



KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

2013

Krachten bundelen

JAARVERSLAG



Inhoud

Voorwoord	4
-----------	---

1	Ondernemingsklimaat	7
	1.1 Vloot- en marktontwikkeling	9
	1.2 Scheepvaartpolitiek	17

2	Duurzaamheid	23
	2.1 Emissiereducties en innovatie	25
	2.2 Kwaliteit en veiligheid	35
	2.3 Piraterij	39

3	Maritieme Arbeidsmarkt	49
	3.1 Nautisch onderwijs	51
	3.2 Bemanning	55

4	Ramp op de Filippijnen	63
	Webdossiers	67

Voorwoord



Vrijwel alle rederijen hebben 2013 overleefd. Dat mag gerust een wonder heten. Na vijf crisisjaren op een rij is niemand in de koopvaardij ongeschonden gebleven. Bij de publicatie van dit jaarverslag, halverwege 2014, zijn er nog steeds geen signalen van aanhoudend herstel. Maanden met een toenemend aanbod van vracht worden gevolgd door weer wegzakkende vrachtenmarkten. De vooruitzichten zijn daarmee bepaald niet overtuigend. Voor zover de economie al opleeft en goederenstromen weer op gang komen, dan gebeurt dat traag en sputterend. Bovendien blijven de vrachtprijzen alarmerend laag zolang de overcapaciteit in onze sector niet is verdampt. Het wachten is dus op écht betere tijden.

Toch, ondanks de moeilijkheden is de spirit geweldig. Ook de mentaliteit in de sector mag dus een wonder worden genoemd. Ik vind het indrukwekkend om te zien hoe flexibel reders zijn. Hoe ze proberen positief te blijven als alles tegenzit. Hoe enthousiast ze kansen omarmen, in nieuwe markten en nieuwe technieken. Het is deze ondernemerszin die Nederland aan de wereldtop heeft gebracht in de vracht- en passagiersvaart, in de feedermarkt en in de waterbouw. Het is ook de spirit die ons nu in de offshore naar een toppositie kan brengen. Dat wil zeggen: als we daar de kans voor krijgen.

Er wordt massaal geïnvesteerd in windmolens op zee. Dat maakt de offshore-industrie tot een groeimarkt in een verder nogal somber tijdsgewricht. Het is daarom geen luxe als Nederland zou proberen die groeimarkt - en vooral de bijkomende werkgelegenheid! - stevig aan zich te binden. Helaas lijkt de overheid daar niet erg flexibel mee om te kunnen gaan. Het soort specialistische schepen dat je offshore nodig hebt, past niet in de bestaande toetsingsmal. Een papieren discrepantie die uitmondt in eindeloos lange (en kostbare) certificeringsprocessen. De offshore reder kan zomaar omvlaggen naar Duitsland of Noorwegen, landen die met een speciale 'nationale code' wel op nieuwe ontwikkelingen zijn voorbereid.

Niet alleen in dit verband zou ik willen zeggen: Nederland, let op uw saeck! De scheepvaart is een overgereguleerde sector. Constant komen er nieuwe regels bij. Nooit wordt een regel afgeschaft. En op die steeds uitdijende berg moet toezicht zijn, dat vind ik ook. Maar het zou wel behulpzaam zijn als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) haar werk kon doen in een eenduidige context: niet alleen dienen de regels internationaal geharmoniseerd te zijn, ook de handhaving dient internationaal afgestemd te zijn. Alleen zo wordt de Nederlandse reder en de Nederlandse vlag een gelijk speelveld geboden.

Wat ik wonderlijk vind, is dat de Nederlandse overheid bovendien vooroploopt met het opleggen van maatregelen waarvoor de markt nog geen oplossing heeft. In 2015 geldt de nieuwe zwavelnorm, maar voor kleinere schepen bestaat tot op

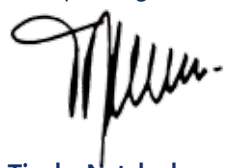
dit moment geen scrubbertechniek waarmee aan die norm kan worden voldaan. Wat is het gevolg? Dat de shortsea reder per 1 januari op gasolie gaat varen en zijn concurrentiepositie ten opzichte van het wegtransport verliest. Wie gaat er blij zijn met meer congestie op de wegen, en meer uitstoot door vrachtwagens? Milieueisen zijn oké, maar de regelgever moet wel meedenken over de vraag of, en hoe, nieuwe eisen in de praktijk te brengen zijn.

