

SECOND OPINION HCSS/DELOITTE OVER HET VLAGREGISTER EN WOONLANDBEGINSEL

RAPPORT

seo • economisch onderzoek

AUTEURS

JOOST WITTEMAN, MARILOU VLAANDEREN & WASSIM OURAK

IN OPDRACHT VAN

STICHTING EQUAL JUSTICE EQUAL PAY

AMSTERDAM, AUGUSTUS 2026

Samenvatting en conclusies

HCSS/Deloitte overschat het aantal schepen dat omvlagt wanneer de beloning van zeevarenden niet meer zou worden gebaseerd op het woonlandbeginsel. Eventuele schade aan de Nederlandse economie is daarmee ook kleiner, zo niet nihil. Andere publieke belangen zoals veiligheid of duurzaamheid lijken niet in het geding.

In augustus 2025 oordeelde het College voor de Rechten van de Mens (het College) dat de twee zeevarenden van respectievelijk Indonesische en Filipijnse nationaliteit zijn gediscrimineerd door Nederlandse rederijen. Zij werden beloond volgens het woonlandbeginsel uit de cao Handelsvaart, dat de beloning van zeevarenden afhankelijk maakt van hun woonland. Het College heeft dit bestempeld als een verboden, discriminerend onderscheid. In reactie op de uitspraak van het College heeft het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) laten weten onderzoek te laten doen naar het Nederlandse vlagregister en het woonlandbeginsel. Dit onderzoek is uitgevoerd door *The Hague Center for Strategic Studies* (HCSS) en Deloitte (hierna: HCSS/Deloitte) en in februari 2026 gepubliceerd. Samengevat concludeert HCSS/Deloitte dat:

1. het loslaten van het woonlandbeginsel ervoor zou zorgen dat 50 tot 70 procent van het Nederlandse register omvlagt; en
2. dat daarmee “op zowel economisch als strategisch gebied [...] grote negatieve gevolgen” zouden optreden.

Stichting Equal Justice Equal Pay heeft SEO Economisch Onderzoek gevraagd om een *second opinion* op de bevindingen van HCSS/Deloitte.

Onze *second opinion* rapporteert de volgende bevindingen:

1. **HCSS/Deloitte overschat het aantal schepen dat omvlagt: de raming van 50 tot 70 procent is niet houdbaar.** Op basis van een voorbeeldberekening voor vrachtschepen stelt HCSS/Deloitte dat de kosten voor omvlaggen eenmalig in de ordegrootte van hooguit tienduizenden euro's liggen, terwijl de toename van de loonkosten structureel enkele tonnen zou bedragen. HCSS/Deloitte vervolgt dat als gevolg hiervan alle schepen die gevoelig zijn voor concurrentie in de arbeidskosten zullen omvlaggen. Dit zou in elk geval vrachtschepen en tankers betreffen (samen 50 procent van het register volgens HCSS/Deloitte) en mogelijk ook passagiersschepen, roro's, baggerschepen en pontons (20 procent van het register volgens HCSS/Deloitte). Bij deze redenering hebben we vier bedenkingen:
 - a. De loonkostenimpuls die HCSS/Deloitte aanneemt op basis van hun voorbeeldberekening is waarschijnlijk een overschatting. HCSS/Deloitte veronderstelt (ten opzichte van internationale bemanningsmodellen) te veel gezellen in hun voorbeeldberekening terwijl juist voor deze groep de loonverschillen met en zonder het woonlandbeginsel het grootst zijn. Ook worden sommige lonen en mogelijke loonverschillen te hoog of te laag ingeschat, zeker wanneer mogelijke kenmerken van het schip worden meegewogen. HCSS/Deloitte stelt weliswaar dat ook voor andere bemanningssamenstellingen de voorbeeldberekening zou opgaan, maar dat wordt verder niet onderbouwd.

- b. De kenmerken van bepaalde schepen in het register bieden aanleiding om aan te nemen dat niet alle scheepstypen die HCSS/Deloitte onderkent, omvlaggen. Pontons, bijvoorbeeld, hebben zelf geen bemanning, maar worden voortgeduwd of -gesleept door andere schepen die evenmin per se zullen omvlaggen (in het bijzonder de sleepboten waarvan HCSS/Deloitte niet verwacht dat ze zullen omvlaggen). Veel passagiersschepen zijn kleine schepen met een beperkt en lokaal werkgebied. Onder de grotere passagiersschepen en roro's bevindt zich ook een aantal lijnvaartdiensten die naar hun aard sterk verbonden zijn aan Nederland, zoals veerponten naar het Verenigd Koninkrijk of Texel. We achten het slecht voorstelbaar dat deze schepen onmiddellijk zouden omvlaggen. Datzelfde geldt voor een deel van de vrachtschepen en tankers. De bemanning wordt vermoedelijk overschat, net zoals de loonverschillen, voor met name de wat kleinere tot middelgrote schepen. Zulke schepen hebben mogelijk ook een lokaler werkgebied en verder kan sprake zijn van kapitein-eigenaarschap. Voor zover het werkgebied medebepalend is voor de vlagkeuze, hoeft het bestaan van het woonlandbeginsel geenszins doorslaggevend te zijn.
- c. HCSS/Deloitte kent bijzonder veel gewicht toe aan de rol van de loonkosten in de vlagbeslissing. Gelijktijdig wijst HCSS/Deloitte op allerlei voordelen die zouden samenhangen met de Nederlandse vlag en andere redenen waarom reders voor de Nederlandse vlag zouden kiezen, waaronder de behandeling in havens, de toegang tot overheidssteun (zowel via subsidies als fiscaal) en een (eventuele traditionele) verbondenheid met Nederland. In de redenering van HCSS/Deloitte worden zulke factoren in één keer en eigenlijk zonder verdere duiding geheel ondergeschikt gemaakt aan de loonkostentoename die zou volgen uit het loslaten van het woonlandbeginsel.
- d. HCSS/Deloitte stelt zonder verdere duiding dat de mogelijke toename van de loonkosten niet anders opgevangen kan worden. Eventueel hogere loonkosten kunnen echter mogelijk worden doorbelast (bijvoorbeeld in het geval van cruiseschepen) en ook aan de kostenkant bestaan besparingsmogelijkheden. Bovendien vormen de loonkosten voor vracht- en tankersschepen (het segment waarvan HCSS/Deloitte met stelligheid verwacht dat het omvlagt) in de ordegrrootte van 10 procent van de operationele kosten: 9 tot 12 procent volgens de literatuur. Zelfs bij een loonkostenstijging van tientallen procenten gaat het dan om een toename van de totale kosten van enkele procenten. De aanname dat dit zonder meer onmogelijk op te vangen is, is niet onderbouwd.

In een alternatief scenario dat bovenstaande punten meeweegt, vlagt niet meer dan 20 procent van het register om. Van de door HCSS/Deloitte genoemde bovengrens van 70 procent heeft 20 procentpunt betrekking op pontons, passagiers-, bagger- en roroschepen. Juist voor deze segmenten achten we omvlagging onwaarschijnlijk (zie b). In dit scenario stellen we die daarom op nihil. Vracht- en tankersschepen vormen samen de resterende 50 procent. Voor een groot deel van de vrachtschepen, op basis van de tonnageverdeling tot zo'n 60 procent, overschat HCSS/Deloitte de omvang van de bemanning en de loonverschillen. Deze schepen hebben bovendien vaak een betrekkelijk lokaal werkgebied en worden deels uitgebaat door kapitein-eigenaars. Kostenstijgingen kunnen daarnaast mogelijk op andere manieren worden opgevangen. Nemen we aan dat dit beeld ook voor tankers opgaat en dat deze 60 procent voor het Nederlandse register behouden blijft, dan resteert 40 procent van de vracht- en tankervloot als mogelijke omvlaggers. Omdat deze vloot de helft van het totale register vormt, komt dit overeen met een omvlagpercentage van niet meer dan 20 procent van het register.

2. Door het omvlaggedrag te overschatten, maar ook om andere redenen, overschat HCSS/Deloitte de gevolgen hiervan voor de Nederlandse economie. Deze kunnen evengoed nihil zijn.

- a. De inschatting die HCSS/Deloitte van de schade maakt rust grotendeels op een geraamd verlies aan loonsom voor kapiteins en bemanning. Maar van schade is alleen sprake als banen daadwerkelijk uit de Nederlandse economie verdwijnen. Voor kapiteins leidt omvlagging echter niet meteen tot verlies van Nederlandse kapiteinsbanen. Nederlandse vlaggen stellen nationaliteitseisen aan de kapitein en op de schepen die de Nederlandse vlag houden blijft die eis gelden. Een deel van de kapiteins op Nederlandse schepen is nu niet-Nederlands (15 procent is bijvoorbeeld Russisch). Vlagt een deel van de vloot om, dan krijgen Nederlandse kapiteins op die omgevlagde schepen geen voorrang, maar kunnen zij wel doorschuiven naar de posities die thans niet-Nederlandse kapiteins bezetten op de schepen die Nederlands gevlagd blijven. Pas boven 42 procent omvlagging – het punt waarop op die resterende schepen geen niet-Nederlandse kapiteinsposities meer over zijn – gaan Nederlandse kapiteinsbanen in de berekening van HCSS/Deloitte, en daarmee toegevoegde waarde, verloren. Onder ons scenario van hooguit 20 procent omvlagging is die schade nul.
- b. Voor niet-kapiteins spelen nationaliteitseisen geen rol, maar ook hier ontstaat alleen schade als toegevoegde waarde daadwerkelijk uit de Nederlandse economie verdwijnt. Bepalend is niet de vlag waaronder iemand vaart, maar of de werkgelegenheid binnen de Nederlandse economie blijft: bij een Nederlandse reder-werkgever of elders in Nederland. Voor de toegevoegde waarde is de standplaats van de onderneming bepalend, niet de vlag. Een Nederlandse zeevarende die na omvlagging dezelfde baan houdt bij dezelfde Nederlandse reder levert dus evenveel toegevoegde waarde op, ook als het schip voortaan een buitenlandse vlag voert. Dat behoud van werk is bovendien waarschijnlijk: ruim 80 procent van de Nederlandse niet-kapiteins is officier, en voor zowel officieren als kapiteins bestaat een mondiaal tekort. Deze groep behoudt na omvlagging vermoedelijk dezelfde baan of vindt snel een nieuwe. Ook als die nieuwe baan niet op zee is, gaat geen toegevoegde waarde voor Nederland verloren zolang het werk binnen Nederland blijft, bijvoorbeeld elders in het maritieme cluster. Ook dat is goed voorstelbaar: zoals HCSS/Deloitte zelf aangeeft, is er arbeidsvraag in het Nederlandse maritieme cluster en stroomt nu 30 procent van de zeevarenden door naar een vervolgfunctie binnen het cluster.

Volgens HCSS/Deloitte schaadt omvlagging in bredere zin het maritieme cluster, doordat een kleinere Nederlands gevlagde vloot ook walorganisaties, opleidingen en samenwerking zou aantasten. Die redenering miskent wat een cluster economisch gezien is. Clustervoordelen ontstaan doordat bedrijven, kennisinstellingen en toeleveranciers dicht bij elkaar zitten: ze hangen samen met de plaats waar economische activiteit aan wal plaatsvindt, niet met de vlag die een schip voert. Het maritieme cluster rondom Rotterdam draait om de haven en haar ligging, en die staan los van de vlag. Internationaal blijkt dit ook. Griekse reders varen overwegend onder de vlag van Liberia en de Marshall-eilanden, terwijl het Griekse maritieme cluster onverminderd tot de grootste van Europa behoort. Onderzoek dat aantoont dat de vlag bepalend is voor het cluster, is ons niet bekend. Het onderzoek van Peeters (1994), dat de vlag wél expliciet als clusterfactor meenam, vond dat circa 70 procent van de toegevoegde waarde aan wal ontstaat en waarschuwde daarom tegen fixatie op de vlag.

3. **HCSS/Deloitte suggereert ook dat allerlei andere publieke belangen in het geding zouden zijn, zoals staatsveiligheid, strategische autonomie, maritieme veiligheid, duurzaamheid, arbeidsvoorwaarden, internationale invloed en het vestigingsklimaat als het woonlandbeginsel niet meer wordt toegepast.**

Overschatting van de mate van omvlagging overschat daarmee ook direct de mate waarin zulke belangen in het geding zouden zijn. Verder worden thema's als duurzaamheid, arbeidsvoorwaarden en maritieme veiligheid in belangrijke mate bepaald door internationale en Europese normen. HCSS/Deloitte verwacht bovendien dat reders bij omvlagging vaak kiezen voor Malta of Cyprus als een EU-vlag nodig is, of anders voor een vlag op de Paris MoU *white list*. Voor wat betreft het vestigingsklimaat verwijst HCSS/Deloitte naar een aantal zaken die weinig met het woonlandbeginsel van doen hebben, zoals gunstige fiscale of financieringsregimes elders. De argumentatie rondom staatsveiligheid beroept zich vooral op de mogelijkheid dat de overheid in crisistijd schepen onder Nederlandse vlag kan vorderen. Dat argument geldt uiteraard niet voor alle typen schepen en laat zich moeilijk wegen omdat het een scenario is dat weinig voorkomt. Daarnaast miskent HCSS/Deloitte dat de overheid nu al op andere manieren zich van voldoende maritieme capaciteit verzekert.

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies	2
1 Inleiding	7
1.1 Achtergrond en vraagstelling	7
1.2 Methode en leeswijzer	8
2 Omvlaggedrag	9
2.1 Eenmalige kosten voor het omvlaggen	9
2.2 Structurele toename van de loonkosten	10
2.3 Verdere appreciatie van gedragsreacties	23
2.4 Alternatief scenario: niet meer dan 20 procent	24
3 Gevolgen van omvlaggedrag	26
3.1 Schadeberekening HCSS/Deloitte	27
3.2 Economische waarde register, zeevaart en cluster	30
3.3 Verzwakking van het cluster	34
3.4 Niet-economische publieke belangen	38

1 Inleiding

Dit rapport is een second opinion op het rapport van HCSS/Deloitte over het Nederlandse vlagregister en het woonlandbeginsel in de beloning van zeevarenden.

1.1 Achtergrond en vraagstelling

1.1.1 Achtergrond

In augustus 2025 oordeelde het College voor de Rechten van de Mens (het College) dat twee zeevarenden van respectievelijk Indonesische en Filipijnse nationaliteit zijn gediscrimineerd door Nederlandse rederijen.

Het College oordeelt dat Nederlandse reders verboden onderscheid maken bij de beloning van zeevarenden uit de Filipijnen en Indonesië, doordat zij op basis van het woonlandbeginsel (en in één geval expliciet nationaliteit) structureel aanzienlijk minder verdienen dan Europese collega's in vergelijkbare functies. Het College kwalificeert deze werknemers als gelijke gevallen en wijst argumenten over lagere kosten van levensonderhoud en het bestaan van meerdere cao's af, omdat de werkgever als bron van het onderscheid geldt. Juridisch maakt het College onderscheid tussen indirect onderscheid (bij de Filipijnse werknemer, via een ogenschijnlijk neutraal criterium dat feitelijk samenvalt met nationaliteit/ras) en direct onderscheid (bij de Indonesische werknemer, waar nationaliteit expliciet bepalend is). Het beroep op een regel van internationaal recht als rechtvaardiging voor het directe onderscheid wordt door het College afgewezen. Voor het indirecte onderscheid acht het College geen objectieve rechtvaardiging aanwezig. Het College verwierpt de aangevoerde rechtvaardigingen – zoals het argument dat het woonlandbeginsel internationaal gewoonterecht behelst en concurrentieoverwegingen – wegens gebrek aan noodzaak en onderbouwing, en concludeert dat sprake is van verboden discriminatie bij de beloning.^{1 2}

In reactie op de uitspraak van het College heeft het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) laten weten een onderzoek te laten uitvoeren naar het Nederlandse vlagregister en het woonlandbeginsel.³ Dit onderzoek is in februari 2026 gepubliceerd.⁴ Het onderzoek is uitgevoerd door *The Hague Center for Strategic Studies* (HCSS) en Deloitte (samen: HCSS/Deloitte). I&W vat de bevindingen van HCSS/Deloitte samen:

Het rapport ziet 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 schepen, ongeacht hun woonland, worden beloond als ware zij in Nederland woonachtig.

Op zowel economisch als strategisch gebied voorzien de onderzoekers grote cumulatieve negatieve gevolgen van het loslaten van het woonlandbeginsel in de zeevaart. Dit begint met een kostenstijging van lonen voor de reders en daarmee aantasting van de internationale concurrentiepositie voor schepen onder

¹ Zie College voor de Rechten van de Mens, 18 augustus 2025, [oordeel 2025-74](#) en College voor de Rechten van de Mens, 18 augustus 2025, [oordeel 2025-75](#).

² SEO Economisch Onderzoek heeft in het kader van deze procedure in opdracht van EJEP onderzoek verricht.

³ Zie Minister van Infrastructuur en Waterstaat. [Antwoord op vragen van het lid Verkuijlen over het bericht 'Reders dreigen Nederlandse vlag vaarwel te zeggen na discriminatie-uitspraak'](#). 3 september 2025, Kamerstuk 2025Z15345.

⁴ Zie Minister van Infrastructuur en Waterstaat. [Kamerbrief over onderzoek naar het vlagregister en het woonlandbeginsel, economische en strategische waarde](#). 18 februari 2026, Kamerstukken II 2025/26, 31 409, nr. 496.

Nederlandse vlag. De onderzoekers voorzien een beweging van het uitvlaggen van schepen (verwachting 50% tot 70%), hetgeen een forse verkleining van het vlagregister zou betekenen. Dit zou verder als gevolg hebben een significante afname van werkgelegenheid in het bijzonder voor Nederlandse zeevarenden, de verplaatsing van economische activiteiten buiten Nederland, verlies van vlootcapaciteit en verminderde grip op nationale veiligheid en zelfredzaamheid. Het hele maritieme cluster zal in dat geval in kracht en perspectief verliezen.

Het verlies van vlootcapaciteit betekent ook een verlies aan strategische waarde. De onderzoekers geven aan dat Nederlands gevlagde schepen bijdragen aan de maritieme veiligheid, de nationale veiligheid en strategische autonomie. De te voorziene reductie van het aantal schepen in het Nederlands vlagregister zal leiden tot een afname van de capaciteit om de eigen maritieme veiligheid en strategische autonomie te waarborgen. In tijden van oorlog, crisis of handelsconflicten zal de regering minder middelen ter beschikking hebben om een beroep te doen op Nederlands gevlagde schepen en bemanning ter verdediging en bevoorrading van het land. Nederland heeft jurisdictie over Nederlands gevlagde schepen, waardoor deze in noodsituaties door de regering kunnen worden ingezet. Het belang is groot aangezien meer dan 80% van het internationale handelsverkeer over zee wordt vervoerd.

De internationale zeevaart is een wereldwijde markt met een hoge mate van concurrentie. De arbeidsvoorwaarden van zeevarenden vormen een belangrijk element. De beloning van zeevarenden is gekoppeld aan het land waar de zeevarende woont, waardoor de hoogte van het loon verschilt voor de in de Filipijnen of Indonesië woonachtige zeevarenden ten opzichte van de zeevarenden die in Nederland wonen. De beloningsstructuur, gebaseerd op het woonland van zeevarenden, wordt door veel landen toegepast op een soortgelijke manier.

In april 2026 heeft I&W verder verduidelijkt dat het de conclusies van HCSS/Deloitte zorgelijk vindt en verder onderzoek laat doen.⁵ Dit onderzoek is naar ons begrip nog niet afgerond.

1.1.2 Vraagstelling

Stichting Equal Justice Equal Pay heeft SEO Economisch Onderzoek gevraagd om een *second opinion* op de bevindingen van HCSS/Deloitte. In de kern gaat het om de vraag of het inderdaad aannemelijk is dat 50 tot 70 procent van de Nederlandse schepen zal omvlaggen als het woonland niet meer bepalend is voor de beloning van zeevarenden. Daarbij is het ook de vraag wat de gevolgen zijn van eventuele omvlagging.

1.2 Methode en leeswijzer

We baseren onze *second opinion* op literatuur en data-analyse. Net als in HCSS/Deloitte begint onze analyse bij het omvlaggedrag van reders, en specifiek de conclusie van HCSS/Deloitte dat naar verwachting 50 tot 70 procent van het Nederlandse register zou omvlaggen bij het wegvallen van het woonlandbeginsel. Hierop voortbouwend hebben we de redeneringen van HCSS/Deloitte over economische en niet-economische publieke belangen beoordeeld.

