



# European Industrial Maritime Strategy biedt kansen voor Nederlandse zeevaart

Nieuws

3 maart 2026 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 23-04-2026

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) is positief over de vandaag gepresenteerde Europese industriële maritieme strategie (EIMS) door de Europese Commissie. Deze strategie is een veel omvattend industrieel en geopolitiek plan dat Europa's brede maritieme sector moet moderniseren, beschermen en versterken. Het combineert industrieel maritiem beleid, handelsbeleid, defensie, innovatie, energie en circulaire economie in één geïntegreerde aanpak.

Aanvankelijk zou het alleen gaan om de maritieme maakindustrie, maar in de strategie is er een goede balans gemaakt tussen de scheepvaartsector enerzijds en de maritieme maakindustrie anderzijds. Daarbij is er ook aandacht voor de autonomie en weerbaarheid van de brede Europese maritieme sector. De zeevaart kan niet zonder de Europese maakindustrie en andersom, dus het is logisch dat de brede maritieme sector wordt belicht in deze strategie van de Europese Commissie.

De strategie omvat namelijk niet de concrete maatregelen, maar geeft wel richting voor toekomstige Europese maatregelen om de strategie in te vullen. De KVNR ziet graag dat de acties voor de Europese Commissie in de strategie worden opgepakt.

## EU-vlag aantrekkelijk houden, minder administratieve lasten en ETS-gelden oormerken

De KVNR is tevreden met het feit dat de Europese Commissie erkent dat een stabiele vloot onder beheer en eigendom van Europese reders van essentieel belang is. Het varen onder een EU-vlag moet aantrekkelijker worden gemaakt door o.a. efficiëntere en betere dienstverlening vanuit de betreffende vlaggenstaat en het behoud van de State Aid Guidelines.

Een ander punt waar de redersvereniging al een tijd aandacht voor vraagt, is de reductie van de administratieve lasten aan boord. Om dit deels te ondervangen zou de bemanning van zeeschepen

hun meldingen voor aankomst in havens eenvoudig, eenmalig en overal hetzelfde kunnen doen. Dit heet het European Maritime Single Window (EMSWe +). Dit systeem had al een paar jaar geleden 'up and running' moeten zijn, maar is in de meeste EU-landen nog niet geïmplementeerd. De Europese Commissie roept de lidstaten op om dit Europese maritieme loket z.s.m. te implementeren.

Met betrekking tot vergroening is de KVNR erg positief over het voornemen van de Europese Commissie om de ETS-opbrengsten meer ter beschikking te stellen aan reders. En dan specifiek deze ook meer toegankelijk te laten zijn voor de maritieme mkb. De Nederlandse en Europese zeevaart bestaat vooral uit mkb'ers, dus dit zou heel mooi zijn als dit ook daadwerkelijk goed aansluit bij onze kleine en middelgrote leden die willen verduurzamen.

Voort is het streven opgenomen dat de nationale lidstaten de ETS-opbrengsten gaan gebruiken om te investeren in infrastructuur en beschikbaarheid van schone(re) scheepsbrandstoffen. Dit is een lang gekoesterde wens van de Nederlandse reders. De vervuiler betaalt en de vergroener wordt zo deels beloond. Dit doordat het prijsverschil tussen de duurdere schonere scheepsbrandstof en de goedkope diesel of stookolie in dat geval wordt gedempt. Het liefst zien we dat op mondiaal (IMO-)niveau gebeuren.

17-10-2025

## **KVNR zwaar teleurgesteld over uitstel NZF van IMO**

Vandaag hebben de lidstaten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van de VN na een week klimaatonderhandelingen in Londen de vergadering waarin het voorstel om de uitstoot van broeikasgassen door zeeschepen mondiaal te beprijzen wordt besproken, uitgesteld met een jaar. Redersvereniging voor de zeevaart KVNR is zwaar teleurgesteld...



## **Mogelijke importheffingen voor buiten de EU nieuwgebouwde schepen van tafel**

In aanloop naar de publicatie van de EIMS leek sprake van invoering van een 'Made in Europe' label om de gehele bouw van schepen in de EU te laten plaatsvinden. Het initiële idee van de Europese Commissie was om voor zeeschepen die buiten de EU zouden worden gebouwd én in Europese wateren actief zijn, een aanzienlijke importheffing op te leggen. Deze indirecte verplichting tot het exclusief bouwen in de EU is iets wat de KVNR als zeer ongewenst ziet.

Reders bouwen hun nieuwbouwschepen om verschillende operationele en financiële redenen wel of niet bij Nederlandse en Europese werven. Zo is er niet altijd genoeg werfcapaciteit beschikbaar om zeeschepen in Europa te laten bouwen. De meeste reders in Nederland laten hun schepen wel afbouwen bij Nederlandse en Europese werven nadat de basis van het schip (het casco) buiten Europa is gebouwd. Daarnaast bevat veel technologie aan boord van de nieuw te bouwen schepen Nederlandse of Europese content en vindt het onderhoud van de zeeschepen veelal in Europese werven plaats.

De Europese Commissie heeft nu besloten het idee van 'Made in Europe' om te zetten naar een systeem waarbij bouwen in Europa wordt gestimuleerd zonder dat er hoge importheffingen komen op schepen die buiten de EU worden gebouwd en er dus nog flexibiliteit is. De maatregel zou wat de KVNR betreft contraproductief zijn, omdat Europa geen importheffing kan innen als de buiten de EU nieuwgebouwde schepen niet in Europa gaan varen. Consequentie is dat de oude vloot hier blijft varen en de nieuwe c.q. schoonste schepen buiten Europa. Iets wat we met elkaar niet moeten willen.

