



Russische zeevarenden nog onmisbaar voor de Nederlandse vloot

Nieuws

7 mei 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026


Al decennialang wordt er op de Nederlandse vloot samengewerkt door zeevarenden met verschillende nationaliteiten. Met een kwaliteitsvlag, zoals de Nederlandse, moeten de bemanningsleden aan hoge eisen voldoen. Met een dalende instroom van nieuwe Nederlandse zeevarenden op de zeevaartscholen en tegelijkertijd de gevolgen van de vergrijzing goed zichtbaar, is de Nederlandse zeegaande vloot meer en meer afhankelijk van bemanning uit het buitenland. Voor reders is er slechts een beperkt aantal landen dat hoogopgeleide zeevarenden kan leveren die voldoen aan onze Nederlandse eisen. Naast Nederland zijn dit vooral Oekraïne, de Filipijnen, Indonesië, en ook Rusland.

Deze laatstgenoemde groep ligt, sinds de inval van Rusland in Oekraïne, onder een vergrootglas. Zo zijn er zorgen over mogelijke sabotage die deze zeevarenden vanuit hun positie kunnen uitvoeren. Het recent gepubliceerde onderzoek van het Juridisch Nautisch Advies Bureau wijst ook naar de Russische kapiteins varend op Nederlandse schepen als een risico.

Het eventueel weren van alle 1.900 Russische zeevarenden is in dit verband dan ook begrijpelijk. Tegelijkertijd is dit niet zonder consequenties. Een dergelijk besluit legt niet alleen een fors deel van de Nederlandse vloot stil, maar kan ook nog eens leiden tot het omvlaggen van deze schepen. Omvlaggen naar die registers waar wel met Russische zeevarenden mag worden gevaren. Dit laatste zou het slechtste scenario zijn voor Nederland, omdat niet alleen de concurrentiepositie van onze vloot hierdoor wordt ondermijnd, maar het ook nog eens leidt tot een verkleining van de Nederlandse vlag.

Weren van individuele Russische kapiteins

Minister Barry Madlener ([Infrastructuur en Waterstaat](#) ) lijkt zich bewust van de gevolgen van een dergelijk algemeen verbod voor het varen met Russische kapiteins in te zien. Hij kiest namelijk voor een doelgerichte aanpak. Zo wil de minister het mogelijk maken om individuele Russische kapiteins te weren als de nationale veiligheid in het geding is. Volgens de KVNR is dit de enige juiste aanpak. Het is in het belang van de reders om (Russische) kapiteins te weren die een gevaar vormen voor schip én bemanning of nationale veiligheid.

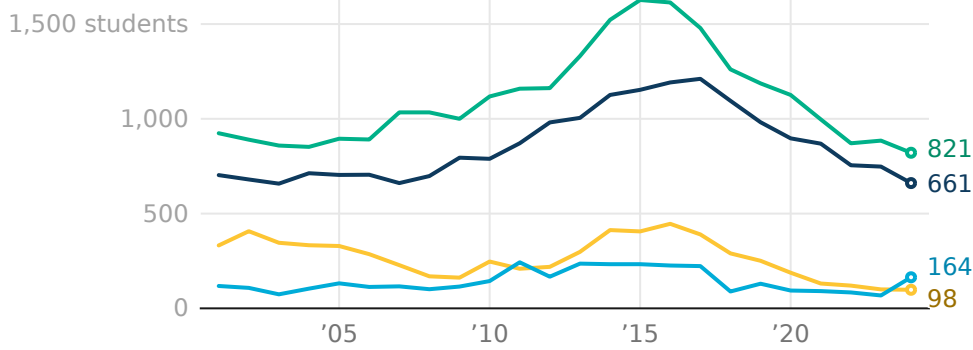
Wel roept de KVNR daarbij direct ook de overheid op om snelheid te maken met het toestaan van meer nationaliteiten aan boord van Nederlandse schepen. De Nederlandse vloot moet varen en dat kan niet zonder bekwame bemanning. Met de dalende cijfers in het Nederlandse zeevaartonderwijs en de groeiende vergrijzing moet er over de landsgrenzen heen worden gekeken. Hiervoor is het nodig dat Nederland met meer landen waar zeevarenden vandaan komen zogenoemde *Memoranda of Understanding* sluit. Dit zijn afspraken tussen Nederland en een ander land op basis waarvan de [vaarbevoegdheden](#)  eenzijdig of wederkerig worden erkend.

Door meer nationaliteiten toe te laten op de Nederlandse vloot zorgen we niet alleen voor een sterkere en aantrekkelijkere Nederlandse vlag, maar zijn reders ook wendbaarder wanneer er sprake is van een dergelijke onverhoopte situatie.

Total number of students in regular Dutch maritime education

note: Secondary vocational education (MBO) and higher vocational education (HBO)

— HBO — MBO 4 — MBO 3 — MBO 2



NB: The reference date is October 1 of the relevant year.

Chart: KVNR • Source: [Data KVNR](#) • [Download image](#) • Created with [Datwrapper](#)

Neem contact op met...

Auteur



Bart van Bemmelen

COMMUNICATIE

06 8118 5295

bemmelen@kvnr.nl



Andere interessante items

Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MIB
26.4.2020

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor landbouw, voedselvoorziening, veiligheid en strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen innovatiekracht en regelmatig de meest zwaarste lasten aan bij een gemiddeld MKB bedrijf!

Dat komt doordat de zwaarste tot de meest gereguleerde sectoren behaart worden: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes, talloze verschillende certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale en nationale wet- en regelgeving.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MIB-beteld dat rekening houdt met kwalitatieve, internationale 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 maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten samen en te innoveren.

Regelruimte verspreiden
De maritieme sector is bij uitstek een sector waar 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 verdragen, onder meer vanuit IMO-verband. Juist die cumulatieve maat dat de regelruimte in de praktijk steeds sneller wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nuwe zijn nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kamer gemaakt om de regelruimte voor MKB-ondernemers te verbeteren met 20% te versimpelen. Dit zijn ook maatregelen die meer de ruimte op te leveren sectorale regelruimte, waaronder het maritieme onderzoek, maar daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20% reductieplicht voor regelruimte ook toe te passen op maat op te leveren sectorale regelruimte, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en informele samenwerking;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruimte structureel te organiseren in Europese en internationale (IAC) verdragen, zodat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale knelpunten worden voorkomen, 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.

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