

Bestuurswijzigingen vastgesteld tijdens Algemene Vergadering KVNR

Nieuws

20 mei 2026

#Verenigingszaken

Gedownload op 04-07-2026

Tijdens de Algemene Vergadering van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) zijn wijzigingen in het bestuur vastgesteld.

De Algemene Vergadering heeft besloten de zittingstermijn van voorzitter Theo Klimp met twee jaar te verlengen. Hij blijft daarmee de komende periode aan als voorzitter van de KVNR. Daarnaast is Gilbert de Bock benoemd tot vice-voorzitter en is Sibrand Hassing herbenoemd als bestuurslid.

Yntze Buitenwerf heeft zijn functie als vice-voorzitter neergelegd, evengoed blijft hij aan als bestuurslid. Hij heeft ervoor gekozen zijn rol binnen het bestuur anders in te richten, zodat hij zich in aangepaste vorm kan blijven inzetten voor de vereniging.

Met deze wijzigingen blijft het bestuur van de KVNR goed toegerust om de belangen van de Nederlandse reders te behartigen in een complexe en (steeds) veranderende internationale omgeving.

Neem contact op met...

Auteur



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

albers@kvnr.nl



Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
14-06-2026

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Niet-maritieme ondernemingen (gevoerd als MKB) meer dragen investeringsrisico's en regelbark die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf!

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regers, en codes van toezicht en verplichte certificaten aan boord hebben en verschillende rekening houden met controle op naleving via havenstaatcontroles.

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

Regelbark aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelbark zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit ISO-verband. Niet alle cumulatieve maakt dat de regelbark in de praktijk steeds zwaarder wordt, tenzij afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kluisman gevraagd om de regelbarkkosten voor MKB-inksterbedrijven met 20% te verminderen. De lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelbarkonderzoeken, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieberekening voor regelbarkkosten ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale regelbarkonderzoeken, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke entiteiten, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelbark maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelbark structureel te agenderen in Europese en internationale (MCA) overleggen, omdat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden meegenomen. Het is vaak niet Nederland alleen anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS



VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie



Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026