Sira Consulting

MKB-indicatorbedrijf: de rederij

Deelrapport bij het onderzoek “Financiële doorlichting naar de regeldruk en lasten van drie sectoren in het MKB”



MKB-indicatorbedrijf: de rederij

Deelrapport bij het onderzoek "Financiële doorlichting naar de regeldruk en lasten van drie sectoren in het MKB"

Sira Consulting
16 oktober 2026
V1.0

Auteurs
Patrick van der Poll
Jeroen Mook
Sven Schothorst

Sira Consulting B.V. is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoeksresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Sira Consulting B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

BTW NR NL 8109.155.46.B01 **BIC RABONL2U** **IBAN NL25 RABO 0103 2903 46** **KVK 30182559**

Inhoud

1 Inleiding 4
2 Methode en uitgangspunten 6
2.1 De MKB-indicatorbedrijvenaanpak: regeldruk en werkbaarheid 6
2.2 Onderzoeksmethode en verantwoording 8

3 Sector en verplichtingen 10
3.1 De maritieme sector 10
3.2 Wettelijke verplichtingen 10

4 Het MKB-indicatorbedrijf 13
4.1 Brancheverenigingen Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders 13
4.2 Het MKB-indicatorbedrijf: de shortsea rederij 13

5 De regeldruk van de rederij 16
5.1 De regeldrukkosten 16
5.2 De kwantitatieve top 10 17
5.3 De werkbaarheid 22

6 Knelpunten voor de verduurzaming 24
6.1 Onzekerheid toekomstig beleid 24
6.2 Behoefte aan een gelijk speelveld 24
6.3 Stringente of onderontwikkelde regelgeving 25

7 Van knelpunten naar oplossingen 26
7.1 Regeldruk versus werkbaarheid 26
7.2 Beslisboom regeldrukreductie 33

8 Samenvatting regeldruk de rederij 36
Bijlage I Overzicht wettelijke verplichtingen de rederij 38

1 Inleiding

Aanleiding

Regelgeving heeft een belangrijke maatschappelijke functie. Regels zijn bedoeld om concrete maatschappelijke problemen aan te pakken en publieke belangen te beschermen. Bij het bepalen van de regels staat het maatschappelijke doel voorop en is regeldruk één van de afwegingen om tot die regels te komen. In de praktijk kan de uitvoering van regelgeving anders uitpakken dan vooraf was voorzien. Regels kunnen bijvoorbeeld onnodige administratieve lasten of andere vormen van regeldruk veroorzaken, zonder dat dit bijdraagt aan het oorspronkelijke doel. Het is daarom belangrijk om onnodige regeldruk zoveel mogelijk terug te dringen, zonder dat dit ten koste gaat van de maatschappelijke doelen die met de regelgeving worden nagestreefd.

Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) zet daarbij in op een merkbare én meetbare aanpak van de regeldruk voor het bedrijfsleven. In de periode 2022-2025 zijn op aandringen van de Tweede Kamer reeds onderzoeken uitgevoerd naar de regeldruk op het niveau van de ondernemer in totaal negen sectoren. In navolging hierop heeft de minister aan de Kamer toegezegd om het onderzoek uit te breiden naar nog drie extra sectoren:

1. Groene en circulaire bedrijvigheid;
2. Maritiem;
3. Schoonmaak.

De uitkomsten van deze onderzoeken worden meegenomen in de aanpak van de regeldruk voor het bedrijfsleven zoals beschreven in de Kamerbrief ‘Aanpak regeldruk en administratieve lasten’[1]. Bij de uitvoering van dit onderzoek is naar aanleiding van de motie-Thijssen[2] ook onderzocht welke regels investeringen in verduurzaming door ondernemers belemmeren.

De MKB-indicatorbedrijvenaanpak

Bij dit onderzoek is de MKB-indicatorbedrijvenaanpak gebruikt. Een MKB-indicatorbedrijf staat model voor een mkb-onderneming uit een specifiek geselecteerde sector. Per wettelijke verplichting is bepaald wat deze jaarlijks kost en in welke mate deze werkbaar is. Dit inzicht is gebruikt om aangrijpingspunten te vinden om de regeldruk te reduceren. Hierbij is het uitgangspunt dat het reduceren van de regeldruk voor het MKB-indicatorbedrijf ook zijn weerslag heeft op de regeldruk voor andere bedrijven waarop deze verplichting van toepassing is.

Dit deelrapport vat de regeldruk samen voor het MKB-indicatorbedrijf ‘’de rederij’’, sector Maritiem. Hierbij is aangegeven welke verplichtingen de meeste regeldruk veroorzaken. Het rapport is tot stand gekomen in samenwerking met bedrijven uit de sector en brancheorganisatie Koninklijke Vereniging van Nederlands Reders (KVNR). In het hoofdrapport “Financiële doorlichting naar de regeldruk en lasten van drie sectoren in het MKB” zijn de resultaten van drie MKB-indicatorbedrijven opgenomen en suggesties gedaan om de regeldruk structureel te verminderen en te monitoren.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een samenvatting opgenomen met de uitgangspunten en de gebruikte methodiek om de regeldruk te bepalen van het MKB-indicatorbedrijf. Hoofdstuk 3 beschrijft de maritieme sector en de verplichtingen die binnen de sector van toepassing zijn. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de kenmerkende eigenschappen van het MKB-indicatorbedrijf. Hoofdstuk

[1] Kamerstuk 29515 Nr. 501 van 29 juni 2026
[2] Kamerstuk 36600L Nr. 11

5 vat de regeldruk samen van het MKB-indicatorbedrijf in termen van regeldrukkosten en werkbaarheid. Hoofdstuk 6 biedt een toelichting van de knelpunten voor MKB-bedrijven in de maritieme sector bij de verduurzaming van het bedrijf. In hoofdstuk 7 is de regeldruk geanalyseerd en aangegeven hoe verschillende verplichtingen de regeldruk beïnvloeden. Met de informatie van de brancheorganisatie en deelnemende bedrijven zijn 10 verplichtingen geselecteerd die volgens de sector met voorrang zouden moeten worden aangepakt. Hoofdstuk 8 bevat een samenvatting van de belangrijkste bevindingen van het onderzoek. Ten slotte is in Bijlage 1 een overzicht geboden van de onderzochte verplichtingen en de regeldruk die per verplichting berekend is voor het indicatorbedrijf.

2 Methode en uitgangspunten

2.1 De MKB-indicatorbedrijvenaanpak: regeldruk en werkbaarheid

Het MKB-indicatorbedrijf

Het MKB-indicatorbedrijf is een analyse-instrument dat model staat voor bedrijven die binnen een deel van een bepaalde sector werkzaam zijn. Het is een fictief bedrijf, waarvan de bedrijfskenmerken zijn samengesteld. Het MKB-indicatorbedrijf is zodanig gemodelleerd dat het dient te voldoen aan het overgrote deel van de binnen de sector geldende verplichtingen (peildatum 1 januari 2025). De regeldruk is vervolgens bepaald op basis van gesprekken met bedrijven (met personeel en eigenaren) die voor wat betreft hun activiteiten en/of omvang op het MKB-indicatorbedrijf lijken.

Binnen een sector is vaak sprake van bedrijven die in omvang verschillen. Zo bestaat een groot deel van de schoonmaaksector uit kleinere MKB-bedrijven, maar is een aanzienlijk deel van de medewerkers actief bij een handvol grote ondernemingen.[3] Ook kunnen de activiteiten binnen een sector verschillend zijn. Zo bestaat de sector Groene en circulaire bedrijvigheid (o.a.) uit recyclingbedrijven, duurzame landbouw, en natuurinclusieve bouwbedrijven. Het principe van het MKB-indicatorbedrijf is erop gericht om inzicht te geven in de regeldruk van zoveel mogelijk wettelijke verplichtingen waarmee de sector te maken heeft. Bij de keuze van het MKB-indicatorbedrijf staat dus het aantal verplichtingen dat van toepassing is centraal.

Hoe groter de verschillen tussen de bedrijven binnen een sector zijn, hoe groter de kans dat het MKB-indicatorbedrijf niet alle verplichtingen van de hele sector afdekt. De berekende regeldruk van het MKB-indicatorbedrijf is dus geen gemiddelde van de sector. Dat zou geen recht doen aan de verschillen binnen een sector en is onderzoekstechnisch niet verantwoord. De berekende regeldruk geeft wel een indicatie van de regeldruk waar een bedrijf binnen de sector tegenaan kan lopen, maar kan tussen bedrijven onderling dus in omvang verschillen.

De regeldruk van een MKB-indicatorbedrijf is per verplichting beoordeeld aan de hand van (1) de regeldrukkosten en (2) de werkbaarheid. In deze deelrapportage is op hoofdlijnen een toelichting gegeven over de wijze waarop de regeldruk is bepaald. Een uitgebreidere beschrijving van de methodiek en hoe deze is toegepast, is opgenomen in het hoofdrapport.

Ad. 1 De berekening van de regeldrukkosten

De berekening van de regeldrukkosten is gedaan conform de definities en uitgangspunten zoals voorgeschreven in het Handboek Meting Regeldrukkosten[4]. De belangrijkste uitgangspunten zijn hieronder samengevat:

- Het gaat om alle binnen de sector geldende verplichtingen per **1 januari 2025**. In het onderzoek zijn alle geldende wettelijke verplichtingen meegenomen. Dit is inclusief verplichtingen uit Europese regels of vanuit gemeentelijke-, provinciale- of waterschapsverordeningen.
- De **regeldrukkosten** per verplichting worden uitgedrukt in € per jaar. Om de regeldrukkosten te bepalen zijn de kosten per verplichting (P) berekend, door de tijdsbesteding te vermenigvuldigen met het interne tarief, plus eventuele externe kosten (conform de handleiding). Om de regeldruk in € per jaar te bepalen, wordt de P vermenigvuldigd met het aantal keer dat de verplichting per jaar moet worden uitgevoerd. De frequentie kan variëren van 12 (zoals bij de maandelijks verplichte loonaangifte) tot 1/4 wanneer een verplichting één

[3] https://www.schoonmakendnederland.nl/de-sector
[4] https://www.regeldrukmonitor.nl/documenten/2026/07/23/handboek-meting-regeldrukkosten-2026

keer per vier jaar voorkomt (bijvoorbeeld de frequentie van het gemiddeld aantal keer dat een ondernemer te maken krijgt met iemand die langdurig ziek is).

- **Business as Usual** (BaU) is geen regeldruk. Wanneer een ondernemer een verplichting ook zou doen zonder dat dit verplicht is, is sprake van BuA. De regeldruk wordt hiervoor gecorrigeerd. Zo is het uitbetalen van loon een wettelijke verplichting die iedere ondernemer zonder meer zou doen. De BaU is daarmee 100% en dus is de regeldruk nul. Per verplichting is bepaald of sprake is van BaU waarbij is gewerkt met de standaard percentages 100, 75, 50, 25 of 0.
- Er wordt uitgegaan van **100% naleving** (compliance). Voor de berekening van de regeldrukkosten is ervan uit gegaan dat het MKB-indicatorbedrijf alle verplichtingen naleeft. Vanuit het onderzoek weten we dat ondernemers onbewust en soms bewust niet alle verplichtingen volledig naleven. In de berekening is hiermee geen rekening gehouden.
  Dit betekent overigens niet dat de berekening van de regeldrukkosten een structurele overschatting is van de praktijk. In principe zouden de ondernemers immers aan de verplichting moeten voldoen. Indien sprake is van het structureel niet naleven van een verplichting, kan wel de vraag worden gesteld of met de verplichting het beoogde beleidsdoel doelmatig en doeltreffend wordt gerealiseerd. Kortom, het niet naleven van verplichtingen kan aanleiding zijn om de verplichting te optimaliseren. Om deze reden is de naleving kwalitatief meegenomen in het onderzoek.

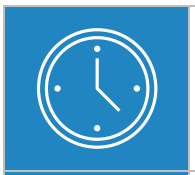
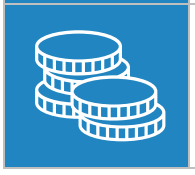
Ad. 2 De bepaling van de werkbaarheid

Hoe hoger de ervaren regeldruk, hoe minder werkbaar de verplichting is. De werkbaarheid is per verplichting ingedeeld in een van de volgende categorieën:

- **Niet werkbaar**. De verplichting is niet uitvoerbaar op de wijze waarop dat is voorgeschreven. Het gevolg is dat het bedrijf bewust of onbewust in overtreding is.
- **Slecht werkbaar**. Ondernemers ervaren verschillende knelpunten bij de uitvoering van de verplichting. Vaak is de verplichting alleen uitvoerbaar met hulp, inhuur of ondersteuning van derden.
- **Redelijk werkbaar**. De verplichting is uitvoerbaar door de organisatie zelf, maar het kost wel de nodige moeite of ergernis. Vanwege efficiencyvoordelen kunnen ondernemers ervoor kiezen deze verplichting uit te besteden aan een derde.
- **Goed werkbaar**. De verplichting is uitvoerbaar door de organisatie zelf. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat de verplichting geen tijd of geld kost, maar wel dat de verplichting goed binnen de bedrijfsprocessen past.

Bij de beoordeling van de werkbaarheid is nagegaan welke knelpunten (zie figuur 1) een rol spelen. De rubricering van de knelpunten is zodanig gekozen dat deze inzicht geeft in de mogelijkheden om de ervaren regeldruk te verminderen.

Figuur 1. Knelpunten die van invloed zijn op de werkbaarheid

	**Tijdsbesteding.** Voldoen aan verplichtingen uit wet- en regelgeving kost tijd en tijd is geld. Bedrijven moeten nagaan aan welke verplichtingen ze moeten voldoen, ze moeten bijvoorbeeld gegevens verzamelen, opslaan en aanleveren. Hoe meer tijd bedrijven daaraan besteden, hoe hoger de regeldrukkosten. Hierbij speelt voor de ondernemer ook het ervaren nut, proportionaliteit en effectiviteit een rol.
	**Kosten.** Een verplichting kan ertoe leiden dat een ondernemer zijn administratie of bedrijfsprocessen moet aanpassen of een externe deskundige moet inhuren om aan de regelgeving te kunnen voldoen, zoals de inzet van een notaris of administratiekantoor. Dit zijn regeldrukkosten. Hierbij speelt voor de ondernemer ook het ervaren nut, de proportionaliteit en de effectiviteit een rol.

	**Complexiteit.** Bij complexiteit gaat het om de vraag of voldoende duidelijk is voor een ondernemer hoe aan de verplichting is te voldoen en of de verplichting niet onnodig complex is. Als niet duidelijk is hoe aan de verplichting is te voldoen trekken ondernemers nut- en nood van een verplichting vaak in twijfel.
	**Doorlooptijd.** In sommige gevallen vraagt een verplichting om contact met een overheidsinstelling. Daar zit dan een bepaalde afhandelingstermijn aan vast. Als de afhandelingstermijn waarbinnen de verplichting wordt uitgevoerd lang is, bijvoorbeeld omdat de uitvoeringsorganisatie beoordelings- of beslissingstijd nodig heeft, leidt dit tot meer ervaren regeldruk.
	**Dienstverlening.** Ondernemers verwachten van de overheid niet alleen heldere informatie over opgelegde verplichtingen, maar in sommige gevallen ook meer uitleg of ondersteuning bij vragen hoe de ondernemer aan die verplichtingen kan voldoen. Als de uitvoeringsorganisatie van de overheid zich daarbij niet constructief opstelt en de ondernemer niet voldoende informeert, kan dit leiden tot onvrede en meer ervaren regeldruk.

