

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 verkeerd 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 'blokkieerschip' 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 voortlicht te brengen. En daarmee zijn we terug bij onze core business: een belangengedrag. We wisten niet dat we pas in december zouden een coalitieakkoord voor de nieuwe kabinetssperiode zouden zien. Te lang stilstaan is niet goed, want de uitdagingen, zoals bijvoorbeeld rondom verduurzamen van de sector, zijn niet eens met 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 IC-S niet tot voldoende resultaat geleid. Maar we verwachten in 2022 op mondial 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 ontdeutissen overigens niet stil. Al in de zomer presenteerde de Europese Commissie het klimaatpakket Fit for 55 voor 55% reductie van CO2 en andere broekgasgassen 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 Groefonds. 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, gebundeld 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 KVNR blijven we belang hechten aan het vergroten van de zichtbaarheid, bijvoorbeeld via het initiatief www.zeeschepvaart.nl. Daarbij focussen we op verhalen van de schepen en de lading. Onderdeel van het ondernemerschap van rederijen 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 zogenoemde piraterij. We hebben ons opnieuw intensief ingezet voor een gunstig visumbeleid (Blue Carpet) en het wegnemen van Covid-gereelde reisbeperkingen zoals test- en quarantaine-verplichtingen. 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 KVNR beheerde werd van een speciaal vaccinatieprogramma voor zeevarenden. En het RIVM won er de Maritime KVNR Shipping Award 2021 voor. Bijna 25.000 zeevarenden hebben inmiddels langs deze weg hun vaccinatie mogen ontvangen in Nederland.

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 vieren onze successen, maar van rustig achterover leunen is nooit sprake. Wij blijven ons dan ook onvermindert 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

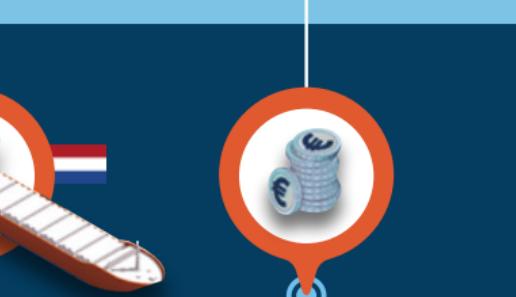
Dit jaaroverzicht is online gepubliceerd op www.kvnr.nl/jaaroverzicht2021

DE NEDERLANDSE ZEEVAART IN CIJFERS

VLOOT



1.092
Schepen onder
buitenlandse vlag,
in Nederlands beheer



1.220
Schepen onder
Nederlandse vlag

ECONOMIE



6,7 miljard
Omzet

DIRECTE WERKGELEGENHEID CA. 23.000 WAARVAN:



2.294
Walpersoneel



4.592
Nederlandse
zeevarenden



16.193
Buitenlandse
zeevarenden



Privaat KVNR-
vaccinatieprogramma
voor zeevarenden



Annet Koster:
Havenvrouw
van het Jaar 2020

JAAROVERZICHT

2021

Maak de sticker voorzichtig los
en lees de flessenpost

