

# Unlocking the potential of short sea shipping

Nieuws

20 maart 2025 #Schone schepen Gedownload op 09-07-2026

## Strategische waarde kustvaart

Afgelopen woensdag en donderdag vond de European Shipping Summit 2025 plaats in het museum van de Schone Kunsten in Brussel.

Als onderdeel van de tweejaarlijkse scheepvaartconferentie organiseerde de KVNR samen met de redersverenigingen Anave (Spanje) en Confitarma (Italië) een paneldiscussie met als thema "unlocking the potential of short sea shipping". Het was daarmee een vervolg op de short sea sessies van de KVNR tijdens eerdere edities van de conferentie.

De strategische waarde van de kustvaart in het vervoer van goederen en passagiers is namelijk niet alleen economisch groot, maar ook van grote betekenis als het gaat om bijvoorbeeld het transport van energie, voeding en grondstoffen. Zowel de Nederlandse als Spaanse en Italiaanse zeevaartsectoren zijn sterk vertegenwoordigd in de Europese short sea.

Om de kansen van en voor de kustvaart te benutten, moeten wel de nodige stappen worden gezet. Het was deze editie aan het expertpanel om deze uitdagingen bloot te leggen en te bespreken. Daarbij stonden twee vragen centraal:

## Europese havenaanlopen leden KVNR

6 25 60  
Schepen





*NB: havenaanlopen leden KVNR van vorige maand*

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

## Hoe blijft de kustvaart het verschil maken voor de Europese economie?

De scheepvaart speelt een cruciale rol in het behalen van de klimaatdoelen van de EU. Terwijl weg- en luchttransport te maken hebben met hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot, biedt de kustvaart een duurzamer alternatief met aanzienlijk lagere emissies per tonkilometer. Bovendien speelt in de Europese wateren niet de strijd om ruimte zoals die wel tot congestie leidt in de vervoersketen op het land.

Dat neemt niet weg dat er tijdens het panel één ding als een paal boven water stond: de kustvaart moet blijven verduurzamen om de klimaatdoelen van de EU te behalen. In de paneldiscussie stond daarbij vooral de beschikbaarheid en opschaling van schone brandstoffen centraal. Dat is een uitdaging die de scheepvaart niet alleen kan oplossen. Het is dan ook essentieel dat de maritieme sector, de Europese Commissie en de lidstaten goed samenwerken. Niet alleen in de ontwikkeling maar juist ook in de toepassing van innovatieve technologieën.

Een grote rol is weggelegd voor de Europese havens. In de haven komen vraag en aanbod namelijk letterlijk samen. Zoals Mar Chao van de Port Authority van Valencia tijdens het panel aangaf, gaat het dan onder andere om het faciliteren van walstroom en het mogelijk maken om schone brandstoffen te bunkeren.

## Wat is er nodig om het concurrentievermogen van reders te versterken?

Dat duurzaamheid en concurrentiekracht hand in hand kunnen gaan is duidelijk omschreven in de [Clean Industrial Deal](#) . Maar om de energietransitie met behoud van concurrentiekracht tot een succes te maken, zijn grote publieke én private investeringen nodig. Toegang tot bredere en betere financieringsmogelijkheden is daarbij essentieel om maritieme bedrijven binnen en buiten Europa te kunnen laten concurreren.

Dit belang wordt ook onderstreept door de Europese Commissie. Er zijn verschillende Europese initiatieven in de maak die mogelijk gaan bijdragen aan de inzet van meer kapitaal voor verduurzaming in de kustvaart. Twee daarvan zijn het Sustainable Transport Investment Plan ([STIP](#))  en de Industrial Maritime strategy ([EMIS](#)) . Ook benadrukten de aanwezige reders, waaronder Jacob Roelevink namens KVNR-lid MF Shipping Group, de noodzaak om de inkomsten uit [EU-ETS](#)  in te zetten voor verduurzaming van het maritieme cluster

## “EU ETS revenues must be used to breach the price gap with clean fuels”

APOSTOLOS TZITZIKOSTAS

### Duidelijke boodschap

Het expertpanel had dus een duidelijke boodschap: **verduurzaming is nodig om de toegevoegde waarde van de kustvaart ten volste te kunnen benutten en daarvoor is kapitaal en samenwerking randvoorwaardelijk**. Belangrijk is wel dat de sector duidelijk maakt waar deze investeringen nodig zijn en hoe deze de industriële basis van Europa versterkt.

Zo deed Szymon Oscilowski van de Europese Commissie de handreiking aan de Europese scheepvaart om in gesprek te gaan over concrete input voor o.a. de STIP en EMIS. Aan deze oproep zal de KVNR zeker gehoor geven. De komende maanden moeten gesprekken tussen stakeholders, de Europese Commissie en de EU-lidstaten scherp krijgen wat de zeevaart nodig heeft om bij te dragen aan een duurzame, concurrerende en toekomst bestendige maritieme sector.



## Andere relevante items...

Nieuws

**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB**  
26.06.2023

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 innovatieimpuls en regelruimte als veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf!

dat komt doordat de sector tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels, en codes van toelating, hebben verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havencontroles.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf 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 maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkortzamen en te innoveren.

**Regelruimte omarmen**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin 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 overeenkomsten, onder meer vanuit IMO-verdragen. Het is cruciaal om te zorgen dat de regelruimte in de praktijk steeds zwaarder wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nieuwelijke nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme klassen grotendeels om de regelruimte voor MKB-ondernemers te laten vallen met 20% te verminderen. Dit zijn ook maatregelen waar de rijksoverheid op te leveren sectorale regelruimte zoeken, waaronder het anderszels naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling af moet door maatregelen een sectorale reductieplicht aan worden verboden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten:

- de 20% reductie toelating voor regelruimte ook toe te passen op toelating op te leveren sectorale regelruimte zoeken, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare toelating;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringskosten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruimte structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, zodat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortaan uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daaren. Daarbij moeten nationale leppen worden voorkomen, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS

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