De berekeningen van de regeldruk en beoordeling van de werkbaarheid zijn per MKB-indicatorbedrijf vastgelegd en geanalyseerd in een standaardkostenmodel per MKB-indicatorbedrijf (iSKM). Hierin is per verplichting een toelichting opgenomen waarin is aangegeven welke brongegevens zijn gebruikt.

2.2 Onderzoeksmethode en verantwoording

In **Figuur 2** is de onderzoeksmethode samengevat. Onder de figuur wordt hierop een nadere toelichting gegeven.

Figuur 2. Onderzoeksmethode MKB-indicatorbedrijf

Procedurestappen	Werkzaamheden	Onderzoeksmethode	Resultaat
1) Bepalen MKB-indicatorbedrijf en referentiebedrijven	▪ Analyse sector op basis van beschikbare kengetallen ▪ Bepalen MKB-indicatorbedrijf met brancheorganisatie ▪ Inventariseren wettelijke verplichtingen	 Meta-analyse	**Sectoranalyse** en beschrijving MKB-indicatorbedrijf
2) Voorbereiden praktijkonderzoek	▪ Verwerken verplichtingen in iSKM ▪ Werven 5 referentiebedrijven ▪ Voorbereiden op basis van bedrijfsgegevens	 Desk-studie	**iSKM database** met wettelijke verplichtingen
3) Onderzoek regeldruk referentiebedrijven	▪ Diepte-interviews bij 5 referentiebedrijven ▪ Analyseren resultaten per referentiebedrijf ▪ Bepalen branchekerncijfers voor berekening MKB-indicatorbedrijf	 Diepte-interviews	**Regeldruk per referentiebedrijf** per verplichting
4) Analyseren en vaststellen regeldruk	▪ Analyseren referentiebedrijven en bepalen regeldruk MKB-indicatorbedrijf ▪ Afstemmen regeldruk en meest belastende verplichtingen met grotere groep ondernemers	 Interactieve sessie	**Deelrapport per MKB-indicatorbedrijf** inclusief iSKM

1. Bepalen MKB-indicatorbedrijf en referentiebedrijven
Op basis van beschikbare gegevens vanuit CBS- en brancheonderzoeken is een analyse gemaakt van de samenstelling van de sector. Hiermee is in overleg met de brancheorganisatie bepaald welke groep bedrijven binnen de sector te maken heeft met de meeste wettelijke verplichtingen. Vervolgens is het MKB-indicatorbedrijf voor de sector vastgesteld en beschreven aan de hand van de meest voorkomende kenmerken. Met een meta-analyse van diverse bronnen (zoals wetten.nl, ondernemersplein.nl en diverse regeldrukonderzoeken) is bepaald welke wettelijke verplichtingen op het MKB-indicatorbedrijf van toepassing zijn. Ook dit overzicht is getoetst met juristen van onder meer de brancheorganisaties en MKB-Nederland.

2. Voorbereiden praktijkonderzoek
De wettelijke verplichtingen zijn gerubriceerd en verwerkt in het iSKM. In samenwerking met de brancheorganisatie zijn vijf referentiebedrijven geworven om deel te nemen aan het onderzoek.

3. Onderzoek regeldruk referentiebedrijven
In diepte-interviews met 5 referentiebedrijven per sector is de regeldruk (werkbaarheid en regeldrukkosten) bepaald. Per verplichting is inzichtelijk gemaakt of en hoe de ondernemer voldoet aan de verplichting, wie de verplichting uitvoert (ondernemer, werknemer of accountant/salarisadministratiekantoor), hoeveel tijd en out-of-pocketkosten een ondernemer moet investeren om te voldoen aan de wettelijke verplichting, hoe vaak een ondernemer de verplichting uitvoert en of de ondernemer de verplichting ook zou uitvoeren als deze niet door de overheid werd opgelegd. Samen met eventueel aangegeven knelpunten is vervolgens de werkbaarheid bepaald. De interviews zijn uitgevoerd met de directeur-eigenaar van het bedrijf en, zo nodig, met medewerkers die verantwoordelijk waren voor de uitvoering van de verplichtingen.

Vervolgens zijn de referentiebedrijven onderling vergeleken en is nagegaan op welke wijze de resultaten zijn te vertalen naar de situatie voor het MKB-indicatorbedrijf. Wanneer uit het onderzoek bij de referentiebedrijven blijkt dat het in fase 1 gedefinieerde MKB-indicatorbedrijf te veel afwijkt, dan zijn de uitgangspunten van het MKB-indicatorbedrijf zodanig aangepast dat dit zoveel mogelijk aansluit op de referentiebedrijven.

Voor de duidelijkheid: het MKB-indicatorbedrijf staat model voor de sector maar is geen gemiddelde (niet van de sector en niet van de referentiebedrijven) maar een fictief voorbeeldbedrijf dat model staat voor vergelijkbare bedrijven binnen de sector. De regeldruk voor het MKB-indicatorbedrijf is in deze fase (per verplichting) bepaald op basis van de feitelijke kosten en ervaringen van de referentiebedrijven. Wanneer een bepaalde verplichting afhankelijk is van bijvoorbeeld het aantal personeelsleden, dan wordt in de berekening het aantal personeelsleden van het MKB-indicatorbedrijf gebruikt. Wanneer voor bepaalde verplichtingen gemiddelde branchecijfers beschikbaar zijn (zoals het ziekteverzuim) dan worden deze cijfers gebruikt voor het MKB-indicatorbedrijf.

4. Analyse en vaststellen regeldruk MKB-indicatorbedrijf
In samenwerking met de brancheorganisatie is een werksessie georganiseerd waarin de resultaten van het MKB-indicatorbedrijf besproken zijn en de regeldruk geverifieerd is. Hierbij is nagegaan of de verplichtingen met de hoogste regeldruk (regeldrukkosten en werkbaarheid) overeenkomen met hun eigen ervaring. Ook is nagegaan of bepaalde verplichtingen ontbreken en welke verplichtingen ondernemers juist als goed werkbaar beoordelen. Tenslotte is vanuit de discussie bepaald wat de meest belastende verplichtingen zijn.

Naar aanleiding van de werksessie zijn bepaalde verplichtingen nader onderbouwd (bijvoorbeeld met branchecijfers) en doorgerekend. De resultaten van de werksessie en dit nader onderzoek zijn verwerkt in het rapport. De finale afstemming van het rapport heeft vervolgens plaatsgevonden met de brancheorganisatie.

3 Sector en verplichtingen

3.1 De maritieme sector

De zee- en kustvaartsector omvat een brede groep Nederlandse rederijen die met verschillende scheepstypen primair internationaal actief zijn in verschillende marktsegmenten. De sector kan grofweg onderverdeeld worden in passagiersvaart en veerdiensten (25%), vracht- en tankvaart (68%) en sleepvaart (7%).[5] De sector heeft in 2024 een omzet gerealiseerd van €9,38 miljard, waarvan €7,07 miljard afkomstig is uit export. In datzelfde jaar waren 7.090 werknemers in de sector aan het werk, waarvan 25% in de passagiersvaart en veerdiensten, 64% in de vracht- en tankvaart, en 10% in de sleepvaart.[6]

Tabel 1. Aantal bedrijven en werknemers per subsector

Subsector	Aantal bedrijven	Aantal werknemers
Passagiersvaart en veerdienst (SBI'08 5010)	165	1.794
Vracht- en tankvaart (SBI'08 50201)	460	4.557
Sleepvaart (SBI'08 50202)	50	739
Totaal	**675**	**7.090**

3.2 Wettelijke verplichtingen

In samenwerking met brancheorganisatie KVNR is een overzicht van alle wettelijke verplichtingen opgesteld voor het MKB-indicatorbedrijf de rederij. Dit overzicht is tijdens het onderzoek voortdurend bijgewerkt vanuit de gesprekken met de referentiebedrijven. Het overzicht met wettelijke verplichtingen voor het MKB-indicatorbedrijf de rederij geeft een zo compleet mogelijk beeld van de geldende verplichtingen. Het overzicht met de in totaal **108 wettelijke verplichtingen** is opgenomen in Bijlage I.

Sectorspecifieke en sector-overstijgende verplichtingen

Voor het meten van de regeldruk in termen van kosten en tijd is het van belang dat de wettelijke verplichtingen uniform zijn gerubriceerd. Hierbij is duidelijk gemaakt welke verplichtingen sectorspecifiek en welke sector overstijgend zijn. De wettelijke verplichtingen zijn samengevat in de volgende hoofdcategorieën:

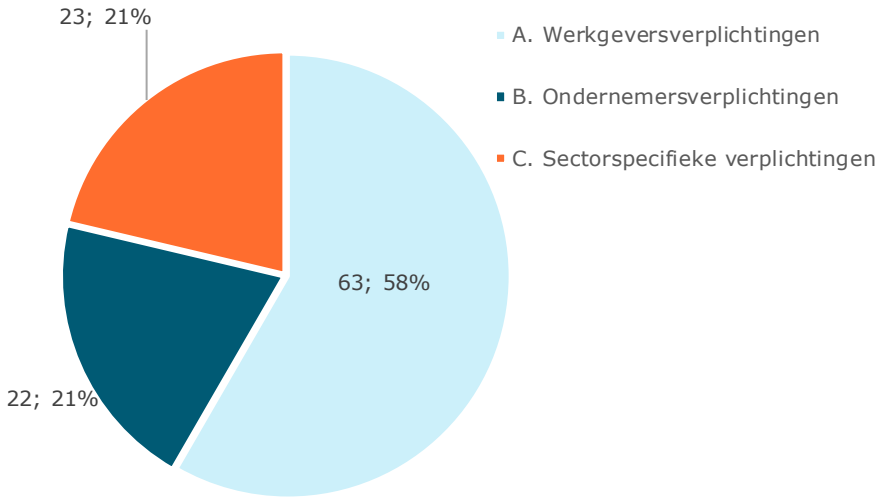
- Werkgeversverplichtingen. De overheid legt werkgevers verschillende wettelijke verplichtingen op, zoals het zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving. Dit zijn verplichtingen waaraan elke werkgever in Nederland moet voldoen.
- Ondernemersverplichtingen. Dit betreft verplichtingen die voor elke onderneming, ongeacht of zij wel of geen medewerkers hebben, in Nederland gelden, zoals het indienen van de aangifte omzetbelasting en het laten keuren van installaties.
- Sectorspecifieke verplichtingen. Dit zijn sectorspecifieke verplichtingen voor de rederij. Hieronder vallen onder andere verplichtingen afkomstig van de International Maritime Organization (IMO).

[5] Aandeel van het aantal bedrijven in deze subsector ten opzichte van de gehele sector op basis van CBS data (Q4 2024): https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/81589NED

[6] Maritieme Monitor 2026: https://open.overheid.nl/documenten/f5b27ee7-3537-407e-9816-bc8302c36921/file

Onderstaande figuur toont de verdeling van de verplichtingen over deze drie hoofdcategorieën.

Figuur 3. Verdeling van de verplichtingen (aantal verplichtingen; aandeel als percentage)



In onderstaande tabel zijn de verplichtingen nader uitgesplitst naar subcategorie binnen de drie hoofdcategorieën.

Tabel 2. Verdeling van de verplichtingen naar subcategorieën

Hoofd- en subcategorieën	Per subcategorie	Per hoofdcategorie
A. Werkgeversverplichtingen		**63**
A-1 Gezondheid en veiligheid op het werk	19	
A-2 Werktijden en sociale zekerheid	8	
A-3 Arbeidsbescherming en gelijke behandeling	15	
A-4 Werkgever overig	21	
B. Ondernemersverplichtingen		**22**
B-1 Belastingen en financiën	5	
B-2 Bedrijfsvoering	11	
B-3 Ondernemer, overig	6	
C. Sectorspecifieke verplichtingen		**23**
C-1 Omgevingsverplichtingen	2	
C-2 Brandveiligheid	3	
C-3 Sectorspecifiek, overig	18	
Totaal		**108**

Frequentie van verplichtingen

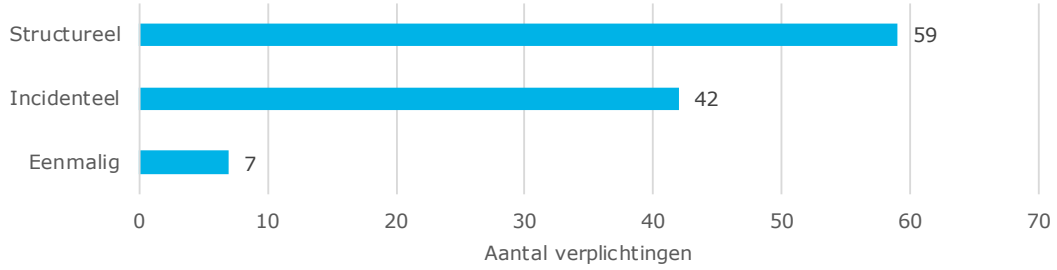
Van de 108 wettelijke verplichtingen zijn er 59 verplichtingen die de ondernemer jaarlijks of vaker moet uitvoeren. Deze zogenaamde structurele verplichtingen zijn bijvoorbeeld het opstellen van de jaarrekening of het regelmatig informeren van de medewerkers over het Arbobeleid.

Naast deze structurele verplichtingen heeft de rederij te maken met 42 incidentele verplichtingen. Dit zijn verplichtingen gekoppeld aan incidentele activiteiten binnen de bedrijfsvoering. Het kan gaan om voorziene activiteiten, zoals een verbouwing, of onvoorziene activiteiten, zoals een medewerker die langdurig ziek wordt. In de berekening van de regeldruk is de frequentie per verplichting bepaald (voor een toelichting zie paragraaf 2.1).

Tenslotte zijn er 7 eenmalige verplichtingen. Dit zijn verplichtingen die een bedrijf één keer in het bestaan moet uitvoeren. Het kan gaan om de implementatie van de AVG-wetgeving of het

aanvragen van een parkeervergunning. Het kan ook gaan om de vereisten voor het opstarten van een bedrijf, zoals het inschrijven in het Handelsregister. Bij de berekening is de regeldruk van deze verplichtingen gekoppeld aan de afschrijvingstermijn van tien jaar.[7] De regeldruk van deze verplichtingen is hierdoor laag en heeft weinig invloed op de totale regeldruk.

Figuur 4. Verplichtingen naar frequentie



In de berekening is de regeldruk als gevolg van wetgeving alleen meegenomen voor zover de betreffende verplichtingen al in werking zijn. De tijdsbesteding aan kennisname van nieuwe wetgeving (in het algemeen) is wel meegenomen. Regeldruk van verplichtingen die nog niet in werking zijn, is niet in de berekening opgenomen.

[7] In de Handleiding Meting Regeldruk wordt de regeldruk van eenmalige verplichtingen afzonderlijk gerapporteerd. In deze berekening worden deze kosten meegenomen in de jaarlijkse kosten en daarom wel afschreven. Hierbij is, in aansluiting met de door de Belastingdienst gehanteerde termijn voor het afschrijven van goodwill, gekozen voor een termijn van 10 jaar.

