



Laatste ECSEA-boardmeeting van 2024

Nieuws

11 december 2024 #Verenigingszaken Gedownload op 09-07-2026

Afscheid Thomas Rehder

Deze week vond de laatste ECSEA-boardmeeting van 2024 plaats. Hoewel de vergadering gisteren plaatsvond, kwam het bestuur maandag al bijeen voor een afscheidsdiner ter ere van Thomas Rehder, bestuurslid van de Duitse redersvereniging VDR en voormalig ECSEA-voorzitter.

De KVNR wil Thomas Rehder bedanken voor zijn een waardevolle rol in het versterken van de maritieme sector en het bevorderen van samenwerking tussen verschillende belanghebbenden in de industrie.

De volgende dag kwam het bestuur opnieuw samen om, onder leiding van ECSEA-voorzitter Karin Orsel, de actualiteiten, uitdagingen en kansen van de sector te bespreken. Mede door de ambities van de nieuwe Europese Commissie alsmede de turbulente mondiale ontwikkelingen kwamen er veel onderwerpen aan bod. We lichten er drie voor je uit.

EU-ETS



Het EU-emissiehandelsstelsel (**EU-ETS**) **+** is per 1 januari 2024 uitgebreid naar de zeevaart. Tijdens de board werd er gesproken over de geplande herziening van EU-ETS en hoe de inkomsten uit het handelssysteem kunnen bijdragen aan de verder verduurzaming van de zeevaart.

Arbeidsmarkt



Ook concludeerde de board dat er in maritieme sector de komende jaren meer mensen nodig zijn die aan boord of aan wal willen werken. Hier bij werd door de board benadrukt dat het belangrijk is de huidige generatie zeevarenden niet uit het oog te verliezen. De energietransitie vraagt om nieuwe kennis en kunde van het personeelsbestand. Het beschikbaar maken van de juiste trainingen om het kennisniveau verder uit te diepen en verbreden zijn essentieel voor het voortbestaan van de sector.

European Shipping Summit



De board keek ook vooruit naar de European Shipping Summit die in het nieuwe jaar op 19 en 20 maart in Brussel zal plaatsvinden. Het doel van de Summit is het bij elkaar brengen van Europese stakeholders en reders om samen te kijken naar de uitdagingen en kansen in de maritieme sector.



Andere interessante items...

Nieuws

Positie Paper KVMR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
26.04.2024

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bezetting, werkgelegenheid, strategische samenwerking en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringkosten en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld

startups. Dit kan als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kamer gevergd om de registratiekosten voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Dit zou ook moeten gelden voor de nieuw te lanceren sectorale

MKB-bevrijd

Wat komt daaruit de zwaart bij de meest gereguleerde sectoren behoort reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen meer dan honderd nationale regels en codes naleven, betalen verplichte contributie aan baard hebben en verplicht zijn rekening houden met controle op naleving van havenstaatvoorschriften.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bevrijd dat rekening houdt met ligplaatsintoxicatie, internationale concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt 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 innoveren.

Regelruimte aanpakken

De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelruimte zich niet laat wegen in een 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 IMO-verdragen. Juist die cumulatieve macht dat de regelruimte in de praktijk steeds smaller wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

regelruimte zoeken, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale regelruimte aan worden verbonden.

Concreet acties wijzen op de volgende punten

- de 20%-reductiebelasting voor registratiekosten ook toe te passen op MKB om op te leveren sectorale regelruimtevoorzieningen, waaronder het maritieme onderzoek
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare kostenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringskosten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en afwikkeling, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; regelruimte structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omvat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvarende uit internationale verplichtingen af uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppelingen worden voorkomen, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

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