



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

Gearchiveerd KVNR-jaaroverzicht 2023

Leeswijzer: Vanaf pagina 3 is het jaaroverzicht van de KVNR over 2023 opgenomen met publicatiedatum van 17 januari 2024 zoals online gepubliceerd op www.kvnr.nl. Dit document betreft een exacte kopie van het jaaroverzicht en is bedoeld als archiefstuk. Het screenshot op pagina 2 (linkerzijde) geeft weer hoe de webpagina werd weergegeven op de laatste publicatiedag. Het is mogelijk dat de weblinks die in dit jaaroverzicht zijn opgenomen niet meer actief kunnen worden benaderd.



ROYAL
ASSOCIATION OF
NETHERLANDS
SHIPOWNERS

Archived KVNR 2023 annual review

Reading information: From page 10 the English version of the annual review of 2023 of the Royal Association of Netherlands Shipowners (known in Dutch as KVNR) is shown as published online at www.kvnr.nl on 17 January 2024. This document is an exact copy of the annual review and must be regarded as a document for archiving purposes. The screenshot on page 2 (right side) reflects how the web page was presented at the time of last publication. It is possible that the hyperlinks embedded in this annual review can no longer be accessed.

Jaaroverzicht 2023

Nieuwe piketpaaltjes slaan

17-01-2024

Beste lezer,

Het jaar 2023 kende een relatief rustige start in de zeevaart. Vanaf begin juli veranderde dit al snel, door onder andere de val van het Nederlandse kabinet, een brandend autoschip in het Waddengebied nabij de Nederlandse kust en in het najaar een oorlog in het Midden-Oosten met directe en indirecte gevolgen voor scheepvaart.

In de zeevaart stonden in 2023 drie thema's centraal: energietransitie, arbeidsmarktkrapte en het Nederlandse vestigingsklimaat. Graag neem ik u mee in de ontwikkelingen van 2023 aan de hand van deze drie thema's.

Namens het hele [KVNR-team](#) wens ik u een voortvarend 2024!

Hartelijke groet,

Annet Koster
Directeur KVNR



Maak vaart met de energietransitie

Eind juni werd maar liefst 210 miljoen euro uit het Nationaal Groeifonds toegekend aan de uitvoering van het Maritiem Masterplan voor de ontwikkeling van ongeveer 40 klimaatneutrale schepen. De subsidieregeling wordt vanaf het tweede kwartaal in 2024 opengesteld. Dat is belangrijk, want sinds 1 januari 2024 is ook het Europese emissiehandelssysteem EU-ETS van kracht voor de zeevaart. Voor de laatste voorbereidingen ging de KVNR in het najaar het land in voor informatiebijeenkomsten met de leden over de invoering van EU-ETS.

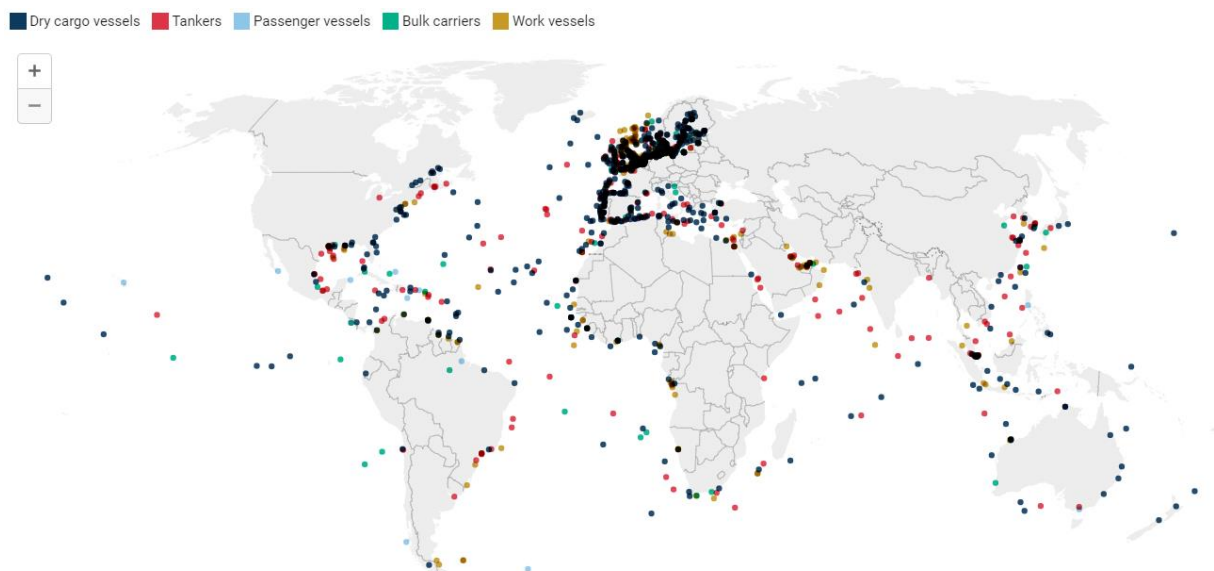
Daarmee liggen er dus krachtige prikkels om de vergroening van de Nederlandse vloot de komende jaren te versnellen. Ondanks de mooie toekenning van gelden voor de uitvoering van het [Maritiem Masterplan](#), wordt aan de 'CO₂-kant' vanaf 2024 wel fors meer betaald voor zeetransport, juist door die ETS-verplichting. De KVNR zet zich aanvullend dan ook in voor een herinvestering van de EU-ETS-gelden voor een schone scheepvaart. Ook zal de KVNR blijven pleiten voor het verlagen van de drempelwaarde van 5.000 GT naar 400 GT.