4 Het MKB-indicatorbedrijf

4.1 Brancheverenigingen Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

De KVNR is de brancheverenigingen voor Nederlandse reders die wereldwijd actief zijn in verschillende marktsegmenten van de zeescheepvaart. De vereniging is de vertegenwoordiger van de op zee varende en opererende Nederlandse maritieme industrie. De KVNR heeft een belangrijke rol gespeeld bij het opstellen van de te onderzoeken verplichtingen voor de bedrijven in de sector en het vinden van geschikte referentiebedrijven.

4.2 Het MKB-indicatorbedrijf: de shortsea rederij

Met brancheverenigingen KVNR is afgestemd dat het MKB-indicatorbedrijf voor dit onderzoek de shortsea rederij is. De shortsea rederij behoort tot de subsector waarbinnen de meeste bedrijven in de sector actief zijn (vracht- en tankvaart), een heeft te maken met alle typen wetgeving voortkomend uit wet- en regelgeving.

Voor de uitvoering van het MKB-indicatorbedrijven onderzoek is gesproken met vijf referentiebedrijven. De kenmerken van deze referentiebedrijven zijn in onderstaande tabel samengevat. Deze kenmerken zijn afgeleid van de jaarrekening van de bedrijven, of zijn nagevraagd tijdens de interviews. Vanwege de vertrouwelijkheid van de gedeelde (financiële) gegevens die is gegarandeerd richting de referentiebedrijven, is de informatie geanonimiseerd en deels afgerond.

Tabel 3. Kerncijfers referentiebedrijven

Kenmerk	Referentiebedrijf 1	Referentiebedrijf 2	Referentiebedrijf 3	Referentiebedrijf 4	Referentiebedrijf 5[8]
Omzet	€ 11.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 14.000.000	€ 25.000.000
Werknemers (totaal)	151	179	115	204	420
Werknemers (aan wal)	14	20	35	12	70
Werknemers (zeevarend)	137	159	80	192	350
Aantal schepen	17	21	21	7	45
Regio	West	West	West	Zuid	Zuid
Leeftijd	27 jaar	60 jaar	27 jaar	20 jaar	42 jaar

Verschillen in de verhoudingen tussen omzet, aantal medewerkers en aantal schepen komen voort uit de praktijk van de gesproken referentiebedrijven en zijn afhankelijk van de verschillende werkzaamheden die deze bedrijven uitvoeren.

Op basis van de kerncijfers van de referentiebedrijven, aangevuld met beschikbare cijfers over branchegemiddelden, zijn de kenmerken van het MKB-indicatorbedrijf vastgesteld. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste kenmerken weergegeven, alsmede een toelichting op de gebruikte onderbouwing. In het iSKM zijn alle gebruikte bronnen en berekeningen nader toegelicht. De berekende regeldrukkosten en de werkbaarheid zijn geverifieerd in een validatiesessie met deskundige vertegenwoordigers van de brancheorganisatie en uit de branche zelf.

[8] Dit bedrijf heeft 250 medewerkers in vaste dienst en een jaaromzet ruim onder de grenswaarde voor een groot bedrijf (€ 50 miljoen). Derhalve wordt de (ervaren) regeldruk van dit bedrijf als voldoende representatief beschouwd voor het MKB in bredere zin, en het MKB-indicatorbedrijf specifiek.

Tabel 4. Kenmerken MKB-indicatorbedrijf

Kenmerk	MKB-indicatorbedrijf	Toelichting
Omzet	14.000.000	Bron: Maritieme Monitor 2025[9]
Werknemers (totaal)	238	Bron: KVNR
Werknemers (aan wal)	38	Bron: KVNR
Werknemers (zeevarenden)	200	Bron: KVNR
Werknemers (totaal fte)	200	Bron: KVNR
Aantal schepen	13	Bron: KVNR
Leeftijd	45	Bron: KVNR

Beschrijving MKB-indicatorbedrijf: 'Van Lennep Shortsea & Offshore'

Het hieronder beschreven MKB-indicatorbedrijf is een fictief bedrijf. Het MKB-indicatorbedrijf staat model voor de sector en maakt inzichtelijk welke verplichtingen van toepassing zijn, wat de regeldruk is en hoe dit doorwerkt in de bedrijfsvoering. Het is geen gemiddeld bedrijf, maar geeft wel een realistische beschrijving van bedrijven binnen deze sector. In de rest van deze rapportage wordt de regeldruk voor dit bedrijf berekend op basis van ervaringen en inzichten uit de sector.

Len van Lennep is eigenaar van het familiebedrijf "Van Lennep Shortsea & Offshore". De rederij bestaat al ruim 45 jaar en is sinds de oprichting in handen van de familie gebleven. Len werkt met een vaste groep ervaren zeevarenden en kantoormedewerkers; een groot deel van hen werkt al meer dan vijftien jaar voor het bedrijf.

Het bedrijf exploiteert 13 schepen die vooral Noordwest-Europa aandoen en schepen die worden ingezet voor bevoorrading en bouw en installatie van windparken op zee en andere offshore projecten. De schepen vervoeren geen grote ladingvolumes, maar wisselende kleinere ladingen of specifieke projectondersteuning. Onderstaande tabel biedt een overzicht van de kenmerken van de afzonderlijke schepen.

Tabel 5. Kenmerken vloot Van Lennep Shortsea & Offshore

Scheepstype	Vlaggenstaat	Bruno tonnage (GT)
General Cargo (x3)	Nederland	2.989 GT
General Cargo	Nederland	6.500 GT
Sleepboot (x4)	Nederland	475 GT
Utility schepen (x2)	Nederland	400 GT
Container	Verenigd Koninkrijk	500 TEU
Container	Malta	500 TEU
General Cargo	Antigua en Barbuda	6.600 GT

Er zijn momenteel 38 medewerkers in dienst op kantoor, goed voor 32 fte's. Het bedrijf werkt daarnaast met een internationale bemanningspool aan boord van de schepen met een wisselende omvang die voor het overgrote gedeelte bestaat uit uitzendkrachten. De rederij bezit een eigen kantoorpand aan de rand van een havengebied.

[9] De omzet van het MKB-indicatorbedrijf is berekend door de omzet van de zeevaartsector te delen door het aantal bedrijven in de sector: € 9.380.000.000/675 = € 13.896.296 = € 14.000.000.

Wettelijke verplichtingen

De ondernemer beschouwt veel aspecten van regelgeving in het kader van veiligheid en goede arbeidsomstandigheden als integraal onderdeel van de bedrijfsvoering van de rederij. Het bedrijf heeft echter wel te maken met veel regeldruk door toedoen van administratieve verplichtingen rondom deze en andere regelgeving, waarbij het bedrijf vaak overlappende informatie aan verschillende partijen moeten verstrekken, terwijl de werkwijze en beoordeling per instantie verschillen.

Ook tegenover verduurzaming staat de ondernemer positief, hij is bereid te investeren in duurzame toepassingen en technieken. Dergelijke investeringen zijn echter moeilijk te plannen wanneer onvoldoende zekerheid bestaat over toekomstig beleid, regelgeving en subsidies. Dit kan de investeringen van het bedrijf vertragen of verhinderen. De ondernemer ervaart daarnaast dat rapportage- en verantwoordingsprocessen in het kader van emissies niet altijd goed op elkaar aansluiten. Verschillen in definities, formats en beoordelingen leiden tot onnodige extra werklasten en maken het lastig om deze werkzaamheden in de standaard bedrijfsprocessen in te bedden.

In algemene zin pleit de ondernemer voor meer samenhang, voorspelbaarheid en een langetermijnperspectief. Betere afstemming tussen overheden en toezichthouders kan dubbele informatievragen voorkomen en innovatieve bedrijven meer zekerheid bieden om te blijven investeren en verduurzamen. Op deze wijze kan het bedrijf met meer perspectief op de toekomst blijven varen onder de Nederlandse vlag en werken aan de verduurzaming.

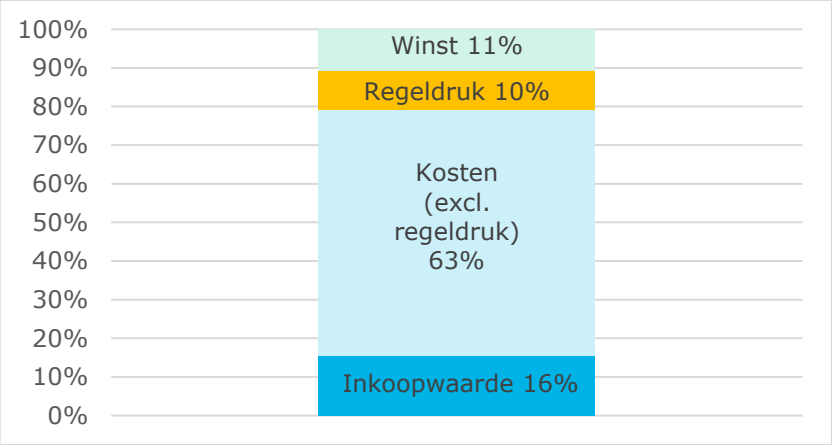
5 De regeldruk van de rederij

5.1 De regeldrukkosten

Uit het onderzoek blijkt dat de regeldruk voor het MKB-indicatorbedrijf circa 10% van de omzet van het bedrijf vertegenwoordigd. Dit staat gelijk aan jaarlijkse regeldrukkosten van € 1.318.350 per onderneming. Dit betreft uitsluitend de kosten van het naleven van de wettelijke verplichtingen. Bedrijfseigen kosten (zgn. business-as-usual kosten) vallen hier niet onder. Dit zijn uiteraard wel kosten om te voldoen aan wettelijke verplichtingen, maar deze kosten worden niet gerekend als regeldruk.

Onderstaande figuur toont de verhouding tussen de jaarlijkse lasten en de winst van de shortsea rederij.

Figuur 5. Onderverdeling omzet MKB-indicatorbedrijf



Tabel 6. Onderverdeling omzet MKB-indicatorbedrijf

Categorie	Resultaat
Omzet (100%)	€ 13.896.296
Winst (EBIT) (11%)	€ 1.583.342
Regeldruk (10%)	€ 1.318.350
Kosten excl. regeldruk (63%)	€ 8.817.627
Inkoopwaarde van de omzet (16%)	€ 2.176.978

5.2 De kwantitatieve top 10

Onderstaande tabel toont de structurele verplichtingen met de hoogste regeldruk per jaar voor het MKB-indicatorbedrijf de shortsea rederij. De meeste regeldruk wordt veroorzaakt door de verplichtingen ten gevolge van het Ballastwaterverdrag hoge structurele regeldrukkosten voor de rederij. Deze kosten bestaan uit out-of-pocket investeringen en tijdbesteding. De out-of-pocket investeringen moeten worden gedaan voor het Ballast Treatment System dat periodiek moet worden ingezet wanneer het ballastwater wordt vervangen, en het ballastwater certificaat waar ieder schip over dient te beschikken. De tijdbesteding is primair het gevolg van het bijhouden van het ballastjournaal, dat bij het aandoen van iedere haven moet worden ingevuld.

Op de tweede plaats veroorzaken de vereisten omtrent het beperken van de emissies veel regeldruk. Hieraan liggen ten grondslag het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS), de FuelEU Maritime regelgeving, de stikstofrichtlijn IMO Tier III, en de zwavelnormen van de IMO 2020. Deze kosten ontstaan met name door het moeten aanschaffen van alternatieve, duurzamere brandstoffen waarvan de prijs hoger is dan van 'normale' brandstof.

Ten slotte ontstaan veel structurele regeldrukkosten om te voldoen aan de International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code en de International Safety Management (ISM) Code, beide onderdeel van het SOLAS verdrag. Dit zijn veelomvattende codes op het gebied van risicobeheersing, gericht op externe risico's (ISPS) zoals terrorisme, piraterij, of diefstal, en interne risico's (ISM) zoals ongevallen, menselijk falen en milieuschade. De regeldrukkosten ontstaan zowel door de aanschaf van *hard-* en *software*, als ook door de inzet van manuren.

Tabel 7. De 10 meest belastende structurele regeldrukverplichtingen voor de rederij

Rang	Verplichting (structureel)	Kosten
1	Het voldoen aan de verplichtingen uit het Ballastwaterverdrag	€ 338.460
2	Het meewerken aan eisen omtrent emissies	€ 322.044
3	Het voldoen aan de ISPS	€ 148.054
4	Het voeren van een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden	€ 113.472
5	Het voldoen aan de ISM	€ 95.413
6	Het voldoen aan eisen leef- en werkomstandigheden zeevarenden	€ 56.488
7	Monitoren en melden van emissies	€ 50.585
8	Het registreren en aanvragen van certificaten en vergunningen voor de bemanning	€ 39.549
9	Het organiseren van bedrijfshulpverlening (BHV)	€ 16.338
10	Het verkrijgen van controleverklaringen bij de jaarrekening	€ 11.875

Onderstaande tabel toont de incidentele verplichtingen met de hoogste regeldruk per jaar voor de rederij. De frequenties van voorkomen van deze verplichtingen zijn zo veel mogelijk gebaseerd op branchecijfers. Bovenaan deze lijst staan de regeldrukkosten voor het doorlopen van een ontslagprocedure via het UWV. De tijdbesteding voor de rederij voor het sluiten van een vaststellingsovereenkomst (VSO) met de werknemer draagt maar beperkt bij aan deze kosten. De meeste kosten ontstaan omdat in veel gevallen juridische ondersteuning ingeschakeld moet worden. Als de werknemer daarnaast ook een ontslagjurist in de arm neemt, dient de werkgever hier per casus gemiddeld € 1.000 aan mee te betalen.

Verder ontstaan incidenteel hoge regeldrukkosten door het moeten aanvragen van tewerkstellingsvergunningen voor werknemers van buiten de EU/EER , het aanleveren van informatie voorafgaand aan de binnenkomst van havens en, in voorkomend geval, het meewerken aan

eventuele Port State Controls, en het meewerken met inspecties van de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA).

Tabel 8. De 10 meest belastende incidentele verplichtingen voor de rederij

Rang	Verplichting (incidenteel)	Kosten
1	Het doorlopen van een ontslagprocedure via UWV of aangewezen commissie	€ 25.364
2	Aanvragen tewerkstellingsvergunning voor werknemers van buiten EU/EER	€ 23.600
3	Het meewerken aan inspecties van de Nederlandse Arbeidsinspectie	€ 5.544
4	Aanleveren van informatie voorafgaand aan binnenkomst haven en meewerken aan eventuele Port State Controls	€ 4.424
5	Het uitvoeren van een Risico-inventarisatie en -Evaluatie	€ 3.041
6	Het meewerken aan de re-integratie van een werknemer	€ 2.720
7	Melding en ondersteuning onderzoeken bij averijen en/of ongevallen	€ 2.700
8	Het begeleiden van niet-functionerende werknemers	€ 1.295
9	Het bijhouden van een ongevallenregistratie	€ 1.008
10	Het informeren van betrokkenen over het verwerken van hun persoonsgegevens	€ 1.000

Verplichtingen die onderdeel zijn van de bedrijfseigen kosten

Een aantal wettelijke verplichtingen wordt door ondernemers in de maritieme sector niet of slechts gedeeltelijk als een verplichting ervaren. Dit komt doordat zij de verplichting beschouwen als een onderdeel van hun bedrijfsvoering. Aangezien zij deze verplichte kosten niet of slechts gedeeltelijk als regeldruk beschouwen, worden deze kosten binnen het onderzoek beschouwd als bedrijfseigen kosten (BaU).

