

# Zeevarendenonderzoek 2025

Nieuws

5 september 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) voert jaarlijks onderzoek uit naar de bemanningssamenstelling op schepen die onder de Nederlandse vlag varen. Het onderzoek brengt in kaart wie op de Nederlands gevlagde zeeschepen werkzaam zijn. Daarbij wordt gekeken naar de herkomstlanden van zeevarenden, de verdeling naar rang en de verhouding tussen mannen en vrouwen aan boord.

Dit is het derde jaar dat de KVNR dit onderzoek uitvoert, waardoor de trends over de afgelopen jaren langzamerhand zichtbaar worden. Deze data biedt niet alleen waardevolle inzichten voor reders, maar ook voor bijvoorbeeld beleidsmakers en onderwijsinstellingen. De mogelijkheid om trends weer te geven, bieden handvatten om in te kunnen spelen en te anticiperen op de uitdagingen rond instroom, diversiteit en de continuïteit in de maritieme arbeidsmarkt.

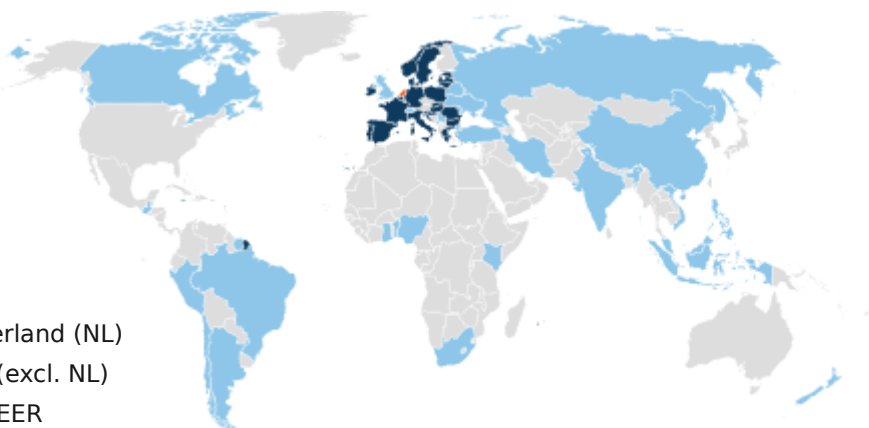
## Samenstelling vloot

### Woonlanden van zeevarenden op Nederlands gevlagde zeeschepen



#### Regio:

- Nederland (NL)
- EER (excl. NL)
- niet-EER



NB: Data onderzoek zeevarenden Nederlands gevlagde zeeschepen 2025

Kaart: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Op bovenstaande kaart is duidelijk te zien dat de bemanning aan boord van Nederlands gevlagde schepen afkomstig is uit veel verschillende landen. De top vijf woonlanden van zeevarenden op Nederlands gevlagde schepen laat interessante verhoudingen zien:

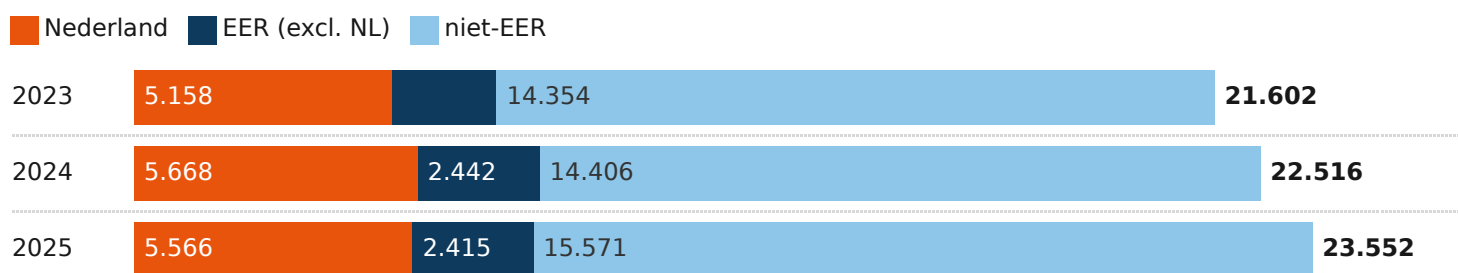
- **Filipijnen:** 8.608 zeevarenden
- **Nederland:** 5.566 zeevarenden
- **Indonesië:** 2.290 zeevarenden
- **Rusland:** 1.900 zeevarenden
- **Oekraïne:** 1.570 zeevarenden

Deze cijfers onderstrepen het internationale karakter van de zeevaart. Hoewel Nederland stevig op de tweede plek staat, is het aandeel zeevarenden uit de Filipijnen het grootst. Dit benadrukt het belang van een goed functionerende internationale arbeidsmarkt voor zeevarenden.