⁵ Zie Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Brief over rapport "Het vlagregister en het woonlandbeginsel, economische en strategische waarde". 9 april 2026, Kamerstukken II 2025/26, 31 409, nr. 503.

2 Omvlaggedrag

HCSS/Deloitte schat dat 50 tot 70 procent van het register zal omvlaggen als het woonlandbeginsel niet langer wordt toegepast. Dit is waarschijnlijk een forse overschatting.

HCSS/Deloitte schat dat tussen de 50 en 70 procent van de in Nederland gevlagde schepen zal omvlaggen indien het woonlandbeginsel wordt verlaten. Wij begrijpen de onderbouwing hiervan als volgt:

- de kosten voor omvlaggen zijn eenmalig en liggen in de orde van grootte van EUR 10 000;
- de loonkosten nemen structureel toe met enkele tientallen procenten/ enkele tonnen per jaar (in een voorbeeldberekening gaat het om een toename van de loonkosten van 42 procent of EUR 235 duizend);
- deze kostenbatenverhouding zorgt ervoor dat schepen omvlaggen, namelijk:
 - *alle* vrachtschepen onder Nederlandse vlag;
 - *alle* tankers onder Nederlandse vlag;
 - *mogelijk alle* pontons, passagiers-, bagger- en roroscepen;
 - maar geen enkel schip in de offshore of sleepvaart.
- vrachtschepen en tankers vormen 50 procent van het scheepsregister en ponton-, passagiers-, bagger- en roroscepen nog eens 20 procent, en daarom resulteert een bandbreedte van 50 tot 70 procent van het register.

HCSS/Deloitte ontleent zijn kostenschattingen aan interviews met reders en vertegenwoordigers van de branche en aan een voorbeeldberekening gebaseerd op input van diezelfde reders en branchevertegenwoordigers. Het aantal en de verdeling van schepen (vracht, tanker, etc.) onder Nederlandse vlag is volgens HCSS/Deloitte ontleend aan het register voor koopvaardij schepen in eigendom van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).⁶

Onze beoordeling gaat hieronder achtereenvolgens op het volgende in. Paragraaf 2.1 staat stil bij de eenmalige kosten van het omvlaggen en paragraaf 2.2 bij de structurele loonkostenverandering. Paragraaf 2.3 bespreekt de andere gedragsreacties en in paragraaf 2.4 staan we stil bij een alternatief scenario.

2.1 Eenmalige kosten voor het omvlaggen

HCSS/Deloitte raamt de kosten voor omvlaggen op ongeveer EUR 10 000. HCSS/Deloitte onderbouwt deze raming met de stelling dat het aanpassen van de vlag van een schip administratief en financieel laagdrempelig is en dat geïnterviewde reders de kosten daarvan schatten op ongeveer EUR 10 000 per schip. HCSS/Deloitte biedt buiten de verwijzing naar interviews met reders geen verdere duiding of onderbouwing.

De geraamde omvlagkosten zijn niet direct te verifiëren, maar de orde van grootte klinkt overwegend plausibel. Het tarievenblad van het vlagregister van Malta spreekt in elk geval van registratievergoedingen van enkele duizenden euro's.⁷ Dat geldt ook voor bijvoorbeeld Panama en de Bahama's.⁸ Als we aannemen dat naast

⁶ Zie [hier](#). Het rapport van HCSS/Deloitte verwijst naar dit register als het Register Regulier, cf. voetnoot 4 in HCSS/Deloitte. Navraag bij HCSS/Deloitte leert dat zij een overzicht van het register via I&W / ILT hebben ontvangen.

⁷ Zie <https://www.transport.gov.mt/Registration-Fees-and-Tonnage-Tax.pdf-f2829>

⁸ Zie https://www.panahamburg.com/wp-content/uploads/2014/06/PANAMA-SHIP-REGISTRY_FEES.pdf en <https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2023/05/MN050-Fee-Schedule-v3.0-ID-22469282.pdf>

de eigenlijke registratiekosten additionele administratieve lasten en mogelijke advieskosten voor reders en eigenaren bestaan, dan klinken kosten van enkele duizenden tot tienduizenden euro's plausibel.

2.2 Structurele toename van de loonkosten

HCSS/Deloitte raamt de structurele toename van de loonkosten per schip op enkele tonnen/ op enkele tientallen procenten van de loonkosten. HCSS/Deloitte baseert zich daarbij op een 'voorbeeldberekening', waarin wordt gesproken van EUR 235 000 per jaar of een toename van 42 procent van de loonkosten.⁹ De voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte gaat uit van een schip met 17 zeevarenden, waarvan 1 kapitein, 6 officieren en 10 gezellen. Verdere toelichting op dit 'modelschip' (zoals tonnage, type, etc.) ontbreekt. Het scenario dat HCSS/Deloitte vervolgens doorrekent is dat zonder woonlandbeginsel alle zeevarenden aan boord beloond worden op het huidige Nederlandse niveau. Deze veronderstellingen lijken gebaseerd op interviews met reders. Bij deze voorberekening stelt HCSS/Deloitte ten slotte, zonder toelichting of verdere onderbouwing, dat alternatieve realistische berekeningen (die niet zijn bijgevoegd) tot vergelijkbare conclusies zouden hebben geleid.

De voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte is voor ons moeilijk direct te verifiëren. Vrijwel alle onderbouwing bij de berekening is gebaseerd op informatie die niet van openbare bronnen stamt en/of betreft enkel de opinies van reders en/of HCSS/Deloitte. We zijn daarom op zoek gegaan naar informatie uit openbare bronnen om de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte mee te staven.

2.2.1 Consistentie met procedure voor het College

De procentuele toename van de loonkosten¹⁰ in de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte is in orde van grootte in lijn met de overwegingen van het College omtrent het loonverschil in de twee daar voorgelegde, individuele gevallen voor specifieke gezellen:

6.39 Het College overweegt dat toepassing van het woonlandbeginsel ten aanzien van verzoeker maakt dat hij de helft verdient van het (bruto) loon dat een in de EU woonachtige chef kok ontvangt. Daarbij merkt het College op dat dit het verschil is waarover partijen ter zitting in ieder geval consensus hebben bereikt. Het College merkt dit aan als een aanzienlijk verschil. Bovendien is niet uitgesloten dat het verschil groter is dan een factor twee. (CRM 2025-74, onderstrepingen toegevoegd)

6.8 Het College stelt voorop dat het precieze verschil in beloning niet kan worden vastgesteld. Verzoeker en verweerder hebben in dit verband verschillende berekeningen overgelegd. Volgens verzoekers berekening verdient een in de EU woonachtige nacht kok drie keer zoveel als hij en volgens verweerder gaat het om een factor twee. Het College gaat er daarom vanuit dat een in de EU wonende nacht-kok in ieder geval twee keer zo veel verdient als verzoeker. Het College sluit niet uit dat het verschil groter is. (CRM 2025-75, onderstrepingen toegevoegd)

⁹ HCSS/Deloitte verduidelijken hierbij dat "bij elke andere realistische samenstelling van de bemanning en lonen [] de stijging van loonkosten altijd in ordegrootte [is] van tientallen procenten en honderdduizenden euro's aan absolute stijging" en daarom spreken wij hier van enkele tonnen tot enkele tientallen procenten.

¹⁰ Het College spreekt daarbij over het (bruto)loon dat de zeevarende ontvangt. Dat is een ander begrip dan de loonkosten voor de werkgever die hieronder centraal staan, maar voor een vergelijking van ordegroottes in procenten maakt dat onderscheid weinig uit.

2.2.2 Vergelijking op basis van cao's

Zoals ook is gebleken uit de discussies bij het College, zijn directe loonkostenvergelijkingen lastig te maken, maar op basis van de cao's voor Nederlandse, Filipijnse en Indonesische zeevarenden kunnen we wel een poging wagen. Reders passen een algemene cao toe of hebben hun eigen cao. Voor de vergelijking hier gaan we uit van een aantal algemene overeenkomsten. Op Nederlandse zeevarenden is in de regel de cao Handelsvaart ('Handelsvaart') van toepassing. Voor zeevarenden uit de Filipijnen geldt in algemene zin de overeenkomst tussen Amosup en Nemea ('Amosup-Nemea') en voor zeevarenden uit Indonesië die tussen KPI en Nemea ('KPI-Nemea').¹¹

De drie cao's kennen loontabellen, maar met verschillende loonbegrippen. De loontabel in Handelsvaart ziet op de gage.¹² De beloningstabellen in Amosup-Nemea en KPI-Nemea kennen drie begrippen naast elkaar: het basisloon, het totaal maandloon en de totale loonkosten. Voor de mogelijke omvlagging zijn met name deze totale loonkosten van belang, omdat dit de kosten zijn die worden gedragen door werkgevers. De vraag is dan welk Nederlands cijfer daarmee vergelijkbaar is.

Wij benaderen de totale loonkosten onder Handelsvaart met de loontabel, om twee redenen. Ten eerste bestaat het verschil tussen brutoloon en werkgeverskosten in Nederland vooral uit werkgeverslasten, en die heeft de overheid voor de zeevaart via de Afdrachtsvermindering zeevarenden goeddeels weggestreept (zie de noot bij Tabel 2.1). Ten tweede staan in alle drie de cao's posten buiten de loontabel: in Amosup-Nemea en KPI-Nemea gaat het onder meer om incidentele beloning, training en sociale zekerheid, in Handelsvaart om afspraken als de tankertoeslag. Voor de posten rond sociale zekerheid komt daarbij dat wat in Amosup-Nemea en KPI-Nemea via de cao loopt, in Nederland via het publieke stelsel loopt en dus niet nogmaals in de cao terugkeert.

Wat wij buiten beschouwing laten, verlaagt de Nederlandse kant van de vergelijking. De posten die wij weglaten komen de werknemer ten goede en dus ten laste van de werkgever. Onze schatting van de loonkosten onder Handelsvaart is daarmee eerder een ondergrens dan een bovengrens. Voor gezellen versterkt dat de conclusie van Tabel 2.1 alleen maar. Voor kapiteins en officieren betekent het dat de gevonden bandbreedte zich naar boven kan verplaatsen; wij lezen die uitkomst daarom als een uitspraak over de ordegrrootte van het verschil, niet over het precieze teken ervan. Voor de vergelijking met de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte is de richting van deze onzekerheid overigens niet doorslaggevend: ook als we de loontabel ruimhartig ophogen voor de posten buiten de tabel, blijft de bovengrens voor Nederlandse kapiteins ruim onder de EUR 10 000 per maand waarvan HCSS/Deloitte uitgaat.

De cao-vergelijking laat zien dat loonkostenverschillen vooral ontstaan voor gezellen. Tabel 2.1 laat dit zien. Voor kapiteins liggen de cao-loonkosten namelijk ruwweg in een vergelijkbare bandbreedte en lijken verschillen vooral samen te hangen met de tonnage van het schip (de loonkosten hiervoor zijn gedifferentieerd in Handelsvaart, maar eenduidig in Amosup-Nemea en KPI-Nemea). Voor kapiteins op kleinere schepen kan Handelsvaart zelfs (voor de werkgever) goedkoper zijn dan Amosup-Nemea en KPI-Nemea. Dit geldt ook voor officieren afhankelijk van de

¹¹ Voor zeevarenden uit Indonesië geldt de KPI-Nemea-overeenkomst: de collectieve arbeidsovereenkomst tussen de Netherlands Maritime Employers' Association (Nemea) enerzijds en Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) en Nautilus International anderzijds voor Indonesische officieren en gezellen aan boord van Nederlands gevlagde schepen, getekend op 16 oktober 2023 en geldig van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2025 (met stilzwijgende verlenging). De overeenkomst is niet openbaar gepubliceerd; wij beschikken over een afschrift. De loonschalen per 1 januari 2025 nemen we op in Tabel 2.1.

¹² Gage is de wettelijke term voor het loon van de zeevarende (titel 7.10.12 BW). In Handelsvaart gaat het om een maandbedrag per loongroep en anciënniteitstrede. Verstrekkingen aan boord, zoals voeding en logies, vallen daarbuiten, evenals toeslagen en overige cao-afspraken.

functie en het schip, maar de bandbreedte naar boven in het loongebouw is groter dan voor kapiteins. Gezellen zijn duidelijk niet goedkoper, maar eenduidig duurder in Handelsvaart dan in Amosup-Nemea en KPI-Nemea. De Indonesische loonschalen liggen daarbij over de hele linie circa 12 procent onder de Filipijnse, zodat dit beeld voor Indonesische gezellen a fortiori geldt.

De loonkosten van Nederlandse kapiteins en officieren zijn in de voorbeeldberekening te hoog. Voor kapiteins geldt dit hoe dan ook, en voor officieren afhankelijk van de functie en het schip. Tabel 2.2 laat zien dat Tabel 2.1 zich verzet tegen een aantal aannames in de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte. Tabel 2.2 zet de bedragen uit de voorbeeldberekening naast de cao-loonkosten die wij in Tabel 2.1 hebben geschat. HCSS/Deloitte veronderstelt dat zonder woonlandbeginsel iedereen aan boord op Nederlands niveau wordt beloond; Tabel 2.1 laat zien wat dat Nederlandse niveau volgens de cao Handelsvaart feitelijk is. Dit heeft weliswaar geen directe gevolgen voor de geraamde loonkostentoeename in de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte (de kostenverandering voor deze groep is namelijk nul), maar is wel belangrijk voor de bepaling van de economische schade van omvlagging (hierop komen we later terug). Voor Filipijnse officieren laat Tabel 2.1 een grote spreiding van mogelijke loonkostenveranderingen zien (weer afhankelijk van de functie en het schip), waar in de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte geen rekening mee wordt gehouden. Tabel 2.1 suggereert zelfs dat de loonkostentoeename ook negatief kan zijn afhankelijk van de functie en het schip. De loonkostentoeename in de voorbeeldberekening ligt wel in de bandbreedte die Tabel 2.1 suggereert. Dit laatste geldt ook voor de loonkostentoeename voor de Filipijnse gezellen. Deze toename is ook in overeenstemming met de uitspraak van het College (zie hierboven).

Tabel 2.1 Geschatte loonkosten op basis van de cao Handelsvaart, Amosup-Nemea en KPI-Nemea

Functiegroep	Handelsvaart	Amosup-Nemea	KPI-Nemea	Handelsvaart t.o.v. Amosup	Handelsvaart t.o.v. KPI
(Onze classificatie)	(Per 1 januari 2025, in euro's)	(Per 1 januari 2025, in euro's)	(Per 1 januari 2025, in euro's)	(In niveau en %)	(In niveau en %)
Kapiteins	EUR 4 822 t/m 6 491	EUR 5 644	EUR 5 663	EUR -822 t/m +847 (-15% t/m +15%)	EUR -841 t/m +828 (-15% t/m +15%)
Officieren	EUR 3 372 t/m 6 180	EUR 2 607 t/m 3 841	EUR 2 490 t/m 5 217	EUR -469 t/m +3 573 (-12% t/m +137%)	EUR -1 845 t/m +3 690 (-35% t/m +148%)
Gezellen	EUR 2 838 t/m 2 945	EUR 685 t/m 1 683	EUR 598 t/m 1 472	EUR +1 155 t/m +2 260 (+69% t/m 330%)	EUR +1 366 t/m +2 347 (+93% t/m +393%)

Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van de CAO Handelsvaart en de Cao Amosup-Nemea op 1 januari 2025. Bedragen in USD rekenen we om naar EUR met een wisselkoers van 1,1061 USD/ EUR.¹³ Voor Handelsvaart gaan we steeds uit van middelpunttrede 6 (de cao differentieert naar anciënniteit) en laten we de tankertoeslag en andere afspraken die de werknemer ten goede komen (ten koste van de werkgever) buiten beschouwing. Voor Amosup-Nemea gaan we steeds uit van de beloningstabellen voor KVNR-leden (loonkosten voor niet-KVNR-leden liggen hoger). Kapiteins. In Handelsvaart loongroep K (ondergrens) tot en met Q (bovengrens), afhankelijk van het tonnage. In Amosup-Nemea de functiegroep Master, die we gelijkstellen aan kapitein. Officieren. In Handelsvaart loongroep A (ondergrens) tot en met P (bovengrens), afhankelijk van tonnage en functie. In Amosup-Nemea de functiegroep met de laagste respectievelijk hoogste totale loonkosten, exclusief trainees. In KPI-Nemea de vierde werktuigkundige (ondergrens) respectievelijk de hoofdwerktuigkundige (bovengrens), exclusief trainees en exclusief de junior-/aspirantrangen (junior officer, junior engineer en assistant engineer; met die rangen zou de ondergrens EUR 1 516 bedragen). Gezellen. In Handelsvaart loongroep II (ondergrens) en III (bovengrens), afhankelijk van de functie. In Amosup-Nemea de functiegroep met de laagste respectievelijk hoogste totale loonkosten. In KPI-Nemea eveneens de functiegroep met de laagste (deck-, engine- en mess boy) respectievelijk hoogste (bosun/foreman en electrician) totale loonkosten. KPI-Nemea. Beloningstabellen voor KVNR-leden per 1 januari 2025 (appendices 2.1b en 2.1b.1 bij de cao), kolom wagecost (officieren) respectievelijk total costs (gezellen): het equivalent van de totale loonkosten in Amosup-Nemea, inclusief onder meer de vaste overwerkvergoeding (officieren) respectievelijk 85 uur gegarandeerd overwerk (gezellen), verlofdagen, pensioenbijdragen en werkgeverscomponenten. De schaal kent per rang één bedrag (geen anciënniteitstreden); de loyaliteitsbonus staat daarin op het maximum, dat pas na meerdere aaneengesloten dienstverbanden wordt bereikt. Loonkosten voor niet-KVNR-leden liggen USD 100 per maand hoger. Werkgeverslasten in Handelsvaart. Bovenop de gage komen in Nederland normaliter werkgeverlasten, maar via de Afdrachtsvermindering zeevarenden heeft de overheid die voor de zeevaart goeddeels weggestreept. Sterker, in de praktijk zou volgens de evaluatie van Deloitte van o.a. de afdrachtsvermindering zelfs in sommige gevallen een verzilveringsprobleem bestaan (de potentiële fiscale korting is groter dan te gelde kan worden gemaakt).¹⁴ Voor de verdere vergelijking van de cao's zetten we de werkgeverslasten in onder Handelsvaart daarmee op nihil.

¹³ Gemiddelde wisselkoers over de periode 1 januari 2024 tot en met 31 december 2025 volgens de statistiek van de Europese Centrale Bank.

¹⁴ Deloitte (2021/2022). Evaluatie van de fiscale maatregelen in het Nederlandse zeescheepvaartbeleid in de periode 2014 tot en met 2019.

Tabel 2.2 Loonkosten per zeevarende per maand: voorbeeldberekening HCSS/Deloitte vs. Tabel 2.1

Functiegroep	Nationaliteit	HCSS/Deloitte			Vlg. Tabel 2.1	Oordeel SEO
		Met woonlandbeginsel	Zonder woonlandbeginsel	Zonder t.o.v. met		
Kapiteins	Nederlands	EUR 10 000	EUR 10 000	EUR 0 (0%)	EUR 4 822 - 6 491	Loonkosten zijn hoe dan ook te hoog in het voorbeeld van HCSS/Deloitte.
Officieren	Nederlands	EUR 5 292	EUR 5 292	EUR 0 (0%)	EUR 3 372 - 6 180	Loonkosten zijn mogelijk te hoog afhankelijk van de functie en het schip.
	Russisch	EUR 4 583	EUR 5 292	EUR +709 (+15%)	EUR 3 372 - 6 180	Huidig loon in bandbreedte Nemea-cao; kostentoeename kan ook negatief zijn. ¹⁵
	Filipijns	EUR 3 541	EUR 5 292	EUR +1 751 (+49%)	EUR 3 372 - 6 180	Spreiding is mogelijk groot en kostentoeename kan ook negatief zijn afhankelijk van functiegroep en kenmerken van schip.
Gezellen	Filipijns	EUR 1 083	EUR 2 478	EUR +1 395 (+128%)	EUR 2 838 - 2 945	In de bandbreedte en in overeenstemming met uitspraak van het College.

Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van HCSS/Deloitte. Voor de vergelijkbaarheid met Tabel 2.1 hebben we de bedragen in de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte maandelijks en per zeevarende gemaakt. De eerste drie cijferkolommen bevatten de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte: de loonkosten in de huidige situatie (met woonlandbeginsel), in het scenario zonder woonlandbeginsel, en het verschil daartussen. Voor de vergelijkbaarheid hebben wij die bedragen omgerekend naar maandbedragen per zeevarende. De kolom 'Vlg. Tabel 2.1' geeft de loonkosten onder de cao Handelsvaart uit Tabel 2.1, dat wil zeggen wat een Nederlandse zeevarende in deze functiegroep volgens de cao daadwerkelijk kost; die kolom is de maatstaf waaraan wij het scenario zonder woonlandbeginsel toetsen. De voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte bevat geen Indonesische zeevarenden. Voor zover Indonesische zeevarenden op vergelijkbare posities varen, geldt hetzelfde beeld als voor Filipijnse zeevarenden: de totale loonkosten onder KPI-Nemea liggen over de hele linie circa 12 procent onder die van Amosup-Nemea (zie Tabel 2.1), zodat de loonkostentoeename voor Indonesische gezellen eerder groter dan kleiner zou uitvallen.

¹⁵ Voor Russische zeevarenden bestaat geen landspecifieke cao zoals Amosup-Nemea (Filipijnen) of KPI-Nemea (Indonesië); zij vallen onder de generieke Nemea-cao voor non-EU-officieren en -gezellen, die alleen zeevarenden uit landen met een eigen cao uitzondert. De totale loonkosten voor officieren onder die cao bedragen per 1 januari 2025 EUR 2 753 t/m 5 792, afhankelijk van functie en anciënniteit (USD 3 045 t/m 6 407 volgens de USD-schaal voor KVNR-leden, omgerekend met 1,1061 USD/ EUR, cf. de toelichting bij Tabel 2.1). Het door HCSS/Deloitte veronderstelde huidige loon van Russische officieren (EUR 4 583) valt binnen die bandbreedte. Voor de kostentoeename geldt daarmee hetzelfde als voor Filipijnse officieren: het veronderstelde eindniveau (EUR 5 292) ligt binnen de bandbreedte van de cao Handelsvaart, zodat de werkelijke verandering ook negatief kan zijn, afhankelijk van functie en schip.

2.2.3 Bemanningssamenstelling

De voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte gaat uit van een specifieke bemanningssamenstelling voor een vrachtschip, namelijk 17 zeevarenden: 1 kapitein, 6 officieren en 10 gezellen. De kapitein zou Nederlands zijn, net zoals 1 officier. De overige officieren bestaan in de voorbeeldberekening uit 3 Russen en 2 Filipijnen. Alle 10 gezellen zijn tot slot Filipijns. Verdere toelichting op dit 'modelschip' (zoals tonnage, type, etc.) ontbreekt, maar HCSS/Deloitte stelt – ook hier geldt: zonder nadere toelichting – dat alternatieve voorbeeldberekeningen, die niet zijn bijgevoegd, tot vergelijkbare conclusies zouden hebben geleid.

Voor vrachtschepen overschat de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte mogelijk de omvang van de bemanning, met name wat betreft het aantal gezellen, waardoor ook de kostentoeename kan worden overschat. Tabel 2.3 bevat voor de vrachtvaart een aantal veilige minimumbemanningssamenstellingen op basis van *ITF Uniform Total Crew Cost Collective Bargaining Agreement For Crews on Flag of Convenience Ships*. Gelet op het feit dat HCSS/Deloitte spreekt van hevige concurrentie in het vrachtsegment van de markt, nemen wij aan dat bemanningssamenstellingen tenderen naar deze modelsamenstellingen die gelden als veilig minimum. De modelsamenstellingen variëren met de tonnage van het schip. Er is altijd één kapitein, maar het aantal officieren en gezellen varieert met de omvang van het schip (gemeten in bruto tonnage). Op basis van Tabel 2.3 zou de modelsamenstelling van HCSS/Deloitte qua totale bemanningsgrootte redelijk kunnen zijn voor schepen tussen de 1600 en 6000 BT, afhankelijk van of gekeken wordt naar het aantal officieren of de totale bemanningssamenstelling. Maar het aantal gezellen wordt in de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte overschat. Als de loonverschillen voor met name gezellen groot zijn (zie Tabel 2.1 en Tabel 2.2), kan een te hoog ingeschat aantal gezellen zorgen voor een overschatting van de toename van de loonkosten.

Tabel 2.3 Modelsamenstellingen voor de bemanning

Scheepsklasse	Kapitein	Officieren	Gezellen	Totaal
HCSS/Deloitte				
Modelschip	1	6	10	17
Modelschepen				
500 t/m 1599 BT	1	3 (2-4)	5 (4-5)	7-10
1600 t/m 2999 BT	1	6 (4-7)	6 (5-7)	10-15
3000 t/m 5999 BT	1	8 (7-9)	7 (7-9)	15-19
6000 t/m 19999 BT	1	8 (8-9)	11 (11-12)	20-22
20000 BT en meer	1	9	12 (12-14)	22-24

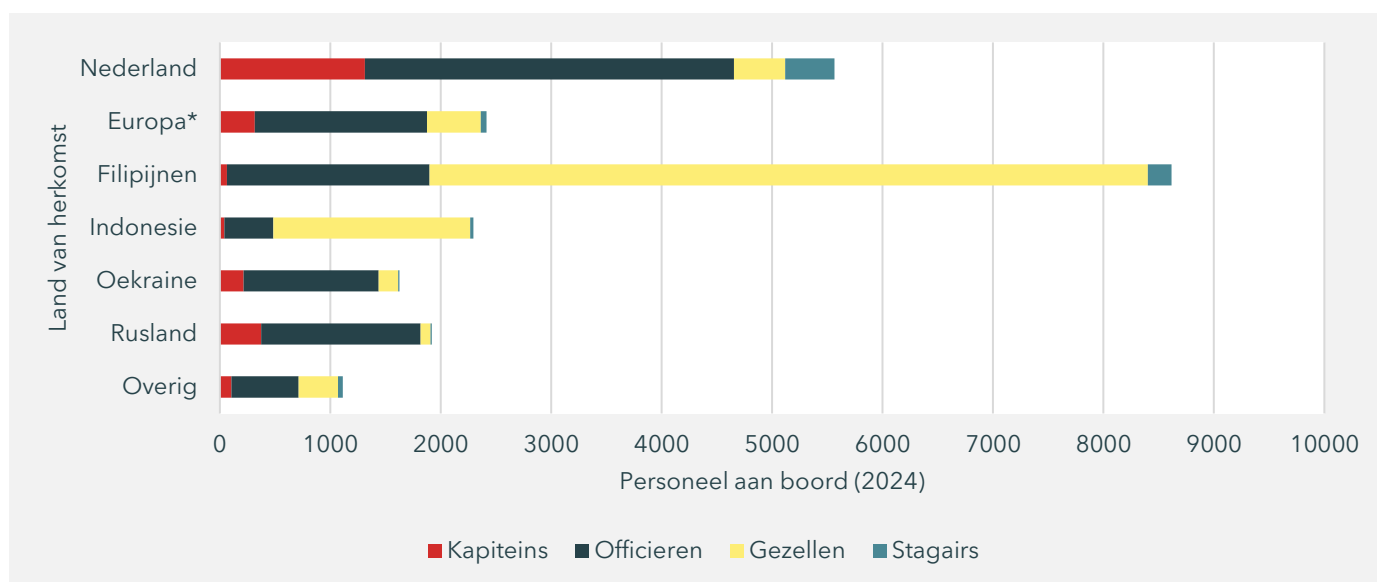
Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van *ITF Uniform Total Crew Cost Collective Bargaining Agreement for Crews on Flag of Convenience Ships*.

HCSS/Deloitte motiveert niet expliciet en navolgbaar dat de voorbeeldberekening voor dit veronderstelde modelvrachtschip van toepassing is op alle (vracht)schepen die zouden omvlaggen. De voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte gaat over vrachtschepen. Volgens HCSS/Deloitte zijn vrachtschepen 42 procent van het Nederlandse register. Als tankers hierbij worden opgeteld, neemt het aandeel vrachtschepen volgens HCSS/Deloitte toe tot 50 procent van de schepen in het register. Deze zouden allemaal omvlaggen. Naast vrachtschepen en tankers zouden volgens HCSS/Deloitte nog eens 20 procent van de geregistreerde schepen, bestaande uit pontons/bakken, passagiersschepen, roro's en baggerschepen, omvlaggen. Of de typische bemanningssamenstelling die HCSS/Deloitte hanteert in de voorbeeldberekening voor vrachtschepen ook geldt voor deze andere scheepstypen, wordt niet toegelicht of gemotiveerd.

De voorbeeldberekening kan evenwel *onmogelijk* van toepassing zijn op alle schepen in het register, omdat dat een grotere werkgelegenheid voor Filipijnse zeevarenden zou impliceren dan nu het geval is.

HCSS/Deloitte gaat in de voorbeeldberekening uit van 12 Filipijnse zeevarenden en stelt verder dat er zo'n 1200 schepen varen onder Nederlandse vlag. Dat zou betekenen dat er meer dan 14000 Filipijnse zeevarenden op schepen onder Nederlandse vlag actief zijn. Er zijn echter minder dan 9000 Filipijnse zeevarenden onder Nederlandse vlag actief (zie Figuur 2.1). Ook als we veronderstellen dat al deze Filipijnse zeevarenden actief zijn op enkel de ongeveer 600 vrachtschepen en tankers, dan zouden er meer zeevarenden actief moeten zijn dan er werkelijk zijn.¹⁶ Hier ontstaat dus een spagaat: als alle Filipijnse zeevarenden actief zijn op vrachtschepen of tankers, dan kan de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte niet opgaan voor de pontons/bakken, passagiersschepen, roro's en baggerschepen waarvan HCSS/Deloitte aanneemt dat zij ook zullen omvlaggen. Als daarentegen sprake is van een spreiding van Filipijnse zeevarenden over ook deze scheepstypen, dan is de loonkostentoename voor vrachtschepen en tankers ontegenzeggelijk een overschatting, aangezien dan niet alle tankers en vrachtschepen enkel varen met Filipijnse zeevarenden en de niet-Filipijnse zeevarenden op deze schepen volgens de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte meer verdienen dan Filipijnse.¹⁷

Figuur 2.1 Bemanningssamenstelling op de Nederlandse vloot in 2024



Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van de Maritieme Monitor 2025.

Gelet op de verschillende scheepsklassen in het register kan de voorbeeldberekening evenmin op alle vrachtschepen van toepassing zijn, en ook daarmee overschat HCSS/Deloitte de loonkostentoename. Box 2.1

bevat een toelichting op het gebruik van registerdata. Wij maken gebruik van twee geconsolideerde steekproeven (SEO I en SEO II). Volgens de registerdata die wij ter beschikking hebben, ligt het mediane bruto tonnage van vrachtschepen, afhankelijk van de consolidatie, tussen 4 695 en 4 938 BT. De hele verdeling van tonnages voor vrachtschepen staat in Tabel 2.4. Het mediane vrachtschip valt hiermee in de tonnagebandbreedte waarvan wij

¹⁶ In dat geval zou het gaan om zo'n 6500 Filipijnse gezellen en 1800 officieren op deze schepen. Op 600 schepen zijn dat nog steeds meer dan 12 Filipijnse zeevarenden per schip (wat het uitgangspunt is in HCSS/Deloitte). Ook als we alleen kijken naar de gezellen gaat het nog steeds om meer dan 10 per vrachtschip of tanker.

¹⁷ Ook bij zulke spreiding is sprake van een overschatting van de kostenverandering als gevolg van het woonlandbeginsel: volgens de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte verdienen in elk geval Russische officieren meer dan Filipijnse officieren en als dat een uiting is van het woonlandbeginsel, dan is dat waarschijnlijk ook zo voor gezellen.

hierboven constateerden dat deze redelijk lijkt te passen bij de samenstelling van de bemanning in de modelberekening van HCSS/Deloitte (met dien verstande dat het aantal gezellen vermoedelijk wordt overschat; zie hierboven). De verdeling in Tabel 2.4 laat echter zien dat er 193 tot 198 vrachtschepen (36 tot 38 procent) een tonnage hebben van minder dan 3 000 BT. Deze schepen kunnen dus varen met een kleinere bemanning dan de modelberekening van HCSS/Deloitte zou suggereren. Dit betekent doorgaans minder gezellen (en bij de kleinste schepen ook minder officieren). Bij een kleinere bemanningssamenstelling is vanzelfsprekend ook de eventuele toename van de loonkosten geringer dan in de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte werd verondersteld.

De verdeling van scheepsklassen in het register suggereert voorts dat de loonverschillen binnen verschillende functiegroepen geringer zijn dan HCSS/Deloitte aanneemt, zodat HCSS/Deloitte wederom de loonkostentoeename overschat. Handelsvaart hanteert verschillende loongroepen voor officieren en kapiteins afhankelijk van hun functiegroep (e.g. 1^e stuurman, 2^e stuurman, etc.) en de tonnage van het schip (e.g. 0-4000 BT). Amosup-Nemea differentieert enkel naar functiegroep en minder fijnmazig dan Handelsvaart dat doet. In sommige gevallen liggen de lonen onder de verschillende cao's in werkelijkheid dichter bij elkaar dan de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte suggereert. In Handelsvaart valt bijvoorbeeld een tweede stuurman op een schip van 0-4000 BT in loongroep A, met een gage van tussen de EUR 2 237 en 3 796. In Amosup-Nemea zijn de totale loonkosten voor een *second officer* EUR 3 022.¹⁸ Deze twee liggen dus in een vergelijkbare bandbreedte, waarmee de voorbeeldberekening het loondifferentieel voor deze functies op bepaalde schepen overschat. En dit geldt ook voor andere functies. Zo valt onder Handelsvaart een 1^e stuurman op een schip van 4000-6000 BT in loongroep I, met een gage van tussen de EUR 3 604 en 5 004. De loonkosten voor een *chief officer in Amosup-Nemea* zijn EUR 3 841.¹⁹ Dit toont aan dat voor schepen tot 6000 BT de officieren helemaal niet per definitie duurder hoeven te zijn.²⁰ Op basis van de verdeling in Tabel 2.4 gaat dat om zo'n 60 procent van de vrachtschepen.

Tabel 2.4 Verdeling vrachtschepen over grootteklassen

Scheepsklasse	Consolidatie SEO I		Consolidatie SEO II	
	Aantal	% v/h Totaal	Aantal	% v/h Totaal
Tot 500 BT	6	1%	8	1%
500 t/m 1599 BT	6	1%	6	1%
1600 t/m 2999 BT	181	36%	184	34%
3000 t/m 5999 BT	117	23%	121	22%
6000 t/m 19999 BT	186	37%	209	38%
20000 BT en meer	12	2%	18	3%
Totaal	508		546	

Bron: SEO Economisch Onderzoek.

Box 2.1 (Consolidatie van) data uit het scheepsregister

Voor de analyse van de verschillende scheepsklassen maken we gebruik van het scheepsregister van ILT. Ook HCSS/Deloitte heeft gebruikgemaakt van dit register. Wij hebben het register gedownload van de website van ILT. HCSS/Deloitte heeft bij

¹⁸ USD 3343 omgerekend met 1,1061 USD/ EUR, cf. de toelichting bij Tabel 2.1 hierboven.

¹⁹ USD 4249 omgerekend met 1,1061 USD/ EUR, cf. de toelichting bij Tabel 2.1 hierboven.

²⁰ Voor grotere schepen gaat dit wel duidelijker op. Zo valt een 1^e stuurman op een schip tussen de 9000 en 18000 BT in loongroep M, met een startgage van EUR 4 303. Dat ligt dus boven de totale loonkosten van een *chief officer* in Amosup-Nemea.

navraag aangegeven een afschrift van het register te hebben ontvangen van I&W. Het rapport van HCSS/Deloitte geeft aan dat hun register is per oktober 2025. Het register dat wij hebben gedownload is ook per oktober 2025.

Het register bevat allerlei informatie over in het register ingeschreven schepen. Die inschrijving kent een aantal rollen, namelijk koopvaardij, rompbevrachting en pleziervaart. Ons begrip is dat HCSS/Deloitte heeft gekeken naar de koopvaardijrol. De rompbevrachtersrol is naar ons begrip relatief klein (enkele tientallen schepen), maar bevat wel een aantal markante schepen zoals die van de HAL. De pleziervaart bevat naar wij veronderstellen vooral niet-zakelijk verkeer. Relevante informatie in het register voor de koopvaardij bestaat vervolgens uit zaken zoals het type schip, het tonnage, etc.

Op het eerste gezicht komen onze registers niet overeen. HCSS/Deloitte spreekt van 1186 schepen in het register, terwijl wij meer dan 150 schepen extra in het register zien. Ook herkennen we de classificatie van HCSS/Deloitte naar scheepstypen niet direct in het register dat wij hebben gedownload. Navraag bij HCSS/Deloitte leert dat zij een aantal schepen buiten beschouwing hebben gelaten, namelijk schepen zonder eigenaar met een KvK-nummer ('niet-zakelijk'), kleiner dan 12 meter, zonder bekend scheepstype of zeebrief, en verder hotelplatforms en zeilboten. HCSS/Deloitte heeft verder de classificatietaxonomie naar scheepstype met ons gedeeld.

Onze consolidatie van registers is redelijk, maar imperfect. Sommige informatie kunnen wij niet afleiden uit het openbare register. KvK-nummers zijn daarin bijvoorbeeld niet zichtbaar. Ook blijkt de variabele die HCSS/Deloitte heeft gebruikt in de classificatie van de scheepstypen niet exact te bestaan in het openbare register. Wij hebben daarom een consolidatie uitgevoerd. In het ons beschikbare register kunnen we onderscheid maken tussen eigenaren die rechtspersonen of natuurlijke personen zijn. We stellen voor de consolidatie rechtspersoonlijkheid gelijk aan 'zakelijk' gebruik met een KvK-nummer. Voor schepen zien we niet exact de lengte, maar er is een categorie in de scheepstypenvariabele voor <12 meter. Ook die sluiten we uit. Daarna passen we het classificatieschema van HCSS/Deloitte toe (deze hebben wij bij navraag ontvangen) op de variabele die ogenschijnlijk het meest aansluit bij de variabele in de data van HCSS/Deloitte. Dat levert onze eerste consolidatie op (zie de tabel hieronder). Die consolidatie laat een aanzienlijke groep schepen ongeclassificeerd. Onze tweede consolidatie bevat daarom een extra toeschrijving (van onze hand) van schepen naar de categorieën van HCSS/Deloitte.

Vrachtschepen, tankers en sleepboten blijken we redelijk goed te kunnen consolideren: de eerste en/of tweede consolidatie komen wat de ordegrootte betreft redelijk overeen met HCSS/Deloitte. Hetzelfde geldt voor roro's en baggerschepen in de eerste consolidatie. Offshore en ponton/bak blijken lastiger, net zoals passagiersschepen. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn o.a. dat het vervoer van/naar offshore locaties ook het vervoer van personen kan betreffen en dat pontons/bakken ook gebruikt kunnen worden in de offshore. Verder bestaan mogelijk verschillen in de stand van het register binnen de maand oktober (al verwachten we dat zulke verschillen klein zijn).

Tabel 2.5 Consolidatie van registerdata met rapport HCSS/Deloitte

	HCSS/ Deloitte		Consolidatie SEO I		Consolidatie SEO II	
	Aantal	% v/h Totaal	Aantal	% v/h Totaal	Aantal	% v/h Totaal
Scheepstype						
Bagger	54	5%	54	4%	76	6%
Offshore	181	15%	67	5%	141	11%
Passagierschip	82	7%	24	2%	52	4%
Ponton/Bak	112	9%	184	14%	243	18%
RORO	10	1%	9	1%	9	1%
Sleepboot	167	14%	183	14%	191	14%
Tanker	79	7%	0	0%	73	5%
Vrachtschip	501	42%	508	38%	546	41%
Overig	n.v.t.		313	23%	11	1%
Totaal	1186		1342		1342	

Bron: SEO Economisch Onderzoek.