Op het vlak van mondiale klimaatactie werd in juli 2023 een [historisch akkoord](#) bereikt. De verschillende landen in de Internationale Maritieme Organisatie van de VN kwamen een herziening overeen van de doelstellingen voor de reductie van broeikasgassen door de sector: netto nul uitstoot in of nabij 2050. Wat de KVNR betreft een goed resultaat dat internationaal het gelijke speelveld bevordert: iedereen moet aan het werk!

De steeds groenere en efficiëntere voortstuwing van zeeschepen is afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende groene energiedragers. In 2023 was de KVN^R daarom nauw betrokken bij de ontwikkeling van een ‘Roadmap Brandstoftransitie’ onder regie van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De KVN^R is ervan overtuigd dat er niet één *silver bullet* is, maar dat er meerdere oplossingen zullen zijn voor de diverse type schepen in verschillende marktsegmenten. Daarbij moet volgens de KVN^R nadrukkelijk ook de toepassing van kernenergie worden onderzocht.

Naast alle aandacht voor nieuwbouw en aanpassing van bestaande schepen moet, in het kader van klimaat en milieu, ook aandacht zijn voor het proces van ontmanteling. Zodra zeeschepen uit de vaart worden gehaald voor recycling, moet ontmanteling plaatsvinden op een manier die voor zowel mens als milieu verantwoord is. De KVN^R is dan ook opgelucht dat het internationale [Hongkongverdrag](#) uit 2006 in juli 2023 eindelijk door voldoende landen is geratificeerd. Het verdrag treedt in 2025 in werking. Vanwege het internationale karakter van de bedrijfstak is mondiale regelgeving van groot belang. Het Hongkongverdrag illustreert dat goed.

Scheepsposities: KVN^R-leden varen wereldwijd



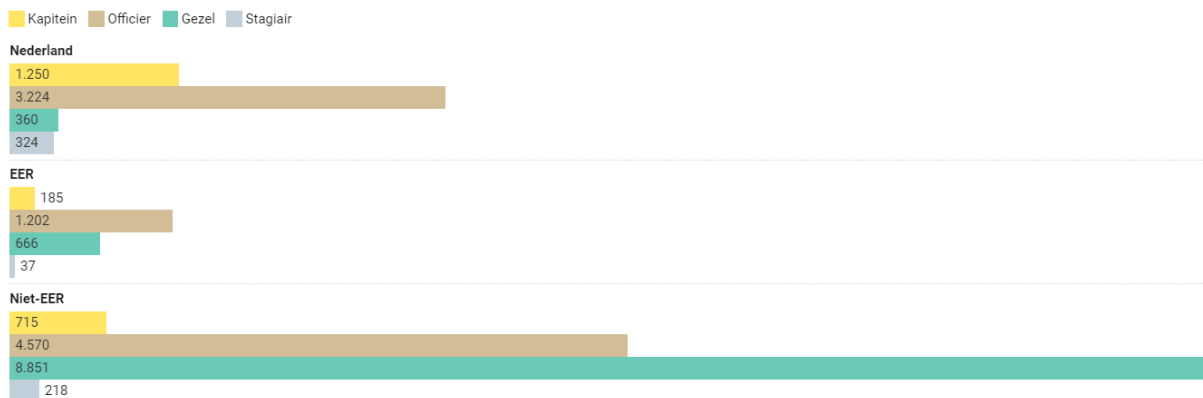
Map: Ship positions, January 2024 • Source: KVN^R • Created with [Datawrapper](#)