Onder deze verplichtingen vallen veel vereisten omtrent de veiligheid en de werkervaring van het personeel. Zo beschouwen rederijen de kosten die samenhangen met het verzorgen van Arbo-voorzieningen zoals beschermingsmiddelen (€ 109.489 per jaar) als volledig bedrijfseigen kosten. Ook geldt dit voor het voeren van een loonadministratie (€ 28.072 per jaar), en het zorgen voor een ergonomische inrichting van de werkplekken (€ 11.400 per jaar).

Wat opvalt is dat ook een aantal verplichtingen die tot de Top 10 meest belastende structurele regeldrukverplichtingen behoren, in deze lijst terugkomen. Zo beschouwen rederijen het overgrote merendeel van de totale kosten die zij maken om te voldoen aan de ISPS- (omgerekend € 444.163 per jaar) en ISM-codes (€ 286.241 per jaar) als kosten die zij ook zouden maken wanneer wetgeving hen hier niet toe verplicht. De resterende 25% van de totale kosten voor deze verplichtingen, is desalniettemin dermate belastend, dat deze alsnog de hierboven benoemde Top 10 regeldrukkosten haalt.

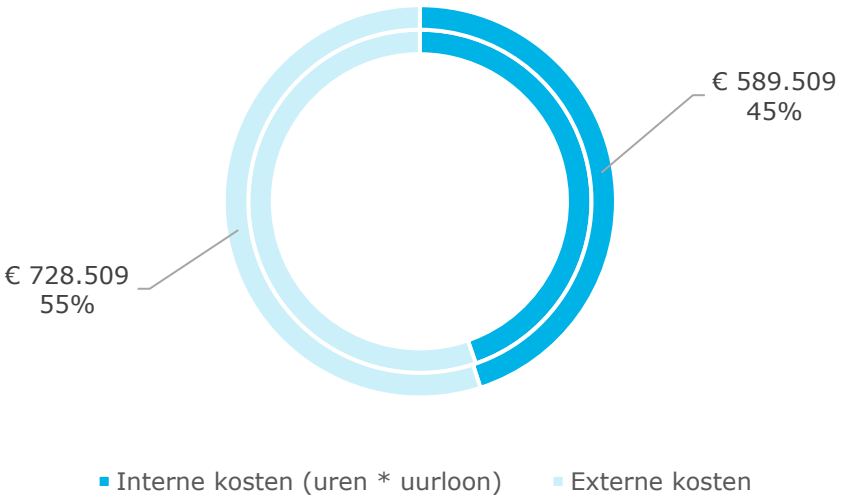
Tabel 9. De 10 verplichtingen met de meeste bedrijfseigen kosten[10]

Rang	Verplichting	% B-a-U
1	Het zorgen voor Arbo-voorzieningen, zoals beschermingsmiddelen	100%
2	Het voeren van een loonadministratie	100%
3	Het zorgen voor een ergonomische inrichting van de werkplekken	100%
4	Het aansluiten bij een pensioenuitvoerder	100%
5	Het opstellen van een ziekteverzuimbeleid	100%
6	Het voldoen aan de ISPS-code	75%
7	Het voldoen aan de ISM-code	75%
8	Het verkrijgen van controleverklaringen bij de jaarrekening	75%
9	Het voorlichten over en toezien op de te verrichten werkzaamheden	75%
10	Het verstrekken van een jaaropgaaf aan de medewerker	75%

Interne en externe kosten

Uit **Figuur 6**. Verhouding interne versus externe kosten voor wettelijke verplichtingen blijkt dat de totale regeldruk voor het MKB-indicatorbedrijf de rederij bestaat uit 45% interne kosten. De interne kosten zijn berekend door de tijd die hieraan wordt besteed te vermenigvuldigen met de gemiddelde loonkosten van de ondernemer of medewerker die dit uitvoert. De externe kosten nemen 55% van de totale regeldrukkosten voor rekening. Dit zijn alle kosten die ondernemers aan derden betalen (ook 'out-of-pocketkosten' genoemd). Het gaat dan om specifieke kosten, zoals het inhuren van een accountant.

Figuur 6. Verhouding interne versus externe kosten voor wettelijke verplichtingen



De omvang van de onderneming lijkt maar in beperkte mate van invloed te zijn op de keuze om een verplichting zelfstandig op te pakken (interne kosten) of dit uit te besteden (externe kosten). Wat wel van invloed is, is (1) de kennis die nodig is om aan deze verplichting te voldoen, (2) de

[10] Deze top 10 is als volgt bepaald: de bovenste plekken op deze lijst worden bezet door die verplichtingen waarvan álle kosten (100%) bedrijfseigen zijn, gerangschikt van het hoogste bedrag in euro's naar het laagste, de plekken daaronder volgen eenzelfde logica, maar dan voor die verplichtingen waarvan driekwart (75%) als bedrijfseigen wordt beschouwd.

mate waarin de ondernemer de uitvoering van deze verplichtingen zelf in de hand wil houden en (3) de relatie die een ondernemer heeft met de ingehuurde partij.

De ondernemer heeft echter niet altijd de mogelijkheid om te kiezen hoe zij aan de wettelijke verplichtingen willen voldoen. In sommige gevallen is de inhuur van externe specialisten of de aanschaf van bedrijfsmiddelen of materialen simpelweg noodzakelijk. Enkele belangrijke bronnen van externe kosten zijn:

- **Het meewerken aan eisen omtrent emissies**: Om aan deze verplichtingen te voldoen moeten rederijen (onder andere) biobrandstoffen gebruiken die duurder zijn in de aanschafprijs dan 'gewone' brandstof, luchtwassers inzetten om de stikstofemissies te reduceren, enz. Dit betreft met name out-of-pocket investeringen die onvermijdelijk bij een derde partij gedaan moeten worden. Totale externe kosten: **€ 322.044**.
- **Verplichtingen uit het Ballastwaterverdrag**: Met name het inzetten van het Ballast Treatment System, en de kosten voor het verkrijgen van het International Ballast Water Management Certificate (IBWMC) vergen out-of-pocket investeringen van rederijen. Totale externe kosten: **€ 253.500**

Eenmalige verplichtingen

In het onderzoek zijn de jaarlijkse kosten van de vastgestelde wettelijke verplichtingen besproken en gekwantificeerd in termen van kosten en tijd. Daarnaast is onderzocht welke eenmalige kosten in de afgelopen periode zijn gemaakt. De eenmalige verplichtingen zijn alleen meegenomen wanneer deze in de afgelopen 10 jaar zijn uitgevoerd en berekend als gemiddelde kosten per jaar. Omdat het MKB-indicatorbedrijf langer dan 10 jaar bestaat, zijn veel typische eenmalige kostenposten 'verjaard'. De kosten voor de implementatie van nieuwe regelgeving zijn niet meegenomen in de berekening van het MKB-indicatorbedrijf.

In de onderstaande figuur zijn de eenmalige regeldrukkosten die nog steeds van toepassing zijn voor de rederij weergegeven. Hoewel voor beide verplichtingen geldt dat zij normaal gesproken bij of vlak na oprichting van de onderneming voldaan worden, en dus langer dan 10 jaar geleden zouden moeten zijn, geldt voor deze verplichtingen dat de rederij de afgelopen periode extra kosten heeft moeten maken om deze gegevens bij te werken of te actualiseren.

Tabel 10. Eenmalige regeldrukkosten voor de rederij

Rang	Verplichting (eenmalig)	Kosten
1	Het verplicht inschrijven in het handelsregister	€ 126
2	Het indienen van een aanmelding als werkgever	€ 7

Verplichtingen waarvoor de regeldruk niet is bepaald

Bij enkele verplichtingen kan de regeldruk niet gekwantificeerd worden. Een reden hiervoor kan zijn dat de verplichtingen in de praktijk niet zijn voorgekomen. Dit betreft bijvoorbeeld:

- Het aanvragen van een parkeervergunning of -ontheffing
- Het melden van een datalek bij de Autoriteit Persoonsgegevens
- Het melden van een datalek bij de betrokkene
- Het meewerken aan een inspectie van de brandweer

Daarnaast kan het zijn dat de werkzaamheden dusdanig geïntegreerd zijn met de bedrijfseigen processen dat de respondenten hier geen inschattingen over konden maken. Dit betreft bijvoorbeeld het betalen van vakantiebijslag aan een medewerker. Deze en enkele andere verplichtingen die komen kijken bij de verplichting tot het voeren van een loonadministratie, worden

gezien als zo'n integraal onderdeel als geheel het financieel administratiesysteem, dat besloten is de regeldrukkosten hiervan integraal in kaart te brengen. Veel van de kosten van deze verplichtingen zien de bedrijven ook als bedrijfseigen kosten.

De figuur in Bijlage 1 biedt een overzicht van de verplichtingen die zijn onderzocht en de regeldrukinschattingen die voor het indicatorbedrijf zijn vastgesteld. Wanneer de cellen in deze tabel blanco zijn gelaten, zijn de regeldrukkosten voor deze verplichting niet bepaald.[11]

Verplichtingen met under-compliance

Voor een aantal verplichtingen is sprake van under-compliance. Hiermee wordt bedoeld dat bedrijven niet of niet volledig voldoen aan de eisen die samenhangen met deze verplichtingen. Hiervan kan sprake zijn als ondernemers het nut van het voldoen aan (aspecten van) een bepaalde verplichting niet inzien, de kosten die gepaard gaan met de verplichting te hoog zijn of zij niet op de hoogte zijn van (aspecten van) deze verplichting. Ook kan een verplichting te ver afstaan van de bedrijfsvoering van de organisatie. Het rapporteren hiervan kan verdere handvatten bieden voor eventuele aanpassingen en vereenvoudigingen van verplichtingen, zodat de compliance en effectiviteit van de regelgeving kan worden verhoogd.

In onderstaande tabel zijn de verplichtingen weergegeven waarbij sprake is van under-compliance, en is aangegeven wat de achterliggende reden hiervan is.

Tabel 11. Verplichtingen met under-compliance

Wettelijke verplichting	Reden voor under-compliance				
	Niet bewust van (aspecten van) de verplichting	Nut van regelgeving wordt niet ingezien	Te hoge regeldrukkosten	Sluit niet aan bij standaard bedrijfsvoering	Overige reden/toelichting
Het inzetten van werknemers binnen de grenzen van de maximaal toegestane werktijden en minimale rusttijden		✓		✓	Binnen de zeevaartsector worden de geplande werktijden geregeld verstoord door omstandigheden zoals calamiteiten, getij en storingen van sluizen. Dit kan ertoe leiden dat werknemers de maximale toegestane werktijden in de praktijk soms overschrijden. Het doel van de regelgeving wordt door de bedrijven wel actief nagestreefd, maar het exact naleven van de eisen vormt voor de bedrijven in de praktijk een uitdaging. Om alle mogelijke issues te kunnen opvangen zou met grotere bemanningen moeten worden gevaren wat niet alleen duur maar op sommige schepen ook praktisch niet mogelijk is.
Het zorgen voor plekken voor arbeidsbeperkten				✓	Op de vloot is het begeleiden van arbeidsbeperkten zeer lastig te organiseren.
Het doorgeven van het aantal werkzame personen aan de KvK	✓	✓			Rederijen zijn zich vaak niet bewust van deze verplichting, en worden hier door de KvK ook niet op gewezen. Door de vele wisselingen in het

[11] N.B.: Bij verplichtingen waarbij respondenten aangaven dat deze geen of verwaarloosbare regeldruk met zich meebrengen, bijvoorbeeld omdat het bedrijf nauwelijks tijd hoeft te besteden om hier invulling aan te geven, wordt de regeldruk op € 0 ingeschat. Dit wordt weergegeven in de overzichtstabel met € -.

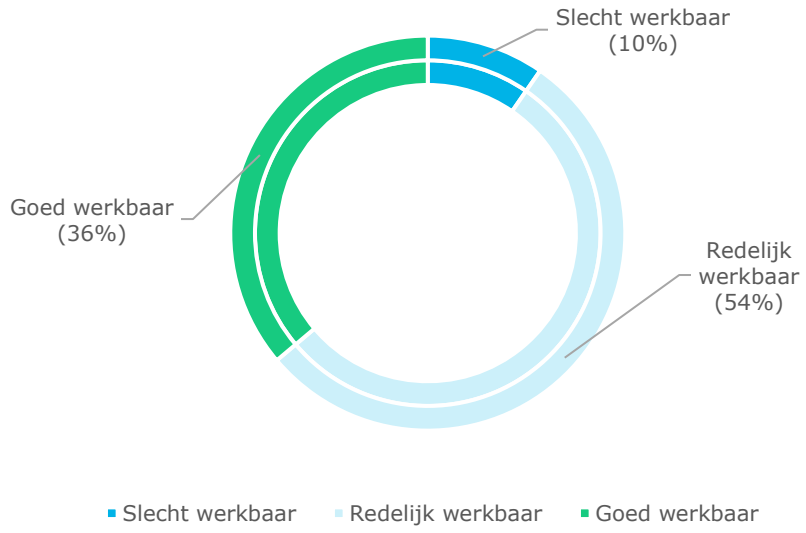
					personeelsbestand zou dit ook praktisch lastig zijn.

5.3 De werkbaarheid

Ondernemingen in de maritieme sector zien de toegevoegde waarde van veel wettelijke verplichtingen als goed. Wetgeving heeft in hun ogen een specifiek doel, dat de ondernemer veelal onderschrijft. Wel is het voor de rederij belangrijk dat verplichtingen zoveel mogelijk geïncorporeerd kunnen worden in de lopende werkzaamheden en dat een gelijk speelveld met de (internationale) concurrentie geborgd blijft.

Van de 83 verplichtingen waarvoor de referentiebedrijven een inschatting hebben gegeven van de werkbaarheid, geldt dat zij het merendeel (45 verplichtingen, of 54%) als 'redelijk werkbaar' zouden typeren. Voor 30 verplichtingen (36%) geldt zelfs dat dit goed werkbare verplichtingen zijn voor de maritieme sector. Voor de overige 8 verplichtingen (10%) geldt dat deze als slecht werkbaar worden ervaren. Deze worden hieronder nader toegelicht.

Figuur 7. Indeling van verplichtingen naar hun werkbaarheid



Tabel 12. Classificering van werkbaarheid bij onderzochte verplichtingen

Beoordeling	Aantal	Percentage
Niet werkbaar	0	0%
Slecht werkbaar	8	10%
Redelijk werkbaar	45	54%
Goed werkbaar	30	36%
Totaal	**83**	**100%**

De Top 10 verplichtingen met de meeste beleefde regeldruk

Hoewel ondernemingen in de maritieme sector de meeste verplichtingen als goed of redelijk werkbaar beschouwen, geldt voor een aantal specifieke verplichtingen dat de beleefde regeldruk bij de naleving erg hoog ligt. In onderstaande tabel is voor 10 verplichtingen weergegeven tegen welke knelpunten bedrijven aanlopen. Voor de bovenste acht verplichtingen geldt dat zij als **slecht werkbaar** zijn beoordeeld. Voor het meewerken aan uitvragen van het CBS, en het

aanvragen van certificaten en formulieren voor het schip geldt dat ondernemingen dit inschatten als **redelijk werkbaar**, maar wel met knelpunten te maken krijgen.