Een herberekening van de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte waarbij we rekening houden met de kleinere bemanningssamenstelling en loonverschillen op de kleinere schepen levert een materieel ander beeld op van de mogelijke loonkostentoeename. Voor officieren en kapiteins zijn er mogelijk geen loonkostenverschillen. Maar wat de gezellen betreft, is hun gemiddelde aantal aan boord in werkelijkheid mogelijk minder dan de helft van het aantal waarvan de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte uitgaat. Als we veronderstellen dat de loonverschillen voor officieren met en zonder toepassing van het woonlandbeginsel nihil zijn en het aantal gezellen halveren, dan resulteert dit in een loonkostentoeename²¹ van enkel EUR 83 675 in plaats van EUR 234 870. Dit is een aanzienlijk geringere prikkel om om te vlaggen.

2.2.4 Samenstelling van het vlagregister

HCSS/Deloitte stelt dat op basis van de door hen geraamde loonkostenstijgingen ruime omvlagging zal plaatsvinden, namelijk:

- *alle vrachtschepen onder Nederlandse vlag;*
- *alle tankers onder Nederlandse vlag;*
- *mogelijk alle pontons, passagiers-, bagger- en roroschepen;*
- *maar geen enkel schip in de offshore of sleepvaart.*

De loonvergelijking en analyse van het register hierboven roepen serieuze vragen op over de vraag in hoeverre het redelijk is te veronderstellen dat alle tankers en vrachtschepen zullen omvlaggen. Verdere analyse van de samenstelling van het register trekt die conclusie ook in twijfel voor wat betreft de pontons en passagiers-, bagger- en roroschepen.

HCSS/Deloitte benoemen al enige onzekerheid bij het omvlaggen van pontons en passagiers-, bagger- en roroschepen. HCSS/Deloitte wijzen er terecht op dat voor passagiersschepen geldt dat veel lokaal opereren, gebonden zijn aan lokale arbeidsregelgeving en/of een sterke band hebben met Nederlandse havens. Weliswaar opereert een aantal grote cruiseschepen wel wereldwijd en hebben deze veel personeel aan boord, maar hun aandeel in het register zou klein zijn.²² Baggerschepen en pontons zouden met meer of minder specialistisch personeel werken, waarmee ook daar de reactie van de reders nog onbekend zou zijn. Een deel van deze schepen is ook enkel in Nederlandse wateren werkzaam en zal daarom volgens HCSS/Deloitte zeker niet omvlaggen. Over roro's wordt niets opgemerkt, maar niettemin duidt HCSS/Deloitte ze aan als mogelijke omvlaggers. HCSS/Deloitte concludeert uiteindelijk dat meer onderzoek en een uitgebreidere analyse van de verschillende scheepstypen nodig zijn. Maar diezelfde voorbehouden keren in de conclusies van HCSS/Deloitte ten onrechte niet terug en zij worden ten onrechte niet in aanmerking genomen met betrekking tot pontons en passagiers-, bagger- en roroschepen, die HCSS/Deloitte niettemin als mogelijke omvlaggers bestempelt.

Detailanalyse van het register laat zien dat het onwaarschijnlijk is dat alle pontons en passagiers-, bagger- en roroschepen zullen omvlaggen. De pontons/bakken in het register zijn bijna allemaal ongemotoriseerd. Veel van deze pontons hebben, naar wij begrijpen, ook geen opbouw. Het personeel dat aan deze pontons is verbonden is dan ook naar verwachting vooral werkzaam op andere schepen zoals sleep- en duwboten. Het is dan onlogisch om omvlagging van de pontons en een toename in de loonkosten te veronderstellen als wordt aangenomen dat de sleepvaart zelf niet zal omvlaggen. Ook voor een deel van de baggerschepen lijkt omvlagging volstrekt onlogisch. Zo'n 15 procent van de baggerschepen zou ongemotoriseerd zijn en een aantal heeft een duidelijk Nederlands

²¹ Op basis van de loonkosten per gezelschap als in de voorbeeldberekening van HCSS/Deloitte.

²² Een deel van deze schepen staat overigens ook in het rompbevrachtersregister, waarmee ze cijfermatig niet zijn meegenomen in de analyse van HCSS/Deloitte.

werkgebied, bijvoorbeeld zand- en schelpwinning voor de Nederlandse kust.²³ Van de passagiersschepen in het register bestaat minimaal 80 procent uit kleine schepen met een tonnage van minder dan 500 BT. Kleine schepen zijn vaker lokaal actief (zie ook Figuur 2.2 en Figuur 2.3), waardoor zij onwaarschijnlijke omvlaggers zijn. Maar ook veel grotere schepen zijn onwaarschijnlijke omvlaggers. De lijnveren naar het VK en Texel zullen niet snel omvlaggen. Dit geldt ook voor roro's, waaronder een aantal veren van en naar het VK.

Ook voor de vrachtschepen en tankers roept het mogelijke werkgebied en de binding met Nederland vragen op over de mate van omvlagging. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2026) heeft Nederland een traditie van kapitein-eigenaren: reders met één schip in eigendom (zie Figuur 2.4). Deze reders zouden hun schepen veelal bij een grote rederij in beheer brengen om bemanning en bevrachting te regelen. KiM heeft binnen een derde van de schepen waarvoor het een eigenaar (ultimate beneficial owner; ubo) heeft kunnen aanwijzen, 580 eigenaren met één schip weten te identificeren (zie Figuur 2.4). Het KiM beschrijft hierbij dat: *"Het past in de traditie die Nederland heeft met zogenoemde kapitein-eigenaren: rederijen met slechts 1 schip in eigendom."* (2026:27).

Aannemelijk is dan dat een deel van deze kapitein-eigenaren een vrachtschip uitbaat en dat zij een sterke binding met Nederland hebben en mogelijk ook een lokaal werkgebied.²⁴ KiM (2026) heeft verder het vaargebied van schepen onder Nederlandse vlag en met Nederlands belang in kaart gebracht (zie Figuur 2.2 en Figuur 2.3). Kleine schepen onder Nederlandse vlag bevinden zich meer dan 80 procent van de tijd in Europese wateren, waarvan 75 procent in de Noordzee. Middelgrote schepen zijn meer dan 90 procent van de tijd in Europese wateren, waarvan 66 procent in de Noordzee en nog eens 15 procent in Noord-Europa buiten de Noordzee. Zelfs grote schepen onder Nederlandse vlag zijn 40 procent van de tijd in de Noordzee en nog eens 16 procent in Noord-Europa, en in totaal ruim 70 procent van de tijd in Europese wateren.

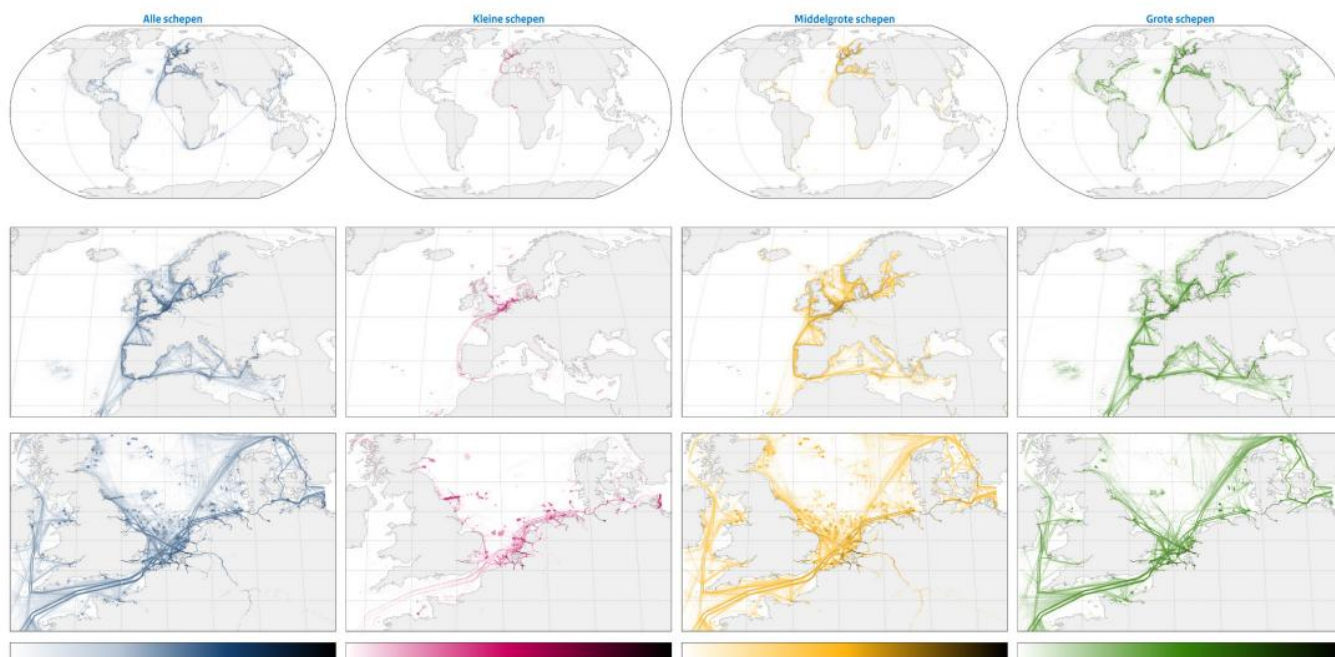
Dit doet vermoeden dat er een verband bestaat tussen de vlagkeuze en het 'natuurlijke' werkgebied van schepen. KiM (2026) constateert een duidelijk verschil tussen de geografische spreiding van schepen onder Nederlandse vlag en schepen met een Nederlands belang onder buitenlandse vlag: Nederlands gevlagde schepen worden bovengemiddeld vaak in en rond het Noordzeegebied gesignaleerd, schepen met alleen een Nederlands belang juist minder vaak, en dit verschil bestaat in alle tonnageklassen. Zo deed bijna 90 procent van de Nederlands gevlagde schepen het Noordzeegebied in 2024 minstens één keer aan, tegen minder dan de helft van de schepen met een Nederlands belang. Dat duidt op zelfselectie: juist reders met een werkgebied rond de Noordzee kiezen voor de Nederlandse vlag. Voor deze schepen zijn de loonkosten dus niet de enige of doorslaggevende factor in de vlagkeuze, en ligt omvlagging bij het loslaten van het woonlandbeginsel minder voor de hand.²⁵ Hierboven zagen we reeds dat ongeveer 60 procent van de vrachtschepen een tonnage van maximaal 6000 BT heeft. De data van KiM (2026) vormen hiermee een sterke aanwijzing dat velen van hen vooral in en rond de Noordzee werkzaam zijn.

²³ Hiervoor worden ook vergunningen afgegeven, zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-28176.html>

²⁴ Zie anekdotisch o.a. De Gelderlander, 21 april 2020. *Kapitein Egbert uit Winterswijk dobbert al wekenlang in lockdown op de Zuid-Chinese Zee.* En Schuttevaer, 11 december 2024. *Kapitein-eigenaar Anne Tjerk Steenstra van Sierra Maritiem schaft tweede schip aan voor zee-riviervaart.*

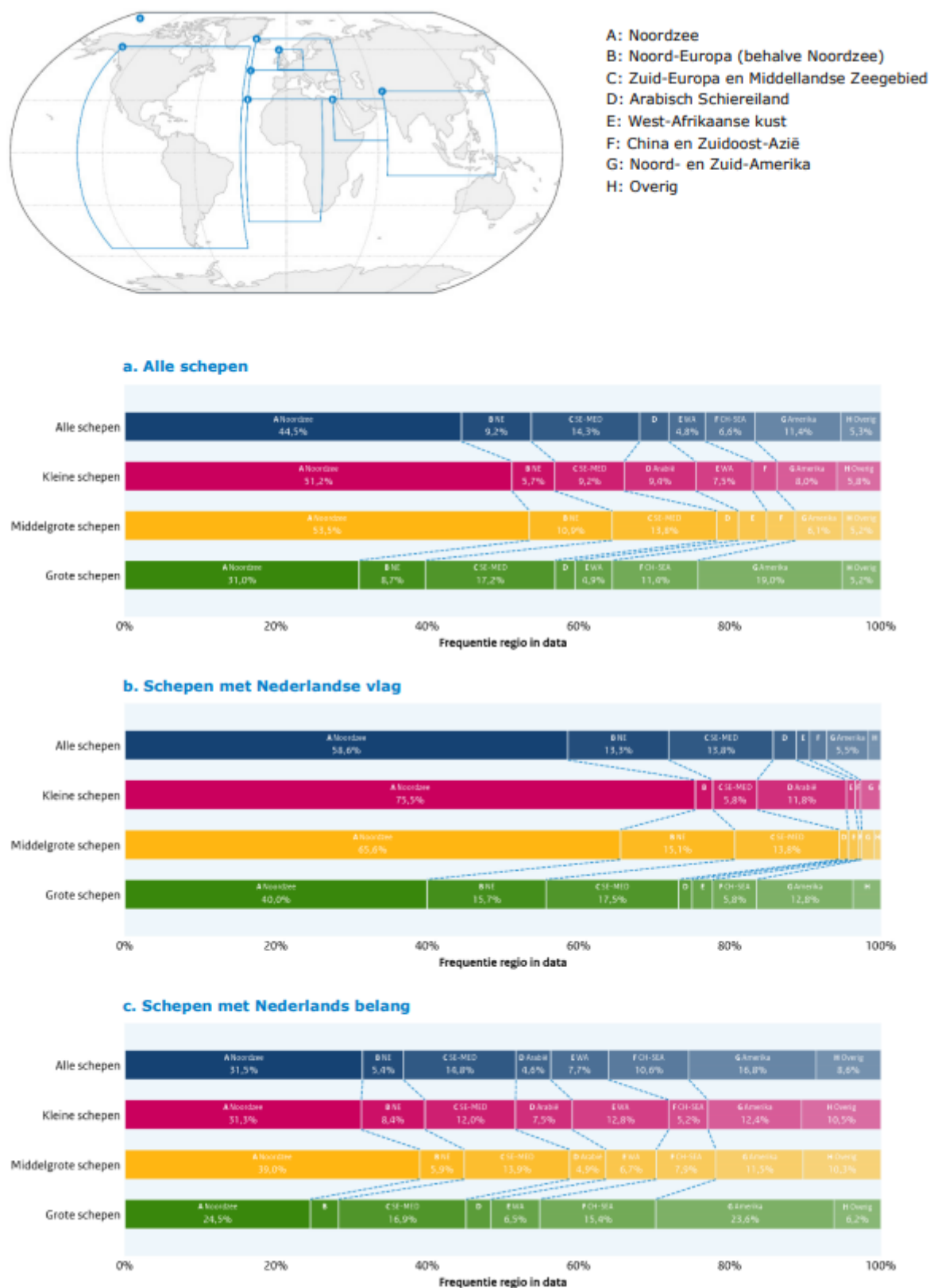
²⁵ Op het onderscheid tussen Nederlandse vlag en Nederlands belang komen we in paragraaf 3.2 terug.

Figuur 2.2 Vaargebied op de kaart, naar scheepsgrootte



Bron: KiM (2026). *De kleine schepen in het zicht. Beeld van de kleine Nederlandse zeevaartvloot en de uitdagingen voor decarbonisatie.* Uitsplitsing naar kleine (<400 BT), middelgrote (400-5000 BT) en grote schepen (>= 5000 BT).

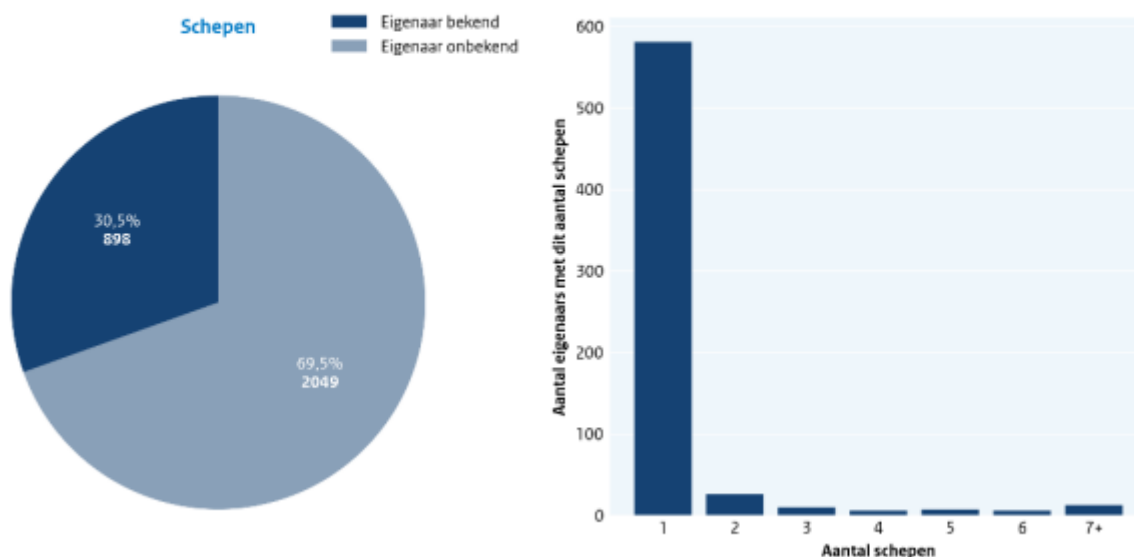
Figuur 2.3 Gemeten positie per geografisch gebied, naar scheepsgrootte



Bron: KiM (2026). De kleine schepen in het zicht. Beeld van de kleine Nederlandse zeevaartvloot en de uitdagingen voor decarbonisatie. Uitsplitsing naar kleine (<400 BT), middelgrote (400-5000 BT) en grote schepen (>= 5000 BT).

Figuur 2.4 Statistieken over kapitein-eigenaarschap

Links: verdeling schepen waarvan de eigenaar wel of niet bekend is in de beschikbare dataset.
 Rechts: aantal eigenaars met een bepaald aantal schepen.



Bron: KiM (2026). *De kleine schepen in het zicht. Beeld van de kleine Nederlandse zeevaartvloot en de uitdagingen voor decarbonisatie.*

2.3 Verdere beoordeling van verwachte gedragsreacties

HCSS/Deloitte stelt dat de loonkostentoename zorgt voor omvlagging en dat alternatieve reacties (e.g. doorbelasten aan klanten, kostenbesparingen, incasseren, etc.) niet denkbaar zijn. Maar het onderbouwt deze stellingen niet. We hebben hier vraagtekens bij, ook omdat HCSS/Deloitte wijst op de waarde van de Nederlandse vlag, zoals de behandeling van schepen in havens, de toegang tot steunbeleid vanuit de overheid, etc. Zulke waarde zou kennelijk geheel in het niet vallen bij de toename van de loonkosten. Ook mogelijke aanpassingen in de kostenstructuur, bedrijfsvoering of prijsstelling worden in het geheel niet overwogen.

HCSS/Deloitte beweert dat de loonkosten gemiddeld 10 tot 30 procent van de operationele kosten van een schip vertegenwoordigen, maar dit is onjuist, want het verschilt per schip. Voor kleinere cruiseschepen kan het aandeel personeelskosten inderdaad oplopen tot circa 26 procent (Ros Chaos et al., 2021). Voor vracht- en tankerschepen, het segment waarvan HCSS/Deloitte met stelligheid beweert dat het zal omvlaggen, ligt dit aandeel echter veel lager, namelijk tussen 9 en 12 procent (Jonker, 2023).

Het in werkelijkheid geringere aandeel van de loonkosten in de totale kosten dempt de impact op de operationele kosten. Zelfs in het geval dat de loonkostenstijging van 42 procent, die HCSS/Deloitte ontleent aan de eigen voorbeeldberekening, juist is, is dit bij een loonkostenaandeel van 10 procent gelijk aan een operationele kostenstijging van 4,2 procent. Dat is een reële stijging, maar één die mogelijk elders kan worden opgevangen. Voor sommige schepen kunnen meerkosten aan klanten worden doorbelast (e.g. veerdiensten op specifieke routes), terwijl in andere gevallen mogelijk kostenbesparingen elders kunnen worden gevonden (e.g. verminderen

van brandstofgebruik, etc.). Voor ons is op dit moment niet goed in te schatten welke mogelijkheden bestaan en haalbaar zijn – recent werd in de krant bericht over de mogelijkheid vrachtschepen op elektriciteit te laten varen – maar de stelling van HCSS/Deloitte dat geheel niets mogelijk zou zijn, is zonder verdere onderbouwing in elk geval te kort door de bocht en naar verwachting onjuist. Voor een aanzienlijk deel van de vrachtschepen is de voorspelde kostenstijging van 42 procent naar onze verwachting een overschatting. Als men uitgaat van de helft van het aantal gezellen aan boord en gelijke beloningen voor officieren van EUR 4000 (zie de bespreking rondom Tabel 2.1-2.3) en voor kapiteins EUR 6000 (zie de bespreking rondom Tabel 2.1-2.3), hetgeen ons inziens realistischer is, zal de toename van de loonkosten niet meer dan 20 procent bedragen. Bij een loonkostenaandeel van 10 procent gaat het dan om een toename van de operationele kosten van ongeveer 2 procent.

