

2025 is het jaar dat alle zeevaartondernemingen wederom hebben laten zien dat de zeevaart de logistieke ruggengraat van ons verdienvermogen is.

Negentig procent van alle internationaal verhandelde goederen gaat per schip. De zeevaart heeft opgaven in het land. Zo worden bijvoorbeeld onmisbare bouwmaterialen vervoerd per schip. Van zand (grondstof), cement (halffabricaat) en glasplaten (eindproduct) tot machines. Nederlandse reders zijn met ca. 3.000 schepen wereldwijd actief in uiteenlopende marktsegmenten. Deze verscheidenheid maakt de vloot van grote strategische waarde.

De zeevaart staat voor een omzet van €9,38 miljard, waarvan €7,07 miljard uit export, een toegevoegde waarde van €3 miljard en een uitzonderlijk hoge arbeidsproductiviteit van €423.554 per werknemer. Deze cijfers uit de Maritieme Monitor 2025 onderstrepen de economische efficiëntie en strategische waarde van de zeevaart.

De instroom in het Nederlandse zeevaartonderwijs liet helaas ook in 2025 een dalende trend zien, wat de druk op de toekomstige beschikbaarheid van goed opgeleide zeevarenden uit Nederland vergroot. De KVNR blijft investeren in initiatieven zoals GaTochVaren! en GaTochErvaren!: dit jaar voeren 59 jongeren mee aan boord van zeeschepen en maakten 675 basisschoolleerlingen kennis met de maritieme sector. 2025 heeft weer duidelijk laten zien dat de zeevaart als logistieke ruggengraat van ons verdienvermogen altijd doorgaat, ondanks de perikelen in eigen land en in de rest van de wereld. Dit maakt het niet eenvoudig(er), maar juist dan is het geruststellend om te weten dat het maritieme bedrijfsleven blijft leveren en een betrouwbare partner is en blijft.

2026, het jaar van een nieuw kabinet met oog voor de maritieme belangen.

Na de val van het kabinet in de zomer van 2025 vonden op 29 oktober de Tweede Kamerverkiezingen plaats. De onderhandelingen voor een nieuwe coalitie verlopen voorspoedig, maar naar de inhoudelijke afspraken is het nog even gissen. Met alle geopolitieke spanningen in de wereld, de economische impact van onze sector op heel Nederland en het steeds duidelijker wordende belang van strategische autonomie kan het haast niet anders dan dat het toekomstige kabinet daadkrachtig, voorspelbaar en met oog voor onze maritieme belangen zal gaan opereren.

Een sterke maritieme sector is immers geen vanzelfsprekendheid, de positie van Nederland als maritieme vestigingsplaats staat onder druk. Des te belangrijker is het om te bouwen aan een goed maritiem ondernemingsklimaat:

- **Maak structureel budget vrij voor de Nederlandse Maritieme Autoriteit, zeker nu de positieve evaluatie de meerwaarde bevestigt;**
- **Repareer de fiscale afwijking in de Wet minimumbelasting;**
- **Verbreed de afdrachtvermindering zeevaart en de tonnageregeling ook naar offshore activiteiten, conform de motie-Stoffer.**

Daarnaast is het van belang dat Nederland zich internationaal actief blijft inzetten om de stapeling van regelgeving tegen te gaan en een mondiaal gelijk speelveld te borgen. Reders opereren immers wereldwijd.

Met vertrouwen kijk ik uit naar de stappen die sector, overheid en internationale partners samen gaan zetten. Nederland heeft alles in huis om een toonaangevende maritieme vestigingsplaats te blijven, mits we nu gezamenlijk bouwen aan de condities die dat mogelijk maken. Als Nederland relevant wil blijven in het mondiale maritieme speelveld, is het nu tijd voor gerichte actie!

Annet Koster

Directeur Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

2



HANDLEIDING & JAARVERSLAG 2025

Start spel

De speler die de toren heeft gebouwd begint.

Tijdens je beurt:

Verwijder één blok onder de hoogste volledige laag. Gebruik één hand. Plaats het blok daarna boven op de toren.

Verwijderen & Stapelen

- Verwijder per beurt één blok. Gebruik één hand;
- Wisselen van hand mag tijdens je beurt.
- Raak je een blok aan, dan moet je dat blok gebruiken.
- Bij het stapelen moet eerst een laag van drie blokken compleet zijn voordat je een nieuwe laag mag beginnen.

Einde van je beurt:

Je beurt stopt 10 seconden nadat je het blok hebt neergelegd.

Einde Spel:

De persoon die de toren om laat vallen, bouwt de toren op of ruimt het spel op.