Tabel 13. Top 10 verplichtingen die als slecht (1 t/m 8) tot redelijk (9 & 10) werkbaar zijn beoordeeld

Nr.	Wettelijke verplichting	Regeldrukaspecten					
		Tijd	Kosten	Complexiteit	Doorlooptijd	Dienstverlening	Overige bezwaren
1	Verplichtingen uit het Ballastwaterverdrag	✓	✓			✓	✓
2	Monitoren en melden van emissies (MRV)	✓	✓	✓	✓	✓	
3	Aanleveren informatie vooraf aan binnenkomst haven en meewerken Port State Control	✓		✓		✓	
4	Meewerken eisen omtrent emissies (ETS, FuelEU, IMO Tier III)		✓	✓			
5	Het meewerken aan de re-integratie van een werknemer			✓			
6	Het aanvragen van een tewerkstellingsvergunning voor werknemers van buiten EU/EER	✓				✓	
7	Het doorlopen van een ontslagprocedure via UWV of aangewezen commissie		✓	✓			
8	Afsluiten/aantonen verplichte verzekeringen voor het schip		✓				
9	Het meewerken aan uitvragen van het CBS			✓		✓	
10	Het registreren en aanvragen van certificaten en formulieren voor het schip (o.a. zeebrief en nationaliteitsverklaring)	✓		✓	✓	✓	

Uit het onderzoek volgt dat een aantal terugkerende redenen belangrijk zijn voor ondernemers om verplichtingen als slecht werkbaar te beoordelen:

- **Onvoldoende aansluiting bij de bedrijfsprocessen.** De referentiebedrijven zijn van mening dat in sommige gevallen de verplichtingen niet of onvoldoende aansluiten bij de bedrijfsprocessen, of de specifieke context binnen een sector. Door beter aan te sluiten bij de bedrijfspraktijk is de regeldruk te verlagen.
- **Onduidelijke beleidsdoelstellingen**: Bij sommige verplichtingen is het voor de referentiebedrijven niet helder waartoe de naleving van een verplichting dient. Bijvoorbeeld de uitvragen van het CBS, waar ondernemers informatie meermaals moeten aanleveren (zie ook onderstaande reden), zonder dat helder is wat met de informatie wordt gedaan. Door explicieter te maken aan welk beleidsdoel dit bijdraagt, wordt meer draagvlak gecreëerd.
- **Overlappende en dubbele verplichtingen**: Een veel gehoorde frustratie van ondernemingen in de maritieme sector is de hoeveelheid informatie die zij moeten aanleveren bij binnenkomst in iedere haven, en de gebrekkige afstemming tussen havens over de wijze waarop en welke informatie moet worden aangeleverd. Een reder die enkel het Noordzeegebied aandoet moet bijvoorbeeld bij elke haven de samenstelling van zijn ballastwater rapporteren, terwijl deze samenstelling niet verandert van haven tot haven. Een ander

voorbeeld is dat sommige havens de notatie van duizendtallen met een punt, en andere havens met een komma hanteren. Door dit soort inefficiënties te verhelpen kan veel ergernis voorkomen worden.

6 Knelpunten voor de verduurzaming

6.1 Onzekerheid toekomstig beleid

Verduurzaming gaat binnen de maritieme sector dikwijls gepaard met aanzienlijke investeringen op de lange termijn. De aanschaf of bouw van een nieuw schip vormt meestal een investering die zich terugverdient gedurende enkele decennia, en vaak moet in een vroeg stadium al een keuze gemaakt worden voor het al dan niet toepassen van innovatieve oplossingen. Het doen van aanpassingen aan een bestaand schip, zoals de installatie van extra apparatuur of de modificatie van de aandrijving, het brandstofverbruik of de uitlaat, gaat gepaard met aanzienlijke meerkosten. Dit komt doordat een bestaand schip initieel niet is ontworpen voor een nieuwe technologie/innovatie. De meerkosten zijn er doordat er aan boord meer ruimte gemaakt moet worden voor de nieuwe innovatie en er kabels, leidingen en tanks moeten worden verplaatst alvorens de nieuwe installatie geïnstalleerd kan worden. Rederijen moeten daarom anticiperen op de toekomstige situatie op het gebied van regelgeving omtrent emissienormen en rapportageplichten en rekening houden met de toekomstige prijzen en beschikbaarheid van verschillende soorten brandstof.

De onduidelijkheid over het toekomstige beleid en een gebrek aan consistent beleid op deze terreinen maakt het echter lastig voor rederijen om vooruit te blikken op de toekomstige situatie, en maakt diepte-investeringen in verduurzaming risicovol. Doordat bedrijven beperkt zicht hebben op de ontwikkeling van het beleid op terreinen als emissies (bijv. ETS, FuelEU Maritime en stikstofnormen), subsidiëring (bijvoorbeeld omtrent vormen van *biofuels*) en infrastructuur (bijv. wat betreft de capaciteiten om alternatieve brandstoffen te vervaardigen en op te slaan), weten bedrijven niet of bepaalde investeringen rendabel zullen zijn of juist aanzienlijke negatieve consequenties zullen hebben voor hun concurrentiepositie en bedrijfsvoering. Respondenten beschrijven dat bedrijven als gevolg van deze onzekerheid investeringen hebben uitgesteld. Dit kan aanzienlijke gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van (met name) MKB-bedrijven binnen de maritieme sector, de verdere ontwikkeling van deze bedrijven en hun vorderingen op het gebied van verduurzaming.

6.2 Behoefte aan een gelijk speelveld

Respondenten hebben de indruk dat er zowel vanuit een nationaal perspectief, als ook vanuit een EU-perspectief, onvoldoende sprake is van een gelijk internationaal speelveld op het vlak van verduurzaming. Binnen Nederland krijgen rederijen volgens de ondernemers in vergelijking met de concurrentie in andere EU-lidstaten, maar meer nog met landen van buiten de EU, te maken met strenge regelgeving, wat de concurrentiepositie van de schepen die met de Nederlandse vlag varen aanzienlijk kan aantasten. Om deze reden geven respondenten aan dat regelgeving omtrent de eigenschappen van schepen, de brandstoffen die gebruikt moeten worden en de rapportageplichten omtrent emissies op zo'n schaal toegepast moeten worden dat alle bedrijven die op een bepaalde schaal (bijvoorbeeld binnen een haven, binnen Nederland, op Europese schaal of op internationale schaal) met elkaar concurreren, aan dezelfde regelgeving moeten voldoen. Op deze manier blijft de concurrentiepositie tussen bedrijven gelijk wanneer zij in lijn met bepaalde regelgeving investeringen doen in het kader van verduurzaming.

Respondenten leggen uit dat bedrijven anders kunnen besluiten om niet meer met de Nederlandse vlag te varen.

6.3 Stringente of onderontwikkelde regelgeving

Naast toekomstige regelgeving kan ook bestaande regelgeving belemmeringen vormen voor investeringen in duurzame toepassingen en technologie op schepen. Dit is dikwijls het gevolg van stringente eisen of een onderontwikkeling van de regelgeving met betrekking tot deze toepassingen en technologieën.

Zo wordt het voorbeeld gegeven van de plaatsing van 'Ventofoils' op bestaande schepen die een rederij reeds in gebruik heeft. Ventofoils zijn verticale windturbines die op schepen kunnen worden geplaatst om energie op te wekken. Behalve de kosten voor aanschaf en installatie van deze innovatieve oplossing op schepen, krijgen rederijen te maken met tal van extra inspecties, waarbij onder andere gekeken werd naar eisen omtrent het zicht, radars en camera's. Beperkte kennis en ervaring bij classificatiebureaus met deze nieuwe techniek leveren aanzienlijke vertraging op bij de plaatsing van deze duurzame energie opwekkers op de schepen.

7 Van knelpunten naar oplossingen

7.1 Regeldruk versus werkbaarheid

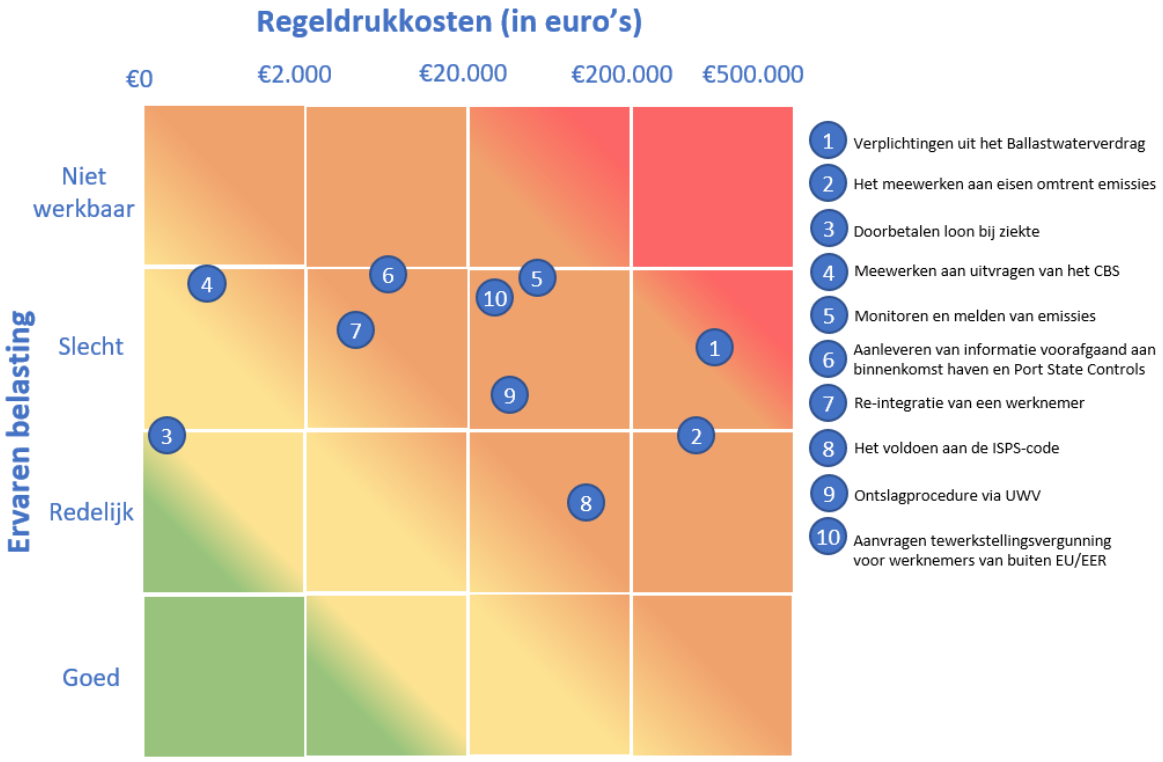
In de onderstaande matrix zijn de kwantitatieve- en kwalitatieve resultaten van de analyse van de regeldruk per verplichting samengevat. De horizontale as toont de regeldrukkosten (in € per jaar). De verticale as toont de werkbaarheid van beneden naar boven aan. De matrix is als volgt te gebruiken om te bepalen welke verplichtingen prioriteit zouden kunnen krijgen om de regeldruk te verminderen:

- Hoge regeldruk (rechtsboven): de lasten om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen zijn hoog en tegelijkertijd vinden ondernemers de verplichting niet of slecht werkbaar. Deze verplichtingen veroorzaken voor ondernemers relatief hoge beleefde en feitelijke regeldruk. Reductiemaatregelen zullen dus merkbaar zijn voor ondernemers.
  Voorbeeld van verplichtingen met hoge regeldruk voor de rederij zijn de verplichtingen die betrekking hebben op het meewerken aan eisen omtrent emissies.
- Lage regeldruk (linksonder): de lasten om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen zijn laag en tegelijkertijd vinden ondernemers de werkbaarheid goed. Dit kan bijvoorbeeld komen doordat de verplichting past in de reguliere bedrijfsvoering. De reductiemaatregelen voor deze verplichtingen zullen beperkt merkbaar zijn.
  Voorbeelden van verplichtingen met lage regeldruk voor de rederij zijn verplichtingen die samenhangen met het vaststellen van de identiteit van de werknemer, het nemen van maatregelen om gehoorschade te voorkomen, en het zorgen voor een ergonomische inrichting van de werkplekken.
- Hoge regeldrukkosten (rechtsonder): de regeldrukkosten zijn hoog maar in de uitvoering wel goed werkbaar. Reductiemaatregelen voor deze verplichtingen zullen kwalitatief minder merkbaar zijn, maar zullen de onderneming bedrijfseconomisch wel versterken.
  Voorbeelden van verplichtingen die hoge feitelijke regeldruk veroorzaken voor de rederij zijn de verplichtingen die samenhangen met het voldoen aan de ISM-code.
- Lage werkbaarheid (linksboven): de regeldrukkosten zijn laag maar de verplichting is niet of slecht werkbaar. Dit kan doordat de regels onduidelijk zijn of beperkt aansluiten bij informatie of activiteiten binnen de bedrijfsvoering. Reductiemaatregelen zullen merkbaar zijn omdat deze ergernissen oplossen.
  Voorbeelden van verplichtingen met hoge beleefde regeldruk voor de rederij zijn bijvoorbeeld het meewerken aan uitvragen van het CBS, het aanleveren van informatie voorafgaand aan binnenkomst haven en meewerken aan eventuele Port State Control inspecties, en het meewerken aan de re-integratie van een werknemer.

Gedurende de interviews met ondernemers van de vijf referentiebedrijven is hen gevraagd welke verplichtingen door de overheid moeten worden meegenomen in het uitwerken van voorstellen om de regeldruk te verminderen. Om tot een afgebakende groep van 10 verplichtingen te komen is de input van respondenten gebruikt. Waar nodig is dit aangevuld met de kennis vanuit de brancheorganisatie en eventueel met de eigen opgedane inzichten van de onderzoekers gedurende het onderzoek. Onderstaande matrix toont zodoende de 10 verplichtingen die de meeste regeldruk veroorzaken en/of als slecht tot redelijk werkbaar worden beoordeeld zoals deze door vertegenwoordigers van deze sector zijn bepaald.[12]

[12] NB: de nummering van deze verplichting suggereert géén volgorde waarin deze knelpunten aandacht verdienen. Vanwege de verschillende meetniveaus van regeldrukkosten (interval-ratio) en werkbaarheid (ordinaal) laten deze twee criteria zich niet eenvoudig vergelijken, en kan hier geen (objectieve) ordening in aangebracht worden.

Figuur 8. Matrix regeldrukkosten versus werkbaarheid



De specifieke knelpunten bij de 10 verplichtingen[12] die zijn weergegeven in bovenstaande matrix worden hieronder nader toegelicht.

1) Het voldoen aan de verplichtingen uit het Ballastwaterverdrag

Het Ballastwaterverdrag regelt hoe rederijen moeten omgaan met het ballastwater, om milieuverontreiniging te voorkomen. Zo moet er een Ballast Water Management Plan worden opgesteld en goedgekeurd, moeten schepen boven de 400GT een certificaat behalen, en bevat de regelgeving maximumwaarden voor de hoeveelheid organismen en bacteriën die in het ballastwater aanwezig mag zijn. Aan boord van de schepen moet ten slotte een ballastwaterjournaal worden bijgehouden.