Ook voor de op handen zijnde ballastwaterregels geldt dat er nog een discussie woedt over de goedkeuringsregels voor de apparatuur en over de wijze van controle op naleving. Als de ILT uit de pas loopt met de rest van Europa en anders of strenger controleert, dan ligt het voor de hand dat de scheepvaart Nederlandse havens mijdt - simpelweg omdat het leven elders, in bijvoorbeeld Antwerpen, comfortabeler is.

Er is geen sector zo volatiel als de scheepvaart. Een reder kan selectief zijn in de havens die hij/zij aandoet en zich vestigen in het land dat hem/haar het gemakkelijkst uitkomt. Daarom zijn een goed vestigingsklimaat en een level playing field zo belangrijk. Een vestigingsklimaat met een fiscaal regime dat rekening houdt met belastingfaciliteiten elders, en een speelveld met milieueisen, regels en inspectiecriteria die zijn afgestemd op Europa, of nog liever op een wereldwijde standaard.

Beide - het vestigingsklimaat en het gelijke speelveld - worden ook verstoord door hoe het parlement omgaat met private, gewapende beveiligers. De militaire oplossing is niet altijd en niet voor elk schip mogelijk. Dat geeft dit kabinet grif toe. Maar het parlement aarzelt nog steeds en onthoudt daarmee de reders de mogelijkheid hun eigen zaakjes goed en volgens de wet te regelen. Als Nederland zijn internationale uitzonderingspositie handhaaft, heeft de reder maar twee opties om zijn bemanning tegen piraten te beschermen: de wet overtreden of omvlaggen naar een land dat zich pragmatischer én verantwoordelijker opstelt.

Ondanks de crisis biedt de zeevaart nog altijd een stage- en baangarantie en je ziet dat het werkt. Driehonderd afgestudeerden in 2013 en een ruime hoeveelheid aanmeldingen voor het cursusjaar 2013-2014. Het handhaven van deze garantie wordt wel steeds lastiger. Vooral de stagegarantie vraagt op korte termijn om gedurfde besluiten van bedrijfsleven en overheid.



Tineke Netelenbos

Voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders.



Ondernemingsklimaat

In de najaarsledenvergadering op 13 november 2013 ontvangt de KVNVR de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz van Haegen. Zij steekt de reders met haar optreden een hart onder de riem en spreekt krachtige woorden over haar ambities voor het zeevaartbeleid. De KVNVR vraagt tijdens de vergadering begrip voor de specifieke vraagstukken en uitdagingen die in de zeescheepvaart spelen. Eén onderdeel wordt uitvoerig besproken. Het introduceren van Nederlandse additionele regels, de 'nationale kop' op internationale regelgeving, is zeer ongewenst omdat dit de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaart aantast. Dit leidt tot uitvlaggen of niet invlaggen.

Enige weken later bezoekt de minister ook de maritieme organisaties, waaronder de KVNVR, aan de Willemswerf in Rotterdam. De gesprekken gaan over het integrale maritieme overheidsbeleid dat in 2014 tot stand moet komen. Nederland wil een zeevarende natie zijn en blijven. Een sector die het meest 'footlose' is van alle industriële activiteiten vraagt om speciale aandacht en om een goede samenwerking tussen bedrijfsleven en de overheid.



Nieuwe impuls zeescheepvaart

De minister van Infrastructuur en Milieu Melanie Schultz van Haegen wil het nieuwe zeescheepvaartbeleid een nieuwe impuls geven, samen met de Nederlandse reders. Deze toezegging doet de minister tijdens haar bezoek op 13 november aan de Algemene Ledenvergadering van de KVNVR. "Ik wil graag met u in gesprek gaan om onze rollen en werkwijzen nader te bepalen. Mijn belangrijkste boodschap is dat ik me daarbij volledig wil inzetten. Nederland kan niet zonder een ambitieuze Nederlandse zeescheepvaart."



