het woonlandbeginsel betekent dat alle zeevarenden op Nederlands gevlagde zeeschepen, ongeacht hun woonland, worden beloond als ware zij in Nederland woonachtig.

Voor een beknopte samenvatting van het rapport verwijs ik naar voornoemde brief[1]. Het kabinet heeft hierin reeds gemeld dat het belang wordt gezien van het hanteren van het woonlandbeginsel in de internationale zeevaart, zoals dat door de maritieme sociale partners in hun cao's wordt opgenomen. Tevens is aangegeven dat het kabinet verder onderzoek zal doen naar hetgeen nodig is voor het behoud van Nederlandse gevlagde zeeschepen en de maritieme sector in Nederland. Dit onderzoek zal, vanwege de grotere reikwijdte, in opdracht van het interdepartementale Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie worden uitgevoerd.

Uit het rapport blijkt dat bij het loslaten van het woonlandbeginsel minimaal 50% tot 70% van de schepen in het Nederlandse vlagregister waarschijnlijk zal omvlaggen. Dat vind ik een zorgelijke constatering, want als Nederlands gevlagde schepen uitvlaggen heeft dat als direct gevolg een verlies aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid in Nederland. Het gaat hierbij enerzijds om inkomsten in verband met onder andere

[1] Kamerstukken 31 409, nr. 496

kst-31409-503
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

certificering, onderhoud en personeelsadministratie en anderzijds om werk voor Nederlandse zeevarenden (primair kapiteins en officieren). Per jaar gaat het om een direct negatief effect van € 125–€ 200 miljoen op de Nederlandse economie. Bovendien vergroot het uitvlaggen ook de kans dat rederijen geheel uit Nederland vertrekken, hetgeen bredere economische repercussies heeft. Een afname van maritieme activiteiten in Nederland leidt tot een algehele verzwakking van het hele maritieme en havencluster.

De Nederlandse gevlagde vloot met een jaarlijkse omvang van circa € 1,9 miljard is, hoewel sterk internationaal georiënteerd, niet een geïsoleerde sector. De Nederlandse zeevaart is onderdeel van en heeft invloed op de maritieme en haven cluster in Nederland als geheel. In 2024 betrof het een aandeel van 5,6% van het BBP[2]. Dit heeft enerzijds te maken met financiële relaties, zoals aankopen van de zeevaartsector bij andere Nederlandse maritieme sectoren, en anderzijds met niet-financiële relaties. Zo leveren de Nederlandse zeevarenden ook een bijdrage aan het aanbod van personeel met hooggekwalificeerde nautische kennis voor andere maritieme sectoren. Daarnaast valt binnen de maritieme cluster de rol van de Nederlandse zeevaartsector als aantrekkingsfactor voor innovaties op.

Het verlies van meer dan de helft van de Nederlands gevlagde schepen uit het register bij het loslaten van het woonlandbeginsel gaat mij aan het hart omdat dit ook een impact heeft voor de Nederlandse zeevarenden. Voor de nabije toekomst staat de opleiding en doorstroming van voldoende Nederlandse zeevarenden om te voorzien in gekwalificeerd personeel voor de resterende zeevaart, maar ook voor de rest van de maritieme cluster in Nederland op het spel. Blijvende aanwezigheid van voldoende uitstroom van gespecialiseerde nautische kennis van zeevarenden naar walbanen in Nederland is al jaren een zorgpunt en dit zal alleen maar toenemen.

Ik wil inzicht krijgen in de potentiële (kwantitatieve) impact voor de toekomstige bedrijvigheid en werkgelegenheid bij in Nederland gevestigde rederijen en de bredere maritieme cluster in Nederland. Dit moet duidelijk worden uit het aanvullend onderzoek dat het Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie laat doen naar hetgeen nodig is voor het behoud van Nederlandse gevlagde zeeschepen en de maritieme sector in Nederland.

Naast het economische belang van een Nederlands gevlagde vloot, toont het rapport ook aan dat de vloot bijdraagt aan de strategische belangen van Nederland. Een reductie van het aantal Nederlandse gevlagde schepen heeft consequenties voor de maritieme veiligheid, de nationale veiligheid en de strategische autonomie. Nederland heeft zeggenschap over Nederlandse gevlagde schepen, waardoor deze in noodsituaties door de regering kunnen worden ingezet. Ik deel de constatering van de onderzoekers dat het verlies van meer dan de helft van de Nederlands gevlagde schepen uit het register bij het uitbreken van oorlog of crisis een groot zorgpunt kan worden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

[2] Maritieme monitor 2025