



Stage bij de KVNR

Opinie

16 oktober 2024 #Verenigingszaken Gedownload op 09-07-2026

Van Groningen naar Brussel

Afgelopen september verruilde ik het prachtige Groningen voor het hart van de Europese Unie: Brussel. Gelukkig vond ik al snel een mooie kamer, op slechts vijf minuten lopen van het Europees Parlement. De dag na mijn verhuizing begon ik aan mijn stage bij de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). Bij de KVNR werk ik samen met een team van experts, allemaal met verschillende specialisaties maar met één gezamenlijk doel: de belangen van de Nederlandse zeevaart zo goed mogelijk vertegenwoordigen.

Tijdens mijn studie heb ik voor een Nederlandse reder mogen werken, waardoor dit mijn tweede kennismaking is met de zeevaart. Dit keer richt ik me echter op een breder scala aan onderwerpen en werk ik op beleidsniveau voor de sector. Het werk van de KVNR in Brussel draait om zaken zoals transitie-financiering voor schepen, alternatieve brandstoffen, emissieregeling, het strategische belang van de zeevaart voor de EU, concurrentievermogen en andere belangrijke thema's. De invloed van EU-wetgeving op de Nederlandse zeevaart is groot, en door de centrale rol van de zeevaart in de Europese economie heeft vrijwel elke economische verandering in Europa directe gevolgen voor onze sector.

De stage bij de KVNR sprak mij enorm aan vanwege het internationale karakter van de zeevaart en hoe verweven de onderwerpen in mijn studie International Security zijn met de uitdagingen van de maritieme sector. De zeevaart is niet alleen cruciaal voor de wereldeconomie, maar speelt ook een belangrijke rol in vraagstukken rondom internationale veiligheid. Denk bijvoorbeeld aan het beschermen van internationale handelsroutes.

In mijn rol krijg ik de kans om actief bij te dragen aan de doelstellingen van de KVNR. Dit doe ik door nieuwe EU-wetgeving te analyseren, gesprekken met stakeholders voor te bereiden, bij te wonen en evenementen te organiseren.



Van stof naar werkelijkheid

Tijdens mijn studie leerde ik hoe de EU functioneert: het wetgevingsproces, de rol van de Raad, de Commissie en het Parlement, en hoe EU-wetgeving soms leidt tot meer regelgeving. Hierbij lag de nadruk vaak op de formele kant van het politiek bedrijven. De afgelopen weken hebben mij echter een nieuw inzicht gegeven. EU-wetgeving in Brussel vindt soms zijn oorsprong in informele settings, zoals café, restaurants, tijdens een biertje of zelfs, zo leerde ik van mijn collega, in de sportschool. Dagelijks vinden er talloze gesprekken plaats tussen belangenorganisaties, Europarlementariërs of hun medewerkers, en ambtenaren van de Commissie en andere EU-instituties. Deze informele interacties spelen een cruciale rol in de totstandkoming van beleid.

De KVNR is nog relatief nieuw in Brussel maar heeft ondanks dat al wel een stevige positie. We zijn bezig ons netwerk verder uit te bouwen en te verstevigen. Dit doen we stap voor stap. Effectief belangen behartigen in Brussel draait om het opbouwen van relaties, het herkennen van de juiste momenten om invloed uit te oefenen, en soms om geduld en vasthoudendheid om die kleine, maar belangrijke stappen vooruit te zetten. De ervaring in Brussel heeft mijn kijk op de werking van de EU veranderd en verdiept en laat me dagelijks beseffen hoe belangrijk het is om als sector tijdig en proactief betrokken te zijn bij beleidsvorming.

De komende periode ga ik mij bezighouden met verschillende onderwerpen die van essentieel belang zijn voor de zeevaart. Zo werken we aan duurzame scheepsfinanciering, het stimuleren van de inzet van alternatieve brandstoffen en het volgen van de plannen van de nieuwe Europese Commissie. Daarnaast blijf ik betrokken bij het verder uitbreiden van ons netwerk in Brussel, waarbij we continu de dialoog aangaan met verschillende stakeholders binnen en buiten de EU. Deze dynamische en uitdagende stage biedt me de kans om zowel mijn kennis van internationale veiligheid als mijn interesse in EU-beleid verder te verdiepen.

Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
19.06.2026

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 investeringsoverheids en regelgeving 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 landelijke regels en codes, talloze, steeds veranderende 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 kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde 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 werken.

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 overeenkomsten, onder meer vanuit IMO-verdragen. Alrijd die cumulatieve maatregelen die 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 meeste klassen geventigd om de regelgeving voor MKB-ondernemers met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelgevingsovereenkomsten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale rechtsaangrijpbaarheid aan worden verboden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten de 20%-reductiebestemming voor regelgevingsovereenkomsten ook toe te passen op stuk op te leveren sectorale regelgevingsovereenkomsten, waaronder het maritieme onderzoek:

- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- branchegenootschappen en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; regelgeving structureel te agenderen 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. Daarbij moeten nationale leegten worden waarborgen. Het is vaak juist Nederland zijn 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

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.