Vloot- en marktontwikkeling 1.1

Scheepvaartmarkten

Er is geen zicht op verbeteringen van de marktsituatie, dat is het algemene marktbeeld voor 2013. Het jaar 2013 is daarmee het vijfde opeenvolgende jaar van de ongekend heftige crisis in de zeescheepvaart. Als gevolg van een uitblijvend economisch herstel, een te groot aanbod aan schepen en hoge brandstofkosten blijft voor veel reders herstel van de bedrijfsresultaten uit. In sommige scheepvaartmarkten, zoals LNG, zware lading, cruisevaart en offshore, is van positieve uitzonderingen sprake.

Mondiaal

In 2013 trekken de volumes in de algemene vrachtvaart aan, maar zijn de tarieven onvoldoende hersteld, als gevolg van de algemene overcapaciteit.

In de droge bulkvaart tekent zich een herstel af voor capesize schepen (tot 172.000 DWT). Deze schepen nemen wereldwijd 25% van het droge ladingtransport voor hun rekening.

De Baltic Dry Index (BDI) laat vanaf de zomer 2013 een opleving zien, maar vooralsnog geen bestendige groei. Deze index houdt bij wat het kost om ruwe materialen, zoals steenkool, ijzererts, graan en bouwmaterialen, te verschepen met een bulkcarrier en wordt als belangrijke graadmeter voor de ontwikkeling van de wereldeconomie beschouwd. In de eerste maanden van 2014 is sprake van een forse daling van de BDI, hetgeen indiceert dat het in 2013 opgetreden herstel weer teniet wordt gedaan door zwakke economische ontwikkelingen.

In de containervaart is wereldwijd nog steeds sprake van een forse overcapaciteit. In 2013 worden opnieuw Ultra Large Container Ships (ULCS) in de vaart genomen, van meer dan 18.000 teu. Ook in de scheepsklassen tot 14.000 TEU en 18.000 TEU komen er nieuwe



schepen bij. Enerzijds bieden deze schepen door de schaalvoordelen de reders die ze exploiteren kostenvoordelen, anderzijds betekent de forse capaciteitsgroei een verdere druk op de tarieven.

In de koelvaart is sprake van een stabiel marktbeeld. Voor koelschepen betekent meer oogst meer vracht; hiervan is in 2013 gelukkig sprake. De volumes bevinden zich weer op een normaal niveau. Er zijn daadwerkelijk schepen uit de markt gehaald, door sloop of dankzij een gewijzigde inzet na verkoop. Ook vermindert de scherpe prijsconcurrentie door containerschepen. Voor het vervoeren van koelcontainers worden weer marktconforme tarieven in rekening gebracht.

In de gasvaart zijn de resultaten verbeterd ten opzichte van 2012. Dit hogere rendement viel te behalen dankzij een hogere bezettingsgraad en door goed in te spelen op de vraag. Aan de specifieke wensen van klanten werd tegemoet gekomen met de ingebruikname van nieuwe schepen, met name in het kleinere segment.

Europa en de Nederlandse vloot

De Nederlandse vloot is vooral groot in de kustvaart met veel kleinere zeeschepen tot 15.000 ton. Deze reders hebben hun vaargebied in en rond Europa (short sea shipping) en zijn sterk afhankelijk van de economische ontwikkelingen in Europa. De economie van de eurozone groeit in 2013 met een schamele half procent en die van de Europese Unie nauwelijks sterker met 1 procent. Reders in dit marktsegment betalen de rekening van hogere brandstofkosten en hogere havenaanloopkosten, terwijl zij met lagere tarieven en een lagere bevrachtingsgraad worden geconfronteerd. Voor reders die wel de financiële mogelijkheden hebben om in nieuwe schepen te investeren, bieden deze schepen een aanzienlijke concurrentievoorsprong door de besparingen op het brandstofverbruik. Dit betekent ook dat deze schepen veel minder luchtmissies uitstoten.



heavy lift



64%

jack up



23%

Nederlands aandeel
in de Europese vloot van
werkschepen in 2013
per categorie

kabelleggers



23%

Bron: Global evaluation of
offshore wind shipping
opportunities, BTM consult

In 2013 was het licht economische herstel in Europa en met name de groei in het Verenigd Koninkrijk zichtbaar in de ferryvaart op de Noordzee, met als resultaat gestegen volumes van zowel vracht- als passagiersvervoer ten opzichte van 2012. Als gevolg van de overcapaciteit op de markt blijven de marges echter onder druk staan. Nederlandse reders weten de kansen die groeiende marktsegmenten bieden goed te benutten. Vooral in de offshore is sprake van een sterke groei van de vloot. Recent onderzoek toont aan dat Nederland, na het Verenigd Koninkrijk en Denemarken, zelfs een derde plaats inneemt qua aantal schepen in het offshore windsegment.

