

# Wet elektronisch cognossement vanaf 1 juli 2026 van kracht

Nieuws

17 juni 2026 #Onbelemmerd ondernemen Gedownload op 07-07-2026

In het [Staatsblad](#) is bekendgemaakt dat de wet voor het elektronisch cognossement per 1 juli 2026 in werking treedt. Daarmee wordt een belangrijke stap gezet richting verdere digitalisering van de maritieme keten. Het wetsvoorstel werd eerder dit jaar al aangenomen.

Het cognossement, ook wel Bill of Lading, is een essentieel document in het zeevervoer. Het legt de vervoersafspraken vast, fungeert als ontvangstbewijs en bepaalt wie gerechtigd is de lading op te halen. Met de inwerkingtreding van de nieuwe wet kan dit document voortaan ook volledig digitaal worden gebruikt, met dezelfde juridische status als het papieren origineel.

De invoering van het elektronisch cognossement maakt een snellere en efficiëntere documentafhandeling mogelijk, vermindert administratieve lasten en draagt bij aan een veiligere logistieke keten.

De KVNR verwelkomt deze ontwikkeling als een belangrijke mijlpaal in de modernisering van het maritieme vervoerrecht. Samen met ketenpartners zet de vereniging zich in voor een soepele implementatie en verdere digitalisering van de sector.

## Neem contact op met...

Auteur



**Lodewijk Wisse**

JURIDISCH, FINANCIËEL EN FISCAAL ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 8397 8355

[wisse@kvnr.nl](mailto:wisse@kvnr.nl)

in

Persvoorlichting



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

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



## Andere interessante items...

[Lees meer](#)

**Nieuws**

**Position Paper KVNRR ten behoeve van het Commissiedebat MKB**  
26.06.2026

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 regeldruk 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 statelijke regelen en codes, talloze Nederlandse verplichte certificaten aan boord hebben en voortdurend rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNRR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met legaliteitsrisico's, internationale concurrentie en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of scheppen onder Nederlandse vlag, blijven varen, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verduurzamen en te innoveren.

**Regeldruk aanpakken**

De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regeldruk zich het best vertegenwoordigt. 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. Niet die cumulatie maakt dat de regeldruk 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 Kluisman gevraagd om de regeldruk voor MKB-industrieën met 20% te verminderen. Die 10% zou ook moeten gelden voor de rederij op te leveren sectorale regelrunderzoek, 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 enten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieinstelling voor regelrunderzoek ook toe te passen op steun op te leveren sectorale regelrunderzoek, 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 niet alleen juridische regelruk maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, overtoezicht, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruk structureel te agenderen in Europese en internationale (IMC) 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 voorkomen, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

**KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS**

### Position Paper KVNRR 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