Stimuleer de arbeidsmarkt voor zeevarenden

In 2023 waren er zorgen over voldoende beschikbaarheid van gekwalificeerde zeevarenden, ook op de langere termijn. In 2023 heeft de KVNVR zich met name gefocust op het tekort aan Nederlandse zeevarenden. Wanneer zij stoppen met varen, meestal na 5 à 7 jaar op zee, zijn deze zeevarenden van essentieel belang voor andere maritieme beroepen in Nederland. Daarbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan het rederijkantoor, maritiem onderwijs, scheepswerven, loodswezenen. Naast instroom van nieuwe studenten in het maritieme onderwijs, is het ook van belang om huidige zeevarenden een blijvend perspectief te bieden op een maritieme carrière.

Momenteel zijn er 23.819 zeevarenden, waarvan 5.250 met een Nederlandse nationaliteit, werkzaam op de Nederlands gevlagde vloot. Deze cijfers komen voort uit het eerste uitgebreide onderzoek naar de demografische samenstelling van de bemanning op de Nederlands gevlagde vloot, dat de KVNVR in de zomer van 2023 heeft uitgevoerd.

Aantal zeevarenden op Nederlands gevlagde zeeschepen



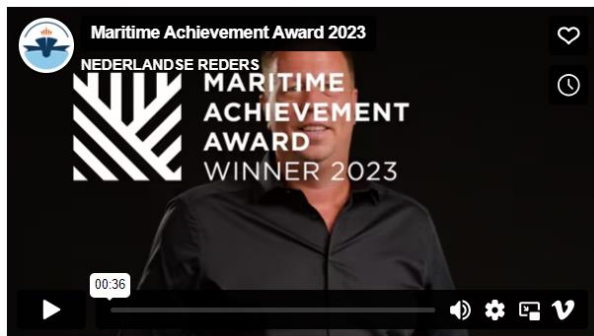
Grafiek: Zeevarenden Nederlands gevlagde zeeschepen, juni 2023 • Bron: KVNVR • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

De KVNVR was en is bovendien nauw betrokken bij de ontwikkeling van een uitvoeringsprogramma van Nederland Maritiem Land om de maritieme arbeidsmarkt in Nederland te bevorderen. Daarnaast intensiverde de KVNVR de eigen initiatieven om de arbeidsmarkt te promoten. Door jongeren op allerlei manieren te helpen hun weg naar de maritieme opleidingen te vinden. Werken aan boord van zeeschepen betreft een bijzonder vak en vraagt tegelijkertijd veel van mensen.

Als maritiem land, met grote zeehavens, is Nederland een gastland voor veel buitenlandse zeevarenden. Om deze zeevarende ook aan de wal te kunnen ontvangen spelen [zeemanshuizen](#) een fundamentele rol. Zeemanshuizen functioneren als een 'huiskamer' waar de zeevarenden even weg kunnen zijn van hun werkplek, in contact kunnen komen met anderen en beschikken over allerlei recreatieve voorzieningen zoals sportfaciliteiten. De KVNVR vindt daarom dat er een structurele financiering van de zeemanshuizen moet komen. De huidige financiering is namelijk niet toereikend. Rederijen dragen in de havens havengeld af en volgens de KVNVR zou een klein deel van die afdracht kunnen worden ingezet voor de structurele financiering van de zeemanshuizen.

Winnaar Maritime Achievement Award

De Maritime Achievement Award werd in 2023 voor het eerst uitgereikt en wil maatschappelijke relevante maritieme prestaties onder de aandacht brengen. Het gaat om mensen, organisaties of initiatieven die een onderscheidende rol spelen t.b.v. positie van de Nederlandse maritieme sector en/of van toegevoegde waarde zijn in het maatschappelijk debat over Nederland als maritiem relevant land. Volgens de jury o.l.v. juryvoorzitter Annet Koster brengt de Databank Koopvaardij de belangrijke rol van de zeevarenden op de koopvaardij niet alleen dichterbij de nabestaanden, maar maken de initiatiefnemers deze geschiedenis dit jaar ook zichtbaar en tastbaar.