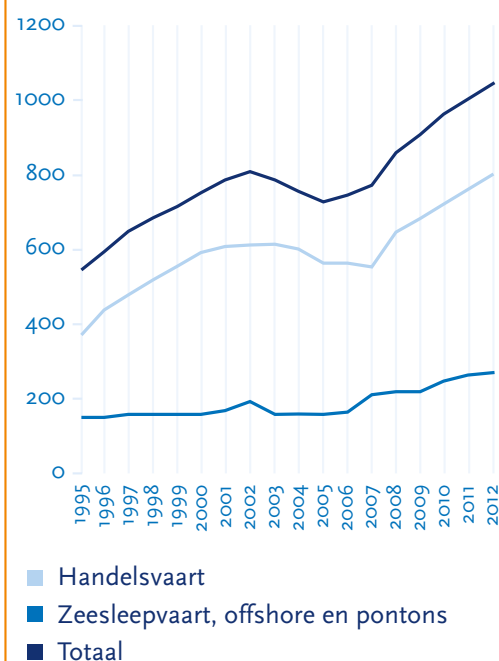
Omvang Nederlandse vloot

In de Nederlandse zeescheepvaart zijn circa 640 ondernemingen actief. Zij beheren in 2013 1.047 schepen onder Nederlandse vlag en krap 900 onder buitenlandse vlag. De Nederlandse vloot is zeer sterk vertegenwoordigd in de short sea, zeevervoer tussen Europese havens en/of aanpalende landen zoals Rusland en Noord-Afrika. Dit vervoer maakt 40% uit van het totale goederenvervoer tussen de EU-lidstaten. In sommige markten zijn Nederlandse reders zelfs wereldleider (zware ladingschepen, koel- en vriesschepen).

Toenemend belang werkschepen

Ook in de offshore (olie, gas, windenergie) spelen Nederlanders een grote rol. Het aandeel werkschepen in de Nederlandse vloot, dat werkzaamheden ten behoeve van de offshore (olie, gas, windenergie) verricht, neemt toe. Wereldwijd zijn er zo'n 865 schepen actief ten behoeve van windmolenparken op zee. Nederland staat met 126 schepen op de derde plaats, na het Verenigd Koninkrijk (245 schepen) en Denemarken (132 schepen).

Vloot onder Nederlandse vlag



Bron: Vlootboek Databestand 2012, Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Maritieme monitor 2013, Ecorys

interview **Brigit Gijsbers, directeur Maritieme Zaken**
ministerie Infrastructuur en Milieu:

“Wát een unieke en energieke bedrijfstak is dit”



Mr. Brigit Gijsbers heeft serieus verstand van internationaal goederentransport. Ze werkte namens Financiën jaren bij de douane in de haven van Rotterdam. Namens het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat had ze allerlei functies in het spoorvervoer. Maar toch was haar overstap naar ‘het water’ (ze is nu een klein jaar directeur Maritieme Zaken) een openbaring. “Want wát een unieke en energieke bedrijfstak is dit. Zoveel ondernemerschap. Zoveel saamhorigheid - ook tussen reders die elkaar net zo goed als concurrent kunnen beschouwen.” Ze is erdoor geraakt, het dynamische en solidaire. “Minister Schultz ook hoor. Zij is ook enthousiast over de ondernemingszin die ze aantreft in de zeevaart.”

Gijsbers is dus zeer te spreken over de koopvaardij. Maar ze heeft ook “zorg”: de tegenvallende prestaties bij havenstaatinspecties in Paris MoU. “We zakken almaar verder op de ranglijst. Dat ziet er niet goed uit. Zeker niet als je inziet hoe belangrijk de zeevaart is voor onze economie. En al helemaal niet als je de ambitie hebt om internationaal toonaangevend te zijn. De vraag is dus: waarom scoren onze schepen zo matig?”