De afgelopen jaren hebben wel duidelijk gemaakt hoe belangrijk het is om flexibel te zijn in het aannemen van personeel op zee. Conflicten, sancties en internationale spanningen kunnen invloed hebben op de beschikbaarheid van zeevarenden uit bepaalde landen. In zo'n context is het massaal uitsluiten van nationaliteiten in de zeevaart geen houdbare of wenselijke strategie.

De kracht van de Nederlandse vloot ligt juist in haar internationale karakter. Door ruimte te beiden aan een breed palet van nationaliteiten, vergroten we niet alleen de wendbaarheid van reders bij onverwachte situaties, we versterken daarmee ook de weerbaarheid van de Nederlandse vlag. Het is daarom van belang om te blijven investeren in een open en flexibele arbeidsmarkt voor zeevarenden, waarbij veiligheid, kwaliteit en diversiteit hand in hand gaan.

## Woonregio's zeevarenden op Nederlands gevlagde zeeschepen



Grafiek: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

## Rangen zeevarenden

De afgelopen jaren is er een duidelijke stijging zichtbaar in het aantal stagiairs dat vaart aan boord van de Nederlands gevlagde vloot. Een logische ontwikkeling, omdat de nieuwe generatie zeevarenden veelal minder lang op zee blijft werken en steeds vroeger de overstap maakt naar een functie aan wal. De kennis en ervaring die zij opdoen aan boord is van grote waarde voor de

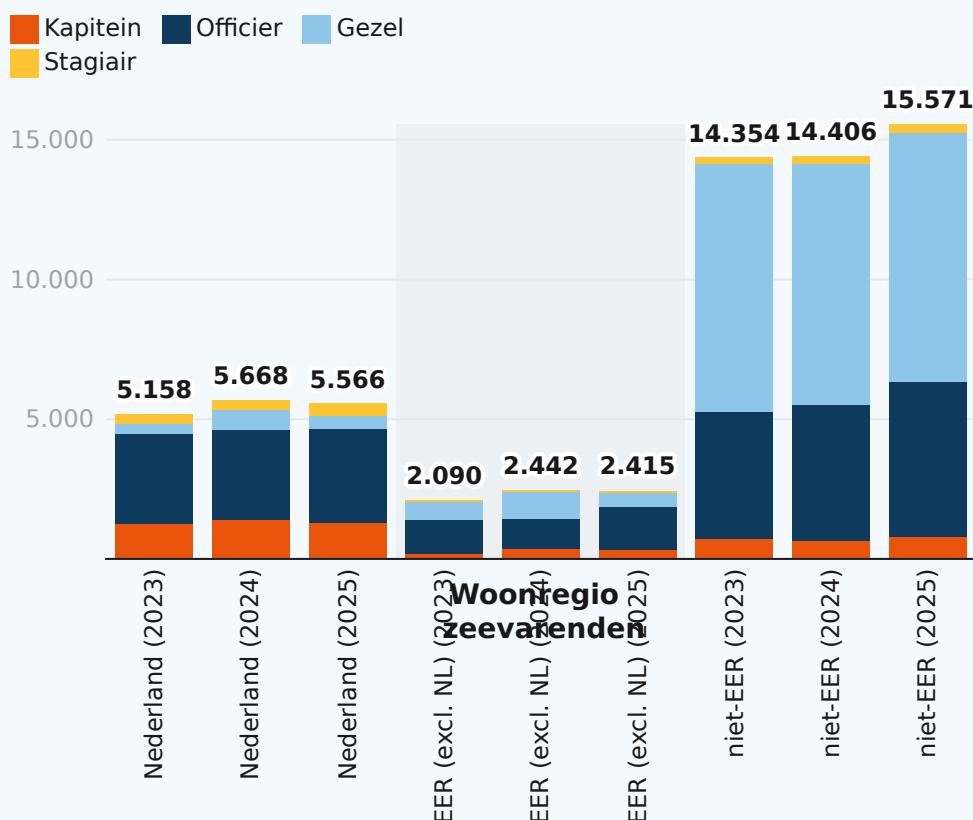
organisaties aan wal. Om deze waardevolle kennis en ervaring ook aan wal te behouden, is het echter noodzakelijk om de instroom te verhogen.

Opvallend is dat het aantal stagiairs van Nederlandse afkomst het sterkst is toegenomen, met een stijging van 96 stagiairs. Het aantal stagiairs uit EER-landen (exclusief Nederland) steeg met 9, terwijl het aantal stagiairs van buiten de EER met 43 toenam.

Ook zien we dat het totale aantal Nederlandse zeevarenden stabiel blijft, terwijl het aantal niet-EER-zeevarenden aanzienlijk groeit. Deze toename is vooral zichtbaar in de hogere rangen. Dit kan een gevolg zijn van de vroege uitstroom van Nederlandse zeevarenden, waardoor reders elders gekwalificeerd personeel moet vinden.