Tabel 14. Knelpunten: het voldoen aan verplichtingen uit het Ballastwaterverdrag

Tijdsbesteding. Respondenten leggen uit dat als er op water wordt gevaren met veel modder of slibdeeltjes, het kan voorkomen dat het ballastwater behandelsysteem niet of zeer slecht werkt, wat de operationele inzetbaarheid van de schepen kan benadelen. Hierdoor kan het namelijk zeer lang duren voordat er voldoende behandeld ballastwater in de ballasttank wordt gepompt, of moet er onbehandeld ballastwater via een bypass in de ballastwatertank worden gepompt. Als een schip de haven binnenvaart, kan het bedrijf echter te maken krijgen met hoge kosten en aanvullende werkzaamheden als het om deze reden onbehandeld ballastwater aan boord heeft. Zo kan dit onbehandelde water worden afgegeven aan de haven, maar hier zijn volgens de respondenten hoge kosten verbonden.

Kosten. De respondenten leggen uit dat aan het afgeven van onbehandeld ballastwater bij havens zeer hoge kosten verbonden kunnen zitten. De respondenten leggen bijvoorbeeld uit dat de huidige regelgeving en beschikbare havenfaciliteiten omtrent ballastwater onvoldoende aansluiten op de complicaties die er kunnen optreden als wordt

gevaren in wateren met veel slipdeeltjes. Onder deze omstandigheden zal ten alle tijden sprake zijn van extra lasten en een beperking van de operationele inzetbaarheid.

Een ander voorbeeld gaat over waswater. Bijvoorbeeld als schepen een ruim waar een lading zout in heeft gezeten willen schoonmaken, kunnen ze het waswater wat voor dit proces gebruikt is, niet direct op het oppervlaktewater lozen. Dit moet worden afgeven bij havens, tegen hoge kosten. Dit vormt een reden dat schepen dit waswater niet meer afgeven aan havens, maar het waswater (in kleine hoeveelheden) opslaan in kuubcontainers aan boord, of dat het ruim niet of op een andere wijze wordt schoongemaakt. Respondenten vinden het onbegrijpelijk dat deze regelgeving omtrent waswater zulke grote complicaties kan hebben voor de operabiliteit en de lasten van de schepen, terwijl een tanker met parafine wel gewassen kan worden op de Noordzee.

Dienstverlening. Een respondent geeft aan dat zijn bedrijf bij elke haven dezelfde informatie moet aanleveren over het ballastwater dat de schepen hebben. Hier kan veel tijdbesteding bij gepaard gaan als een rederij veel in dezelfde regio vaart en daarom veel verschillende havens aandoet.

2) Het meewerken aan eisen omtrent emissies

Ingegeven door EU ETS[13] en FuelEU Maritime moeten rederijen de broeikasgasemissies reduceren van de scheepsbrandstoffen die zij gebruiken binnen de EU (en deels voor internationale reizen). Ook stelt de IMO Tier-III uitstootnormen gericht op het reduceren van NO_x-emissies, en moet het zwavelgehalte van de brandstoffen aan strenge eisen voldoen op grond van de IMO 2020 regulation.

Tabel 15. Knelpunten: het meewerken aan eisen omtrent emissies

Kosten. Om te voldoen aan de eisen omtrent emissies moet de rederij structureel jaarlijkse kosten maken van € 322.044 die hoofdzakelijk ontstaan door out-of-pocket investeringen in de meerkosten voor duurzame brandstoffen, en de inhuur van externen zoals adviseurs en accountants en/of emissies. Dit zijn kosten naast de regeldrukkosten die de ondernemer moet maken voor het monitoren van de emissies (zie punt 5).

Complexiteit. Gebrek aan consistent beleid omtrent emissies, zowel wat betreft verplichting op nationaal-, EU-, en internationaal niveau, als ook wisselende stimulering in de vorm van subsidies of de aanleg van cruciale infrastructuur, dragen bij aan de ervaren complexiteit van verplichtingen voor de rederij. Daarnaast heeft dit een negatief effect op de voorspelbaarheid van het beleid, waardoor investeringen worden uitgesteld- of zelfs afgesteld.

3) Doorbetalen van loon bij ziekte

In het Burgerlijk Wetboek, artikel 7:629, wordt beschreven dat de ondernemer het loon van de werknemer moet doorbetalen gedurende de eerste twee jaar waarin de werknemer geen arbeid verricht vanwege ziekte. De kosten van het loon doorbetalen zijn geen regeldrukkosten maar

[13] Rederijen kunnen hun emissies ook 'afkopen' door de aanschaf van emissierechten onder het emissiehandelssysteem. De meeste rederijen doen dit ook voor hun schepen > 5.000 GT. Deze kosten beschouwen wij echter niet als regeldruk, maar als een vorm van belastingheffing. Conform het Handboek Meting Regeldrukkosten gelden deze kosten niet als regeldruk: https://www.adviescollegeregeldruk.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2026/07/21/handboek-meting-regeldrukkosten-2026/handboek-meting-regeldrukkosten-2026.pdf.

financiële kosten. Door de beleving van deze hoge kosten geven ondernemers aan dat de werkbaarheid van deze verplichting laag is ook al zijn de regeldrukkosten laag.

Tabel 16. Knelpunten: doorbetalen van loon bij ziekte

Kosten. Het wordt bezwaarlijk gevonden dat medewerkers die zeer kort in dienst zijn dezelfde rechten hebben met betrekking tot de loondoorbetaling bij ziekte als medewerkers die al langer bij het bedrijf werken. Wel is de duur van de doorbetaling gekoppeld aan de looptijd van het contract wat bij tijdelijke contracten de kosten op de lange termijn beperkt. Temeer is dit volgens respondenten problematisch, omdat het risico op uitval binnen de sector groot is. Daarmee zijn ook de kosten voor de ondernemer hoog. De kosten voor het doorbetalen van het loon zijn geen regeldrukkosten, maar het zijn wel hoge financiële kosten waar de ondernemer mee te maken heeft. De respondenten leggen uit dat deze zaken ervoor zorgen dat een vast contract een hoog risico vormt voor het bedrijf.

4) Meewerken aan uitvragen van het CBS

Het Centraal Bureau voor de Statistiek verzoekt om kosteloos statistische gegevens te verstrekken. Dit is bepaald in artikel 33 van de Wet op het Centraal EZK Bureau voor de Statistiek. Om hieraan te voldoen moet de ondernemer gegevens bijhouden, ontsluiten en aanleveren.

Tabel 17. Knelpunten: meewerken aan uitvragen van het CBS

Complexiteit. De rederij wordt gevraagd veel verschillende soorten informatie via verschillende portalen aan te leveren. Zo is er een maandelijkse uitvraag, jaarstatistiek RGS en de Production Communautaire (Prodcom). De ondernemer is tijd kwijt aan het bijhouden, opzoeken en invullen van informatie. Daarnaast krijgt niet iedere ondernemer jaarlijks dezelfde uitvragen waardoor het tijd kost om de uitvraag door te nemen en te begrijpen. Deze portalen zijn daarnaast onvoldoende op elkaar afgestemd waardoor vaak meerdere keren dezelfde informatie moet worden aangeleverd.

Dienstverlening. Ondernemers geven aan dat dit deels dubbel werk is. De informatie die het CBS opvraagt is al bekend bij andere instellingen zoals de Belastingdienst. Hoewel het per uitvraag een relatief beperkte tijdsinvestering betreft, zorgt het wel voor irritatie. Waarom vraagt de overheid informatie uit die ze al hebben? De ondernemers vinden de vragenlijsten daarnaast niet altijd duidelijk.

5) Monitoren en melden van emissies (MRV)

Rederijen moeten voor verschillende regelgeving de emissies van hun schepen monitoren en rapporteren. Zo verplicht EU MRV schepen om te rapporteren over hun emissies en brandstofgebruik in het platform THETIS-MRV. Hiervoor moet eerst een monitoringplan worden opgesteld en gevalideerd door een verificateur. Ook de emissierapportages zelf moeten worden gevalideerd door zodanige verificateurs. FuelEU Maritime verplicht rederijen daarnaast om jaarlijkse rapportages te doen over de broeikasintensiteit (bijvoorbeeld wat betreft CO_2, methaan en lachgas) van de brandstof die de schepen gebruiken. Rederijen moeten volgens het IMO Data Collection System (IMO DCS) ten slotte jaarlijks hun brandstofgebruik en emissies rapporteren. Deze data worden vervolgens mede gebruikt om de IMO Carbon Intensity Indicator (CII) te berekenen.

Tabel 18. Knelpunten: monitoren en melden van emissies (MRV)

Tijdsbesteding. Respondenten leggen uit dat de werklasten die gepaard gaan met de MRV-regelgeving zeer hoog zijn en dat aan de monitoring en rapportage veel tijd moet worden besteed.

Kosten. Hoge kosten voor rederijen ontstaan als gevolg van out-of-pocket investeringen in de software voor de monitoring van de emissies en de verwerking van de verzamelde data, en uitgaven voor de verificatie van de monitoringsplannen en emissierapportages door geaccrediteerde verificateurs.

Complexiteit. De verschillende rapportverplichtingen omtrent emissies op grond van MRV, EU ETS, FuelEU, en IMO-verdragen hebben in de basis betrekking op dezelfde data en hierbij worden veelal vergelijkbare parameters gehanteerd. Toch worden bij deze verplichtingen verschillende berekeningswijzen gehanteerd, en moeten gegevens vaak op verschillende manieren geüpload worden via de betreffende platforms. Mede hierdoor bestaat veel overlap tussen de gerapporteerde gegevens.

Dienstverlening. Verificateurs van het monitoringsplan en de rapportage van emissies door rederijen, en de emissieautoriteit NEa hanteren verschillende werkwijzen en standaarden. Hierdoor kan het gebeuren dat data die wordt goedgekeurd door de verificateur weer wordt afgekeurd door de NEa.

Verder is de systematiek van de emissierapportage en de faciliteiten van het rapportageplatform THETIS en de NEa soms ontoereikend om bij specifieke scheepsprofielen of brandstofsoorten de emissies adequaat te monitoren en rapporteren. Dit maakt het lastig om de werkzaamheden omtrent de rapporteringsplicht te integreren in de standaard werkprocessen en moet er regelmatig gezocht worden naar casus specifieke oplossingen.

Hieronder is bovenstaande problematiek nader uitgewerkt aan de hand van twee voorbeeldcasussen.

Ontoereikende rapporteringsmethodiek voor baggerbedrijven
Een rederij die zich toelegt op baggeren legt dat rapportagesystematiek van emissies voor de maritieme sector slecht aansluit bij deze specifieke werkzaamheden. Zo wordt een 'reis' volgens de definitie van MRV altijd afgelegd tussen twee 'ports of call'.[14] Deze definitie sluit logischerwijs slecht aan bij de praktijk van baggerbedrijven. Een ander probleem is dat een baggerschip vaak veel meer brandstof verbruikt wanneer het stilligt, tijdens het baggeren, dan wanneer het vaart. Emissies moeten echter vaak worden afgezet tegen het aantal gevaren zeemijlen, zodat in het geval van baggeraars een zeer vertekend beeld ontstaat. De standaard opzet van rapportageplatform Thetis biedt echter geen mogelijkheid om onderscheid te maken tussen uitstoot door voortstuwing, en uitstoot die ontstaat door toedoen van werkzaamheden. Ook emissieautoriteit NEa beschikt over onvoldoende expertise om bedrijven hiermee te assisteren.

Ontoereikende rapporteringsmethodiek bij het gebruik van LNG-brandstof
Een andere respondent beschrijft daarnaast de complicaties omtrent emissierapportage die het bedrijf ondervindt bij schepen die LNG-brandstof gebruiken. Het accuraat bijhouden van de consumptie van deze brandstof is namelijk lastig om vast te stellen op het moment dat een schip vaart. Om hiervoor te corrigeren, wordt soms een negatieve consumptie gerapporteerd als het schip in de haven is, die dan later weer wordt gecorrigeerd op basis van de daadwerkelijke meting. Hoewel de verificateur deze werkwijze accepteert, ontbreekt

[14] Zie bijv, https://climate.ec.europa.eu/system/files/2017-06/20170517_voyages_in_ports_en.pdf

hiervoor de expertise bij de NEa. Het adequaat rapporteren en afstemmen van deze zaken bij de emissieautoriteit kost volgens de respondent veel tijd en werklasten voor het bedrijf.

Doorlooptijd. Respondenten leggen uit dat het validatie- en verificatieproces voor het monitoringsplan en de emissierapportages veel tijd in beslag kan nemen. Zo kan het proces van het verifiëren en het afgeven van de emissierapporten door de verificateurs maanden duren.

6) Aanleveren van informatie voorafgaand aan binnenkomst haven en meewerken met Port State Controls

Scheepsagenten moeten voorafgaand aan de binnenkomst bij een haven via het Maritime Single Window het schip aanmelden. Hierbij moet bepaalde informatie worden aangeleverd. Na deze aanmelding kan een schip in aanmerking komen voor een Port State Inspection. Hierbij controleren inspecteurs in buitenlandse havens de schepen van de rederij op hun naleving van geldende internationale en Europese regelgeving. De afspraken over (onder andere) de uitvoering van deze procedures, de frequentie hiervan en de beoordeling van tekortkomingen is vastgelegd in het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU). In Nederland is de regelgeving omtrent het toezicht op buitenlandse schepen daarnaast vastgelegd in de Wet havenstaatcontrole.

Tabel 19. Knelpunten: aanleveren van informatie voorafgaand aan binnenkomst haven (Port State Control)

Tijdsbesteding. Een respondent geeft aan veel tijd kwijt te zijn aan het aanleveren van informatie voorafgaand aan de binnenkomst in de haven, ongeacht of er sprake is van een Port State Inspectie. Voor elke havenaanloop moet namelijk inlichtingen over verschillende zaken worden gegeven. Als er daarnaast iets ontbreekt, moeten bedrijven soms veel tijd besteden om deze zaken bij de havenaanloop te repareren.

Complexiteit. Respondenten uiten veel frustratie over het feit dat bij verschillende havens verschillende informatie moet worden aangeleverd. Dit proces is niet gestandaardiseerd en de informatie moet in veel verschillende havens op een eigen manier en met een eigen format worden aangeleverd. Ondanks dat bedrijven hier wel een digitaal systeem voor kunnen gebruiken die het aanleveren van deze informatie per haven standaardiseert en simplificeert, zijn er nog steeds veel kleine details die per haven op een andere wijze moeten worden gerapporteerd.

Dienstverlening. Port State Inspecteurs dienen inspecties uit te voeren op basis van de geldende internationale Conventie regelgeving die voor de havenstaat van toepassing zijn. Respondenten geven aan dat in de praktijk in sommige gevallen discussie kan ontstaan met de inspecteurs over de toepassing van internationale voorschriften of over geconstateerde tekortkomingen.

Respondenten geven daarnaast aan dat het zeer ingewikkeld is om bezwaar aan te tekenen als een inspecteur iets ten onrechte in het verslag lijkt te hebben, gezet waardoor het schip wordt aangehouden. Een bezwaarschrift moet dikwijls in de taal van de havenstaat worden aangetekend en daarnaast doen inspecteurs in de ervaring van de respondenten dikwijls

niks met het bezwaarschrift. Bedrijven moeten een bezwaarschrift op laten stellen door de vlaggenstaatautoriteit, wat in Nederland de ILT is.