Op het vlak van wet- en regelgeving is vooral de nieuwe 'Wet bemanning zeeschepen' (Wbz) van belang. Er loopt al enige jaren een traject om de oude 'Wet zeevarenden' toekomstbestendig te maken. Het huidige voorstel is op dat vlak nog niet geoptimaliseerd in 2023, vooral als het gaat om de nationaliteitsvereiste van de kapitein aan boord van zeeschepen onder Nederlandse vlag. De KVN roept de nieuwe Tweede Kamer met de sector in gesprek te gaan over de noodzakelijke aanpassingen.



Bevorder maritiem ondernemerschap voor de brede welvaart van Nederland

Gedurende het jaar werkte de KVNR aan eigen voorzieningen op het gebied van datacollectie en -analyse. Eén van de opvallende ontwikkelingen was dat op peildatum 20 september 2023 minder dan de helft van de 2.583 zeeschepen onder Nederlands beheer onder de Nederlandse vlag voer (1.146). Hoewel reders Nederland weten te vinden voor maritiem ondernemerschap, lijkt het Nederlandse scheepsregister onvoldoende aantrekkelijk. Dat is zorgwekkend.

In gesprek gaan met politici en bestuurders behoort tot de kerntaken van de KVNR als belangenbehartiger. Omdat er in 2023 Tweede Kamerverkiezingen werden gehouden, was er een uitgelezen kans om alle maritieme prioriteiten onder het voetlicht te brengen. Daarom organiseerde de KVNR in samenwerking met de Vereniging van Waterbouwers, de IRO en Netherlands Maritime Technology het [Groot Maritiem Verkiezingsdebat](#) onder leiding van Twan Huys. Speerpunt van de KVNR was daarbij de oproep tot oprichting van een [maritieme autoriteit](#). Volgens de KVNR moet een sterke visie voor een aantrekkelijke Nederlandse maritieme sector ten grondslag liggen aan betrouwbaar beleid en uitstekende dienstverlening.

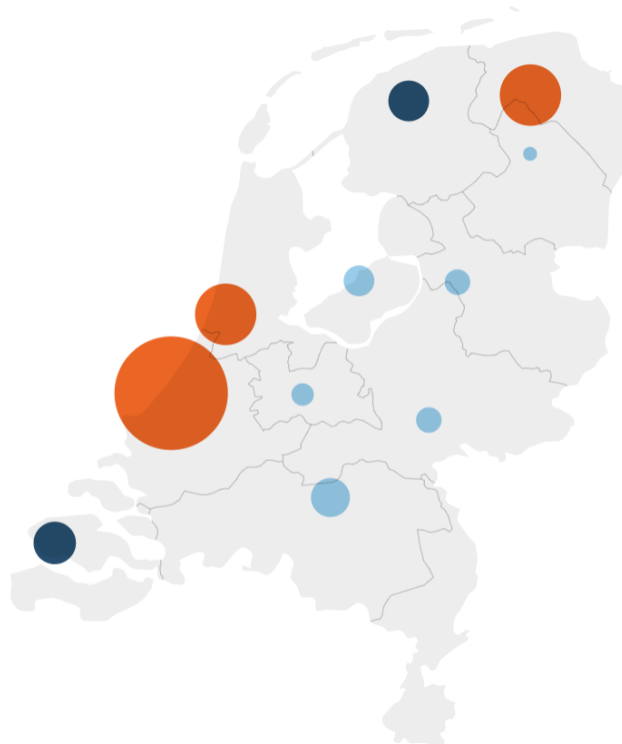
Al eerder in het jaar werd erkend dat het maritieme ondernemerschap een duw in de rug nodig heeft, bijvoorbeeld met de aangenomen 'motie Stoffer' (SGP) in de Tweede Kamer over de uitbreiding van de tonnageregeling naar werkschepen. Tegelijkertijd bleek dat de sector zich schrap moet zetten voor het afschaffen van de in de volksmond bekende 'fossiele subsidies'. De KVNR wil en kan dat best omarmen, mits er een doordacht plan ligt over de [uitvoering](#) ervan. Eenzijdig vanuit Nederland van koers veranderen, indien mogelijk, kan zowel kansen als risico's meebrengen voor de internationale concurrentiepositie van ondernemers in de zeevaart.

In Nederland moet het maritieme huis eerst op orde worden gebracht en een solide fundament krijgen om de Nederlandse reders voldoende perspectief te bieden. Een lange termijn gerichte visie voor de zeevaart voorkomt daarbij dat ondernemers die met enorme investeringen een koploperpositie nastreven, die investeringen niet kunnen terugverdienen door inconsistent overheidsbeleid. De houding ten aanzien van [gaswasinstallaties](#) of asbesthoudende pakkingen zijn duidelijke voorbeelden. Ook is het dan beter mogelijk om een programma op te zetten waarmee ongewenste regeldruk wordt aangepakt, waar werknemers en reders zelf in toenemende mate de dupe van worden.

