





Maritieme Monitor 2024

Nieuws

16 december 2024 #Schone schepen Gedownload op 09-07-2026

Maritieme sector in harde cijfers

Vorige week is de Maritieme Monitor 2024 gelanceerd. De Maritieme Monitor wordt jaarlijks gepubliceerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (**IenW** ). Als koepelorganisatie voor het maritieme cluster heeft Nederland Maritiem Land (**NML** ) een coördinerende rol.

Het rapport schetst een beeld van de verschillende trends die spelen binnen de maritieme sector, door middel van harde cijfers. Belangrijk om mee te delen is dat de monitor in algemene zin de cijfers van 2023 betreft.

In de nieuwste editie van de Maritieme Monitor wordt aan de hand van de drie hoofdthema's "**Mens**", "**Economie**" en "**Duurzaamheid**" wordt geduid hoe de Nederlandse maritieme sector er voor staat:

De KVNR is als zeevaartvertegenwoordiger en NML-lid nauw betrokken bij het rapport en wij hebben per hoofdthema één van de inhouse experts gevraagd hun bevindingen te delen op het onderwerp zeevaart.

Mens

Economie

Duurzaamheid

Mens - Noa Vork

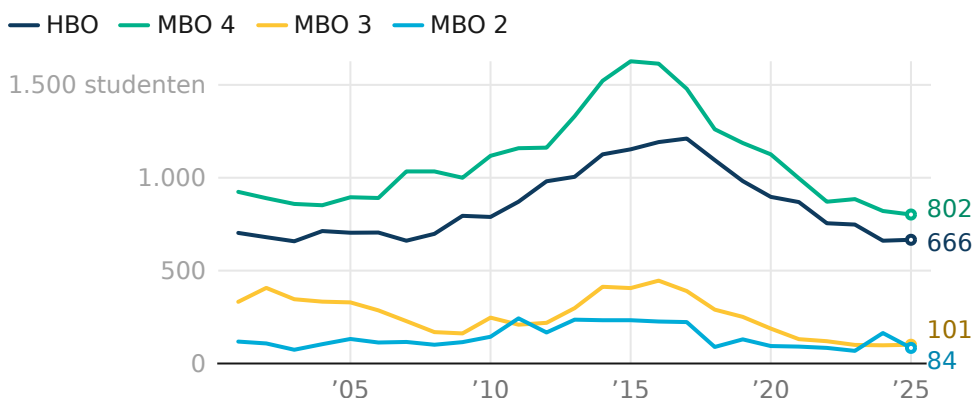
Het hoofdthema "Mens" betreft een uitgebreid overzicht van het huidige personeelsbestand in het maritieme cluster, waaronder de zeevaart. Dit deelgebied geeft informatie over de werkzame personen binnen het gehele maritieme cluster en de relevante trends van die arbeidsmarkt.

Kijkend naar de cijfers vallen verschillende punten op. Allereerst is dat het aantal werkzame personen in de zeevaart relatief stabiel blijft, dit lijkt in eerste instantie een positieve ontwikkeling maar met de groeiende vraag naar personeel zou hier idealiter een stijging in te zien zijn. We moeten ook niet vergeten dat het hier gaat om alle zeevarenden én walfuncties, maar alleen van de personen die op de loonlijst staan van de Nederlandse bedrijven. Door de sterk geïnternationaliseerde arbeidsmarkt worden circa 20.000 zeevarenden niet weergegeven.

Daarnaast valt op dat het percentage vrouwen binnen het maritieme cluster maar niet door de grens van 20% lijkt te breken. Ook het aantal inschrijvingen voor maritieme opleiding neemt de afgelopen jaren gestaag af. Wetende dat dit laatste in 2024 wederom is gedaald, laat zien dat we als sector onze horizon moeten verbreden en actief moeten samenwerken aan een inclusievere en aantrekkelijkere werkomgeving. Er ligt onbenut potentieel bij doelgroepen die we momenteel nog onvoldoende weten te bereiken.

Ook binnen ons eigen KVNR-project "GaTochVaren!" zien we deze uitdagingen terug. Van de in het zeevarende beroep geïnteresseerde jongeren die zich enthousiast aanmelden, is maar liefst 88,6% man.

Totaal aantal studenten regulier Nederlands zeevaartonderwijs



NB: Peildatum is 1 oktober van het betreffende jaar

Grafiek: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Economie - Renze Boersema

Op het eerste gezicht lijkt het jaar 2023 een economisch slecht jaar voor de zeevaart, maar dit is alleen het geval als 2023 alleen wordt vergeleken met het jaar 2022.

Het jaar 2022 was voor het gehele cluster namelijk een economisch piekjaar. Zo behaalden de bedrijven in het cluster een gezamenlijke omzet van 98,6 miljard euro, dat was toen ongeveer 4,1% van het bruto binnenlands product.