Om deze reden wordt zoveel mogelijk getracht om deze zaken ter plekke met de inspecteur op te lossen. Hiermee moet dan dikwijls contact worden gezocht met de ILT of de erkende instelling (Klassenbureaus) die namens de vlaggenstaat de veiligheidscertificaten heeft verzorg, wat tijdrovende exercities kunnen vormen.

7) Re-integratie van een werknemer

De werkgever moet volgens artikel 25 in de Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen een re-integratiedossier opstellen en bijhouden, een re-integratieverslag opstellen en de arbeidsinschakeling van de werknemer bevorderen. De ondernemer moet aantonen dat er voldoende is gedaan om de werknemer te re-integreren.

Tabel 20. Knelpunten: re-integratie van een werknemer

Complexiteit. Het zoeken van alternatieve werkzaamheden voor re-integrerende werknemers is in de maritiem sector zeer lastig. Hierbij moet er dan gezocht worden naar vervangende werkzaamheden aan wal, wanneer de werknemer in kwestie zijn initiële werkzaamheden niet of nauwelijks meer kan uitvoeren. Maar vaak zijn er binnen het bedrijf maar zeer beperkte mogelijkheden hiervoor. Een voormalig zeevarende kan niet zomaar aan de slag in een administratieve rol. Het bedrijf moet deze re-integratie echter wel adequaat faciliteren, want anders krijgt het te maken met loonsancties.

Tijdbesteding. Om te voldoen aan de wetgeving moeten het dossier en het verslag zo volledig mogelijk en zorgvuldig worden vastgelegd. Ondernemers besteden tijd aan overleg met de werknemer, (Arbo)artsen en eventuele andere adviseurs/bemiddelaars en aan de verslaglegging van deze gesprekken. Het schrijven aan het dossier is volgens hen een tijdrovend proces. Om die reden besteden ze de verslaglegging van het dossier uit aan externe adviseurs: ondernemers achten de kans dat ze zelf fouten maken groot.

8) Het voldoen aan de ISPS-code

Conform het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (SOLAS) moeten vrachtschepen met een tonnage van meer dan 500 GT voldoen aan de ISPS-code. Deze code verplicht rederijen voor de betreffende scheepsklasse om op organisatorisch, administratief en operationeel niveau strikte beveiligingsmaatregelen te nemen voor deze schepen.

Tabel 21. Knelpunten: het voldoen aan de ISPS-code

Kosten. De ISPS-code is voor rederijen over het algemeen goed werkbaar, maar resulteert toch in aanzienlijke regeldrukkosten (€ 148.054 per jaar) vanwege de veelomvattende maatregelen die in het kader van deze code genomen moeten worden om beschermd te zijn tegen externe risico's zoals terrorisme, piraterij, of diefstal, en interne risico's. Voor rederijen vormen veel van deze kosten onderdeel van de bedrijfseigen kosten, waardoor deze niet als regeldruk worden beschouwd. De resterende kosten die als 'extra' worden beschouwd ontstaan door audits en andere controles die het bedrijf niet uit eigen beweging zou ondernemen.

9) Het doorlopen van een ontslagprocedure via UWV of aangewezen commissie

Op grond van Artikel 7:671a Burgerlijk Wetboek moet een werkgever een schriftelijk verzoek tot toestemming indienen voor het opzeggen van de arbeidsovereenkomst bij het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen (UWV) of een ontslagcommissie, in het kader van het ontslag van een werknemer. Bij een dergelijke ontslagprocedure horen ook loopbaanbegeleiding, afkoopsommen en kosten voor externen (zoals advocaten).

Tabel 22. Knelpunten: het doorlopen van een ontslagprocedure via UWV of aangewezen commissie

Kosten. De afhandeling van een ontslagprocedure via het UWV of aangewezen commissie gaat gepaard met aanzienlijke incidentele regeldrukkosten van omgerekend € 25.364 per jaar. Deze kosten ontstaan voornamelijk door tijdbesteding voor de opbouw van het dossier, onderhandelingen met de werknemer en het eventuele contact met de externe adviseur of jurist. Als de werknemer daarnaast besluit om zelf ook een ontslagjurist in de arm te nemen, is de werkgever verplicht om hier aan me betalen. Per geval kost dit gemiddeld € 1.000.

Complexiteit. Bij ondernemers leeft de angst dat het dossier dat aangeleverd wordt aan het UWV onvolledig is. Als een dossier onvolledig is, kan dat tot gevolg hebben dat een ondernemer de werknemer (nog) niet mag ontslaan en de medewerker nog een jaar moet doorbetalen. Bedrijven schakelen daarom vaak de hulp in van een externe adviseur.

10) Aanvragen tewerkstellingsvergunning voor werknemers van buiten de EU/EER

Op grond van Artikel 2 Wet arbeid vreemdelingen zijn werkgevers verplicht om een tewerkstellingsvergunning (TWV) aan te vragen voordat zij werknemers in dienst nemen die niet de nationaliteit hebben van een EU- of EER-lidstaat of Zwitserland. Zonder deze vergunning mogen deze werknemers geen arbeid verrichten in Nederland.

Tabel 23. aanvragen tewerkstellingsvergunning voor werknemers van buiten de EU/EER

Dienstverlening. Rederijen die werknemers in dienst nemen van de buiten de EU/EER moeten een RTK- (voor kapiteins), RTO- (voor officieren), of RTZ-vergunning (voor scheepsgezellen) aanvragen. Sommige rederijen geven aan opzettelijk gestopt te zijn met het in dienst nemen van niet-EU/EER-medewerkers, enerzijds omdat sommige opdrachtgevers eisen stellen aan de herkomst van de bemanning (i.e. deze moet afkomstig zijn uit de EU), maar ook omdat zij slechte ervaringen hebben met het aanvraagportaal voor deze vergunningen. Met name de functionaliteit van de digitale systemen schiet hierbij te kort, zo wordt de lay-out van deze webpagina als negatief beoordeeld: gegevens worden soms op verwarrende of onjuiste gepresenteerd waardoor het aanvraagproces langer duurt dan noodzakelijk is.

7.2 Beslisboom regeldrukreductie

Het standaardkostenmodel Indicatorbedrijf (iSKM) heeft als doel om inzicht te geven in de parameters die de feitelijke en beleefde regeldruk van wettelijke verplichtingen veroorzaken. De feitelijke regeldruk is daarbij berekend voor het MKB-indicatorbedrijf als de regeldrukkosten en de beleefde regeldruk geeft het beeld van hoe ondernemers de werkbaarheid ervaren. De

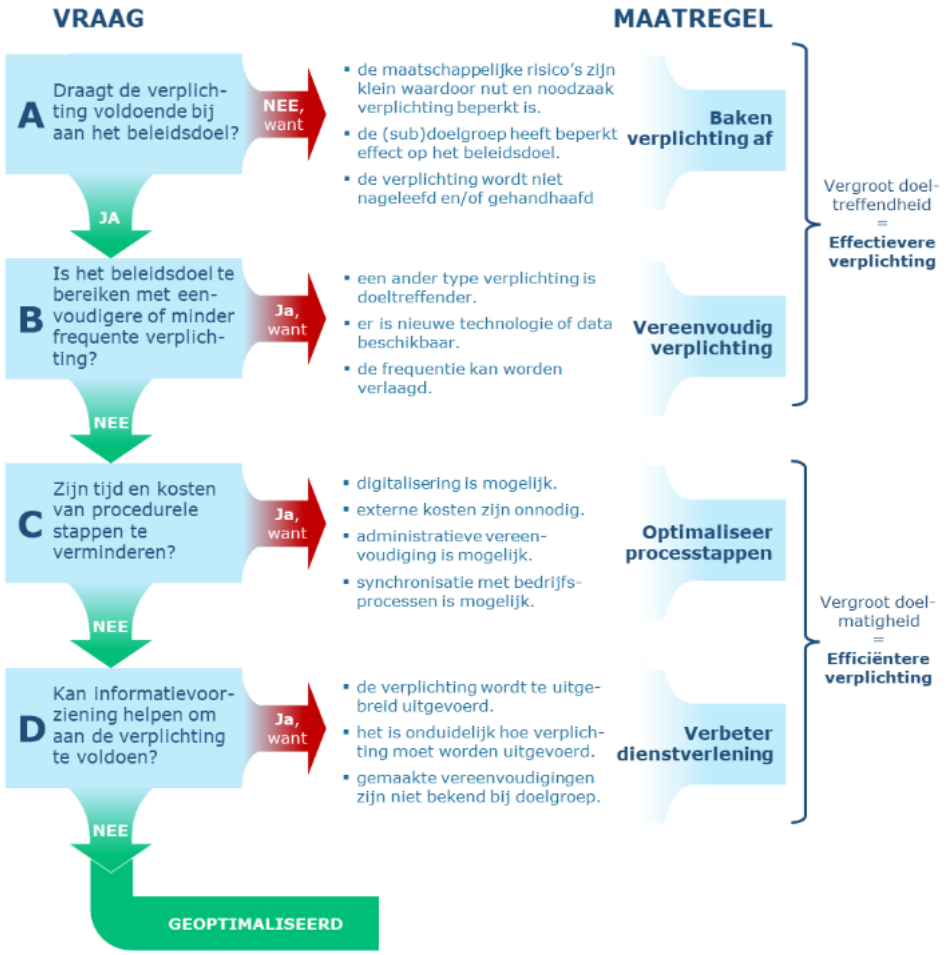
parameters in het model zijn daarmee de 'knoppen' waaraan gedraaid kan worden om de feitelijke en beleefde regeldruk te verminderen.

Door deze 'knoppen' te koppelen aan de beleidsdoelstelling (ofwel het maatschappelijke doel) en afwegingen die zijn gemaakt bij het tot stand komen van een verplichting, is op gestructureerde wijze na te gaan wat de mogelijkheden zijn om de beleefde en feitelijke regeldruk te reduceren. In de onderstaande figuur zijn deze op gestructureerde wijze uitgewerkt in de vorm van de beslisboom regeldrukreductie.

Het doel van de beslisboom is om mogelijke alternatieven voor een verplichting of de uitvoering daarvan gestructureerd op een rij te zetten. Hier zit een gradatie in. Alternatieven bij stap A en B zijn het meest ingrijpend, omdat ze een wetswijziging of vereenvoudiging van de verplichting vragen. Het uitvoeren van de maatregelen onder deze onderdelen maken de verplichting effectiever, oftewel de doeltreffendheid van de verplichting wordt vergroot.

Alternatieven bij stap C en D zijn makkelijker te implementeren en op kortere termijn haalbaar. Het uitvoeren van de maatregelen onder deze onderdelen maakt de verplichting efficiënter, oftewel de doelmatigheid van de verplichting wordt vergroot. Op deze wijze biedt de beslisboom verschillende handelingsperspectieven om een verplichting te optimaliseren.

Figuur 9. Beslisboom regeldrukreductie



De eerste vraag (A) in de beslisboom is of de verplichting voldoende bijdraagt aan het beleidsdoel dat de wet met deze verplichting nastreeft. Als de verplichting niet direct bijdraagt aan het beleidsdoel, mag de vraag worden gesteld of deze verplichting voldoende doeltreffend is. Verplichtingen die beperkt worden nageleefd (bijvoorbeeld vanwege onbekendheid) en waarvan

de handhaving beperkt is, kunnen een signaal zijn om vraag A zorgvuldig in overweging te nemen. De regeldruk is dan te reduceren door de verplichting af te schaffen of een specifiek deel van de doelgroep (bijvoorbeeld wanneer het risico beperkt is) uit te zonderen.

De tweede vraag (B) sluit aan bij de gedachte of het doel van de wet ook met een andere, eenvoudigere verplichting is te bereiken. Verplichtingen kunnen namelijk zijn verouderd of minder aansluiten op de praktijk. Ook zijn soms inzichten en ervaringen uit andere beleidsterreinen of het buitenland inspirerende voorbeelden voor andere verplichtingen. Het doel van de wet wordt dan nog steeds bereikt, maar wel met eenvoudigere verplichtingen.

De derde en vierde vraag gaan ervan uit dat de verplichting, frequentie en gevraagde gegevens blijven bestaan. Vraag C richt zich dan op het optimaliseren van de procedure en bijbehorende werkzaamheden. Vraag D is vooral gericht op het ondersteunen en faciliteren van mkb-ondernemers bij het naleven van de verplichting. Zo leidt het optimaliseren van de processtappen en het verbeteren van de dienstverlening tot een doelmatigere (ofwel efficiëntere) inrichting van de verplichting en daarmee tot een significante vermindering van de ervaren regeldruk voor mkb-ondernemers.

Het meetbare en merkbare effect op de regeldruk voor ondernemers verschilt per vraag uit de beslisboom. Suggesties die hoog staan in de beslisboom hebben een groter effect dan vragen die lager in de beslisboom staan. In de onderstaande tabel zijn deze samengevat.

Tabel 24. Verwacht regeldrukeffect per vraag uit de beslisboom

Effect regeldruk		Vraag			
		A	B	C	D
	Verplichting en regeldruk verdwijnen	✓	✓		
	Feitelijke Regeldrukkosten (€) nemen af, werkbaarheid verbeterd	✓	✓	✓	
	Feitelijke Regeldrukkosten (€) nemen af	✓	✓	✓	
	Werkbaarheid verbeterd			✓	✓

In het hoofdrapport zijn voor 10 verplichtingen reductiemaatregelen uitgewerkt. Hierbij is dan rekening gehouden met de verschillen tussen de MKB-indicatorbedrijven die onderdeel zijn van dit onderzoek.

8 Samenvatting regeldruk de rederij

1. De rederij ziet nut en noodzaak van veel verplichtingen maar ervaart knelpunten bij verplichtingen die slecht aansluiten bij de praktijk, die een onduidelijk doel dienen, of die onnodig inefficiënt zijn ingericht

Uit het onderzoek is gebleken dat in totaal 108 verplichtingen van toepassing zijn op ondernemers in de maritieme sector. Van de 83 verplichtingen waarvoor ondernemers de werkbaarheid hebben beoordeeld, worden er 75 (90%) als redelijk tot goed werkbaar ervaren. Voor de overige 8 verplichtingen (10%) geldt dat maritieme ondernemers deze verplichting als slecht werkbaar beoordelen. De overkoepelende knelpunten hierbij zijn verplichtingen:

1) Die onvoldoende aansluiten bij de bedrijfsprocessen van de onderneming, of de specifieke context binnen de maritieme sector;
2) Die een onduidelijk beleidsdoel dienen, of waarvan dit beleidsdoel onvoldoende gecommuniceerd wordt, waardoor het draagvlak ondermijnd wordt;
3) Die (onnodig) inefficiënt zijn ingericht, bijvoorbeeld omdat sprake is van overlappende en/of dubbele verplichtingen.

Door meer aandacht te besteden aan bovenstaande punten, kan de werkbaarheid van sommige verplichtingen aanmerkelijk verbeteren.

2. De regeldrukkosten (€) hebben een significante impact op de winstgevendheid van het MKB-indicatorbedrijf de rederij

De berekening van de regeldrukkosten bij het MKB-indicatorbedrijf de rederij laat zien dat de structurele regeldrukkosten ruim € 1.361.538 bedragen (exclusief business-as-usual). Hiervan bestaat 69% uit out-of-pocket kosten en de resterende 31% uit interne kosten ten gevolge van tijdbesteding.