Met het uitbrengen van de sectoragenda voor de maritieme maakindustrie laat de overheid in 2023 zien dat er ruimte is voor sectorspecifieke initiatieven. Nu is het belangrijk dat wordt doorgepakt, ook voor de zeevaart.

De KVNR-Leden zijn gevestigd in heel Nederland

1-10 Leden 11-25 Leden Meer dan 25 leden



Kaart: Leden in Nederland, januari 2024 • Bron: KVNR • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Wind in de zeilen!

Tegen het einde van het jaar vonden de Tweede Kamerverkiezingen plaats met een uitkomst die onzekerheid brengt. Het formatieproces is nu in volle gang en de Nederlandse zeevaart hoopt dat snel een nieuw kabinet kan worden geïnstalleerd ten behoeve van stabiel en betrouwbaar landsbestuur. De uitdagingen op de drie bovenstaande thema's zijn niet mals en verdienen uitgekende lange termijnplannen. Tegelijkertijd liggen er grote kansen die we willen benutten. Daarbij is inachtneming van de internationale context waarin Nederland actief is belangrijk, zoals de situatie in het Rode Zeegebied de afgelopen weken heeft laten zien.

We starten het nieuwe jaar dus met de opdracht: werk aan de winkel voor iedereen! En niet alleen in Nederland. Een mondiale sector als de zeevaart heeft, zoals eerder opgemerkt, bij voorkeur wereldwijd geldende regelgeving. En ook Europa zit niet stil. Met de Europese verkiezingen in juni 2024 kijken we voorzichtig vooruit naar opvolging van belangrijke stappen als het gaat om strategische autonomie, modal shift naar water, maritieme veiligheid en meer. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders neemt daarbij graag haar verantwoordelijkheid als branchevertegenwoordiger van en samenwerkingspartner voor de Nederlandse zeescheepvaart, zoals het een 'paraplu'-organisatie betaamt.

De KVNR bezocht in 2023 vanzelfsprekend zoveel mogelijk leden, zo voer Bart van Bemmelen mee met Hartman Seatrade



###EINDE###

2023 annual review

Passing new milestones

17-01-2024

Dear reader,

The year 2023 had a relatively quiet start in the shipping industry. However, from early July, the situation quickly changed, influenced by events such as the fall of the Dutch cabinet, a burning car carrier in the Wadden Sea near the Dutch coast, and a war in the Middle East in the autumn with direct and indirect consequences for shipping.

Three themes were central to the shipping industry in 2023: the energy transition, labour market shortages and the Dutch business climate. I would like to take you through the developments of 2023 based on these three themes.

On behalf of the entire team at the Royal Association of Netherlands Shipowners (KVNR), I wish you a successful and prosperous 2024!

Warm regards,

Annet Koster

Managing Director KVNR

Accelerating the energy transition

At the end of June, a substantial amount of 210 million euros was allocated from the National Growth Fund for the implementation of the Maritime Master Plan, aiming to develop around 40 climate-neutral ships. The subsidy scheme will open from the second quarter of 2024. This is important, because from 1 January 2024, the European Emissions Trading System (EU-ETS) also comes into effect for maritime shipping. In the autumn, the KVNR conducted informational sessions across the country with its members regarding the implementation of EU-ETS.

There are now powerful incentives in place to accelerate the greening of the Dutch fleet in the coming years. Despite the significant allocation of funds for the implementation of the Maritime Master Plan, there will be a substantial increase in costs for sea transport from 2024 due to the EU-ETS obligation on the 'CO2 side'. The KVNR is therefore additionally committed to reinvesting EU ETS remittances for clean shipping. The KVNR will also continue to plead for lowering the ETS threshold from 5,000 GT to 400 GT.