Eerder onderzocht de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de werkelijkheid achter de cijfers over 2012. Zo’n onderzoek komt er opnieuw. “De Inspectie analyseert alle aanhoudingen in 2013. Als zou blijken dat het echt allemaal individuele reders zijn die problemen hebben met de regels - waar ligt dat dan aan? Nee, de crisis is het niet. Die treft meer landen dan Nederland alleen. Maar wat het probleem ook is, we moeten het boven tafel krijgen en oplossen. Nederland moet weer die hoge positie bekleden die hoort bij zijn status en ambities.”

Een andere zorg is de regeldruk waar vooral het shortsea vervoer veel last van heeft. Als het aan Gijsbers ligt, kan het wel een onsje minder met de administratieve rompslomp in de zeehavens van Europa. Maar nee: “Dit zal niet een, twee, drie geregeld zijn.” Ook niet nu de Europese Commissie zich over het probleem ontfermt? Gijsbers, met een vriendelijke glimlach: “De Nederlandse douane heeft vierhonderd jaar ervaring met internationale zeehandelsprocessen. Die denkt mee met economische belangen, weet uit ervaring dat je de koopvaardij best kunt vertrouwen. Laat ik het zo

zeggen: de douane in sommige andere, meer zuidelijke streken van de Unie, heeft daar nog wat tijd voor nodig.”

Gijsbers hoopt dat minister Schultz in september 2014 een nieuwe, integrale maritieme strategie naar de Kamer kan sturen. “Het wordt een combinatie-plan voor de zeehavens, de zeevaart en de binnenvaart. Wat bindt deze drie? Wat zijn hun gemeenschappelijke doelen, angsten en dromen? Hoe kan de overheid ze samen sterker maken?”

Nee, nee, zegt ze. We gooien de boel niet lukraak op één hoop. “De nieuwe strategie vindt haar basis in de verbindende elementen, maar mondt uit in actieplannen per sector, opgesteld in samenwerking met de stakeholders in elke sector. De redersvereniging komt dus ook aan de beurt.”

Maar dat integrale is nodig, zegt Gijsbers. “Om te beginnen wil de minister af van politieke discussies op de vierkante millimeter.” Maar belangrijker nog: “Ze wil prioriteiten stellen. Niet alles kan meer. En de overheid kan steeds minder. Dat is de harde werkelijkheid.”

Op het ministerie moet Maritieme Zaken nog eens twaalf fte's afstoten. Nog meer deskundigheid weg. Maar volgens Gijsbers is dat niet alleen maar negatief. “Want daardoor krijgen de sectoren meer invloed op het beleid - van het ministerie, van de International Maritime Organization (IMO) of van de Europese Unie (EU). Wij hebben hier bijvoorbeeld geen scheepsbouwkundige ingenieurs meer in huis. Maar als die nodig zijn voor een vergadering van de IMO, dan nemen we experts uit het veld mee. Dat is toch een positief bijeffect van de bezuinigende overheid.”

“De tijd van dikke beleidsnota's met de bijbehorende dikke potten geld is definitief voorbij.” Maar we moeten niet doen alsof het alleen maar kommer en kwel is. “Dit kabinet kiest voor Topsectoren. Water is er één van. Waarom profiteert de koopvaardij daar niet méér van? De scheepsbouw is bijvoorbeeld goed aangesloten, maar de scheepvaart? Serieus, ik zie kansen voor met name innovatieve reders. Er is veel geld te verdelen. Ga daar op af.”



