

Nederlandse vlag op 4e plaats Paris MoU

Nieuws

30 juni 2025 #Veilig varen Gedownload op 09-07-2026

Paris MoU

Wanneer een schip een buitenlandse haven binnenvaart, kan het te maken krijgen met een zogenoemde Port State Control (PSC)-inspectie. Deze inspecties worden uitgevoerd door de havenstaat en zijn bedoeld om te controleren of het schip voldoet aan internationale wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, milieu, bemanning en arbeidsomstandigheden.

Een belangrijk onderdeel van het inspectiebeleid is het risicoprofiel van het schip. Dit profiel bepaalt in hoeverre een schip kans loopt om geïnspecteerd te worden. Factoren zoals het type schip, de leeftijd, het inspectieverleden én de vlag waaronder het schip vaart, spelen hierbij een rol. Schepen die onder een vlag varen die hoog scoort bij PSC-inspecties, hebben doorgaans een lager risicoprofiel. Dit verlaagt niet alleen de kans op inspectie, maar is ook een belangrijke indicatie van de kwaliteit en betrouwbaarheid van de [vlaggenstaat](#) + .

De Nederlandse vlag als kwaliteitsvlag

De Nederlandse vlag wordt internationaal al jarenlang erkend als een kwaliteitsvlag. Dit betekent dat schepen die onder Nederlandse vlag varen, relatief weinig tekortkomingen vertonen bij inspecties en doorgaans goed onderhouden zijn. Deze status draagt bij aan een gunstig risicoprofiel en geeft vertrouwen aan havens en maritieme autoriteiten wereldwijd.

Recent publiceerde het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU) de nieuwste ranglijsten van vlaggenstaten voor het jaar 2024. Deze lijsten, de witte, grijze en zwarte lijst, geven een overzicht van de prestaties van vlaggenstaten op het gebied van inspectieresultaten binnen de regio van het Paris MoU.

Met trots kunnen we melden dat Nederland in 2024 op de 4e plaats van de witte lijst staat. Deze positie bevestigt wederom dat de Nederlandse koopvaardijvloot behoort tot de top van de wereld in termen van veiligheid, naleving en professionaliteit. Een mooie prestatie van de reders die varen onder Nederlandse vlag.



Jaar	Positie NL-vlag op witte lijst Paris MoU	Stijging / daling t.o.v. voorgaand jaar
2024	4 ^e	▼ 2
2023	2 ^e	▲ 2
2022	4 ^e	▼ 2
2021	2 ^e	▲ 3
2020	5 ^e	▼ 1
2019	4 ^e	▲ 2
2018	6 ^e	▼ 3
2017	3 ^e	▲ 1
2016	4 ^e	▲ 8
2015	12 ^e	▲ 7
2014	19 ^e	-
2013	19 ^e	▼ 4
2012	15 ^e	▼ 11
2011	4 ^e	▲ 1

Bron: ParisMoU

Neem contact op met...

Auteur



Niels van de Minkelis

HOOFD VEILIGHEID EN MILIEU

06 4824 0287

minkelis@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws



Positie Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MIB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, beveiliging, werkgelegenheid, strategische autonomie en mondiale kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MIB maar dragen investeringstekort en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MIB-bedrijf.

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan 1000

reguleringen, waarvan er nog een aantal

nieuw is of als afzonderlijk knelpunt worden herkend. De Kamer heeft met de maritieme klassen gevraagd om de registratielasten voor MIB-indicatorbedrijven met 20% te verminderen. Dit zijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het anderszels naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stopzetting zit, moet deze maatregelen versneld worden genomen.

Internationale verbintenissen, maar dan handelen
datende regels, en codes naleven, dan laten
verplichte certificaten aan boord hebben en
werkdagelijkse rekening houden met controle op
naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse
Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid
dat rekening houdt met kapitaalintensieve,
internationaal concurrerende en sterk
gegrunde ondernemingen in de
maritieme sector. Het bevestigt of reders
vanuit Nederland blijven investeren, af-
schepen onder Nederlandse vlag, blijven
waren, of nautische kennis voor Nederland
behouden blijft en/of ondernemers de ruimte
hebben om te voortzetten en te innoveren.

Regelruimte aanpakken

De maritieme sector is bij uitstek een sector
waarin regelruimte 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 afspraken, onder meer
vanuit IMO-verhandelingen. Het is cruciaal
moed dat de regelruimte in de praktijk steeds
zwaarder wordt, vooral afzonderlijke
verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

- geïntegreerd aan worden verbonden.
Concreet zullen wij in op de volgende punten
- de 2019-voetbaltoespraak voor
regeldruktkosten ook toe te passen op
bouw op te leveren sectorale
regeldruktkosten, waaronder het
maritieme onderzoek;
 - per sector een concreet
reductieprogramma op te stellen, met
prioritaire knelpunten, verantwoordelijke
marktovereenkomsten, kennis en meesters
lastenverlichting;
 - brancheorganisaties en ondernemers
actief te betrekken bij de selectie van
knelpunten, zodat niet alleen juridische
regeldrukt maar ook uitvoeringslasten,
rapportageverplichtingen, dubbele audits,
certificering, toezicht en administratieve
verplichtingen worden meegenomen;
regeldrukt structureel te agenderen in
Europese en internationale (IMO)
overlegges, omdat een belangrijk deel
van de lasten voor reders voortvloeit uit
internationale verplichtingen of uit de
nationale implementatie daarvan. Daarbij
moeten nationale koppelingen worden
waarborgen, nog te vaak doet Nederland
jaren anders dan in buurlanden of
andere EEU-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