De berekening van HCSS en Deloitte laat de waarde van de Nederlandse vlag grotendeels buiten beschouwing. De berekening kijkt vooral naar de gevolgen voor de loonkosten. In de kern redeneert HCSS/Deloitte dat hogere loonkosten zich in bepaalde marktsegmenten een-op-een vertalen naar uitvlagging. Dit omvlagscenario houdt er geen rekening mee dat de Nederlandse vlag een financieel-economische waarde heeft die uitstijgt boven enkel de loonkostenstructuur. HCSS/Deloitte verwijst zelf naar de voordelen van varen onder Nederlandse vlag zoals de welwillendere behandeling van schepen in havens, de toegang tot steunbeleid vanuit de Nederlandse overheid, etc. De exacte waarde hiervan is onbekend, maar bij omvlagging gaat die waarde voor de reders in elk geval verloren. De door omvlagging bespaarde operationele kosten behoeven dan eigenlijk een tegenboeking voor het verlies van bepaalde waarde van varen onder Nederlandse vlag. Het netto-voordeel van omvlaggen qua operationele kosten zal dus nóg kleiner zijn dan de bovengenoemde 2 procent.

Alternatieve scenario's zijn door HCSS/Deloitte in het geheel niet uitgewerkt. Omvlagging is geen onveranderlijk gegeven. In sommige gevallen kan een deel van de kostenstijging mogelijk worden opgevangen in de berekende marges of zelfs ongedaan worden gemaakt door prijzen te verhogen of elders kostenbesparingen te realiseren. HCSS/Deloitte heeft deze scenario's geheel niet onderzocht en gaat er dus gemakshalve (en ten onrechte) vanuit dat de Nederlandse scheepvaart wat dit betreft geen enkel innoverend vermogen heeft.

2.4 Alternatief scenario: niet meer dan 20 procent

Op basis van het voorgaande is een omvlaggingspercentage van maximaal 20 procent voor tankers en vrachtschepen een plausibel scenario. We concluderen dat voor een deel van de vrachtschepen en tankers de verschillen in loonkosten met en zonder toepassing van het woonlandbeginsel worden overschat en dat de gemiddelde bezettingsgraad op een gemiddeld schip te hoog is ingeschat. Op basis van scheepskenmerken als tonnage geldt deze conclusie voor maximaal 60 procent van de vrachtschepen en tankers in het register. Verder nemen wij in aanmerking dat veel schepen een betrekkelijk lokaal werkgebied hebben en/of worden uitgebaat door kapitein-eigenaars, die minder geneigd zijn om om te vlaggen. Ten slotte dienen mogelijke opties om hogere loonkosten op te vangen via kostenbesparingen elders of doorbelasting in de prijzen te worden meegewogen, alsook de aanzienlijke voordelen verbonden aan varen onder Nederlandse vlag. Dat eenvoudigweg *alle* vrachtschepen en tankers zouden omvlaggen is dan ook onwaarschijnlijk. Als alleen al de 60 procent van de tankers en vrachtschepen waarvoor HCSS/Deloitte de kosten overschat en die vooral voor de Nederlandse kust actief zijn voor het Nederlands vlagregister behouden blijven, dan gaat het realistischerwijze om niet meer dan 20 procent van de vrachtschepen en tankers.

Op basis van het voorgaande wordt ook de mate van omvlagging van pontons en passagiers-, bagger- en rorosschepen overschat: het omvlaggingspercentage kan heel wel nihil zijn. Ook HCSS/Deloitte hadden al hun kanttekeningen bij het mogelijke omvlaggen van deze schepen. Detailanalyse van het register laat zien dat hierin veel schepen zitten met een werkgebied in of nabij de Nederlandse wateren, bijvoorbeeld kleine passagiersschepen en veerdiensten. Pontons hebben veelal geen motor of opstal en worden aangedreven door sleep- en duwboten die niet zouden omvlaggen. De omvlagging binnen deze categorie is dan nihil.

3 Gevolgen van omvlaggedrag

De economische gevolgen van het loslaten van het woonlandbeginsel zijn waarschijnlijk veel kleiner dan HCSS/Deloitte veronderstelt en kunnen zelfs vrijwel nihil zijn. Dit komt niet alleen doordat naar verwachting veel minder schepen omvlaggen, maar ook doordat omvlagging niet automatisch leidt tot verlies van Nederlandse werkgelegenheid of economische activiteit.

HCSS/Deloitte stelt dat omvlaggedrag nadelige gevolgen heeft voor de Nederlandse economie en andere belangen. De redenering lijkt hier vooral dat

4. omvlagging economisch schadelijk is:
 - a. direct doordat met verplaatsing van de vlag ook Nederlandse bedrijvigheid verplaatst of afneemt;
 - b. indirect doordat bepaalde aan de vlag verbonden vraag naar dienstverlening afneemt; en
 - c. indirect door 'uitstralingseffecten' naar de vitaliteit van het gehele Nederlandse maritieme cluster.
5. het verminderde aantal schepen dat onder Nederlandse vlag vaart heeft ook negatieve gevolgen voor andere (Nederlandse) publieke belangen, zoals veiligheid, duurzaamheid en de Nederlandse internationale positie.

HCSS/Deloitte maakt onvoldoende duidelijk welke economische schade daadwerkelijk door omvlagging wordt veroorzaakt. HCSS/Deloitte onderbouwt de eerste stellingen door een en ander aan beschrijvende statistiek te presenteren over de bijdrage van de zeevaart en het maritieme cluster aan de Nederlandse economie en een som te maken van de mogelijk verloren arbeidsbeloning van Nederlandse zeevarenden bij omvlagging. Deze aanpak laat zien hoe groot de sector nu is en wat één specifieke schadepost onder bepaalde aannames kan zijn, maar toont niet welk deel van die economische activiteit daadwerkelijk door de Nederlandse vlag wordt veroorzaakt en dus bij omvlagging verloren zou gaan. De overige economische effecten worden alleen kwalitatief genoemd en niet becijferd.

De gestelde gevolgen van omvlagging voor publieke belangen worden door HCSS/Deloitte vooral verondersteld en niet expliciet onderbouwd. Voor de tweede stelling vertrouwt HCSS/Deloitte op een uiteenzetting op basis van wetsteksten, beleidsstukken en nieuwsartikelen. Die bronnen beschrijven welke publieke belangen met de Nederlandse vlag in verband worden gebracht, maar maken niet inzichtelijk hoe waarschijnlijk of omvangrijk de gevolgen van omvlagging voor die belangen zijn. De gehanteerde methodiek biedt daarmee onvoldoende basis om de gestelde economische en niet-economische effecten aan omvlagging toe te schrijven en de omvang ervan te bepalen.

Onze evaluatie gaat hieronder achtereenvolgens op het volgende in. Paragraaf 3.1 bekijkt de schadeberekening van HCSS/Deloitte. Paragraaf 3.2 beschouwt de bespreking van de toegevoegde waarde van het register en de sector. Paragraaf 3.3 gaat daarna extra in op de argumentatie rondom de relatie tussen de vlag en het maritieme cluster. Paragraaf 3.4 staat ten slotte stil bij de niet-economische publieke belangen.

3.1 Schadeberekening HCSS/Deloitte

Tabel 3.1 vat de schadeberekening van HCSS/Deloitte samen en geeft per onderdeel onze beoordeling.

HCSS/Deloitte becijferen twee posten, namelijk de toegevoegde waarde van certificeringsbedrijven die schepen die varen onder Nederlandse vlag certificeren, en de lonen van kapiteins en andere zeevarenden die werkzaam zijn op schepen met een Nederlandse vlag. Het verlies aan toegevoegde waarde voor certificeringsactiviteiten wordt verondersteld lineair te zijn in het omvlagpercentage. Dit gaat om een relatief kleine post, waar we hier verder niet veel meer over zullen opmerken. De grotere beweerdelijke schadeposten betreffen de werkgelegenheid van Nederlandse kapiteins en bemanningsleden.

Omdat het rapport de berekening zelf nergens uitschrijft, geeft de tabel onze reconstructie daarvan. Die komt neer op drie stappen: de Nederlandse werkgelegenheid neemt recht evenredig af met het omvlagpercentage (voor kapiteins pas boven 42 procent, omdat volgens HCSS/Deloitte eerst afscheid wordt genomen van niet-Nederlandse kapiteins), de verloren banen worden gewaardeerd tegen de gemiddelde loonsom per functie, en het directe effect wordt met een multiplier opgehoogd tot het totale effect. Onze kanttekeningen in de rechterkolom van de tabel grijpen op elk van deze stappen aan.

Tabel 3.1 *Second opinion op de schadeberekening*

Effect	Bedrag HCSS/Deloitte	Toelichting HCSS/Deloitte	Second opinion SEO
HCSS/Deloitte direct effect	Certificering: EUR 2,5-4 mln. Werkgelegenheid: EUR 125-200 mln., waarvan EUR 13-47 mln. via effect kapiteins en EUR 110-155 mln. via effect bemanning.	Effect certificering: Omvlagpercentage x Directe toegevoegde waarde certificering o.b.v. EBA (2023) Effect kapiteins: (Omvlagpercentage - 42%) x Aantal Nederlandse kapiteins x Loon Nederlandse kapiteins Effect bemanning: Omvlagpercentage x Aantal bemanning anders dan kapiteins x Loon bemanning ²⁶	Certificering Klein, niet materieel effect door omvlagging. Kapiteins Omvlagpercentage lager dan 42% en dus geen effect via kapiteins. Ook bij een omvlagpercentage van meer dan 42% overschat HCSS/Deloitte de schade omdat een te hoge loonvoet voor kapiteins wordt gehanteerd. Bemanning Effect vermoedelijk nihil omdat zeevarenden voor dezelfde werkgever maar onder andere vlag kunnen blijven varen. Zelfs bij verlies van werkgelegenheid is er maar een beperkt effect omdat zeevarenden relatief eenvoudig elders in het cluster aan de slag kunnen.
HCSS/Deloitte totaal effect	Direct effect + EUR 1-2 mln. indirect voor certificering + EUR 55-90 mln. indirect voor werkgelegenheid	Direct effect x multiplier o.b.v. EBA (2023) + niet-gekwantificeerde effecten	Multiplier Bij beperkte of afwezige directe effecten, ook geen effecten door de multiplier.

²⁶ Dit is onze reconstructie, aangezien de analyse van HCSS/Deloitte onduidelijk is. HCSS/Deloitte verwijst ter onderbouwing van de inschatting van de schade naar een interview met reders, maar wij nemen aan dat men een vergelijkbare systematiek heeft gehanteerd als voor kapiteins. Onduidelijk is ook hoe HCSS/Deloitte komt tot de lonen voor de bemanning (niet-kapiteins) die worden gehanteerd in deze analyse. De ogenschijnlijk gehanteerde lonen komen niet overeen met lonen die HCSS/Deloitte hanteert in de voorbeeldberekening eerder in het rapport. De lonen voor kapiteins komen wel weer overeen met de lonen in de voorbeeldberekening.

+ niet-gekwantificeerde
effecten

Niet-gekwantificeerde effecten
Zie discussie rondom cluster verderop.

Bron: SEO Economisch Onderzoek.

Op basis van de analyse van de verwachte mate van omvlagging in Hoofdstuk 2 is de door HCSS/Deloitte geraamde schade door werkgelegenheidsverlies van kapiteins in werkelijkheid nul. Op basis van Hoofdstuk 2 achten wij het onwaarschijnlijk dat meer dan 42 procent van de vloot zal omvlaggen. Volgens de redenering van HCSS/Deloitte impliceert dit dat geen verlies van Nederlandse kapiteinsfuncties optreedt, aangezien de eerste 42 procent omvlagging volgens hun eigen methodiek volledig wordt opgevangen door de huidige inzet van niet-Nederlandse kapiteins te vervangen door Nederlandse. Economisch achten wij deze uitkomst niet onlogisch. De loonvergelijking in Tabel 2.1 suggereert immers dat de loonverschillen tussen Nederlandse en niet-Nederlandse kapiteins beperkt zijn. Daarnaast bestaat zowel in Nederland als internationaal een tekort aan kapiteins en officieren.²⁷ Tegen deze achtergrond is het niet vanzelfsprekend dat omvlagging automatisch leidt tot vervanging van Nederlandse kapiteins door buitenlandse kapiteins. Ook bij substantiële omvlagging kan het voor reders rationeel zijn om bestaande Nederlandse kapiteins in dienst te houden.

Ook wanneer een kleiner aantal omvlaggers de schadepost niet tot nul zou reduceren, dan nog overschat HCSS/Deloitte de schade doordat het een te hoge loonsom voor kapiteins hanteert. Zie hiervoor Tabel 2.1.

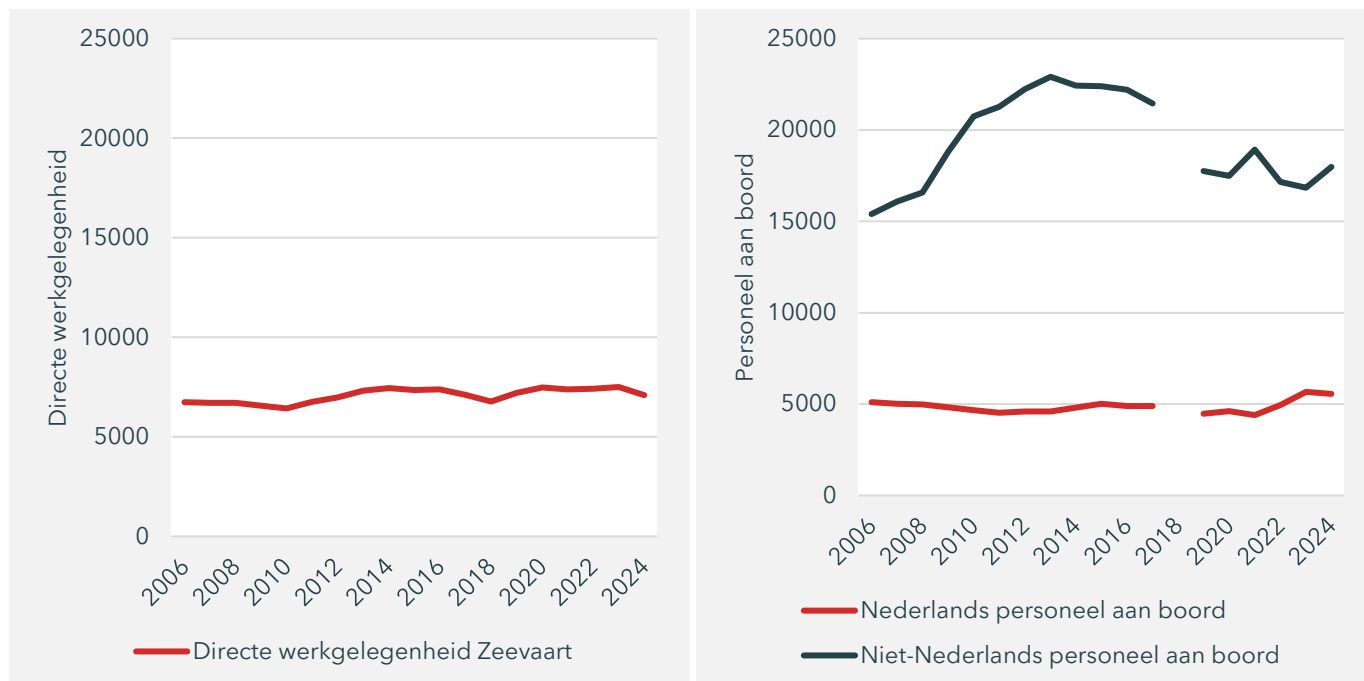
Onze second opinion van de mate van omvlagging in Hoofdstuk 2 leidt eveneens tot een substantiële neerwaartse bijstelling van de door HCSS/Deloitte geraamde schadepost voor Nederlandse zeevarenden. HCSS/Deloitte veronderstelt impliciet dat een groot deel van de Nederlandse bemanning bij omvlagging zal worden vervangen door buitenlandse zeevarenden of via buitenlandse entiteiten zal worden ingehuurd. Deze aanname volgt echter niet mechanisch uit een verandering van de vlagstaat. Ook onder buitenlandse vlag blijft vraag bestaan naar ervaren zeevarenden, terwijl het schip en de operationele activiteiten in veel gevallen ongewijzigd zullen blijven bij een verandering van de vlag. Economisch achten wij de veronderstelde verdringing daarom onvoldoende onderbouwd. Net als bij kapiteins geldt dat de internationale markt voor zeevarenden krap is, met name voor ervaren officieren en gespecialiseerde functies. De Nederlandse zeevarenden bevinden zich nu juist in deze rangen. Slechts 10 tot 15 procent van de Nederlandse zeevarenden bestaat uit gezellen; bijna 90 procent is dus officier of kapitein (zie Figuur 2.1). Dat de vraag naar Nederlandse officieren en kapiteins zou opdrogen is dus geen uitgemaakte zaak. Ook historisch zien we dat het Nederlandse personeel aan boord van Nederlandse schepen sinds 2006 ongeveer constant is gebleven op circa 5 000 personen (zie Figuur 3.1). Te midden van allerlei fluctuaties in de omvang van het geregistreerde Nederlandse tonnage en (macro)economische omstandigheden (financiële crisis 2007-2008, eurocrisis van 2010-2015, de covidcrisis, etc.) blijkt het Nederlandse personeel aan boord niet te fluctueren.

Zelfs als het Nederlandse personeel niet langer werkzaam zou kunnen zijn in de scheepvaart, dan is daarmee nog steeds niet gezegd dat daadwerkelijk schade voor de Nederlandse economie resulteert. Volgens de Maritieme Monitor 2025 zouden allerlei tekorten aan arbeidskrachten bestaan in het maritieme cluster en er is volgens diezelfde monitor al sprake van allerlei in- en uitstroom van en naar verschillende sectoren binnen en buiten het maritieme cluster. HCSS/Deloitte benadrukt ook dat 30 procent van de zeevarenden in 2023 volgens de Maritieme Monitor doorstroomde naar andere functies in het maritieme cluster. De stelling van HCSS/Deloitte dat het tijd kost en/of twijfelachtig is of zeevarenden een passende baan kunnen vinden, lijkt ons dan ook niet

²⁷ Zie International Chamber of Shipping, 25 juni 2026. *BIMCO and ICS report warns of potential future shortage of officers.*

aangetoond. Sterker, het maritieme cluster kampt met personeelstekorten.²⁸ De juiste waarderingsgrondslag is dan niet het gehele loon van de zeevarenden, maar het verschil in de beloning tussen de nieuwe en de oude baan.

Figuur 3.1 Werkgelegenheid en personeel aan boord op Nederlandse schepen in de Maritieme monitor



Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van verschillende jaargangen van de Maritieme Monitor.

De waarde van het register is niet hetzelfde als de waarde van de zeevaart en ook niet van de vlag. Dat onderscheid maakt ook het rapport van Economisch Bureau Amsterdam (EBA) uit 2023, een van de bronnen waarop HCSS/Deloitte de schadeberekening baseert.²⁹ EBA concludeert dat bij het verdwijnen van het scheepsregister Nederlandse zeevarenden niet noodzakelijkerwijs hun werk verliezen en walorganisaties niet genoodzaakt zijn naar het buitenland te verhuizen. Veel andere vlaggen kennen immers geen vestigingseis, zodat walactiviteiten in Nederland gevestigd kunnen blijven. Andere Europese vlaggen bieden bovendien vergelijkbare fiscale faciliteiten voor personeel uit de Europese Economische Ruimte, en ook in de huidige situatie varen Nederlandse zeevarenden op schepen onder buitenlandse vlag. Zelfs in het, ook volgens EBA onrealistische, scenario waarin de Nederlandse vlag geheel ophoudt te bestaan, impliceert dat dus nog geen verlies van werkgelegenheid voor Nederlandse zeevarenden of van economische activiteit in Nederland.