Scheepvaartpolitiek

1.2

State Aid Guidelines

Na het sluiten van de internetconsultatie over de herziening van de Europese richtsnoeren voor staatsteun voor het zeevervoer (State Aid Guidelines) in het voorjaar van 2012 bleef het lange tijd stil. In oktober 2013 heeft de Europees Commissaris voor Mededinging, de heer Almunia, besloten om de State Aid Guidelines ongewijzigd te continueren. Deze hebben voor zeer duidelijke positieve effecten gezorgd en de toepassing van deze richtsnoeren leidt in de praktijk tot weinig problemen. Wel behoeven de richtsnoeren op onderdelen verduidelijking aldus de KVNVR en European Community Shipowners' Associations (ECSA). Hiertoe loopt overleg met de Europese Commissie (EC). De KVNVR maakt deel uit van een kleine ECSA-delegatie die met ambtenaren van de EC gesprekken voert over onderwerpen die besluitvorming behoeven van de EC, zoals de positie van time charter schepen, verkopen aan boord van ferries en cruiseschepen, werkschepen en bareboat-out. Deze besluiten zullen in 2014 naar verwachting genomen gaan worden en van groot belang zijn voor de betrokken reders in heel Europa.

Evaluatie Nederlandse tonnageregeling door de Europese Commissie

Naast de herziening van de State Aid Guidelines voert de EC regelmatig evaluatie-onderzoeken uit van steunregelingen. In 2013 worden zowel de Belgische als ook de Nederlandse tonnageregeling in dit kader geëvalueerd. De KVNVR is goed betrokken bij de evaluatie van de Nederlandse regeling. In de zomer van 2014 zal de EC deze evaluatie afronden.

Zeescheepvaartbeleid en concurrentiepositie Nederlandse reders

In 2013 zijn de KVNVR en een aantal reders intensief betrokken bij de evaluatie van het nationale zeescheepvaartbeleid 2008-2013. Uit deze evaluatie blijkt dat alle acties, die voortvloeiden uit dit beleid, grotendeels zijn opgevolgd. Zorgen maakt de KVNVR zich over de gevolgen van de jarenlange bezuinigingen op de rijksoverheid. Afkalkende capaciteit, vertrek van kennis en kunde maken de basis voor een succesvol scheepvaartbeleid erg smal en kwetsbaar. Ook is er geen sprake meer van een koppositie meer in Europa, de ambitie en het elan ontbreken. De toezegging van minister Schultz van Haegen tijdens de najaarsledenvergadering van de KVNVR komt dan ook als



Karin Orsel verkozen tot een van de vice-voorzitters van ICS

KVNVR-bestuurslid Karin Orsel is in 2013 verkozen tot één van de vier vice-voorzitters van de International Chamber of Shipping (ICS). Mevrouw Orsel is CEO van MF Shipping Group en bij de KVNVR ook actief als voorzitter van de Commissie Scheepvaartpolitieke, Economische en Juridische Zaken. Zij werd in 2009 door de Federatie Zakenvrouwen uitgeroepen tot 'De Vrouwelijke Ondernemer 2009'.



geroepen. De KVNR zal in 2014 graag samen met de overheid het scheepvaartbeleid van nieuw elan en een nieuwe impuls voorzien. De definitieve evaluatie gaat in 2014 naar de Tweede Kamer.

Voor het behoud van de concurrentiepositie is het cruciaal dat de belangen van de Nederlandse reders en hun schepen in internationaal verband goed worden behartigd. De zeescheepvaart is de sterkst gereguleerde sector ter wereld. De sector is gebaat bij een zorgvuldige implementatie van wet- en regelgeving en bij een goede afstemming tussen beleid, uitvoering en handhaving.

Eén van de concrete acties in 2013 betreft de uitvoering van een benchmarkonderzoek naar de kwaliteit van het Nederlandse vlagregister, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De uitkomsten vormen voor de KVNR aanleiding om te pleiten voor een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening.

In de keten van beleid, uitvoering en handhaving zijn de verantwoordelijkheden niet duidelijk belegd. Dit tast de effectiviteit van het overheidsbeleid en van de concurrentiepositie van Nederlandse reders aan.

Deze en andere zorgen over het vestigingsbeleid vormen voor de KVNR en de andere maritieme sectoren, verenigd binnen Nederland Maritiem Land (NML), aanleiding om in augustus 2013 een brandbrief aan de minister van Infrastructuur en Milieu te sturen. Deze brief bevat een oproep tot behoud en uitbouw van de economische dynamiek in de maritieme cluster.

Implementatiewetgeving Rotterdam Rules

Minister Opstelten van Veiligheid en Justitie laat in augustus 2013 weten dat zijn ministerie zal beginnen met het opstellen van implementatiewetgeving van de Rotterdam Rules, het nieuwe Zeevervoersrechtverdrag dat op 11 december 2008 door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties is aangenomen.