Deze ontwikkelingen onderstrepen het belang van een toekomstbestendige maritieme sector. Hoe zorgen we ervoor dat het beroep van zeevarende aantrekkelijk blijft voor jonge professionals? De KVNR zet zich hier actief voor in, onder andere via de projecten [GaTochVaren!](#) en [GaTochErvaren!](#). Deze initiatieven laten jongeren kennismaken met de veelzijdigheid en het avontuur van een carrière op zee. Door te investeren in de zichtbaarheid van de sector bouwen we samen aan een sterke, duurzame instroom van maritiem talent.

## Zeevarenden werkzaam op Nederlands gevlagde zeeschepen



NB: Data onderzoek zeevarenden Nederlands gevlagde zeeschepen

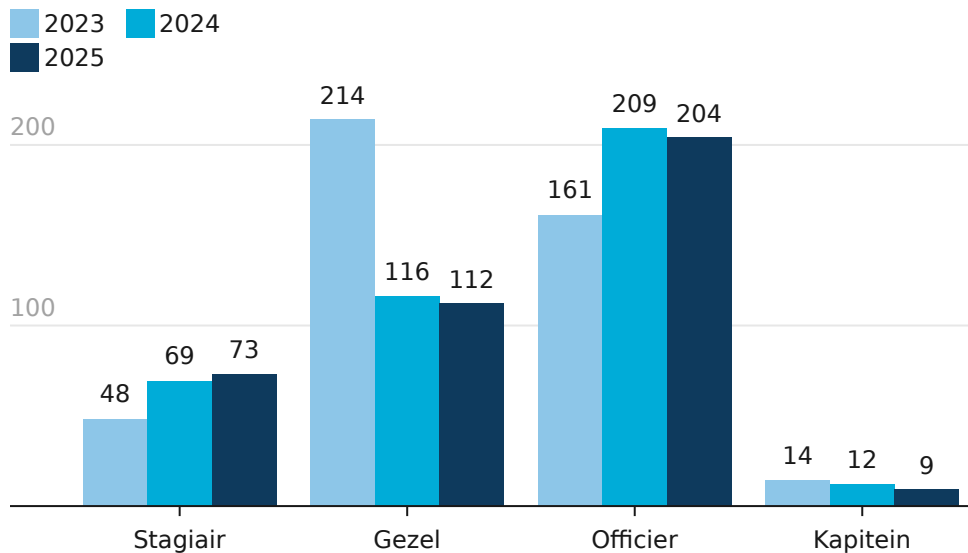
Grafiek: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

# Demografie zeevarenden

Hoewel de maritieme sector hard werkt aan het vergroten van de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van de sector, blijft het aandeel van vrouwen werkzaam op de Nederlandse gevlagde vloot helaas gelijk of licht dalend. Dat is een gemiste kans. Door de sector aantrekkelijk te maken voor een bredere en meer diverse doelgroep, wordt het arbeidsmarktpotentieel flink vergroot.

De KVNR vindt het belangrijk dat de zeevaart toegankelijk en aantrekkelijk is voor iedereen. Daarom is het belangrijk om actief te onderzoeken hoe meer vrouwen enthousiast gemaakt kunnen worden voor een carrière op zee. Denk aan rolmodellen, het wegnemen van obstakels en ook het bespreekbaar maken van aspecten van de werkcultuur die voor vrouwen minder uitnodigend kunnen zijn.

## Vrouwelijke zeevarenden op Nederlands gevlagde zeeschepen



Grafiek: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

## Neem contact op met...

Auteur



**Tjitso Westra**

HOOFD ARBEIDSZAKEN EN OPLEIDINGEN

06 2392 4511

[westra@kvn.nl](mailto:westra@kvn.nl)



**Noa Vork**

BEMANNINGSZAKEN EN OPLEIDINGEN

(zwangerschapsverlof tot 1 augustus 2026)



## Andere interessante items...

Nieuws



**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB**  
14.06.2026

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 investeringsschaarste en regelmatig die veel zwaarder zwaar 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 van toezicht, tientallen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om het bij te stellen dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal 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 houden om te verkorten samen en te innoveren.

**Regelmatig oorzaken**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelmatig 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-verbond. Niet die cumulatieve maar dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl 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 registratiekosten voor IMO-inklaratiebedrijven met 20% te verminderen. De Ijm zou ook moeten gelden voor de nieuwe op te leveren sectorale registratiekosten, 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 zetten wij in op de volgende punten:

- de 20% reductieplichtstelling voor registratiekosten ook toe te passen op nieuwe op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en meetbare lastenverlichting;
- branchegenootschaps- en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische registratie maar ook uitvoeringsplannen, rapportageverplichtingen, dubbele rechtspraak, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- registratie structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, omdat een belangrijke deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden waargenomen. Het is vaak dat 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. CO<sub>2</sub> is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026