## Neem contact op met...

Auteur



**Nick Lurkin**

KLIMAAT EN MILIEU

06 4731 3751

[lurkin@kvnr.nl](mailto:lurkin@kvnr.nl)



Persvoorlichting



**Ramsey Albers**

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

[albers@kvnr.nl](mailto:albers@kvnr.nl)



## Andere interessante items...

Opinie



## De zeevaart is speelbal van protectionisme

Wat begon als een regionale crisis in het Midden-Oosten, werkt razendsnel door in de wereldhandel, juist nu bijna twee miljard Nederlanders zijn afhankelijk van het transport de zee en wordt wereldwijde goederen aanvoer.

**D**at de zeevaart een wereldwijde handel is, wordt steeds meer duidelijk. Het is niet alleen de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt, maar ook de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt. Het is niet alleen de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt, maar ook de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt.

**Veranderingen in de zeevaart zijn afhankelijk van de wereldwijde handel. Het is niet alleen de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt, maar ook de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt.**

De zeevaart is een wereldwijde handel is, wordt steeds meer duidelijk. Het is niet alleen de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt, maar ook de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt. Het is niet alleen de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt, maar ook de zeevaart die de wereldwijde handel mogelijk maakt.

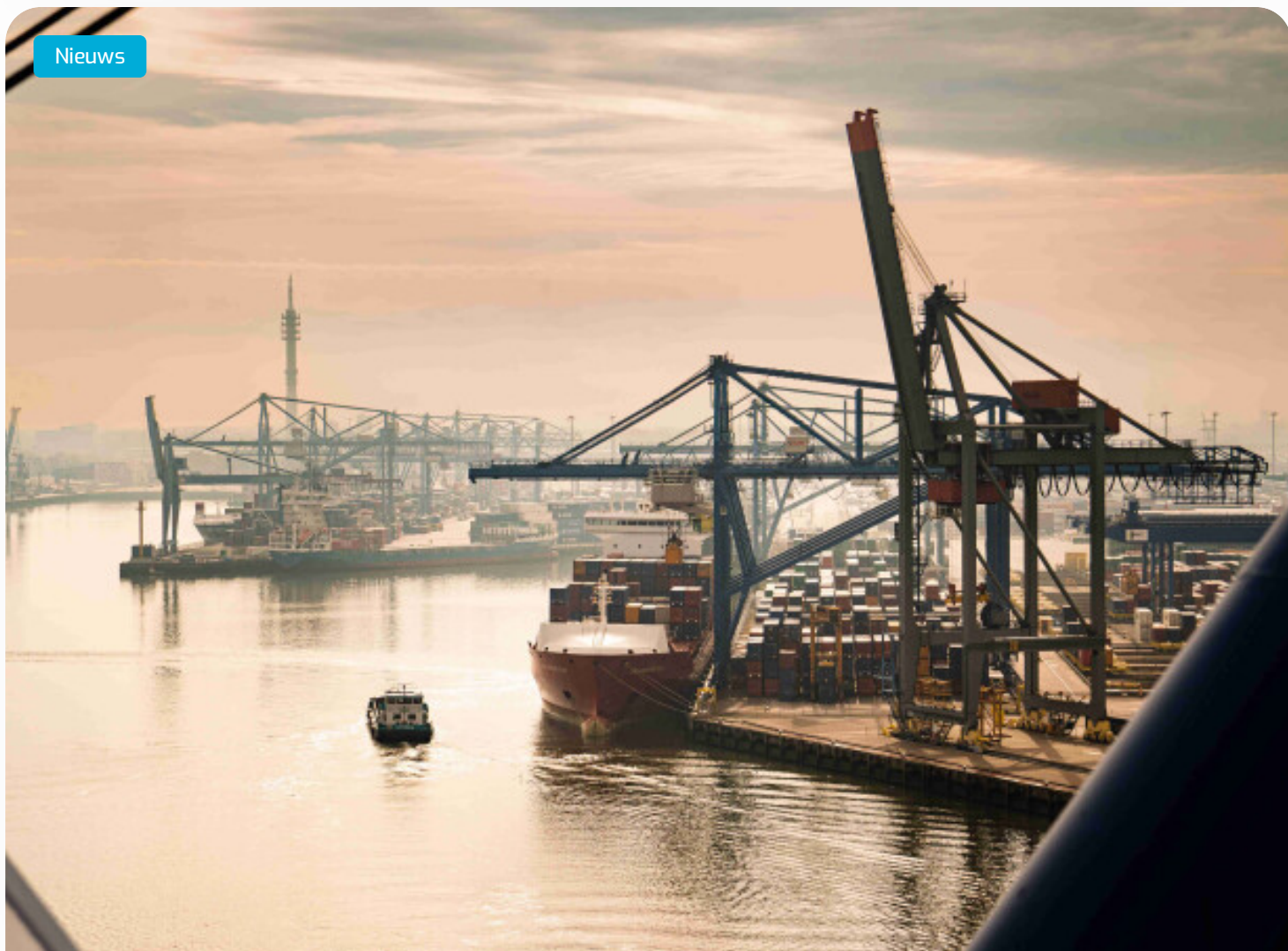


## De zeevaart is speelbal van protectionisme

Wat begon als een regionale crisis in het Midden-Oosten, werkt razendsnel door in de wereldhandel.

23-04-2026

Nieuws



## Uitstempeldossier: 10-dagenregeling

Na consultatie van de sector en afstemming op Schengen-niveau heeft de Nederlandse overheid besloten dat een aanmonsterend bemanningslid binnen maximaal 10 dagen vóór...

21-04-2026

Nieuws



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS

## Geen perspectief voor (her)verzekeren in steunpakket kabinet

De KVNR is teleurgesteld dat het steunpakket van het kabinet voor de economische gevolgen van het conflict in het Midden-Oosten geen perspectief biedt voor het...

20-04-2026