Het is belangrijk om te benadrukken dat de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne invloed hebben gehad op de prijzen van grondstoffen, energie en brandstoffen. Tezamen heeft dit een grote impact gehad op de omzet en prijsvorming binnen het gehele cluster. Dit alles heeft eraan bijgedragen dat 2022 voor de sector op economisch gebied in algemene zin een bovengemiddeld "goed" jaar was.

In 2023 is deze onzekerheid enigszins genormaliseerd en dat uit zich in een afname van de totale omzet tot 92,7 miljard euro, wat nog altijd 3,5% van het bruto binnenlands product behelst.

Inzoomend op de zeevaart zien we dat de zeevaart zelf ook een correctie laat zien ten opzichte van 2022 door onder andere gestegen loonkosten als compensatie voor de inflatie. Toch blijft 2023 ten opzichte van het langjarige gemiddelde (2011-2023) een zeer goed jaar wanneer we kijken naar, bijvoorbeeld, de directe toegevoegde waarde van de zeevaart.

De zeevaart blijft in 2023 een belangrijke pijler van onze economie. De verbeterde financiële performance van de sector is ook nodig om de verdere verduurzaming en verjonging van de vloot verder vorm te kunnen geven in de komende jaren.

		2021	2022	2023	Δ23-22
Omzet		8,01	10,33	9,60	-7,1%
waarvan export		6,00	7,75	7,22	-6,8%
Productiewaarde		7,94	10,25	9,55	-6,8%
Toegevoegde waarde	direct	2,04	2,86	2,41	-15,6%
	indirect	1,15	1,09	1,09	-0,1%
	totaal	3,19	3,95	3,50	-11,4%
Werkgelegenheid (in werknemers)	direct	7.400	7.430	7.500	0,9%
	indirect	9.327	9.065	8.925	-1,5%
	totaal	16.727	16.495	16.425	-0,4%

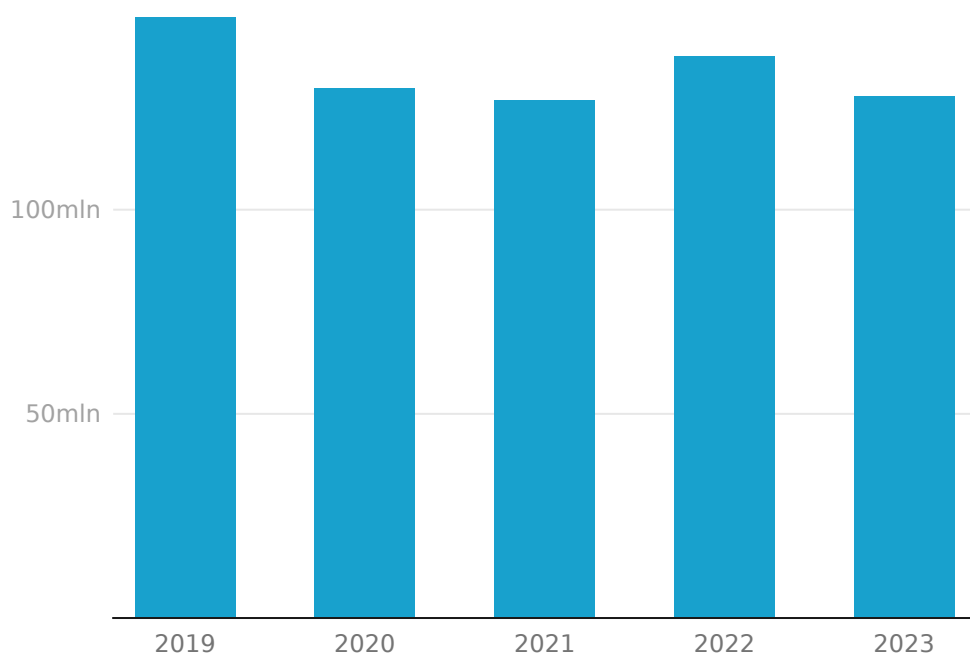
Tabel 34: Economische betekenis in mld. euro, van de sector Zeevaart in 2011 - 2023

Duurzaamheid - Nick Lurkin

De zeevaartsector maakt gestaag een transitie door naar duurzamere technologieën en brandstoffen. In 2023 daalde de CO₂-uitstoot van de zeevaartsector op Nederlands grondgebied naar 5 miljoen ton CO₂, mede door strengere emissienormen. Deze uitstoot betreft de berekende uitstoot van alle zeeschepen die in 2023 in het Nederlandse deel van het continentaal plat zijn geweest.