²⁸ Zie anekdotisch BNR, 21 november 2024. *Rotterdamse haven kampt met enorm personeelstekort: 'Zal komende jaren alleen maar toenemen'* en Panteia (2026). *Onderzoek Afstandsbediening Binnenvaart. Hoe draagt afstandsbediening bij aan het verlichten van personeelstekort en het bevorderen van groei in de binnenvaart?*

²⁹ Economisch Bureau Amsterdam (2023). *Economische impact van het Nederlandse scheepsregister. De directe en indirecte welvaarts- en werkgelegenheidseffecten van het scheepsregister van Nederland.*

3.2 Economische waarde register, zeevaart en cluster

HCSS/Deloitte schetst verder de economische waarde van het register. Een deel van die waarde bestaat uit de directe toegevoegde waarde die gepaard gaat met de zeevaart. Daarnaast is sprake van indirecte toegevoegde waarde, onder andere doordat de vaart onder Nederlandse vlag zorgt voor andere bedrijvigheid. HCSS/Deloitte wijst daarbij in elk geval op de dienstverlening die hoort bij administratie en certificering van het vlagregister, de financiering en verzekering van schepen, de relatie met de onderhouds- en hoofdkantoorlocatie, en de activiteiten van zeevaartscholen.³⁰

De becijferde bijdrage van deze vlaggebonden activiteiten blijft steken op EUR 5,5 miljoen per jaar, een fractie van de registerwaarde. Cijfers geeft HCSS/Deloitte alleen voor de administratie en certificering: EUR 5,5 miljoen directe toegevoegde waarde per jaar in 2023, waarvan EUR 1,2 miljoen bij de overheid en EUR 3,7 miljoen bij private klassenbureaus, ontleend aan het rapport van Economisch Bureau Amsterdam (EBA) uit 2023 over de waarde van het scheepsregister. Ter vergelijking: aan datzelfde EBA-rapport ontleent HCSS/Deloitte een totale registerwaarde van EUR 1,9 miljard per jaar (waarvan EUR 1,3 miljard direct), en het maritieme cluster vertegenwoordigt volgens de Maritieme Monitor 2024 een toegevoegde waarde van EUR 35,9 miljard. De becijferde vlaggebonden dienstverlening bedraagt daarmee minder dan een half procent van de registerwaarde. In de schadeberekening (Tabel 3.1) gaat het met EUR 2,5–4 miljoen om circa 2 procent van de door HCSS/Deloitte geraamde directe schade. De overige genoemde activiteiten becijfert HCSS/Deloitte niet. Het rapport merkt daarbij zelf op dat de vlag voor het onderhoud van schepen geen bepalende rol speelt en dat Europese financiers en verzekeraars een voorkeur hebben voor Europees gevlagde schepen, niet specifiek voor schepen onder Nederlandse vlag.

HCSS/Deloitte lijkt met de beschrijving van de toegevoegde waarde van de zeevaart c.q. het maritieme cluster vooral te willen zeggen dat schepen die varen onder Nederlandse vlag een bijdrage leveren aan de Nederlandse zeevaartsector c.q. het maritieme cluster. Die bijdrage bestaat, maar hangt niet één-op-één aan de vlag en hiermee is ook niet gezegd dat die bijdrage zou komen te vervallen zonder Nederlandse vlag. Er zijn nu ook schepen onder niet-Nederlandse vlag die bijdragen aan het maritieme cluster, bijvoorbeeld via Nederlandse walactiviteiten.

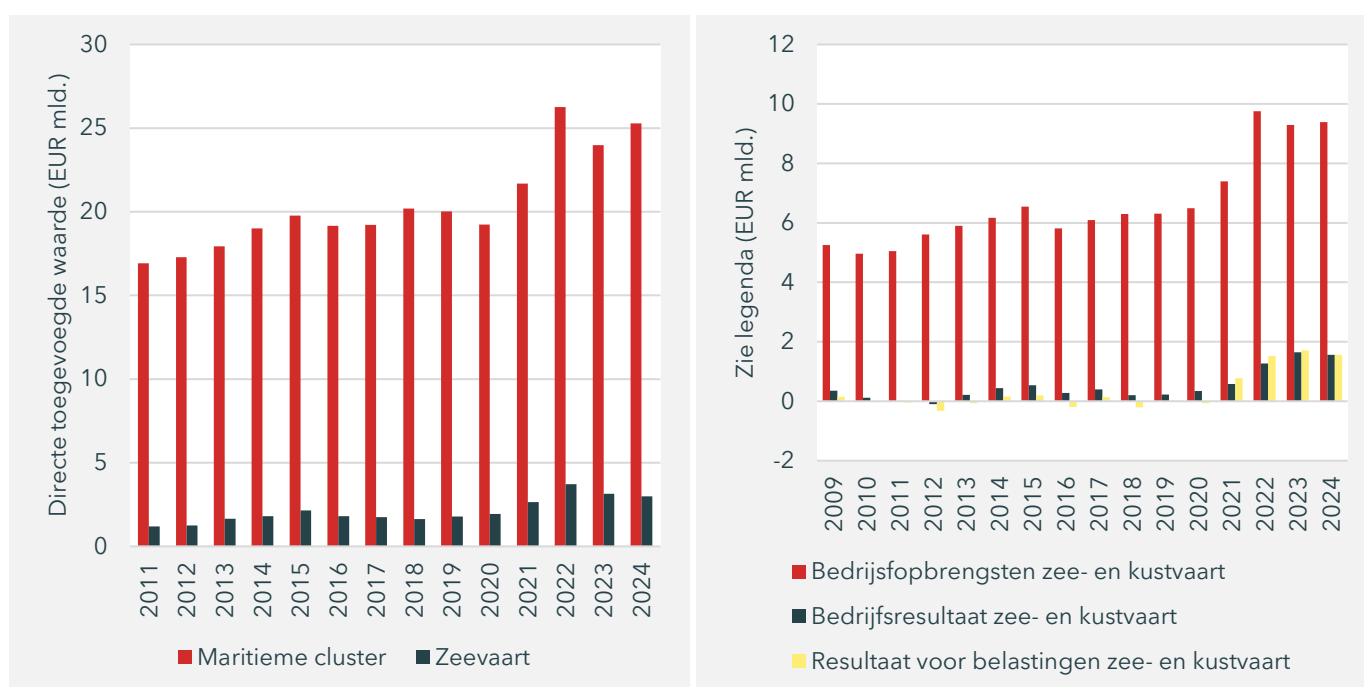
In de internationale zeevaart hoeven eigendom en exploitatie van schepen niet in dezelfde hand te liggen – ongeacht de nationaliteit van de eigenaar en de exploitant – en daarbij staan eigendom en exploitatie los van de (nationaliteit van de) vlag, net zoals van de (nationaliteit van) de zeevarenden. We stellen hier eerst het *schip* centraal: een voor vaart of werkzaamheden op zee bestemd en als zodanig toegerust (en geregistreerd) vaartuig, dat wordt ingezet voor commerciële exploitatie op zee en waarop bemanningsleden werkzaamheden verrichten in het kader van die exploitatie. Het schip heeft zowel een *eigenaar*, een *exploitant* als een *vlag*. Zowel eigenaar, exploitant als vlag hebben elk een eigen *nationaliteit*. Een eigenaar van een schip kan het schip zelf exploiteren of vercharteren/verhuren. Vanuit het perspectief van een Nederlands bedrijf kan een schip in eigendom zijn of slechts worden geëxploiteerd. Een schip in eigendom kan onder Nederlandse vlag varen, maar dat is niet vereist; eigenaren zijn vrij de vlag van een schip te kiezen. In juridische zin is de eigenaar diegene die het schip in eigendom heeft. Deze eigenaar draagt het kapitaalrisico van het schip als activum. In economische zin is de exploitant (de reder) echter de partij die het schip exploiteert en inzet voor commerciële activiteiten, zoals vervoer of werkzaamheden op zee. Op basis van diens overeenkomst met de eigenaar geniet de reder de opbrengst van

³⁰ HCSS/Deloitte wijzen verder op arbeidsplaatsen voor in Nederland woonachtigen, maar die zijn al onderdeel van de directe en indirecte toegevoegde waarde. Ook wijzen HCSS/Deloitte op de effecten voor het maritieme cluster. Voor zover die geen onderdeel zijn van de indirecte toegevoegde waarde gaan wij daar hieronder op in.

diens activiteiten (na aftrek van de vergoeding voor de eigenaar, waarna het resterende batensaldo de reder toekomt). Deze exploitant draagt daarmee het uitbatersrisico (aansprakelijkheid, verliezen, etc.). Eigenaar en reder kunnen natuurlijk dezelfde (rechts)persoon zijn (een reder-eigenaar), maar dat hoeft niet.³¹ Eigenaar en reder hebben natuurlijk een nationaliteit (zoals alle rechtspersonen en/of natuurlijke personen een nationaliteit hebben), maar ook het *schip* heeft een nationaliteit. De nationaliteit van het schip wordt bepaald op basis van de vlag van dat schip, onafhankelijk van de nationaliteit van de eigenaar of exploitant. Ten slotte zijn er de zeevarenden die werkzaam zijn op het schip. Ook zij hebben een nationaliteit en ook die kan losstaan (en in de praktijk is dat regelmatig het geval) van de nationaliteit van de eigenaar, exploitant en vlag.

Figuur 3.2 Statistieken over de waarde van het cluster en de zeevaart

Paneel A. Toegevoegde waarde in Maritieme monitor Paneel B. Opbrengsten en resultaten op basis van CBS



Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van verschillende jaargangen van de Maritieme Monitor.

Figuur 3.3 laat op basis van UNCTAD-data de historische verdeling zien van schepen met Nederlandse betrokkenheid, dat wil zeggen in het Nederlandse vlagregister of in Nederlands eigendom. Het tonnage in het Nederlands vlagregister blijkt sinds de jaren tachtig te hebben gefluctueerd tussen 5 en 10 miljoen ton draagvermogen (DWT). Voor het aantal schepen kunnen we op basis van de UNCTAD-data minder ver teruggaan: sinds de jaren tien van de 21e eeuw schommelt dit aantal rond de 1 200. In de UNCTAD-data staat vlag niet gelijk aan eigendom. Voor het afgelopen decennium zijn echter ook gegevens over eigendom beschikbaar. Ook circa 1 200 schepen blijken in Nederlands bezit, met een totaal draagvermogen (DWT) van tussen 15 en 20 miljoen ton.

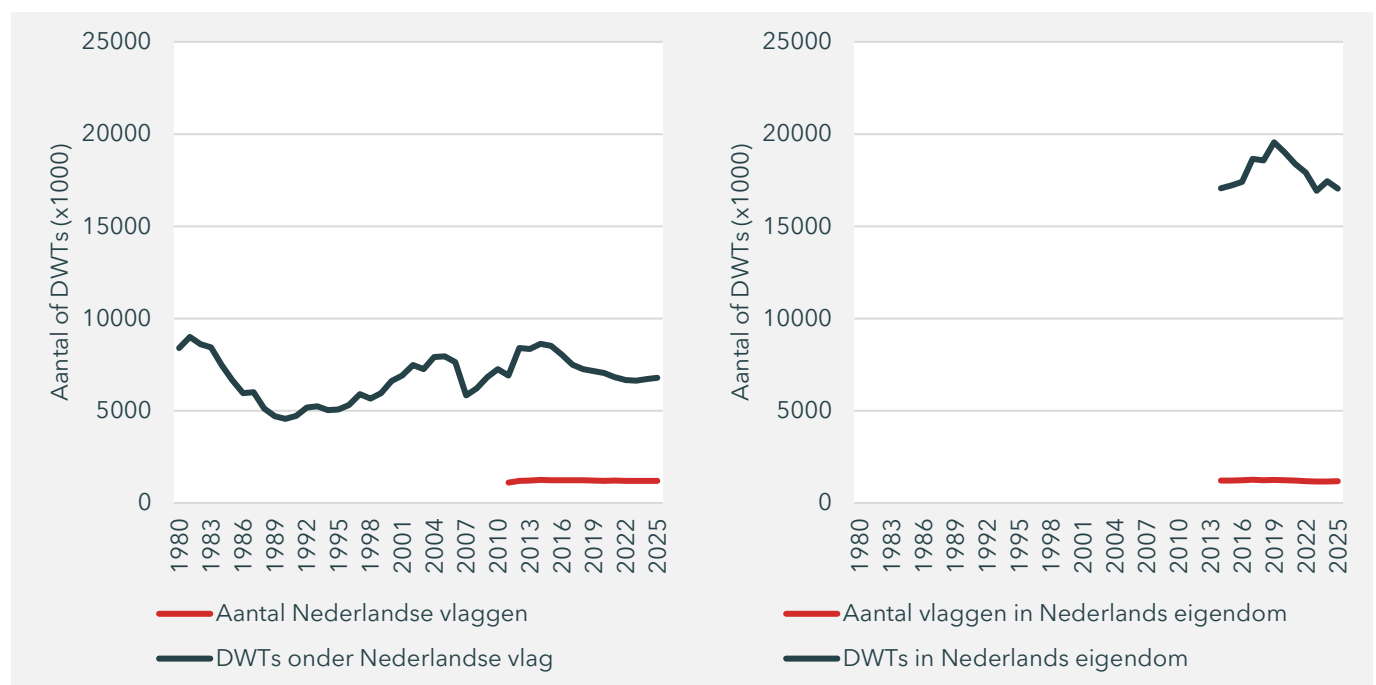
³¹ Verdere complexiteit kan hier dan wel weer bestaan doordat het schip ondergebracht is in een eigen rechtspersoon, terwijl de onderneming gedreven wordt vanuit een andere rechtspersoon (terwijl de uiteindelijke begunstigde dezelfde rechtspersoon of natuurlijke persoon is). Dit kan overigens ook in gevallen waarin een reder gebruik maakt van schepen van een andere eigenaar (deze andere eigenaar heeft dat schip dan ondergebracht in een aparte rechtspersoon).

Niet alle schepen in Nederlands bezit hoeven in het Nederlandse register te staan. Op basis van de UNCTAD-data is in 2025 46 procent van de Nederlands gevlagde schepen in buitenlands bezit. In 2014 was dit aandeel nog 37 procent. Met de tijd lijkt het Nederlandse bezitsaandeel in het Nederlandse register dus te zijn afgenomen. In aantal schepen is het Nederlandse register echter ongeveer gelijk gebleven, waarmee geldt dat de uitgeschreven Nederlandse eigenaren kennelijk deels zijn vervangen door ingeschreven buitenlandse eigenaren. Het spiegelbeeld hiervan zien we in de statistieken over Nederlands eigendom: het aantal schepen in Nederlands eigendom in het Nederlandse register is afgenomen, maar gegeven het ruwweg gelijkblijvende aantal schepen in Nederlands bezit, moet het aantal schepen in buitenlandse registers zijn toegenomen.

Figuur 3.3 Schepen met Nederlandse betrokkenheid

Paneel A. Nederlands register

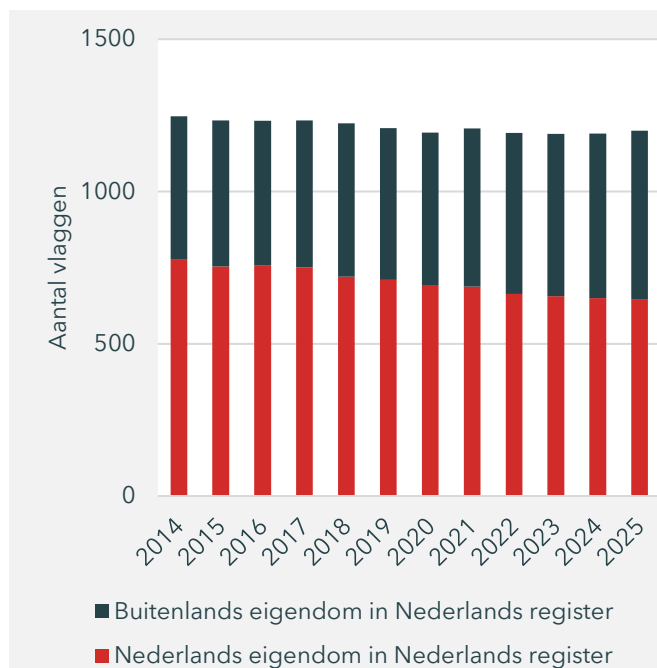
Paneel B. Nederlands eigendom



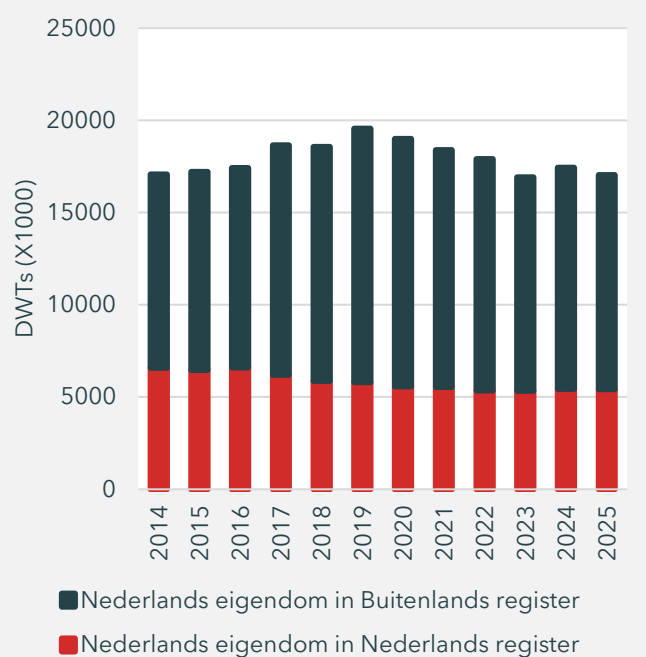
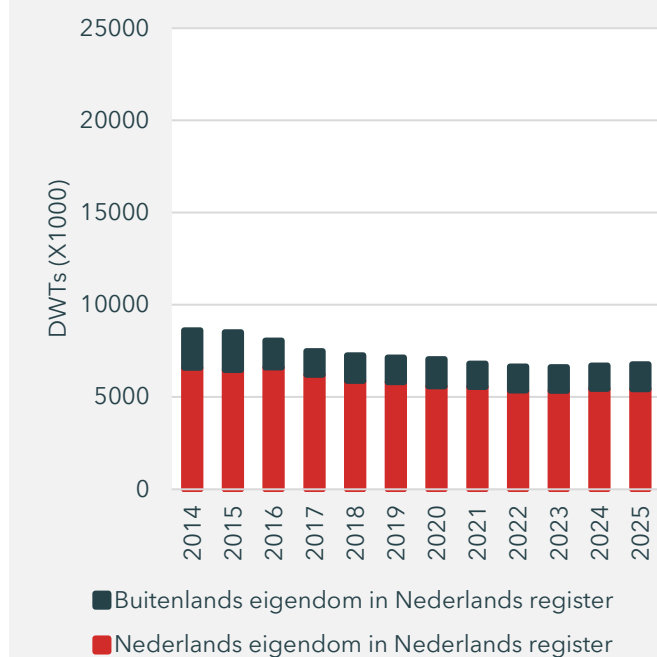
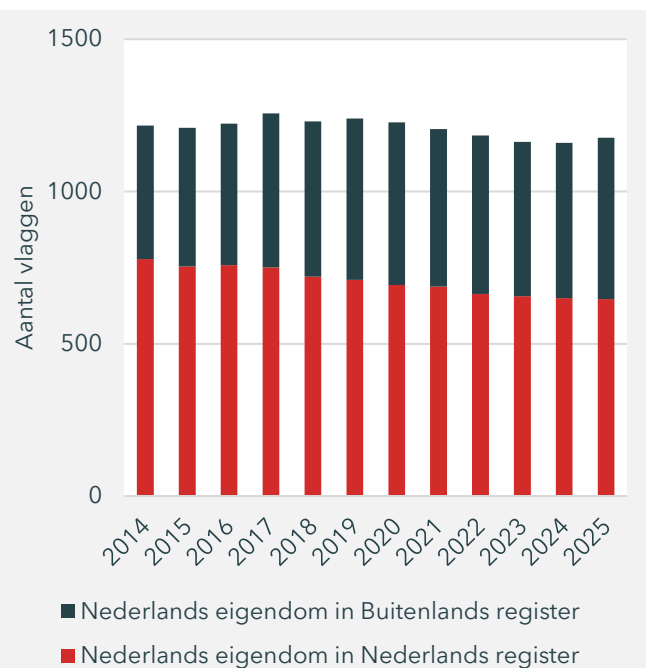
Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van UNCTAD, Merchant fleet: World fleet by flag of registration & Merchant fleet: World fleet by beneficial ownership ([hier](#) beschikbaar).

