



Erasmus Universiteit richt leerstoel 'De toekomst van het maritieme recht' op

Nieuws

5 december 2025 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2026

Per 1 december 2025 heeft de Erasmus Universiteit Rotterdam de leerstoel “*De Toekomst van het Maritieme Recht*” ingesteld. Deze leerstoel richt zich op het versterken en toekomstbestendig maken van het maritieme recht, en stimuleert jong talent om een carrière in dit belangrijke vakgebied na te streven.

Waarom toekomstbestendig maritiem recht?

De maritieme sector staat voor grote uitdagingen, waaronder verduurzaming, digitalisering en de energietransitie. Het maritieme recht moet zich ontwikkelen om kaders te bieden die innovatie mogelijk maken en de sector door deze veranderingen heen begeleiden. De leerstoel combineert onderzoek en onderwijs om belangrijke vragen te beantwoorden die de toekomst van internationale scheepvaart en havens in de komende decennia vormgeven, en draagt zo bij aan zowel Nederland als de wereldhandel. Immers, 90% van alle goederen wereldwijd wordt op enig moment per schip vervoerd.

Samenwerken met de markt

De leerstoel is mogelijk gemaakt door samenwerking met toonaangevende spelers in de maritieme sector. Verzekeraars, redersmakelaars en maritieme expertisebureaus investeren in kennisontwikkeling om de juridische en operationele kaders van de industrie te versterken. Door samen te werken creëren de universiteit en het bedrijfsleven een solide basis die de concurrentiekracht van Nederland en Europa versterkt.

“Alle ontwikkelingen (alternatieve brandstoffen, verduurzaming en het vervoerrecht zelf) vragen ook om de juiste juridische vertaling.”

Het succes van de leerstoel hangt niet alleen af van onderzoek, maar ook van het inspireren van studenten om zich te specialiseren in het maritieme recht. *“Onbekend maakt onbemind. Deze leerstoel geeft meer studenten de kans om het maritieme recht te ontdekken en een carrière in dit vakgebied na te streven,”* zegt Jolien Kruit, hoogleraar De Toekomst van het Maritieme Recht en advocaat bij Van Traa Advocaten.

Daniella de Lint, Claims Director bij MSIG Specialty Marine: “De maritieme industrie ontwikkelt zich snel. Investeren in kennis en talent is essentieel om een duurzame toekomst te waarborgen. Wij zijn er trots op dat MSIG Specialty Marine hier een betekenisvolle bijdrage aan kan leveren.”

Gezamenlijke inspanning van de hele sector

Dit initiatief bundelt de expertise en steun van MSIG Specialty Marine (hoofdsponsor), de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), de Nederlandse Vereniging voor Vervoerrecht (NVV), JR Shipping, Anchor Insurance, Sedgwick, Van Ameyde Marine, FENEX, Dutch P&I, Arntz van Helden en DUPI Underwriting Agency. Hun samenwerking benadrukt het belang van het overbruggen van de kloof tussen wetenschap en praktijk om de toekomst van het maritieme recht vorm te geven.

Met de instelling van deze leerstoel wil de Erasmus Universiteit ervoor zorgen dat het maritieme recht niet alleen reageert op veranderingen, maar deze ook actief helpt vormgeven. De integratie van duurzaamheid en digitalisering in het curriculum zal studenten en professionals uitrusten met de kennis om het complexe juridische landschap van internationale scheepvaart en havens te navigeren, en zo de positie van Nederland als mondiale maritieme leider veiligstellen.

“De KVNR sponsort deze leerstoel en zijn we erg blij dat Jolien Kruit deze zal gaan invullen.”

Neem contact op met...

Auteur



Lodewijk Wisse

JURIDISCH, FINANCIËEL EN FISCAAL ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 8397 8355

wisse@kvnr.nl



Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
16.06.2026

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB maar dragen innovatiegedruis en regelmatig die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest geregelde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes, talloze, strikte vergoede certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensive, internationaal concurrerende en sterk geregelde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt 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 verkorten samen te innoveren.

Regelmatig aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelmatig 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 overeenkomsten, onder meer vanuit IMO-verband. Alrij die cumulatie maakt dat de regelmatig 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 meeste Akkerman gevraagd om de regelmatigheden voor MKB-ondernemers met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelmatigheden, 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 zijn wij in op de volgende punten de 20%-reductiebestemming voor regelmatigheden ook toe te passen op steun op te leveren sectorale regelmatigheden, waaronder het maritieme onderzoek:

- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelmatig maar ook uitvoeringlasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; regelmatig structureel te organiseren in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Doerlijk moeten nationale lasten worden waarmaken. Het is vaak dat Nederland zwaar 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

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