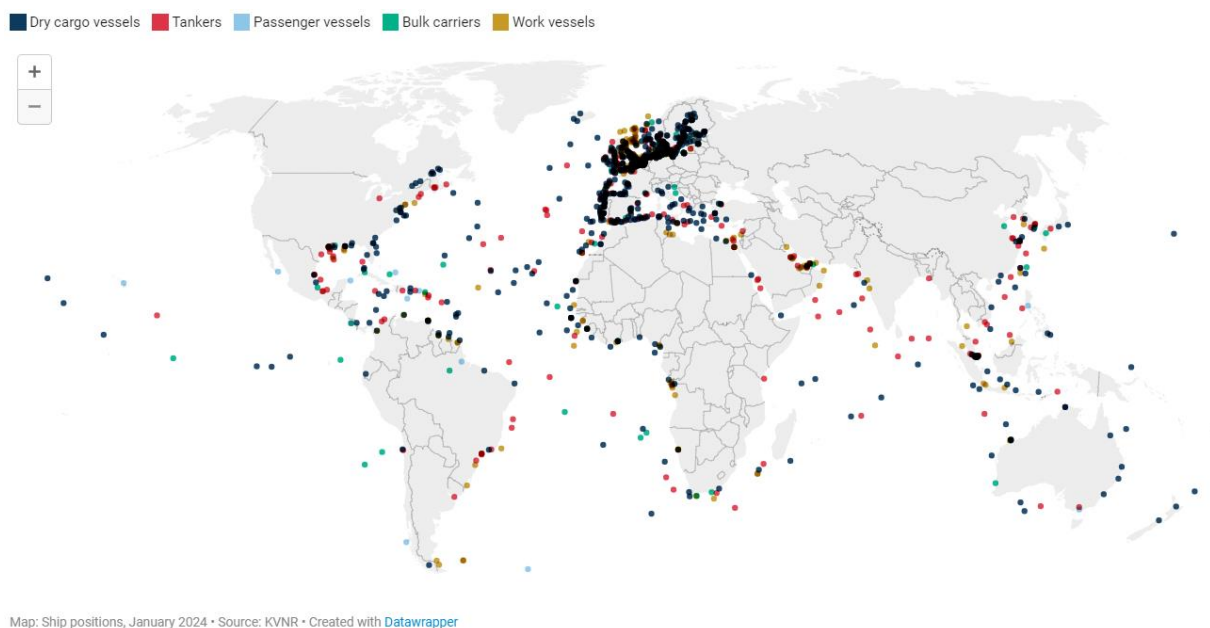
In the field of global climate action, a historic agreement was reached in July 2023. The member states of the International Maritime Organization of the United Nations agreed to a revision of the goals for reducing greenhouse gas emissions in the sector: achieving net-zero emissions in or around 2050. As far as the KVNR is concerned, this is a good result that promotes a level international playing field: everyone must act!

The increasingly greener and more efficient propulsion technologies of seagoing ships relies on the availability of sufficient sustainable energy carriers. In 2023, therefore, the KVNR was closely involved in the development of a 'Fuel Transition Roadmap' under the supervision of the Netherlands Enterprise Agency (RVO). The KVNR is convinced that there is no single silver bullet, but that there will be multiple solutions for the various types of ships in different market segments. In the KVNR's

view, the exploration of nuclear energy applications should also be explicitly considered in this context.

In addition to all the focus on new construction and refitting/modification, within the context of climate and the environment, attention must also be given to the ship dismantling process. Once seagoing ships are taken out of service for recycling, this process must be carried out in a manner that is responsible for both people and the environment. The KVNR is relieved that the international Hong Kong Convention, agreed upon in 2006 for this purpose, has finally been ratified by a sufficient number of countries in July 2023. The treaty comes into effect in 2025. Due to the international nature of the industry, global regulations are of great importance. The Hong Kong Convention is a great example of such international regulation.

Positions ships: KVNR members navigating the globe



Promoting the job market for seafarers

In 2023, concerns about the availability of qualified seafarers were also at the forefront, also taking into account the demand in the long run. In 2023, the KVNR particularly focused on the shortage of Dutch seafarers. When they retire from their seafaring career, usually after around 5 to 7 years, these seafarers become essential for the industry for other maritime professions in the Netherlands. This includes roles in ship management offices, maritime education, shipyards, and pilotage services. In addition to attracting new students to maritime education, it is also crucial to provide current seafarers with a lasting perspective on a maritime career.

Currently, there are 23,819 seafarers, of which 5,250 hold Dutch nationality, working in the Dutch-flagged fleet. These figures are derived from the first comprehensive study on the demographic composition of the crew on the Dutch-flagged fleet, conducted by the KVNR in the summer of 2023.

