



Per 1 juli nieuwe Wet bemanning zeeschepen

Nieuws

10 juni 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026

Herstructurering en modernisering

Op 1 juli vervangt de nieuwe *Wet bemanning zeeschepen* de oude *Wet zeevarenden*, die toe was aan herstructurering en modernisering. Wat is het doel van de nieuwe wet?

- **Duidelijkere regels:** De bestaande wetgeving is samengevoegd en geherstructureerd. Zo wordt het makkelijker om de regels te vinden en te begrijpen.
- **Toekomstbestendige wetgeving:** De regels kunnen makkelijker worden aangepast, zodat deze blijven aansluiten bij de snelle ontwikkelingen in de sector. Ook wordt het mogelijk om bemanningsdocumenten digitaal te verstrekken en wordt meer ruimte gecreëerd om tijdelijk af te kunnen wijken van voorschriften in het kader van experimenten met nieuwe technologieën.
- **Aantrekkelijkere Nederlandse vlag:** De wet moet beter aansluiten op de internationale arbeidsmarkt voor zeevarenden. Zo zullen bijvoorbeeld buitenlandse trainingscertificaten en medische keuringsbewijzen in ruimere mate worden erkend.
- **Sterkere positie voor Nederlandse arbeidsmarkt:** Diploma's van samengevoegde mbo-opleidingen voor de zeevaart en zeevisvaart worden erkend. Verder wordt de vaartijd die is opgedaan in de verschillende maritieme sectoren, zeevaart, zeevisvaart, zeezeilvaart en de Koninklijke Marine, in ruimere mate gelijkgesteld. Ook wordt het mogelijk om een verlopen vaarbevoegdheid weer geldig te maken door een toets af te leggen.

De KVNR

De KVNR is in grote lijnen tevreden met de nieuwe wetgeving. Deze zal echter pas een succes kunnen zijn wanneer de invoering van de wetgeving ook in de praktijk op orde is. De KVNR juicht dan ook toe dat het [ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#)  zich de komende periode actief zal blijven inspannen ook de uitvoering van de nieuwe wetgeving tot een succes te maken. Ook

zullen enkele restpunten nog worden opgepakt, zoals de onderlinge telling van vaartijd als stuurman, werktuigkundige en maritiem officier.

Neem contact op met...

Auteur



Tjitso Westra

HOOFD ARBEIDSZAKEN EN OPLEIDINGEN

06 2392 4511

westra@kvn.nl



Andere interessante items...

Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
26.04.2020

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Met maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringsschaal en regelmatig 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 nationale regels en codes, talloze, herhaaldt verplichte certificaten aan board hebben en voortdurend rekening houden met controle op naleving van havenvoorschriften.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) maakt daarom een MKB-beteld dat rekening houdt met legaliteitsvriendelijkheid, internationale concurrentie 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 verhuizen of te innoveren.

Regelruimte aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelruimte zich niet laat wegen in zijn 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 maakt dat de regelruimte in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijke knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de rechte-Klaassen gevraagd om de registratielasten voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de reuze op te leveren sectorale registratielasten, 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%-reductieverbodstelling voor registratielasten ook toe te passen op kleine op te leveren sectorale registratielasten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat met alleen juridische registratie maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen, regelruimte structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden meegenomen, nog te vaak doet Nederland zaken 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.

Nieuws



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

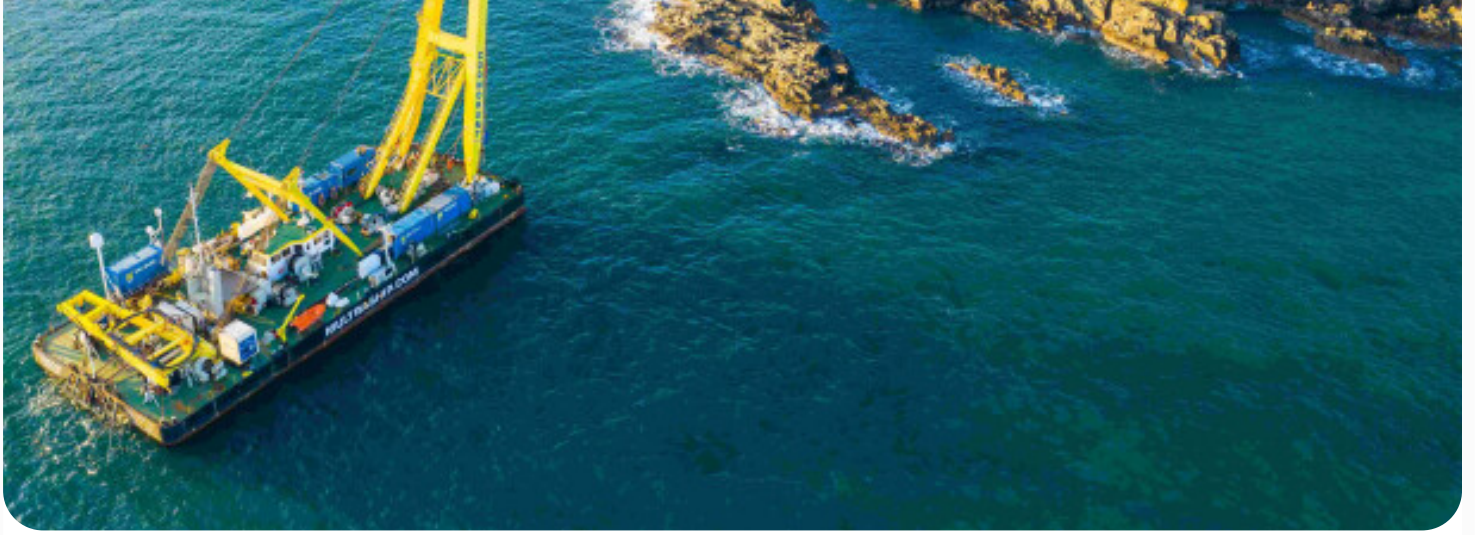
KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

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