Voor de uitstoot van schepen boven 5.000 GT die onder Nederlandse vlag varen, kijkt de KVNR in de eerste plaats naar de uitstoot die wordt gerapporteerd op Europees niveau:

CO₂ emissies maritiem transport



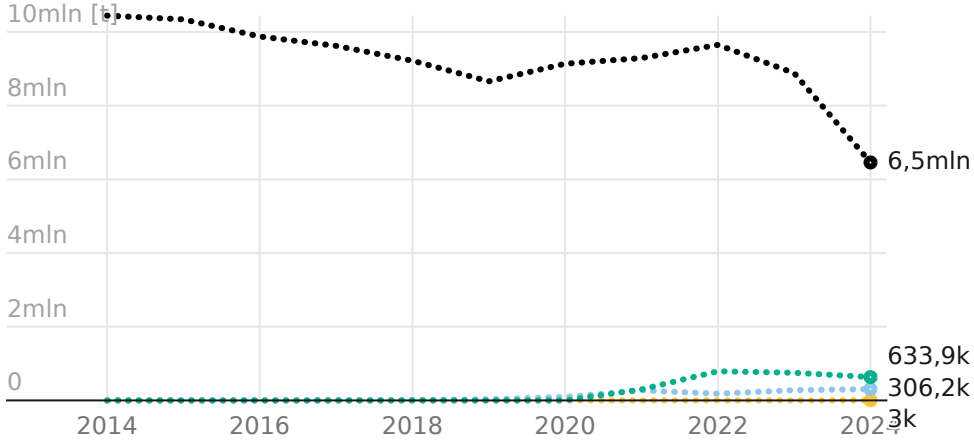
Bron: [Thetis-MRV](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Ook over de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen valt het een en ander te zeggen. Wereldwijd stijgt namelijk het aandeel schepen dat op alternatieve brandstoffen kan varen. In 2023 kon 7,4% van de operationele vloot op duurzame brandstoffen functioneren, terwijl bijna 50% van de nieuwe schepen hiervoor is uitgerust. LNG blijft van groot belang, maar methanol, LPG en ammoniak winnen terrein, vooral in de containervaart.

Ook neemt het gebruik van windondersteuning (WASP) toe, met tientallen Nederlandse schepen die hiermee hun brandstofverbruik verlagen. Ook batterijsystemen zijn in opkomst, al gaat het hier om voornamelijk hybride systemen. Feit is dat er in volume nog veel te weinig alternatieve brandstoffen zijn in vergelijking met fossiele brandstoffen, zoals de bunkergegevens van het Havenbedrijf Rotterdam laten zien:

Bunker volumes haven van Rotterdam afgelopen 10 jaar

••• Fossiele brandstoffen [t] ••• Biobrandstoffen (bijgemend) [t] ••• Methanol [t] ••• LNG [t]



NB: Data van bunker volumes t/m Q3-2024

Grafiek: KVNR • Bron: [Data Port of Rotterdam](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Daarnaast is het goed om te lezen dat het rapport aandacht geeft aan vooruitstrevende bedrijven zoals Visser Shipping en Boomsma Shipping. Het investeren in emissie reducerende technologieën, zoals scrubbers en carbon capture-systemen wordt specifiek benoemd.

“Dit toont aan dat een deel van het cluster al zelfstandig stappen zet richting duurzaamheid, gedreven door zowel wettelijke verplichtingen als de groeiende vraag naar groenere transportoplossingen vanuit de markt.”

MARITIEME MONITOR 2024



STANDPUNT KVNR

Herzie de wereldwijde norm voor waswaterlozingen afkomstig van Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS).



NIELS VAN DE MINKELIS

[Lees meer →](#)

Neem contact op met...

Auteur



Bart van Bemmelen

COMMUNICATIE

06 8118 5295

bemmelen@kvnr.nl





Noa Vork

BEMANNINGSZAKEN EN OPLEIDINGEN

(zwangerschapsverlof tot 1 augustus 2026)

vork@kvnr.nl



Nick Lurkin

KLIMAAT EN MILIEU

06 4731 3751

lurkin@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
16.04.2024

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor landbouw, voedselvoorziening, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringsrisico's en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes, talloze, strikt aan vergoede certificaten aan boord hebben en wereldwijd naleving houden met centrale of nationale via toezichtinstanties.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationale concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten samen te werken.

Regelruimte aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelruimte zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verdragen. Het is de cumulatieve impact dat de regelruimte in de praktijk steeds zwaarder wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme klassen geventigd om de registratielasten voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale registratielasten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale rechtvaardigheid aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten de 20%-reductiebestemming voor registratielasten ook toe te passen op steun op te leveren sectorale registratielasten, waaronder het maritieme onderzoek:

- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formules en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische registratielasten maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; registratielasten structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Doel is maritieme nationale lasten worden waarborgen, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

 KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie





Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026