Number of seafarers employed on board of the Dutch flagged fleet

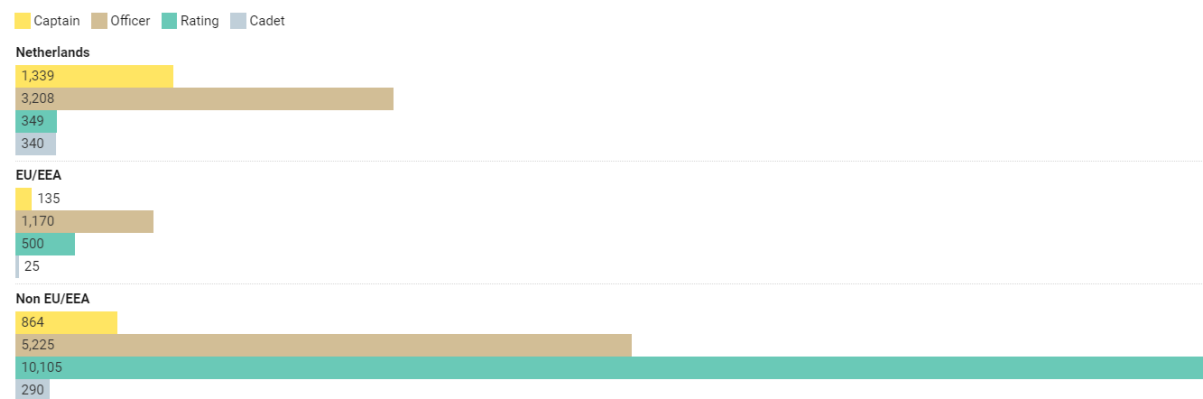


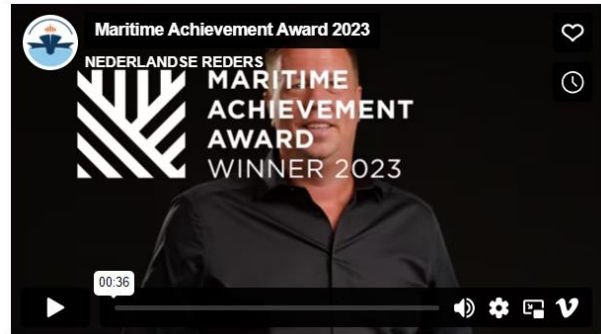
Chart: Seafarers NL-flagged ships, June 2023 • Source: KVNR • Created with [Datawrapper](#)

The KVNR was and is also actively involved in the development of an Human Capital implementation programme of the Dutch Maritime Network to create as much space as possible for opportunities in the maritime labour market. In addition, the KVNR is also independently stepping up labour market promotion by assisting young people in various ways to find their way to maritime education. The seafaring occupation is a special profession which demands much from those serving on board of ships.

As a maritime nation with major seaports, the Netherlands serves as a host country for many visiting foreign seafarers. In order to welcome these seafarers ashore, seafarers' centres play a fundamental role. Seafarers' centres function as a "home away from home," providing a space for seafarers to take a break from their workplace, connect with others, and access various recreational facilities, including sport facilities. Therefore, the KVNR advocates for the establishment of a sustainable funding mechanism for seafarers' centres. The current funding is inadequate. Shipping companies pay harbor dues in ports and according to the KVNR, a small portion of that contribution could be utilized as a consistent source of funding for seafarers' centres.

Winner Maritime Achievement Award

The Maritime Achievement Award was awarded for the first time in 2023 and aims to highlight maritime accomplishments with public significance. It recognizes individuals or initiatives that play a distinctive role in advancing the position of the Dutch maritime sector and/or contribute significantly to the public conversation about the Netherlands as a maritime-relevant nation. According to the jury, with Annet Koster as jury president, the Shipping Database (Databank Koopvaardij) not only brings the crucial role of seafarers in merchant shipping closer to their families but also makes this history visible and tangible for the broader public, demonstrating its added significance this year.



In terms of legislation, the new 'Maritime Crews Act' (Wbz) is particularly significant. A process to modernise the old 'Seafarers' Act' has been ongoing for several years. The current proposal in this regard has not yet been optimised, especially concerning the nationality requirement for the captain on board Dutch flagged seagoing ships. The KVN calls on the new Dutch Lower House to engage in discussions with the sector about the necessary adjustments.



Promoting maritime entrepreneurship for the broad prosperity of the Netherlands

Throughout the year, the KVNR has worked on its own data collection and analysis. One of the notable findings is that, as of the reference date of 20 September 2023, fewer than half of the 2,583 seagoing ships with Dutch connections fly the Dutch flag (1,146). Although shipowners engage in maritime entrepreneurship with the Netherlands, the Dutch ship registry appears to be insufficiently attractive. This is a cause for concern.