Bepaalde verplichtingen zijn verantwoordelijk voor een relatief groot deel van de regeldrukkosten. Dit zijn allereerst de wettelijke verplichtingen met betrekking tot de registratie en de omgang met ballaswater, het voldoen aan emissienormen en ten slotte het voldoen aan de ISPS-code.

Afgezet tegen de omzet van het indicatorbedrijf (€ 13.896.296) bedragen de regeldrukkosten maar liefst 10%. Vanuit dit oogpunt kan een vermindering van de regeldruk een positief effect hebben op de winstgevendheid van een rederij.

3. Rederijen ervaren verschillende knelpunten voor de verduurzaming

MKB-bedrijven in de maritieme sector zijn actief bezig met innovatie en investeringen in duurzame toepassingen, maar lopen hierbij wel tegen een aantal knelpunten aan:

- Diepte-investeringen in duurzame toepassingen worden belemmerd door onzekerheid over de toekomstige regelgeving, subsidies en de infrastructuur.
- Een te trage toepassing van innovatie in normenkaders omtrent regelgeving belemmert de toepassing van deze innovatie door bedrijven om deze regelgeving na te leven.

4. Voor de rederij zijn de 10 meest belastende verplichtingen bepaald

Alle verplichtingen uit het MKB-indicatorbedrijf zijn in de regeldrukmatrix beoordeeld op basis van de regeldrukkosten en de werkbaarheid. In overleg met de deelnemende bedrijven en de brancheorganisatie, eventueel en in de laatste plaats aangevuld met inzichten uit eerdere relevant onderzoek, is hieruit een selectie gemaakt met als vraagstelling: welke 10 verplichtingen zouden moeten worden meegenomen in het uitwerken van voorstellen om de regeldruk te verminderen? De volgende zijn hiervoor geselecteerd:

- Verplichten uit het Ballastwaterverdrag;
- Het meewerken aan eisen omtrent emissies;
- Doorbetalen loon bij ziekte;
- Meewerken aan uitvragen van het CBS;
- Monitoren en melden van emissies;
- Aanleveren van informatie voorafgaand aan binnenkomst haven en meewerken met Port State Controls;
- Het meewerken aan de re-integratie van een werknemer;
- Het voldoen aan de ISPS-code;
- Het doorlopen van een ontslagprocedure via het UWV of aangewezen commissie;
- Het aanvragen van een tewerkstellingsvergunning voor werknemers van buiten de EU/EER.

Bijlage I Overzicht wettelijke verplichtingen de rederij

	Regeldruk			
	Structureel	Eenmalig	Incidenteel	Totaal
A. Werkgever	**€ 175.963**	**€ 6**	**€ 63.507**	**€ 231.782**
A-1 Gezondheid en veiligheid op het werk	**€ 48.327**	**€ 0**	**€ 9.703**	**€ 58.030**
Het uitvoeren van een Risicoinventarisatie en -Evaluatie	€ -	€-	€ 3.041	€ 3.041
Het meewerken aan inspecties van de Nederlandse Arbeidsinspectie	€ -	€-	€ 5.544	€ 5.544
Het aanwijzen van een preventiemedewerker	€ 3.347	€-	€-	€ 3.347
Het voorlichten over en toezien op de te verrichten werkzaamheden	€ 5.616	€-	€-	€ 5.616
Het voeren van overleg over het arbobeleid	€ 7.695	€-	€-	€ 7.695
Het aansluiten bij een arbodienst en/of het inhuren van een bedrijfsarts	€ 10.260	€-	€-	€ 10.260
Het organiseren van bedrijfshulpverlening (BHV)	€ 4.667	€-	€-	€ 4.667
Het opstellen van een ziekteverzuimbeleid	€ 16.338	€-	€-	€ € 16.338
Het zorgen voor Arbo-voorzieningen, zoals beschermingsmiddelen.	€ -	€-	€-	€ -
Het zorgen voor een ergonomische inrichting van de werkplekken.	€ -	€-	€-	€ -
Het uitvoeren van een arbeidsgezondheidskundig onderzoek.	€ -	€-	€-	€ -
Het laten keuren van arbeidsmiddelen.	€ 404	€-	€-	€ 404
Het hebben van een veiligheidsinformatieblad voor gevaarlijke stoffen	€-	€-	€ -	€ -
Het melden van arbeidsongevallen met personeel	€-	€-	€ 110	€ 110
Het bijhouden van een ongevallenregistratie	€-	€-	€ 1.008	€ 1.008
Maatregelen nemen om gehoorschade te voorkomen	€-	€-	€-	€-
De werkgever is verantwoordelijk voor het nemen van de juiste beheersmaatregelen voor een veilige en gezonde werkomgeving op basis van de arbeidshygiënische strategie				
A-2 Werktijden en sociale zekerheid	**€ 113.472**	**€ 0**	**€ 88**	**€ 113.560**
Het afdragen van premies aan de pensioenuitvoerder	€ -	€-	€-	€-
Het voeren van een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden	€ 113.472	€-	€-	€ 113.472
Het maken van afspraken rondom zwangerschapsverlof en bijhouden van de administratie.	€ -	€-	€ 88	€ 88
Het hebben van een ziekteverzuimverzekering	€-	€-	€-	€-
Het aansluiten bij een pensioenuitvoerder	€-	€-	€-	€-

A-3 Arbeidsbescherming en gelijke behandeling	**€ 10.968**	**€ 0**	**€ 29.924**	**€ 40.892**
Het bijhouden van de administratie rondom vakantie	€ 10.680	€ -	€ -	€ 10.680
Het inzetten van werknemers binnen de grenzen van de maximaal toegestane werktijden en minimale rusttijden.	€ 288	€ -	€ -	€ 288
Het doorlopen van een ontslagprocedure bij ontslag met wederzijds goedvinden.	€ -	€ -	€ 504	€ 504
Het doorlopen van een ontslagprocedure via UWV of aangewezen commissie	€ -	€ -	€ 25.364	€ 25.364
Het doorlopen van een ontslagprocedure via de kantonrechter				
Het betalen van een transitievergoeding voor een werknemer	€ -	€ -	€ -	€-
Het bijhouden van het ziekteverzuim	€ -	€ -	€ -	€-
Het begeleiden van niet-functionerende werknemers	€ -	€ -	€ 1.295	€ 1.295
Het meewerken aan de re-integratie van een werknemer	€ -	€ -	€ 2.720	€ 2.720
Het zorgen voor plekken voor arbeidsbeperkten				
Het vergroten van het aantal vast arbeidscontracten	€ -	€ -	€ -	€ -
Het doorbetalen van het loon bij ziekte	€ -	€ -	€ 41	€ 41
Het aanvragen van betaald ouderschapsverlof voor een werknemer	€ -	€ -	€ -	€-
A-4 Werkgever overig	**€ 3.196**	**€ 6**	**€ 23.792**	**€ 26.995**
Claimen loonkostenvoordelen voor oudere of arbeidsgehandicapte werknemers				
Rapportageplicht werkgebonden personenmobiliteit				
Premiedifferentiatie tijdelijke contracten (WAB)	€-	€-	€-	€ -
Ketenaansprakelijkheid				
Het indienen van aangifte loonbelasting, inclusief afdracht	€-	€-	€-	€-
Het betalen van loon aan een werknemer	€-	€-	€-	€-
Het betalen van vakantiebijslag aan een werknemer	€-	€-	€-	€-
Het (digitaal) verstrekken van een loonstrook aan een werknemer	€-	€-	€-	€-
Het verstrekken van een jaaropgaaf aan een werknemer	€-	€-	€-	€-
Het voeren van een loonadministratie	€-	€-	€-	€-
Het afdragen van premies aan het O&O-fonds	€ 2.243	€-	€-	€ 2.243
Het indienen van een aanmelding als werkgever	€-	€ 6	€-	€ 6
Het ter beschikking stellen van trainingen, opleidingen en cursussen	€-	€-	€-	€-
Het APK laten keuren van bedrijfswagens	€ 953	€-	€-	€ 953
Het inhuren van zzp'ers	€-	€-	€-	€ -
Het meewerken aan loonbeslag	€-	€-	€ -	€ -
De administratie bijhouden van alles wat onder de werkkostenregeling (WKR) valt.	€-	€-	€ 192	€ 192
Het bieden van de gelegenheid tot medezeggenschap	€-	€-	€-	€-
Het aangeven of de arbeidsovereenkomst wordt voortgezet	€-	€-	€-	€-

Aanvragen tewerkstellingsvergunning voor werknemers van buiten EU/EER	€-	€-	€ 23.600	€ 23.600
Vaststellen identiteit werknemer	€-	€-	€ -	€ -
Opvragen en vastleggen werknemersgegevens bij indiensttreding (loonbelastingverklaring)	€-	€-	€ -	€ -
Het controleren of asielzoekers die werknemers worden beschikken over een W-document				
Het voldoen aan de regels omtrent goed verhuurderschap bij het huisvesten van uitzend/arbeidsmigranten				
B. Ondernemer	**€ 14.737**	**€ 126**	**€ 1.862**	**€ 16.725**
B-1 Belastingen en financiën	**€ 13.585**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 13.585**
Het indienen van aangifte omzetbelasting, inclusief afdracht	€ 1.152	€-	€-	€ 1.152
Het indienen van aangifte winstbelasting, inclusief afdracht				
Het opstellen van de jaarrekening	€ 558	€-	€-	€ 558
Het betalen van gemeentelijke belastingen				
Het verkrijgen van controleverklaringen bij de jaarrekening	€ 11.875	€-	€-	€ 11.875
B-2 Bedrijfsvoering	**€ 0**	**€ 126**	**€ 1.862**	**€ 1.988**
Het informeren van betrokkenen over de verwerking van hun persoonsgegevens	€ -	€ -	€ 1.000	€ 1.000
Het meewerken aan uitvragen van het CBS	€ -	€ -	€ 855	€ 855
Het doorgeven van het aantal werkzame personen aan de KvK				
Het verplicht inschrijven in het handelsregister	€ -	€ 126	€ -	€ 126
Het aantonen van de naleving van de privacyregels	€ -	€ -	€ -	€ -
Het melden van een datalek aan de Autoriteit Persoonsgegevens				
Kennisname van nieuwe wet- en regelgeving	€ -	€ -	€ -	€ -
Keuringen van installaties	€ -	€ -	€ -	€-
Het melden van een datalek aan de betrokkene				
Het inschrijven van uiteindelijk belanghebbenden in het UBO-register	€ -	€ -	€ 7	€ 7
Het hebben van een functionaris voor gegevensbescherming				
B-3 Ondernemer, overig	**€ 1.152**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 1.152**
Het aanvragen van een licentie bij een CBO, inclusief afdracht	€ -	€ -	€ -	€-
Het naleven van algemene eisen aan het gebouw	€ -	€ -	€ -	€-
Het opstellen van een jaarverslag of een bestuursverslag	€ 1.152	€ -	€ -	€ 1.152
Het aanvragen van een energielabel	€ -	€ -	€ -	€-
Het doen van een gebruiksmelding of het aanvragen van een vergunning voor brandveilig gebruik.				
Het uitvoeren van energiebesparende maatregelen en rapporteren hierover	€ -	€ -	€ -	€-
C. Sectorspecifiek	**€ 1.062.235**	**€ 0**	**€ 7.697**	**€ 1.069.932**
C-1 Omgevingsverplichtingen	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**

Het nemen van energiebesparende maatregelen van de Erkende Maatregelenlijst	€-	€-	€-	€-
Het meewerken aan milieu inspecties van de omgevingsdienst				
C-2 Brandveiligheid	**€ 0**	**€ 0**	**€ 216**	**€ 216**
Het ontvangen en begeleiden van de brandweer en het beantwoorden van hun vragen over de brandveiligheid en het gebruik van het gebouw	€-	€-	€ 216	€ 216
Het laten onderhouden en keuren van blusmiddelen	€-	€-	€-	€-
Het laten testen, onderhouden en inspecteren van de sprinklerinstallatie				
Gebouwde machines moeten voldoen aan veiligheidseisen van Warenwetbesluit Machines (machinerichtlijn)	€-	€-	€-	€-
Het beperken van emissies				
Het indienen van een kennisgeving over gevaarlijke stoffen				
Het vervoeren van gevaarlijke stoffen (nationaal en internationaal)	€-	€-	€-	€-
Het indienen van een milieumelding				
Het aanvragen van een parkeervergunning of -ontheffing				
C-3 Sectorspecifiek, overig	**€ 1.062.235**	**€ 0**	**€ 7.481**	**€ 1.069.716**
Het registreren en aanvragen van certificaten, formulieren en (verplichte) verzekeringen voor het schip (o.a. zeebrief, nationaliteitsverklaring)	€ 9.043	€-	€ -	€ 9.043
Melding en ondersteuning onderzoeken bij averijen en/of ongevallen	€ -	€-	€ 2.700	€ 2.700
Monitoren en melden van emissies	€ 50.585	€-	€ -	€ 50.585
Het voldoen aan de verplichtingen uit het Ballastwaterverdrag	€ 338.460	€-	€ -	€ 338.460
Aanleveren van informatie voorafgaand aan binnenkomst haven en meewerken aan eventuele Port State Controls	€ -	€-	€ 4.424	€ 4.424
Het meewerken aan eisen omtrent emissies.	€ 322.044	€-	€ -	€ 322.044
Het voldoen aan de ISM	€ 95.413	€-	€ -	€ 95.413
Het voldoen aan eisen leef- en werkomstandigheden zeevarenden	€ 56.488	€-	€ -	€ 56.488
Het registreren en aanvragen van certificaten en vergunningen voor de bemanning	€ 39.549	€-	€ -	€ 39.549
Het voldoen aan cyberveiligheidseisen	€ 2.395	€-	€ -	€ 2.395
Het afsluiten en aantonen van verplichte verzekeringen voor het schip	€ 204	€-	€ -	€ 204
Het overdragen van lokaal havengeld en/of zeehavengeld	€ -	€-	€ 357	€ 357
Het voldoen aan de ISPS	€ 148.054	€-	€ -	€ 148.054

Samen werken aan maatschappelijke vooruitgang

Het vooruitstrevende team van Sira Consulting bestaat uit een diversiteit van gekwalificeerde adviseurs met hooggespecialiseerde sectorkennis en procesmatige deskundigheid.

In nauwe samenwerking met onze opdrachtgevers bereiden we politiek-bestuurlijke besluitvorming en de implementatie hiervan in de praktijk voor.

Gedurende projecten vertalen we complexe beleidsvraagstukken naar concrete oplossingen, door middel van onafhankelijk kwantitatief en kwalitatief onderzoek. Daarnaast ondersteunen, adviseren en evalueren wij bij het optimaliseren van de uitvoering en de implementatie van beleid op een efficiënte en effectieve manier in de praktijk.

Met robuust sociaalwetenschappelijk en bedrijfseconomisch onderzoek dragen we zo bij aan slimmere overheidsprocessen, betere dienstverlening en lagere kosten.

Vanuit deze samenwerking met onze opdrachtgevers en stakeholders streven we onze missie na: werken aan maatschappelijke vooruitgang, een bijdrage leveren aan het realiseren van een gunstig economisch klimaat, het bevorderen van burgerparticipatie en goed openbaar bestuur.

Sira Consulting

Vandaag. Voor de overheid van morgen.

Herculesplein 88
3584 AA Utrecht

KvK nr. 30182559
+31 (0)30 602 49 00

info@siraconsulting.nl
www.siraconsulting.nl