Bouwen in het oog van de storm

Rotterdam, 21 januari 2026

Geachte lezer,

Graag neem ik u mee in een terugblik op 2025. 2025 was een stormachtig jaar waarin de sector zich nadrukkelijk manifesteerde tussen urgentie en ambitie en tussen internationale afspraken en nationale uitdagingen.

2025 was het jaar waarin een flink aantal stappen is gezet voor de verduurzaming van de zeevaart.

Ondanks de grillen van de internationale politiek werd een doorbraak geforceerd op het vlak van mondiale ambities voor klimaatmaatregelen voor de zeevaart. In april bereikte de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) namelijk een historisch akkoord om de wereldwijde broeikasgasuitstoot van de zeevaart naar netto-nul te krijgen rond 2050, middels een beprijzingsmechanisme (NZF). Het definitieve besluit over het voorstel om de uitstoot van broeikasgassen door zeeschepen mondiaal ook te beprijzen is, na een week van IMO-onderhandelingen in Londen in oktober, met een jaar uitgesteld. Ondanks deze tegenslag is de koers om de transitie naar emissieloos varen onveranderd. De sector blijft inzetten op alsnog met een mondiaal mechanisme te komen om dit te versnellen. De Europese Commissie kan het regionale EU-ETS voor de zeevaart vervolgens harmoniseren met het nieuwe mondiale kader ten behoeve van het mondiale gelijke speelveld.

Om de brandstoftransitie te versnellen presenteerde de Europese Commissie in november het Sustainable Transport Investment Plan (STIP), gericht op investeringen in schonere brandstoffen en bijbehorende infrastructuur. Dit biedt kansen voor verduurzaming via alternatieve brandstoffen én innovatieve aandrijvingen zoals nucleaire scheepsvoortstuwing. Ook het in december gepubliceerde Rapport Wennink benadrukt dat strategische technologieën zoals nucleaire voortstuwing essentieel zijn om Nederland internationaal te laten uitblinken.

2025 was het jaar dat de sector in gezamenlijkheid zich verzet tegen een niet-bindende uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens.

In navolging van het verrassende (niet-bindende) oordeel van het College voor de Rechten van de Mens in augustus, ontving een groot deel van de Nederlandse zeevaartondernemingen in november een brief van de advocaat van Stichting Equal Justice Equal Pay. In deze brief wordt gesteld dat er sprake zou zijn van verboden ongelijke beloning van Filipijnse en Indonesische zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen. Ter onderbouwing wordt verwezen naar twee oordelen van het College voor de Rechten van de Mens van 18 augustus 2025. Daarin heeft het College geoordeeld dat de staande internationale praktijk van belonen van zeevarenden, op basis van het prijspeil in het land waar ze wonen, niet gerechtvaardigd is.

De KVNR heeft in augustus haar grote verbazing uitgesproken over deze oordelen van het College voor de Rechten van de Mens. Daarbij heeft de KVNR gewaarschuwd voor de mogelijke risico's voor de internationale positie van de Nederlandse zeevaart en verdere ondermijning van het gelijke speelveld in de mondiale zeevaart. De KVNR is ervan overtuigd dat toepassing van het woonlandbeginsel nog steeds gerechtvaardigd is en Nederlandse zeevaartondernemingen dit beginsel rechtmatig toepassen, net zoals concurrerende ondernemingen in andere landen dit doen.

2025 was het jaar waarin geopolitieke spanningen en uitdagingen wederom de koers bepaalden.

De zeevaart is bij uitstek een internationale bedrijfstak. Hierdoor kunnen geopolitieke spanningen grote gevolgen hebben voor onze sector en zeevarenden. Het principe van Mare Liberum (vrije doorvaart) staat steeds vaker onder druk door regionale spanningen. Daarnaast vragen spoofing en jamming van GPS-signalen, piraterij en andere veiligheidsdreigingen continu om aandacht en internationale samenwerking. Zo verergerde in de zomer, na maanden van relatieve rust, de situatie in het Rode Zee-gebied ernstig. Meerdere koopvaardij schepen werden aangevallen door de Houthi's, waarbij gewonden en helaas ook dodelijke slachtoffers zijn gevallen. In de Golf van Guinea hebben meerdere piraterijaanvallen plaatsgevonden op schepen, waarbij ook zeevarenden slachtoffer zijn geworden.

Geopolitieke escalaties maken duidelijk dat de internationale zeevaart steeds vaker wordt gezien als speelbal van geopolitieke conflicten, met grote gevolgen voor de veiligheid van de zeevarenden en voor de wereldhandel. De KVNR blijft zich met samenwerkingspartners inspannen voor de veiligheid van zeevarenden en de bescherming van het principe van Mare Liberum.