Het nieuwe verdrag is een uitbreiding en modernisering van de bestaande internationale regelgeving inzake overeenkomsten van goederenvervoer over zee. Het streven is dat het verdrag de Hague Rules, de Hague-Visby Rules en de Hamburg Rules op den duur zal vervangen. Zo ontstaat een uniforme regelgeving inzake het goederenvervoer over zee.

Belangrijke wijzingen ten opzichte van de huidige verdragen zijn onder andere het schrappen van de aansprakelijkheidsexcepties voor navigatiefouten en brand en het verlengen van de periode dat het vereiste van de zorgplicht voor zeewaardigheid geldt. Daarnaast voorziet het verdrag in de mogelijkheid van elektronische vervoerdocumenten.

Binnen de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoerrecht (NVZV) is een Commissie Rotterdam Rules ingesteld, waarin de KVNVR participeert. De commissie zal het concept wetsvoorstel inhoudelijk beoordelen. Binnen de KVNVR is een tijdelijke werkgroep opgericht om intern tot een standpunt te komen.

Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu biedt eind 2011 de Tweede Kamer een wetsvoorstel aan, met nieuwe regels omtrent de verkrijging en het verlies van de nationaliteit van zeeschepen.

Minister Schultz van Haegen beantwoordt in juni 2013 hierover een zeer groot aantal vragen van de Tweede Kamer. Naar aanleiding van deze beantwoording stellen de KVNVR en de Vereniging van Waterbouwers voor de politieke partijen hun position paper op. De conclusie is dat beide verenigingen het wetsvoorstel steunen, mede omdat het bareboat-out mogelijk maakt. Het wetsvoorstel dient echter voor wat betreft de procedure voor intrekking van de nationaliteit en de concrete intrekkingsgronden te worden verduidelijkt. Daarnaast zou geen sprake moeten zijn van een imperatief stelsel voor het intrekken van de nationaliteit. Nautilus International spreekt in de tweede helft van 2013 richting de Tweede Kamer haar zorg uit over de arbeidsrechtelijke aspecten van bareboat-out contracten. De KVNVR, Vereniging van Waterbouwers, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Nautilus International voeren gesprekken om deze zorg weg te nemen. De verwachting is dat in 2014 een op dit punt aangepast wetsvoorstel wordt gezonden aan de Tweede Kamer.

Loodsdienstverlening

De discussies over de herziening van de loodsplicht verlopen stroef. De KVNVR verstaat onder flexibilisering een versoepeling van de loodsplicht, aansluitend bij de technologische ontwikkelingen van de schepen en uiteraard met behoud van de huidige veiligheidsniveaus.



Leendert Muller nieuwe voorzitter International Salvage Union

KVNVR-bestuurslid Leendert Muller, directeur van sleep- en bergingsbedrijf Multraship in Terneuzen, is op 24 oktober tijdens de ledenvergadering van de International Salvage Union (ISU) benoemd tot voorzitter. Hij volgt de Griek Andreas Tsavlis op. De heer Muller is sinds 2008 bestuurslid en vanaf 2011 vice-voorzitter van de branche-organisatie van de internationale bergingsindustrie. De nieuwe ISU-voorzitter is tevens bestuurslid van de European Tugowners Association (ETA).



Het Loodswezen en de rijkshavenmeesters zetten in op regionalisering, wat in de praktijk neerkomt op het schrappen van alle huidige vrijstellingen en ontheffingen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu komt in november 2013 met een eerste concept van een integraal voorstel voor de loodsplicht nieuwe stijl. Dit zal in 2014 nader worden uitgewerkt.

De Europese Commissie wil de havendienstverlening liberaliseren, inclusief de loodsdienstverlening en laat hier in 2013 onderzoek naar verrichten. Leden van de KVNR nemen deel aan een onderzoek met betrekking tot de kosten van de loodsdienstverlening. Ook levert de KVNR een bijdrage aan de openbare consultatie over pilot exemption certificates (PEC's) in Europa.