Figuur 3.4 Nederlandse en buitenlandse betrokkenheid

Paneel A. Nederlands register



Paneel B. Nederlands eigendom



Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van UNCTAD, Merchant fleet: World fleet by flag of registration & Merchant fleet: World fleet by beneficial ownership. ([hier](#) beschikbaar).

3.3 Verzwakking van het cluster

Schepen die varen onder Nederlandse vlag kunnen een bijdrage leveren aan het maritieme cluster, maar dat geldt ook voor schepen die varen onder buitenlandse vlag en ook is het geen gegeven dat varen onder Nederlandse vlag essentieel is voor het cluster. HCSS/Deloitte stelt dat omvlagging het Nederlandse maritieme cluster verzwakt, doordat een kleinere Nederlands gevlagde vloot ook walorganisaties, opleidingen en samenwerking zou aantasten. Daarmee behandelt HCSS/Deloitte de Nederlandse vlag feitelijk als anker van het maritieme cluster: de kurk waarop het cluster drijft. HCSS/Deloitte onderbouwt echter niet waarom deze factoren afhangen van het aantal schepen onder Nederlandse vlag. Ook maakt het rapport niet duidelijk via welk mechanisme omvlagging leidt tot vershraling van walorganisaties, opleidingen en samenwerking.

De beoordeling van de clusterredenering begint bij de vraag wat een cluster economisch gezien is. In de economische literatuur gaat het bij clusters om voordelen die ontstaan doordat bedrijven, werknemers, kennisinstellingen en toeleveranciers dicht bij elkaar zitten. Die nabijheid kan zorgen voor kennisuitwisseling, een gezamenlijke arbeidsmarkt, gespecialiseerde toeleveranciers en lagere transactiekosten (Porter, 1990³²; De Langen, 2002³³; Monteiro et al., 2013).³⁴ Ook de literatuur over maritieme clusters beschrijft zulke voordelen als ruimtelijke voordelen aan wal. Monteiro et al. (2013) beschrijven het Nederlandse maritieme cluster als ruimtelijk geconcentreerd rond Rotterdam, Amsterdam en de scheepsbouw in Noord-Nederland. Het aantal schepen onder Nederlandse vlag leidt daarmee niet vanzelf tot nabijheidsvoordelen voor het Nederlandse maritieme cluster. Schepen bevinden zich op zee en varen verspreid over internationale routes. De vlag is bovendien een juridisch kenmerk van het schip en zegt niets over de plaats van de economische activiteit aan boord: het werk van de bemanning vindt plaats waar het schip vaart, niet waar het geregistreerd staat. Uit de clustertheorie volgt daarom niet direct dat meer Nederlands gevlagde schepen ook meer kennisuitwisseling, samenwerking of toelevering aan wal opleveren. Daarvoor moet eerst worden aangetoond dat de Nederlandse vlag leidt tot meer economische activiteiten in Nederland, zoals management, onderhoud, opleiding, financiering, verzekering of inkoop.

De vervolgvraag is of de vlag indirect leidt tot economische activiteit aan wal. HCSS/Deloitte lijkt te veronderstellen dat een kleinere Nederlands gevlagde vloot ook leidt tot minder walactiviteiten in Nederland. Evident is dat echter niet. Een schip kan onder Nederlandse vlag varen terwijl het zich fysiek elders bevindt, met bemanning van verschillende nationaliteiten, een buitenlandse eigenaar, een buitenlandse *charterer* en dienstverlening die deels in andere jurisdicties wordt afgenomen. Op deze manier kan een schip onder de Nederlandse vlag varen zonder dat dit hoeft te leiden tot enige vorm van economische activiteiten binnen het Nederlandse maritieme cluster. Omgekeerd kan een schip met een buitenlandse vlag juist wél voor economische activiteiten binnen het cluster zorgen. Bijvoorbeeld door een Nederlandse eigenaar of reder die de exploitatie vanuit Nederland aanstuurt, door financiering via Nederlandse partijen, door verzekering bij Nederlandse maatschappijen, door onderhoud op Nederlandse werven, of door het afnemen van zeeschepen bij Nederlandse werven.³⁵ Voor het maritieme cluster is er dus geen evident onderscheid tussen een schip dat onder Nederlandse vlag vaart en een schip dat onder buitenlandse vlag vaart.

³² Zie: Porter, M. E. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*/M. Porter. *Harvard Business Review*, 68, 73-93.

³³ Zie: Langen, P. D. (2002). *Clustering and performance: the case of maritime clustering in The Netherlands*. *Maritime Policy & Management*, 29(3), 209-221.

³⁴ Zie: Monteiro, P., De Noronha, T., & Neto, P. (2013). *A differentiation framework for maritime clusters: Comparisons across Europe*. *Sustainability*, 5(9), 4076-4105.

³⁵ Specifiek over Nederlandse werven: "There is an increasing export orientation of the Dutch shipbuilding industry, particularly in segments where the Netherlands holds strong global competitiveness: dredgers and superyachts. Historically, general cargo vessels built in the Netherlands primarily served domestic demand, but in recent years, more

Boskalis, Fugro, Heerema en Allseas laten in de praktijk zien dat een vloot onder buitenlandse vlag kan samengaan met verankering in het Nederlandse cluster. Zij exploiteren een vloot die grotendeels of geheel onder buitenlandse vlag vaart, zonder dat dit hun verankering in het Nederlandse cluster lijkt aan te tasten. Met uitzondering van Allseas zijn de hoofdkantoren nog altijd in Nederland gevestigd, en is ook Allseas nog altijd goed voor circa duizend banen in Nederland.³⁶ Boskalis en Fugro realiseerden samen in 2025 miljarden omzet.³⁷ Ook de overheid rekent deze bedrijven tot het Nederlandse maritieme cluster, ongeacht de vlag. Binnen het topsectorenbeleid valt de maritieme sector onder de Topsector Water & Maritiem, een cluster dat via Nederland Maritiem Land en het TKI Maritiem is afgebakend langs deelsectoren aan wal (scheepsbouw, toelevering, offshore, kennisinstituten, havens, waterbouw, zeescheepvaart).³⁸ De vlag speelt daarin geen evidente rol. Boskalis, Heerema en Allseas zijn er actieve deelnemers, terwijl hun vloot grotendeels onder buitenlandse vlag vaart.³⁹

Ook de empirische literatuur over maritieme clusters en havensteden benadrukt het belang van maritieme activiteiten aan wal, maar benoemen daarbij doorgaans niet het belang van de vlag. Studies naar maritieme clusters verklaren clusterontwikkeling aan de hand van factoren zoals nabijheid van andere maritieme spelers, *governance* en gespecialiseerde dienstverlening (De Langen, 2002; Monteiro et al., 2013; Shi et al., 2020). Wat betreft havensteden, benoemen Merk en Notteboom (2013) factoren als doorvoer, infrastructuur en opnieuw *governance*⁴⁰ en specialisatie. Hall, Jacobs en Koster (2011)⁴¹ benoemen dat maritieme dienstverleners (o.a. financiering, verzekering, juridische dienstverlening) vooral samenhangen met de aanwezigheid van reders, andere havengerelateerde bedrijvigheid en bredere zakelijke dienstverlening. Het onderzoek dat ten grondslag lag aan de Nota Zeescheepvaartbeleid 1995 van Chris Peeters gebruikt wel expliciet een clusterbenadering à la Porter waarin de vlag een expliciete rol krijgt.⁴² Een van de bevindingen van Peeters is dat 30 procent van de toegevoegde waarde wordt gegenereerd door de exploitatie van schepen onder Nederlandse vlag en 70 procent door de activiteiten aan de wal. Peeters spreekt van "een fixatie op de Nederlandse vlag-vloot" die maar "een gedeelte van de zeevaartrealiteit onder de aandacht [brengt]".⁴³ Dat beleid zich enkel richtte op de vlag, was wat Peeters betreft een tekortkoming en ook was dat vlagbeleid onvoldoende effectief. Terwijl de totale Nederlandse vloot in bezit of beheer groeide, gold dat niet voor de vlag, met als implicatie dat de vlag weliswaar niet competitief was, maar de vloot wel.⁴⁴ In de analyse kon Peeters er ook op wijzen dat ook uitbaters van uitgevlagde schepen een bijdrage aan

foreign owners have entered the order books." Zie: OECD (2026). *Peer Review of the United Kingdom Shipbuilding Industry, Reviews of Shipbuilding Economies*. OECD Publishing, Paris.

³⁶ De bedrijfspagina van Allseas op de website van *Delft Career Days* vermeldt onder 'Facts & figures' duizend (1.000) werknemers. Geraadpleegd op 24 april 2026. Zie: [Allseas • Delft Career Days](#).

³⁷ Heerema, met hoofdkantoor in Leiden en substantiële offshore-installatieactiviteiten, komt daar nog bovenop, maar publiceert geen eenvoudig verifieerbare geconsolideerde omzet.

³⁸ Topsectorenbeleid ("Naar de Top", 2011); het maritieme cluster valt onder de Topsector Water & Maritiem, georganiseerd via Nederland Maritiem Land en TKI Maritiem. Twaalf deelsectoren: www.maritiemland.nl/tki-maritiem en de NML-ledenpagina (maritiemland.nl, deelsectoren).

³⁹ Zie [TKI Maritiem van Nederland Maritiem Land](#): Allseas en Heerema Marine Contractors worden daar genoemd als betrokken bedrijven bij het Maritiem Kennis Centrum; dezelfde pagina beschrijft ook de NML Innovation Council. Voor Boskalis zie [Topsector Water & Maritiem, Deltatechnologie](#), waar Boskalis via het kernteam Deltatechnologie is vertegenwoordigd.

⁴⁰ Opvallend detail: voor Europese havenregio's vinden zij gemiddeld een positief verband tussen extra doorvoer en werkgelegenheid, maar juist niet voor Rotterdam en Amsterdam.

⁴¹ Zie Jacobs, W., Koster, H., & Hall, P. (2011). The location and global network structure of maritime advanced producer services. *Urban Studies*, 48(13), 2749-2769.

⁴² Zie Peeters, C. e.a. (1994). *De toekomst van de Nederlandse zeevaartsector. Economische impactstudie en beleidsanalyse*.

⁴³ Zie Peeters (1994), p. 5-6

⁴⁴ Zie Peeters (1994), p. 5-6.

de Nederlandse economie leverden.⁴⁵ In plaats van vlagbeleid moest er dan dus clusterbeleid komen, waarvan beleid rondom de vlag een onderdeel was. Dat beleid bestaat thans en is uitgebreid. De sector kan natuurlijk aanspraak maken op het generieke fiscale instrumentarium voor verduurzaming en innovatie (o.a. Wbso, de investeringsregelingen voor verduurzaming Eia, Mia en Vamil, etc.), net zoals op het financieringsinstrumentarium van het ministerie van Economische Zaken. Daarnaast bestaan er verschillende specifieke regelingen. Voor de zeevaart bestaat bijvoorbeeld een aantal fiscale regelingen, waaronder de tonnageregeling, de afdrachtsvermindering en de vrijstelling voor de assurantiebelasting. Deze hebben in 2026 een gezamenlijk budgettair belang van EUR 728 miljoen.⁴⁶ Verder is er een sectoragenda voor de maritieme maakindustrie⁴⁷ en verschillende subsidieregelingen voor scheepsbouw en -vaart.⁴⁸

Empirisch bewijs voor de stelling dat die vlag een belangrijke bijdrage levert aan de vitaliteit van een cluster is evenwel schaars. In enkele empirische studies figureert de omvang van de vloot slechts als beschrijvende context of als indicator: Cebr (2017) noemt de krimp van de Britse vloot als context bij de becijferde toegevoegde waarde van de sector, en DNV GL/Menon (2018) telt het gevlagde tonnage mee als één van de indicatoren in hun ranglijst van maritieme naties. Een causaal verband tussen vlag en cluster wordt in geen van deze studies getoetst.^{49 50 51} Studies naar vlagkeuze draaien de redenering om: daar is de vlag niet de verklarende variabele maar de uitkomst. Zij verklaren de registerkeuze van reders uit kosten, fiscale regels, bemanningseisen, administratieve lasten en kenmerken van schip en rederij (Bergantino & Marlow, 1998⁵²; Veenstra & Bergantino, 2000⁵³; Cariou & Wolff, 2011⁵⁴). Daarmee biedt de literatuur ogenschijnlijk maar beperkte basis voor de aanname dat minder schepen onder Nederlandse vlag op zichzelf leiden tot minder clusteractiviteit in Nederland.

Er lijkt ook geen sprake van correlatie tussen het aantal schepen onder Nederlandse vlag en de Nederlandse toegevoegde waarde. Figuur 3.5 laat zien dat een zodanig verband opnieuw ontbreekt, in ieder geval in positieve zin. Paneel A zet het aantal schepen onder de Nederlandse vlag per jaar af tegen de toegevoegde waarde in dat jaar. Paneel B zet de toegevoegde waarde af tegen de Nederlandse vloot uitgedrukt in tonnage. Links ontbreekt een duidelijk verband, rechts lijkt het verband zelfs negatief te zijn.

⁴⁵ Zie Peeters (1994), p. 161-164. Technisch gaat het om een *input-output*-analyse waarin gekeken wordt naar *multipliers*. Peeters stelt "Ook de reeds gedeeltelijk 'uitgevlagde' rederijen (sectoren A1, AB en AC) hebben een relatief belangrijk *multiplicator-effect* in Nederland."

⁴⁶ Zie <https://www.rijksfinancien.nl/fiscale-regelingen>.

⁴⁷ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2023/10/26/sectoragenda-mmi>.

⁴⁸ Zie o.a. <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sds>, <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/batterij-elektrisch-varen-zeehavens>, en <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/maritiem/walstroom-zeeschepen>.

⁴⁹ Zie: Cebr (2017). *The economic contribution of the UK Maritime sector*.

⁵⁰ Zie: Yin, J., Fan, L., & Li, K. X. (2018). Second ship registry in flag choice mechanism: The implications for China in promoting a maritime cluster policy. *Transportation research part a: Policy and practice*, 107, 152-165.

⁵¹ Zie: DNV GL/Menon Economics (2018). *The Leading Maritime Nations 2018*.

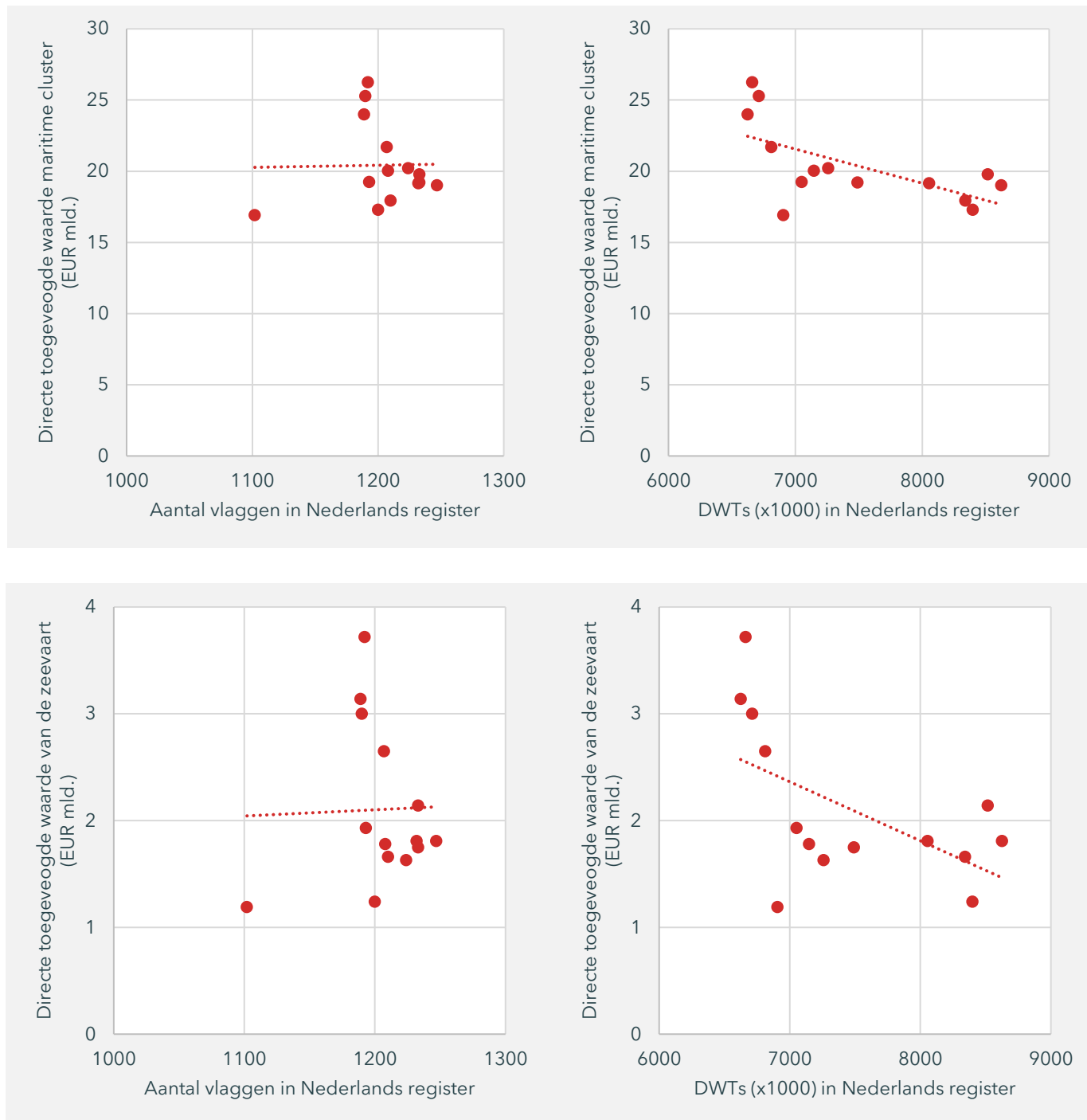
⁵² Zie: Bergantino, A., & Marlow, P. (1998). Factors influencing the choice of flag: empirical evidence. *Maritime Policy and Management*, 25(2), 157-174.

⁵³ Zie: Veenstra, A. W., & Bergantino, A. S. (2000). Changing ownership structures in the Dutch fleet. *Maritime Policy & Management*, 27(2), 175-189.

⁵⁴ Zie: Cariou, P., & Wolff, F. C. (2011). Ship-owners' decisions to outsource vessel management. *Transport Reviews*, 31(6), 709-724.

Figuur 3.5 Correlaties tussen toegevoegde waarde en register

Paneel A. Schepen in het Nederlandse register

Paneel B. DWT ($\times 1\,000$) in Nederlands eigendom

Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van UNCTAD, Merchant fleet: World fleet by flag of registration & Merchant fleet: World fleet by beneficial ownership. ([hier](#) beschikbaar) en verschillende jaargangen van de Maritieme Monitor.

Ook internationaal ontbreekt een correlatie tussen vlagregistratie en clusterontwikkeling. Griekenland laat dit goed zien. HCSS/Deloitte beschrijft: *"Het verschijnsel van niet-nationaal gevlagde schepen is heel zichtbaar in de Griekse civiele vloot: die is de grootste in Europa met bijna 5.000 schepen, maar hiervan vaart 87% onder een niet-Griekse vlag."*⁵⁵ UNCTAD-data laten inderdaad zien dat de Griekse schipeigenaren met name onder de vlag van Liberia en de Marshalleilanden varen.⁵⁶ Toch lijkt dit weinig te hebben afgedaan aan de economische waarde in het Griekse maritieme cluster. McKinsey raamt de binnenlandse bijdrage op circa 14 miljard dollar en het aantal banen op 150 duizend (McKinsey, 2024).⁵⁷ Als de vlag de clusterlocatie bepaalt, behoren de Marshalleilanden en Liberia tot de leidende maritieme economieën. Dat is niet het geval.

