

Geachte lezer,

Helaas hebben we ook in 2022 niet de mogelijkheid om u te ontmoeten voor een nieuwaarsreceptie. Daarom nodigen we u via deze flessenpost graag uit om terug te kijken op 2021 terwijl we proosten op het nieuwe jaar. Net als in 2020 domineerde de coronapandemie ook 2021. Tegelijkertijd speelde er in de zeevaart veel meer dan alleen dat ellendige virus. Het is goed om daarbij stil te staan, want wat heeft onze sector toch een enorme impact op de samenleving gehad in 2021.

Zoals we vaker benadrukken, wordt maar liefst negentig procent van alles over het water vervoerd. Maar van die geoliede logistiek krijgt de gemiddelde burger maar weinig mee. Althans, totdat het verkeer gaat. En dan is het gelijk goed mis. De raderen van de wereldhandel liepen vast toen het reuzecontainerschip Ever Given in maart 2021 het Suezkanaal dagenlang blokkeerde. Dit incident liet op pijnlijke wijze zien hoe afhankelijk we zijn van goederenstromen over zee. Natuurlijk was er ook het lichtpuntje dat er Nederlandse reders aan te pas moesten komen om het 'blokkeerschip' weer vlot te trekken. Een maritieme sector van wereldformaat!

Een week voorafgaand aan de Suezkanaalblokkade vonden in Nederland de Tweede Kamerverkiezingen plaats. Daarom vond al maanden eerder, in januari, ons Groot Maritiem Verkiezingsdebat plaats om onze prioriteiten voor het voetlicht te brengen. En daarmee zijn we terug bij onze core business: belangenbehartiging. We wisten niet dat we pas in december een coalitieakkoord voor de nieuwe kabinetsperiode zouden zien. Te lang stilstaan is niet goed, want de uitdagingen, zoals bijvoorbeeld rondom verduurzamen van de sector, zijn niet mals en publiek-private samenwerking is meer dan ooit nodig om kansen te creëren. Vergroening van de vloot staat daarbij met stip op nummer één.

De internationale scheepvaart is goed voor zo'n drie procent van de wereldwijde door mensen veroorzaakte CO2-uitstoot. De klimaattop COP26 in Glasgow heeft volgens onze internationale koepelorganisatie ICS niet tot voldoende resultaat geleid. Maar we verwachten in 2022 op mondiaal niveau wel een werkbare klimaatambitie vanuit de bij de IMO aangesloten lidstaten. Nederland zou hierbij een leidende rol op zich kunnen nemen, mede dankzij haar herbenoeming in de IMO Council in december 2021.

Europa zat ondertussen overigens niet stil. Al in de zomer presenteerde de Europese Commissie het klimaatpakket Fit for 55 voor 55% reductie van CO2 en andere broeikasgasen in 2030. Maatregelen voor de maritieme sector die in de plannen terugkomen: uitbreiding van EU-ETS naar de zeevaart, invoeren van een brandstofstandaard (Fuel EU Maritime) en een mogelijke afschaffing van de vrijstelling op bunkerbrandstoffen onder de Energiebelastingrichtlijn (ETD). Wij zien mooie kansen voor een versnelde vergroening, mits de Europese voorstellen goed worden uitgewerkt en (kosten) effectief zijn. In Nederland biedt het Maritiem Masterplan daarvoor handvatten, daarvoor is in totaal een bedrag van ruim 365 miljoen euro aangevraagd uit het Nationaal Groeifonds. Het is daarnaast goed om te zien dat er in december al ruim vijftig miljoen euro is toegekend aan innovatietrajecten voor duurzame voortstuwing van schepen. Deze subsidies, gecombineerd met alternatieve financiering, dragen bij aan de versnelling van de maritieme energietransitie. Dit blijft onverminderd de grootste uitdaging in de komende jaren.

De impact van de maritieme sector op onze welvaart en ieders persoonlijke leefomgeving kwam al even voorbij. Vanuit de KVMR blijven we belang hechten aan het vergroten van de zichtbaarheid, bijvoorbeeld via het initiatief www.zeescheepvaart.nl. Daarbij focussen we op verhalen van en over mensen. Want het gaat natuurlijk niet alleen maar om de schepen en de lading. Onderdeel van het ondernemerschap van redereien is ook goed werkgeverschap. De schepen zijn weliswaar groot, ze varen niet zonder de kundige zeevarenden aan boord. Het is goed om bij hun werk en werkomgeving stil te staan. Dat is namelijk niet niets.

Zo was er dit jaar opnieuw volop aandacht voor het zo onbelemmerd mogelijk reizen van zeevarenden van en naar de schepen. We hebben ons opnieuw intensief ingezet voor een gunstig visumbeleid (Blue Carpet) en het wegnemen van Covid-gerelateerde reisbeperkingen zoals test- en quarantaineverplichtingen. Mede dankzij de titel Havenvrouw van het Jaar kreeg ik nog meer de kans om op te roepen tot het vaccineren van zeevarenden. Nieuwe ontwikkeling was dan ook dat de KVMR beheerder werd van een speciaal vaccinatieprogramma voor zeevarenden. En het RIVM won er de Maritime KVMR Shipping Award 2021 voor. Bijna 25.000 zeevarenden hebben inmiddels langs deze weg hun vaccinatie mogen ontvangen in Nederland.

En dan te bedenken dat de werkomgeving van zeevarenden dikwijls al uitdagend genoeg is. We refereren dan bijvoorbeeld aan piraterij. In het voorjaar kwam het weer heel dichtbij toen vijftien zeevarenden van een Nederlands schip in de Golf van Guinee werden ontvoerd, gelukkig wel met een goede afloop. In 2021 werden dan ook eindelijk de laatste noodzakelijke stappen gezet om vanaf 2022 particuliere gewapende beveiliging mee te kunnen laten varen aan boord van Nederlandse schepen.

Daarnaast is er ook extra aandacht voor het vergroten van de bewustwording onder zeevarenden als het gaat om veilig werken aan boord. Samen met maritieme partners heeft de KVMR in 2021 een campagne toolkit laten ontwikkelen waarmee reders en zeevarenden aan die extra bewustwording kunnen werken. De toolkit komt in de loop van januari 2022 beschikbaar via www.veiligwerkenopzee.nl.

Tot slot werpen we onze blik op het maritiem onderwijs. Immers, de jeugd heeft de toekomst. Daarom werd in Nederland de MBO-structuur vernieuwd voor het volgende studiejaar. Aanvullend werd de samenwerking met andere maritieme partners versterkt om jongeren te enthousiasmeren voor een maritieme opleiding.

Met deze flessenpost hopen wij een inkijkje te hebben gegeven in wat de zeescheepvaart bijdraagt, beweegt en overkomt. En wat onze rol daarin is als branchevereniging van en voor de reders. Wij viëren onze successen, maar van rustig achterover leunen is nooit sprake. Wij blijven ons dan ook onverminderd inzetten voor de belangen van onze leden. Mede namens mijn collega's wens ik u een voorspoedig, gezond en bruisend 2022 toe!

Annet Koster

Directeur Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

DE NEDERLANDSE ZEEVAART IN CIJFERS

JAAROVERZICHT 2021

Maak de sticker voorzichtig los
en lees de flessenpost

VLOOT

ECONOMIE

DIRECTE WERKGELEGENHEID CA. 23.000 WAARVAN:



1.092
Scheep onder
buitenlandse vlag,
in Nederlands beheer



1.220
Scheep onder
Nederlandse vlag



6,7 miljard
Omzet



2.294
Walpersoneel



4.592
Nederlandse
zeevarenden



16.193
Buitenlandse
zeevarenden



Privaat KVN-
vaccinatieprogramma
voor zeevarenden



Annet Koster:
Havenvrouw
van het Jaar 2020

