



HvA pauzeert instroom MAROF-opleiding

Nieuws

6 februari 2026 #Bekwame bemanning Gedownload op 09-07-2026

De Hogeschool van Amsterdam (HvA) heeft de instroom voor de hbo-opleiding Maritiem Officier tijdelijk gepauzeerd. Inschrijving voor het studiejaar 2026-2027 is daardoor niet mogelijk.

De KVNR betreurt het pauzeren van het zeevaartonderwijs bij de HvA, zeker ook voor de betrokken medewerkers en studenten bij de HvA.

De KVNR is ervan overtuigd dat de overige aanbieders in staat zullen zijn in een goed aanbod te voorzien voor wat betreft capaciteit en landelijke spreiding. Daarnaast loopt er samen met andere partijen in de sector al enige tijd een gesprek met het zeevaartonderwijs, Hbo en Mbo, over de uitdagingen om bij de huidige demografische ontwikkelingen en vraag naar instroom van studenten in andere opleidingen, het Nederlandse zeevaartonderwijs levensvatbaar te houden.

De vraag naar Nederlandse zeevarenden blijft immers onverminderd bestaan en de zeevaart blijft de kraamkamer van maritieme expertise voor het bredere maritieme cluster in Nederland.

De KVNR blijft zich dan ook onverminderd inzetten om jongeren te interesseren voor het zeevarend beroep en het volgen van een zeevaartopleiding.

30-10-2025

Cijfers Nederlandse zeevaartopleidingen 2025

Jaarlijks vraagt de KVNR de gegevens van de Nederlandse zeevaartopleidingen op om trends in het maritieme onderwijs in kaart te brengen.



Neem contact op met...

Auteur



Tjitso Westra

HOOFD ARBEIDSZAKEN EN OPLEIDINGEN

06 2392 4511

westra@kvnr.nl



Persvoorlichting



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

albers@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws



Positie Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MIB 14-04-2020

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor landbouw, levensvoeding, werkgelegenheid, strategische autonomie en mondiale kennis. Hoofdmartimare ondernemingen opereren als MKB maar dragen investeringskansen en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddelde MKB-leeftijd!

Dat komt doordat de zwaarst tot de meest gereguleerde sectoren behaart reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regelen, en codes van toeven, ten slotte verplichte certificaten aan boord hebben en verplichte rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

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 bestaat uit reders vanuit Nederland bijeen investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten samen en te innoveren.

Regelgeving aanpak

De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving 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 verdragen, onder meer vanuit IMO-verband. Niet die cumulatieve maar dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-Kluisman gevraagd om de regeldruktoes voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. De lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regeldrukonderzoeken, 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%-reductieplichtstelling voor regeldruktoes ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale regeldrukonderzoeken, 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 regeldruk maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en licentie, toelichting en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regeldruk structureel te agenderen in Europese en internationale (IMC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de sectorale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden vastgesteld. Het is vaak dat Nederland juist anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



Ministerie van
Landbouw, Natuur
en Voedselzekerheid

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