



Hoe maken we zeevarenden toekomstbestendig?

Nieuws

1 mei 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 10-07-2026

The Brussels Update April

In deze nieuwe aflevering van *The Brussels Update* staat één vraag centraal: hoe bereiden we zeevarenden voor op de veranderingen in de maritieme sector?

Bekijk de video hieronder waarin Pieter-Ruurd Illes in gesprek gaat met experts uit het maritiem onderwijs en beleidsveld. Samen onderzoeken zij hoe opleidingen kunnen inspelen op technologische innovatie, digitalisering en duurzaamheid.

In deze aflevering:

- **Toekomstgericht onderwijs:** Gesprekken met vertegenwoordigers van het Rotterdam Mainport Institute en HZ University of Applied Sciences over wat er nú nodig is om aankomende zeevarenden goed voor te bereiden.
- **Internationaal beleid:** Noa Vork (KVNR) licht de herziening van het internationale STCW-verdrag toe – een belangrijke stap richting toekomstbestendige maritieme opleidingen en kwalificaties.
- **De Brusselse blik:** Pieter-Ruurd bespreekt met Douwe van der Meulen (European Shipowners / ECSA) hoe Europa aankijkt tegen de uitdagingen en kansen binnen de sector.



Neem contact op met...

Auteur



Bart van Bemmelen

COMMUNICATIE

06 8118 5295

bemmelen@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws



Positie Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MMB
24.06.2024

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, beroepsvoeding, veiligheid en strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringssucces en regelgeving 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 landelijke regels en codes, talloze, vaak kosten vergaande certificaten aan boord hebben en wereldwijd naleving 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 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 houden om te verkouwen en te innoveren.

Regelgeving competentie
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale vergoeding. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verdragen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verbond. Niet die cumulatie maakt dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke vergoedingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kamer gevergd om de regelgeving voor MKB-bedrijfsactiviteiten met 20% te verminderen. De Ijn zou ook moeten gelden voor de rijksoverheid en leverens sectorale regelgevingsovereenkomsten, 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%-reductieplicht voor MKB-bedrijfsactiviteiten ook toe te passen op MKB en te leveren sectorale regelgevingsovereenkomsten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en informele lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsaspecten, rapporteringverplichtingen, statistische meldingen, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale vergoedingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale leegten worden voorkomen. Het is vaak niet 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