3.4 Niet-economische publieke belangen

HCSS/Deloitte koppelt krimp van de Nederlands gevlagde vloot aan meerdere publieke belangen. Volgens HCSS/Deloitte raakt een kleiner Nederlands vlagregister aan staatsveiligheid, strategische autonomie, maritieme veiligheid, duurzaamheid, arbeidsvoorwaarden, internationale invloed en het vestigingsklimaat (HCSS/Deloitte, pp. 37-40).

De argumentatie kan de stellingen van HCSS/Deloitte niet altijd dragen: het aangehaalde Draghi-rapport raakt het woonlandbeginsel niet en het effect op duurzaamheid, arbeidsvoorwaarden en maritieme veiligheid lijkt beperkt. HCSS/Deloitte haalt het Draghi-rapport aan, maar dat gaat expliciet over EU-eigendom van de wereldvloot en over ondernemingen die de EU verlaten vanwege gunstiger fiscale regimes elders, aantrekkelijke Chinese leasefinanciering voor reders en de teruggetrokken rol van Europese banken bij scheepsfinanciering.⁵⁸ Geen van die factoren raakt het woonlandbeginsel. HCSS/Deloitte lijkt hier verder ook vlag en eigendom met elkaar te verwarren. Voor duurzaamheid, arbeidsvoorwaarden en maritieme veiligheid geldt verder dat de vlag binnen deze context minder bepalend is. Deze terreinen worden in belangrijke mate bepaald door internationale en Europese normen. HCSS/Deloitte verwacht bovendien dat reders bij omvlagging vaak kiezen voor Malta of Cyprus als een EU-vlag nodig is, of anders voor een vlag op de Paris MoU white list. Volgens HCSS/Deloitte hanteren deze vlaggen vergelijkbare veiligheids- en arbeidsstandaarden. Het effect op duurzaamheid, arbeidsvoorwaarden en maritieme veiligheid lijkt daarmee te worden beperkt.

HCSS/Deloitte stelt rondom veiligheid en autonomie eigenlijk vooral dat "als het ooit crisis wordt, dan is het handig om schepen te kunnen vorderen", maar dat maakt het woonlandbeginsel niet tot een noodzakelijke (of wenselijke) voorwaarde om de Nederlandse staatsveiligheid te borgen. Hier gaat het minder om algemene normen voor schepen en meer om feitelijke beschikbaarheid in een crisis. De vraag is dan of Nederland in die gevallen kan beschikken over schepen, bemanning, kapiteins, lading, routes en reders. Met allerlei instrumenten in het staatsnoodrecht kunnen schepen gevorderd worden. Dit argument laat zich lastig wegen, te meer omdat het feitelijk gebruik hiervan zeer zeldzaam is. Belangrijk is om hierbij te melden dat de mogelijkheid tot vordering niet per se zaligmakend is. Het is de uiteindelijke bemanning die op deze vordering moet reageren, en daar kan in tijden van crisis de schoen ook gaan wringen. Zo benoemt Deloitte/HCSS dat er niet genoeg Nederlandse kapiteins zijn voor het aantal schepen onder een Nederlandse vlag, waardoor inmiddels 15 procent van de kapiteins op

⁵⁵ Zie HCSS/Deloitte, p. 10.

⁵⁶ Zie UNCTAD, Merchant fleet: World fleet by flag of registration & Merchant fleet: World fleet by beneficial ownership. (hier beschikbaar).

⁵⁷ Zie: McKinsey (2024). Greek shipping: Success factors and opportunities.

⁵⁸ Zie het door HCSS/Deloitte op p. 38 aangehaalde citaat uit het Draghi-rapport: "A number of third countries (e.g. UK, in Asia, in the Middle East, and in North America) offer a generous business environment. For example, China offers attractive leasing for shipowners, while EU commercial banks have slowed their support due to strict prudential requirements."

Nederlandse schepen Russisch is. De Russische nationaliteit maakt deze kapiteins niet per definitie onbetrouwbaar. Wel lijkt Deloitte/HCSS het feit dat zij letterlijk ‘aan het roer staan’ te signaleren als veiligheidsrisico: zo benoemen zij dit in het licht van “huidige geopolitieke spanningen”.

De overheid lijkt een andere modus gevonden te hebben om te zorgen voor voldoende maritieme capaciteit in tijden van crisis. Zo lijkt Defensie te sturen op het vroegtijdig regelen van afdoende transportcapaciteit via zowel eigen capaciteit (eigen vliegtuigen, schepen, etc.) als door samenwerking met de markt. Hiertoe sluit Defensie contracten voor 7 jaar met logistieke en transportbedrijven en “zo verzekert Defensie zich van gegarandeerde capaciteit in aanloop naar en tijdens een oorlog of crisis.”⁵⁹ Defensie lijkt dus helemaal niet te willen of hoeven vertrouwen op allerlei instrumenten van noodrecht om “de middelen voor de regering om in geval van oorlog, crisis of handelsconflict aanspraak te maken op Nederlandse schepen ter verdediging en bevoorrading van het land” te regelen.⁶⁰ In plaats daarvan worden (kennelijk preventief) huur- en afroepovereenkomsten gesloten, zo ook met enkele reders: in 2022 en 2024 twee RoRo’s⁶¹, in 2025 nog eens 2 Conro’s (van Spliethoff)⁶², en in 2026 nog eens 3 LoLo’s⁶³ (van Wagenborg).⁶⁴ Sommige van deze schepen worden ‘voltijds’ gehuurd terwijl andere op korte termijn op afroep beschikbaar kunnen worden gemaakt. HCSS/Deloitte gaat niet in op deze praktijk en gaat daarmee dus niet in op de vraag welke capaciteit nodig is om Nederlandse veiligheidsbelangen te borgen en welke rol het woonlandbeginsel daarin moet spelen.

⁵⁹ Zie <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2025/06/18/defensie-doet-beroep-op-civiele-transport-en-logistiek>

⁶⁰ Cf. HCSS/Deloitte, p. 45.

⁶¹ Zie <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2024/05/15/tweede-roll-on-roll-off-schip-in-gebruik-genomen-en-meteen-naar-afrika>, zie voor meer duiding https://onsleger.nl/wp-content/uploads/2022/09/1401032ISSUE36_UnLe_RGBWeb.pdf

⁶² Zie <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2025/12/15/defensie-kan-rekenen-op-extra-transportschepen>

⁶³ Een LoLo-schip is een schip waarop lading, meestal containers, met kranen wordt geladen en gelost. De term staat voor lift-on/lift-off.

⁶⁴ Zie <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2026/04/20/defensie-breidt-zeetransport-flink-uit>

Referenties

- Bahamas Maritime Authority. (2026). *Fee schedule* (Marine Notice MN050, versie 3.2).
<https://www.bahamasmaritime.com/notices/marine-notices/mn050-fee-schedule/>
- Bastiaans, J. (2024, 11 december). Kapitein-eigenaar Anne Tjerk Steenstra van Sierra Maritiem schaft tweede schip aan voor zee-riviervaart. *Schuttevaer*. <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2024/12/11/kapitein-eigenaar-anne-tjerk-steenstra-van-sierra-maritiem-schaft-tweede-schip-aan-voor-zee-riviervaart/>
- Berenschot, Nestra, & Erasmus UPT. (2024). *Maritieme Monitor 2024* (in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Stichting Nederland Maritiem Land).
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/12/11/maritieme-monitor-2024>
- Berenschot, Nestra, & Erasmus UPT. (2025). *Maritieme Monitor 2025* (in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Stichting Nederland Maritiem Land).
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/12/04/maritieme-monitor-2025>
- Bergantino, A. S., & Marlow, P. (1998). Factors influencing the choice of flag: Empirical evidence. *Maritime Policy & Management*, 25(2), 157-174. <https://doi.org/10.1080/03088839800000026>
- BIMCO, & International Chamber of Shipping. (2026, 25 juni). *BIMCO and ICS report warns of potential future shortage of officers* [persbericht]. <https://www.ics-shipping.org/press-release/bimco-and-ics-report-warns-of-potential-future-shortage-of-officers/>
- BNR Webredactie. (2024, 21 november). Rotterdamse haven kampt met enorm personeelstekort: 'Zal komende jaren alleen maar toenemen'. *BNR Nieuwsradio*. <https://www.bnr.nl/nieuws/ondernemen-werk/10561379/rotterdamse-haven-kampt-met-enorm-personeelstekort-zal-komende-jaren-alleen-maar-toenemen>
- Cariou, P., & Wolff, F.-C. (2011). Ship-owners' decisions to outsource vessel management. *Transport Reviews*, 31(6), 709-724. <https://doi.org/10.1080/01441647.2011.587907>
- Centre for Economics and Business Research. (2017). *The economic contribution of the UK Maritime sector: A report for Maritime UK*.
https://www.maritimeuk.org/documents/183/Cebr_Maritime_Sector_Report_2017.pdf
- College voor de Rechten van de Mens. (2025a, 18 augustus). *Oordeel 2025-74*.
<https://oordelen.mensenrechten.nl/oordeel/2025-74/ad9388d2-6d31-4eec-b875-a16e5e2568ad>
- College voor de Rechten van de Mens. (2025b, 18 augustus). *Oordeel 2025-75*.
<https://oordelen.mensenrechten.nl/oordeel/2025-75/0ae9b7ed-dd4f-4863-b663-44450937ec6e>
- Consulaat-generaal van Panama in Hamburg. (z.d.). *Panama Marine Authority: Administration fees* [tarievenoverzicht]. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van https://www.panahamburg.com/wp-content/uploads/2014/06/PANAMA-SHIP-REGISTRY_FEES.pdf
- De Gelderlander. (2020, 21 april). Kapitein Egbert uit Winterswijk dobert al wekenlang in lockdown op de Zuid-Chinese Zee. *De Gelderlander*. [Achter betaalmuur; zie deel 2.]
- De Langen, P. W. (2002). Clustering and performance: The case of maritime clustering in The Netherlands. *Maritime Policy & Management*, 29(3), 209-221. <https://doi.org/10.1080/03088830210132605>
- Delft Career Days. (z.d.). *Allseas*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van <https://dcd.tudelft.nl/en/companies/allseas/>
- Deloitte. (2021). *Evaluatie van de fiscale maatregelen in het Nederlandse zeescheepvaartbeleid in de periode 2014 tot en met 2019* (bijlage V toegevoegd april 2022; bijlage bij Kamerstukken II 2021/22, 31 409, nr. 357).
<https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2022D34099>
- DNV GL, & Menon Economics. (2018). *The leading maritime nations of the world 2018*.
<https://www.menon.no/leading-maritime-nations-of-the-world-2018/?lang=en>
- Draghi, M. (2024). *The future of European competitiveness. Part B: In-depth analysis and recommendations*. Europese Commissie. https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en

- Economisch Bureau Amsterdam. (2023). *Economische impact van het Nederlandse scheepsregister: De directe en indirecte welvaarts- en werkgelegenheidseffecten van het scheepsregister van Nederland* (eindrapport door T. Smits & M. Mak, in opdracht van de KVRN). <https://economisch-bureau.nl/wp-content/uploads/2024/12/Eindrapport-Economische-impact-van-het-Nederlandse-scheepsregister.pdf>
- Inspectie Leefomgeving en Transport. (z.d.). *Nederlands vlagregister*. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/zeeschip-registreren/vlagregister>
- International Transport Workers' Federation. (2023). *ITF uniform Total Crew Cost ("TCC") collective bargaining agreement for crews on Flag of Convenience ships, 1 January 2024–2025*. <https://www.itfseafarers.org/sites/default/files/node/resources/files/UNIFORM%20TCC%20FINAL%202024-2025.pdf>
- Jacobs, W., Koster, H., & Hall, P. (2011). The location and global network structure of maritime advanced producer services. *Urban Studies*, 48(13), 2749–2769. <https://doi.org/10.1177/0042098010391294>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2026). *De kleine schepen in het zicht: Beeld van de kleine Nederlandse zeevaartvloot en de uitdagingen voor decarbonisatie* (notitie door Q. van der Knokke & M. van der Horst, 22 januari 2026). <https://doi.org/10.82230/kim.dg2413>
- McKinsey & Company. (2024, 30 juli). *Greek shipping: Success factors and opportunities* (D. Martinis, E. Koulouridi & M. Pacca). <https://www.mckinsey.com/industries/logistics/our-insights/greek-shipping-success-factors-and-opportunities>
- Merk, O., & Notteboom, T. (2013). *The competitiveness of global port-cities: The case of Rotterdam/Amsterdam, the Netherlands* (OECD Regional Development Working Papers, nr. 2013/08). OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/5k46pghnvdvj-en>
- Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. (2011, 4 februari). *Naar de top: Hoofddijnen van het nieuwe bedrijfslevenbeleid* (Kamerstukken II 2010/11, 32 637, nr. 1). <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32637-1.html>
- Minister van Infrastructuur en Waterstaat. (2025, 3 september). *Beantwoording Kamervragen van het lid Verkuijlen over het bericht 'Reders dreigen Nederlandse vlag vaarwel te zeggen na discriminatie-uitspraak'* (vraagnummer 2025Z15345). <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/09/03/beantwoording-kamervragen-oordeel-college-voor-de-rechten-van-de-mens-discriminatieklacht-zeevarenden>
- Minister van Infrastructuur en Waterstaat. (2026a, 18 februari). *Kamerbrief over onderzoek naar het vlagregister en het woonlandbeginsel, economische en strategische waarde* (Kamerstukken II 2025/26, 31 409, nr. 496). <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2026/02/18/rapport-het-vlagregister-en-het-woonlandbeginsel-economische-en-strategische-waarde>
- Minister van Infrastructuur en Waterstaat. (2026b, 7 april). *Schriftelijke reactie op het rapport 'Het vlagregister en het woonlandbeginsel, economische en strategische waarde'* (Kamerstukken II 2025/26, 31 409, nr. 503). <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2026/04/07/schriftelijke-reactie-rapport-het-vlagregister-en-het-woonlandbeginsel-economische-en-strategische-waarde>
- Ministerie van Defensie. (2024, 15 mei). *Tweede roll-on-roll-offschip in gebruik genomen en meteen naar Afrika* [nieuwsbericht]. <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2024/05/15/tweede-roll-on-roll-off-schip-in-gebruik-genomen-en-meteen-naar-afrika>
- Ministerie van Defensie. (2025a, 18 juni). *Defensie doet beroep op civiele transport en logistiek* [nieuwsbericht]. <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2025/06/18/defensie-doet-beroep-op-civiele-transport-en-logistiek>
- Ministerie van Defensie. (2025b, 15 december). *Defensie kan rekenen op extra transportschepen* [nieuwsbericht]. <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2025/12/15/defensie-kan-rekenen-op-extra-transportschepen>

- Ministerie van Defensie. (2026, 20 april). *Defensie breidt zeetransport flink uit* [nieuwsbericht]. <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2026/04/20/defensie-breidt-zeetransport-flink-uit>
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, & Ministerie van Defensie. (2023, 26 oktober). *No guts, no Hollands Glorie! Sectoragenda maritieme maakindustrie* (bijlage bij Kamerstukken II 2023/24, 31 409, nr. 423). <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/10/26/sectoragenda-mmi>
- Ministerie van Financiën. (z.d.). *Fiscale regelingen*. Rijksfinancien.nl. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://www.rijksfinancien.nl/fiscale-regelingen>
- Monteiro, P., De Noronha, T., & Neto, P. (2013). A differentiation framework for maritime clusters: Comparisons across Europe. *Sustainability*, 5(9), 4076–4105. <https://doi.org/10.3390/su5094076>
- Nederland Maritiem Land. (z.d.). *TKI Maritiem*. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://maritiemland.nl/tki-maritiem/>
- Netherlands Maritime Employers' Association, Nautilus International, & Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines. (2024). *Collective bargaining agreement for Filipino seafarers onboard Netherlands national flag vessels, 1 January 2024 - 31 December 2025* [Amosup-Nemea-cao]. https://www.gerwil.com/images/Downloads/CBA-Amosup-Nemea-2024-2025-getekend_pdf.pdf
- OECD. (2026). *Peer review of the United Kingdom shipbuilding industry* (Reviews of Shipbuilding Economies). OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/c5f4407d-en>
- Panteia. (2026, 23 januari). *Onderzoek afstandsbediening binnenvaart: Hoe draagt afstandsbediening bij aan het verlichten van personeelstekort en het bevorderen van groei in de binnenvaart?* (in opdracht van Seafar). [Geen openbare vindplaats gevonden; zie deel 2.]
- Peeters, C., Debisschop, K., Vandendriessche, P., & Wijnolst, N. (1994). *De toekomst van de Nederlandse zeevaartsector: Economische impact studie (EIS) en beleidsanalyse*. Delft University Press.
- Porter, M. E. (1990). The competitive advantage of nations. *Harvard Business Review*, 68(2), 73–93. <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations>
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (z.d.-a). *Subsidie duurzame scheepsbouw (SDS)*. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sds>
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (z.d.-b). *Subsidieregeling batterij elektrisch varen zeehavens (2026–2029)*. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/batterij-elektrisch-varen-zeehavens>
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (z.d.-c). *Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024–2027*. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/maritiem/walstroom-zeeschepen>
- Rijkswaterstaat. (2023, 13 oktober). *M.e.r.-beoordelingsbesluit schelpenwinning Waddenzee* (Staatscourant 2023, 28176). <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-28176.html>
- Ros Chaos, S., Pallis, A. A., Saurí Marchán, S., Pino Roca, D., & Sánchez-Arcilla Conejo, A. (2021). Economies of scale in cruise shipping. *Maritime Economics & Logistics*, 23(4), 674–696. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00158-3>
- Shi, X., Jiang, H., Li, H., & Xu, D. (2020). Maritime cluster research: Evolutionary classification and future development. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 133, 237–254. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.01.015>
- The Hague Centre for Strategic Studies, & Deloitte. (2026, 18 februari). *Het vlagregister en het woonlandbeginsel: Economische en strategische waarde* (onderzoek in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; bijlage bij Kamerstukken II 2025/26, 31 409, nr. 496). <https://hcsc.nl/report/het-vlagregister-en-het-woonlandbeginsel-economische-en-strategische-waarde/>

- Topsector Water & Maritiem. (z.d.). *Deltatechnologie*. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://watermaritime.nl/home-blauwe-ankers/delta-technologie/>
- Transport Malta. (z.d.). *Registration fees and tonnage tax*. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://www.transport.gov.mt/Registration-Fees-and-Tonnage-Tax.pdf-f2829>
- UNCTAD. (z.d.-a). *World fleet by flag of registration and ship type* [dataset]. UNCTADstat Data Centre. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.MerchantFleet>
- UNCTAD. (z.d.-b). *World fleet by beneficial ownership* [dataset]. UNCTADstat Data Centre. Geraadpleegd op 31 juli 2026, van <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.FleetBeneficialOwners>
- Van der Wal, G. (2022, september). Defensie huurt commerciële strategische zeetransportcapaciteit: 'Roll-on-roll-off'-schip New Amsterdam in dienst. *ARMEX*, 106(4). https://onsleger.nl/wp-content/uploads/2022/09/1401032ISSUE36_UnLe_RGBWeb.pdf
- Veenstra, A. W., & Bergantino, A. S. (2000). Changing ownership structures in the Dutch fleet. *Maritime Policy & Management*, 27(2), 175-189. <https://doi.org/10.1080/030888300286590>
- Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart, & Nautilus International. (2025). *Collectieve arbeidsovereenkomst voor zeevarenden dienstdoende aan boord van schepen in de handelsvaart, 1 januari 2025 – 31 december 2025* [cao Handelsvaart]. <https://www.uitvoeringarbeidsvoorwaardenwetgeving.nl/mozard/document/docnr/1435551,,1030501,/VWH%20CBA%202025%20completed%20and%20signed.pdf>
- Yin, J., Fan, L., & Li, K. X. (2018). Second ship registry in flag choice mechanism: The implications for China in promoting a maritime cluster policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 107, 152-165. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.11.006>



“Met wetenschap naar weloverwogen keuzes”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport 2026-92
ISBN 978-90-5220-694-3

Informatie & Disclaimer

SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2026 SEO Amsterdam.

Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

Roetersstraat 29
1018 WB Amsterdam

+31 20 399 1255
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl