



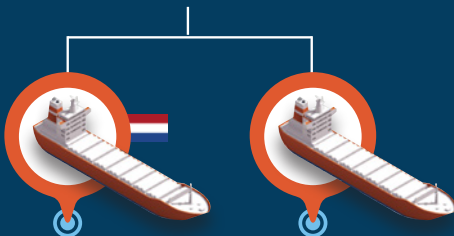
KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



JAAROVERZICHT 2022

De Nederlandse zeevaart in cijfers

VLOOT VAN 2.327 ZEESCHEPEN



1.212

Schepen onder
Nederlandse vlag

1.115

Schepen onder
buitenlandse vlag,
in Nederlands beheer

ECONOMIE



7.9 miljard

Omzet in
de Nederlandse
zeevaart

Bij de KVRN zijn ca.
140 rederijen aangesloten.
Daarnaast zijn een kleine 90
bedrijven met een maritiem
belang geassocieerd lid,
denk daarbij aan banken,
trainingsinstituten, toeleve-
ranciers en arbeidsmarkt-
intermediairs

TOTALE DIRECTE WERKGELEGENHEID 25.848 WAARVAN:



2.518

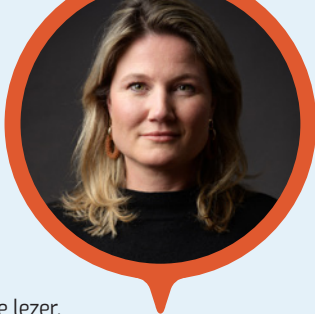
Walpersoneel

4.399

Nederlandse
zeevarenden

18.931

Buitenlandse
zeevarenden



De zeescheepvaart staat nooit stil

Beste lezer,

Na twee jaar COVID-19 zorgde het virus in 2022 wereldwijd nog altijd voor problemen. Daarnaast kwam er met de Russische oorlog in Oekraïne een enorme crisis bij. Mondiaal had dit direct een enorme impact op de zeevaart, specifiek omdat beide landen hofleverancier van zeevarenden zijn, zo ook voor Nederlandse reders.

De Oekraïense en Russische zeevarenden zijn meestal kapiteins en officieren. Samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werd daarom met snelheid en succes gewerkt om de vaarbevoegdheid van deze zeevarenden onder Nederlandse vlag veilig te stellen. Het is één van de kleine dingen die de KVNVR kon bijdragen aan het beperken van de negatieve impact op de sector.

Zeker niet alle internationale ontwikkelingen met betrekking tot zeevarenden waren zorgelijk in 2022. Zo kunnen Nederlandse zeeschepen, dankzij de inwerkingtreding van de Wet ter Bescherming

Koopvaardij en bij gebrek aan alternatieve beveiliging, eindelijk met particuliere gewapende beveiligers varen in aangewezen risicogebieden waar piraten actief zijn. En de KVNVR kon voor het eerst sinds de pandemie weer afreizen naar de Filipijnen en Indonesië om cao's af te sluiten voor 2023 voor zeevarenden van buiten de EU.

Voor de Nederlandse zeevarenden en andere in de EU wonende zeevarende geldt in de meeste gevallen de cao voor de Handelsvaart (VWH-cao). Eind 2022 hebben de sociale partners een voorlopig resultaat bereikt dat begin 2023 ter goedkeuring aan de leden wordt voorgelegd. Op initiatief van de KVNVR geeft het Nova College sinds het najaar van 2021 onderwijskundig advies aan het Filipijnse Palompon Institute of Technology. Dit is in het voorjaar van 2022 met een officiële ondertekening van de overeenkomst bestendigd. En begin december werd tijdens de jaarlijkse selectiedagen door reders tientallen studenten aangenomen als stagiair. Ondertussen werd 2022 afgesloten met de dreiging van het Europese agentschap EMSA om de Europese erkenning van Filipijnse vaarbevoegd

heids-certificaten in te trekken. Naast internationale ad hoc situaties, werden vorig jaar ook voor de lange termijn nationaal stappen gezet. De herziening van bemanningswetgeving loopt al een paar jaar en in 2022 is een consultatie geweest waarin de KVMR haar zienswijze heeft gedeeld. Er wordt bij de herziening onder meer gekeken naar het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen en technologische en organisatorische innovaties. Dit draagt bij aan een aantrekkelijk en concurrerend scheepsregister. Een voorbeeld van de KVMR-bijdrage betreft het behoud van goede en gevarieerde werkgelegenheid voor Nederlandse zeevarenden op de Nederlandse vloot. In principe vaart een Nederlands zeeschip onder het gezag van een Nederlandse kapitein. Er zijn echter niet voldoende Nederlandse kapiteins en daarom bestaat al sinds jaar en dag een systeem van uitzonderingen op de regel. Maar de arbeidsmarktkrapte en de vergrijzing nemen toe terwijl de instroom in het Nederlandse zeevaart-onderwijs juist afneemt. Daarom is extra ruimte in de nieuwe bemanningswetgeving nodig voor het loslaten van de vereiste dat de kapitein de Nederlandse nationaliteit moet hebben.

Vanwege de arbeidsmarktsituatie is het bovendien van belang om vol in te zetten op instroom in het maritiem onderwijs. Voor de KVMR was het reden om in samenwerking met andere maritieme sectoren weer sterker zichtbaar te zijn,

o.a. op de onderwijsbeurzen. Acteren op de arbeidsmarktontwikkelingen is essentieel voor een sterke zeevaart.

Een ander doorlopend thema is de maritieme energietransitie. Na een initiële afwijzing van het Maritiem Masterplan door de Nationaal Groei-fondscommissie en het kabinet werden de pijlen gericht op Brussel. De EU wil namelijk steeds sneller verduurzamen, met gevolgen voor de zeevaart. Vlak voor de Kerstdagen is overeengekomen dat het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) per 1 januari 2024 in zal gaan voor de zeevaart. Dit betekent dat voor zeetransport van, naar en tussen EU-havens marktafhankelijke emissie-rechten moeten worden gekocht om CO₂ uit te mogen stoten. Uiteindelijk moet dit systeem bijdragen aan een emissieloze zeevaart. De KVMR is positief over deze ontwikkeling, omdat het kansen voor verduurzaming biedt. Wel blijft de redersvereniging ook in 2023 inzetten op een zo eerlijk en uitvoerbaar mogelijke uitwerking van de regelgeving.

Ook andere Brusselse ontwikkelingen nemen een vlucht en daarom besloot de KVMR al in 2020 tot het instellen van een eigen vertegenwoordiging in Brussel. Sinds afgelopen voorjaar daadwerkelijk ook fysiek in Brussel. De KVMR zit zo nog dichterbij op de

Europese ontwikkelingen die zo'n enorme impact op de sector hebben. Er gebeurt namelijk veel, bijv. op het vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen en OESO/G20-voorstellen op fiscaal gebied.

Randvoorwaarde voor het succes van de zeevaart onder Nederlandse vlag is een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers. Accountantskantoor Deloitte heeft vorig jaar in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de drie Nederlandse fiscale regelingen voor de zeevaart geëvalueerd. Werk aan de winkel, want de conclusie is dat het gelijke speelveld voor Nederlandse reders onder druk is komen te staan door gunstiger fiscaal beleid in andere landen.

Het duurde ruim een decennium, maar in 2022 is eindelijk de Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen door het parlement aangenomen. Deze wet bepaalt onder welke voorwaarden de Koninkrijksvlag mag worden gevoerd, maar ook weer mag worden afgenomen. Hiermee is o.a. bareboat out nu wettelijk verankerd. De uitvoeringsaspecten van de rijkswet worden op landsniveau uitgewerkt. De KVNVR heeft daarnaast fiscale voorstellen gedaan tot verbetering van het tonnageregime en de afdrachtvermindering zeevaart.

In 2022 braken de doorlooptijden bij ILT voor scheepsregistraties in Nederland alle records. Daarom heeft de KVNVR interventies gepleegd richting zowel de minister van Infrastructuur en Waterstaat als de Tweede Kamer. Met succes, want ILT heeft de achterstanden inmiddels weg-gewerkt en er wordt versneld ingezet op digitale aanvraagprocessen voor zeebrieven, nationaliteitsverklaringen en andere certificaten. Buiten Nederland wordt op Curaçao, na een bezoek van de KVNVR, gewerkt aan verbeteringen van het scheepsregister. Zo heeft de Raad van Ministers inmiddels een landsbesluit genomen waarin de maritieme sector als één van de pijlers onder de Curaçaose economie is genoemd. Verbeteringen in het scheepsregister moeten leiden tot een aantrekkelijke maritieme sector voor reders, met alle economische spin-off die het land sterker moet maken.

We bouwen in 2023 voort op de lopende ontwikkelingen. Hierbij zijn een gezonde arbeidsmarkt, concretiseren van de energietransitie en een aantrekkelijker vestigingsklimaat zijn de hoofdthema's. Voor nu, een mooi, gezond en succesvol 2023!

Hartelijke groet,

Annet Koster, directeur KVNVR

Enkele highlights uit 2022



Jan Valkier (Anthony Veder) werd op 18 mei tijdens de algemene ledenvergadering van de KVNRR benoemd tot voorzitter van de KVNRR en nam zo het stokje over van Karin Orsel (MF Shipping Group). Theo Klimp (Wagenborg) werd benoemd tot vicevoorzitter van de redersvereniging.



Voor de Dag van de Ondernemer van MKB-Nederland nam de KVNRR Tweede Kamerlid voor de SGP Chris Stoffer mee naar KVNRR-lid Braveheart Marine. Urker wethouder Nathanaël Middelkoop en voorzitter Jacco Vonhof van MKB-Nederland sloten aan.



Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat bracht samen met KVNRR-voorzitter Jan Valkier en KVNRR-directeur Annet Koster een bezoek aan één van de schepen van Van Oord waar ze door o.a. CEO Pieter van Oord werden ontvangen.