



Minister kondigt onderzoek aan na oordelen College Rechten van de Mens

Nieuws

4 september 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 10-07-2026

Naar aanleiding van het artikel '[Reders dreigen Nederlandse vlag vaarwel te zeggen na discriminatie-uitspraak](#)' in het Financieele Dagblad heeft VVD-Kamerlid Ruud Verkuijlen onlangs schriftelijke vragen ingediend bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In zijn [reactie op de vragen](#) bevestigde minister Robert Tieman gisteren de zorgen die binnen de sector leven over de mogelijke gevolgen van de oordelen van het College voor de Rechten van de Mens.

Hoewel een oordeel van het College voor de Rechten van de Mens niet juridisch bindend is, erkent de minister dat de betrokken zeevarenden hiermee een gerechtelijke procedure in gang kunnen zetten. Als een daadwerkelijke rechtsgang resulteert in een negatieve uitspraak zal dit mogelijk grote gevolgen hebben voor de concurrentiepositie van Nederlands gevlagde zeeschepen. De minister geeft in zijn Kamerbrief aan dat kan worden verwacht dat Nederlandse gevlagde schepen in reactie daarop worden uitgevlagd naar niet-kwaliteitsvlaggen.

Het ministerie van [IenW](#)  geeft daarnaast aan dat het woonlandbeginsel een wereldwijd geaccepteerd en erkend principe is binnen de mondiale arbeidsvoorwaarden in de zeevaart. Ook benoemt de minister dat een dergelijke mondiale standaard voorwaardelijk is voor het behoud van een gelijk speelveld in de zeevaart.

Om de gevolgen van het omvlaggen in kaart te brengen heeft de minister een onderzoek aangekondigd. Dit onderzoek zal de effecten van het loslaten van het woonlandbeginsel moeten blootleggen. Daarbij wordt specifiek gekeken naar de impact op het Nederlandse maritieme cluster, dat nu goed is voor circa 3,1% van de werkgelegenheid in Nederland en 3,5% van het bruto binnenlands product.

“Het is wenselijk dat de onderzoeksresultaten nog voor de Tweede Kamerverkiezingen van 29 oktober bekend zijn.”

Het stemt de KVNR positief dat het ministerie van IenW in de beantwoording van de Kamervragen aangeeft dat Nederland het woonlandbeginsel onderschrijft. Volgens de KVNR laat de betrokkenheid bij deze zaak van zowel de Tweede Kamer als de minister zien dat er reële zorgen zijn over de mogelijk nadelige gevolgen van een eventuele gerechtelijke procedure.

De KVNR verwelkomt dan ook de belofte van de minister om een onderzoek daarnaar in te stellen. "Wel is het goed om te benadrukken dat snelheid in het opleveren van een gedegen onderzoeksrapport van belang is" zegt KVNR-directeur Annet Koster. "Het is wenselijk dat de onderzoeksresultaten nog voor de Tweede Kamerverkiezingen van 29 oktober bekend zijn."

18-08-2025

KVNR verbaasd over oordeel College Rechten van de Mens

Vandaag heeft het College voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat de staande internationale praktijk in de zeevaart voor het belonen van zeevarenden op basis van het prijspeil in het land waar ze wonen



Download de volledige beantwoording hier...

Download

Neem contact op met...

Auteur



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057



Andere interessante items...

Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
29.06.2026

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 investeringskennis en regelkultuur die niet zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Wat komt eronder te zien voort tot de meest geregelde sectoren behaart reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels, en duizenden, niet alleen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale of nationale overheidsinstanties.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNVR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk geregelde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten en te innoveren.

Regelmatig samellen
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelmatig bij- en bij- komen in één afzonderlijke nationale vergelijking. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verband. Just die cumulatieve maakt 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 maritieme Kamer geroepen om de regelgeving voor MKB ondernemers te versoepelen. De tijd zou ook moeten komen voor de rector op te leveren sectorale regelgeving zoeken, 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 onder wij is op de volgende punten:

- de 2016-reductiebesluit voor regelgeving ook toe te passen op MKB en op te leveren sectorale regelgevingsdoelen, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke instanties, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agglomereren in Europese en internationale (IAI) wetgeving, zodat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortaan uit internationale verplichtingen of 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



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
29.06.2026

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 investeringskennis en regelkultuur die niet zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Wat komt eronder te zien voort tot de meest geregelde sectoren behaart reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels, en duizenden, niet alleen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale of nationale overheidsinstanties.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNVR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk geregelde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten en te innoveren.

Regelmatig samellen
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelmatig bij- en bij- komen in één afzonderlijke nationale vergelijking. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verband. Just die cumulatieve maakt 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 maritieme Kamer geroepen om de regelgeving voor MKB ondernemers te versoepelen. De tijd zou ook moeten komen voor de rector op te leveren sectorale regelgeving zoeken, 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 onder wij is op de volgende punten:

- de 2016-reductiebesluit voor regelgeving ook toe te passen op MKB en op te leveren sectorale regelgevingsdoelen, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke instanties, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agglomereren in Europese en internationale (IAI) wetgeving, zodat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortaan uit internationale verplichtingen of 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



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