



Wetsvoorstel elektronisch cognossement aangenomen

Nieuws

12 maart 2026 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 08-07-2026

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) is verheugd dat het wetsvoorstel voor de invoering van het elektronisch cognossement door de Tweede Kamer is aangenomen. Eerder stuurde de KVNR samen met andere maritieme handelspartners al een steunbetuiging voor dit wetsvoorstel naar de politieke partijen in de Tweede Kamer. Met deze wetswijziging zet Nederland een concrete stap om de internationale handel en het maritieme vervoer te digitaliseren en toekomstbestendig te maken.

Wat is een cognossement en waarom is het cruciaal in de zeevaart?

Het cognossement (in het Engels: Bill of Lading) wordt door of namens de vervoerder opgesteld en uitgegeven. Het vervult drie kernfuncties.

- **Ten eerste** bevat het de belangrijkste afspraken uit de vervoerovereenkomst tussen afzender en rederij.
- **Ten tweede** fungeert het als ontvangstbewijs en helpt het bepalen aan wie de lading in de aankomsthaven wordt afgegeven.
- **Ten derde** werkt het als eigendomsdocument: wie het cognossement heeft, mag de goederen ophalen. Daardoor kan de lading op papier worden overgedragen (bijvoorbeeld bij verkoop tijdens de reis) en kan een bank het document gebruiken als zekerheid bij financiering (waardepapier).

Het zeevervoer is gebonden aan internationale regels die niet altijd aansluiten op de huidige digitale realiteit. De kern van de aangenomen wetswijziging is dat het elektronische cognossement nu *eindelijk* dezelfde rechtsgevolgen krijgt als het papieren cognossement. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan een lang bestaande wens binnen het maritieme bedrijfsleven.

Wat betekent dit voor de maritieme sector?

Voor reders en ketenpartners in de zeevaart is dit wetsvoorstel een belangrijk element voor de digitalisering van transportdocumenten. Elektronische maritieme transportdocumenten kunnen processen sneller en minder foutgevoelig maken: minder handmatige handelingen, kortere doorlooptijden en betere informatie-uitwisseling tussen rederijen, verladers, terminals, expediteurs, banken en verzekeraars. Ook verkleint digitalisering het risico op fraude en documentverlies, doordat de overdracht en controleerbaarheid van rechten en instructies beter kan worden geborgd.

De KVNR ziet de instemming van de Tweede Kamer met dit wetsvoorstel als een noodzakelijke en logische stap om Nederland concurrerend te houden in de internationale maritieme logistiek. Nu is het de beurt aan de Eerste Kamer. Daarna is het zaak om de implementatie vorm te geven, zodat het elektronische cognossement in de praktijk breed kan worden toegepast. Wij blijven ons, samen met marktpartijen, inzetten voor een soepele overgang en voor verdere digitalisering die de zeevaartketen efficiënter, veiliger en financieel houder houdt.

Neem contact op met...

Auteur



Lodewijk Wisse

JURIDISCH, FINANCIËEL EN FISCAAL ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 8397 8355

wisse@kvnr.nl



Persvoorlichter



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

albers@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws



geregelende sectoren behoort reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen meer dan honderd nationale regels en codes, reders hebben verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-besluit dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk geregelende 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 verduurzamen en te innoveren.

Regelruimte aanpakken
De maritieme sector is zij uitdruk een sector waarbij regelruimte zich niet laat vingen in één 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-verbond. Aan de cumulatieve maat dat de regelruimte in de praktijk steeds kleiner wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

zijn anderszins bijt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale rekultiveringplicht aan worden verbonden.

- Concreet zetten wij in op de volgende punten:
- de 20%-reductieverplichting voor regelruimte ook toe te passen op kleine op te leveren sectorale regelruimtevoorstellen, 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 regelruimte maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
 - regelruimte structureel te agenderen in Europese en internationale (MAC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale knippen worden voorkomen. Het is vaak niet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

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