Engaging with politicians and administrators is a core responsibility of the KVNR as an advocate. With the 2023 Dutch parliamentary elections, there was an opportunity to highlight all maritime priorities. In collaboration with maritime partners, the KVNR organized an election debate, emphasizing the call for the establishment of a maritime authority. According to the KVNR, a robust vision for an attractive Dutch maritime sector should underpin reliable policies and excellent services.

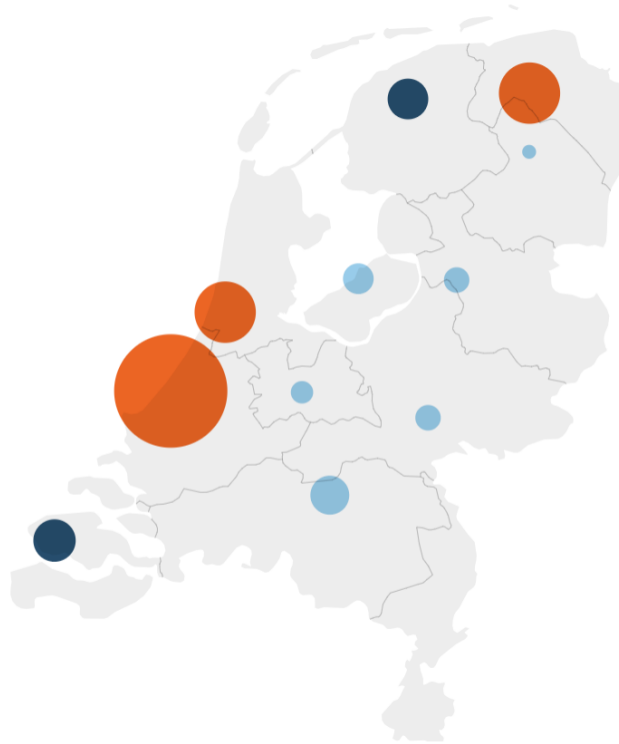
Earlier in 2023, it was already recognised that maritime entrepreneurship needs a boost, as shown by the adopted motion in the Dutch House of Representatives by Stoffer (SGP) regarding the extension of the tonnage scheme to work vessels. At the same time, the sector must brace itself for the abolition of the commonly known ‘fossil subsidies’, which gained momentum this year. The KVNR is quite willing and able to embrace this change, provided there is a well-thought-out plan for its implementation. Changing course unilaterally as a country, if at all possible, can bring about opportunities and risks for the international competitiveness of maritime entrepreneurs.

In the Netherlands, therefore, the maritime sector must first be put in order and given a solid foundation for this purpose. A long-term vision for the shipping industry prevents shipowners pursuing a leading position with substantial investments from being unable to recoup those investments due to inconsistent government policies. Attitudes towards exhaust gas cleaning systems or asbestos-containing gaskets are clear examples. Also, as an illustration, it is then better possible to establish a programme to address unwarranted regulatory pressure, which increasingly affects workers and shipowners.

With the release of the maritime industry sector agenda in 2023, the government is demonstrating its openness to sector-specific initiatives. Now it is important to follow through, also for the wider maritime industry.

The KVNR members are located throughout the Netherlands

1-10 Members 11-25 Members More than 25 members



Map: Members in the Netherlands, January 2024 • Source: KVNR • Created with Datawrapper

Fair winds and following seas!

By the end of the year, the Dutch parliamentary elections have just resulted in an outcome that brings uncertainty for the future. The coalition formation process is now in full swing, and the Dutch shipping industry hopes for the swift installation of a new cabinet that will navigate the challenges ahead and bring stability and reliable policies. The challenges in the three themes mentioned earlier are substantial and require ingenious long-term plans. At the same time, there are significant opportunities that we want to seize. Taking into account the international context, in which the Netherlands plays its role, is pivotal in addressing issues such as the situation regarding the Red Sea area over the past weeks.

So we start the new year with the mission: there is work to be done by everyone! And not just in the Netherlands. A global industry like shipping preferably operates under globally applicable regulations. And in Europe too, there are ongoing developments. With the European elections in June 2024, we are cautiously looking ahead to follow up on important steps when it comes to strategic autonomy, the modal shift to water, maritime safety and more. In doing so, the KVNR is happy to take its responsibility as the industry representative of and cooperation partner for the Dutch shipping industry, as befits an 'umbrella' organisation.

Throughout 2023, the KVNVR visited as many of its members as possible, for Bart van Bemmelen this included sailing along with Hartman Seatrade (voice over in Dutch)



###ENDS###