Daarnaast reageert de KVNR op diverse wetwijzigingen, nodig voor de introductie van de nieuwe landelijke loodsgeldtariefstructuur per 1 januari 2014. De uitwerking van deze structuur is grotendeels conform de afspraken met de marktpartijen. Voor een aantal nieuwe tariefvoorstellen geldt dat echter niet. Er moet sprake blijven van een apart tarief voor het zogenoemde loodsen-op-afstand, vindt de KVNR, aangezien dit tarief nog fors naar beneden kan door efficiencyvoordelen. Ook is te weinig transparant wat de consequenties zijn van deze uitwerking voor kleine zeeschepen. Daarom pleit de KVNR voor een herziening op deze onderdelen.

In juni 2013 worden KVNR en andere marktpartijen in het gelijk gesteld tegen het beroep, dat zij hebben ingesteld tegen het tariefbesluit 2011 van de NMa (thans ACM). In dat besluit werd € 4 miljoen in de loodsgeldtarieven verwerkt als eenmalige nacalculatie over 2009 en 2010. Dat mag niet, oordeelde het College van Beroep voor het Bedrijfsleven. Onduidelijk is nog of en zo ja hoe dat geld terug wordt gegeven aan de markt. In juni presenteert het ministerie van Infrastructuur en Milieu de voorlopige uitkomsten van de evaluatie Wet markttoezicht registerloodsen. De KVNR constateert dat de wet geen prikkel tot kostenmatiging voor het Loodswezen bevat en roept op tot kostenbeheersing. Ook vindt de KVNR dat de minister de loodsgeldtarieven moet kunnen vaststellen in uitzonderlijke situaties, zoals ernstige economische schokken. De uitkomsten van deze evaluatie worden in 2014 aangeboden aan de Tweede Kamer.





Duurzaamheid



De KVNR en haar leden streven naar een schonere zeevaart, gebaseerd op een evenwichtige en goed onderbouwde afweging van de kosten en baten van milieumaatregelen. Daarnaast dient milieu-regelgeving rekening te houden met de concurrentiepositie van de reders, ook ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten zoals het wegvervoer. De International Maritime Organization (IMO) dient in de ogen van de KVNR het orgaan te zijn waar de milieuregels worden vastgesteld. De uitdaging is milieuverantwoord te varen terwijl de sector gezond en krachtig blijft. Financiering van milieu-investeringen blijft een groot knelpunt. Banken zijn zeer terughoudend met het verstrekken van nieuw kapitaal vanwege de nog steeds slechte vrachtenmarkten en de sterk verslechterde financiële positie van veel reders. Bestaande overheidsinstrumenten zoals garantieregelingen zijn in hun huidige vorm niet effectief.



Emissiereducties en innovatie

2.1

Emissiereducties

De International Maritime Organization (IMO) heeft de afgelopen tien jaar gewerkt aan regelgeving om de uitstoot van zeeschepen aanzienlijk terug te dringen. Dit heeft onder meer geresulteerd in het stellen van emissienormen voor stikstof (NO_x) en zwavel (SO_x). Schepen zijn hierdoor aanzienlijk schoner geworden. Ook de komende jaren werkt de IMO aan nieuwe regels om vervuilende emissies door schepen terug te dringen. Vooral de uitstoot van kooldioxide (CO₂) staat hierbij centraal.

Zwavel

Het zwaveldossier zorgt ook in 2013 voor veel discussie. De invoering van de 0,1%-zwavelnorm per 1 januari 2015 in de Oostzee, Noordzee en het Engels Kanaal zal leiden tot fors hogere tarieven voor het vervoer over zee, waardoor een verschuiving van lading van zee naar land dreigt. De KVNR blijft pleiten voor verbeterde overheidsmaatregelen zoals garantieregelingen om reders zo goed mogelijk te ondersteunen bij de transitie naar de nieuwe situatie. Helaas wordt hierin geen vooruitgang geboekt, noch op nationaal niveau, noch op Europees niveau.

Na aanvankelijk een 'toolbox' te hebben gepromoot om reders bij te staan richt de Europese Commissie het 'European Sustainable Shipping Forum' op, dat naast een stuurgroep een aantal werkgroepen kent. Naast de KVNR participeren ook een aantal reders in werkgroepen. De verwachtingen over dit forum dienen reëel te zijn, veel financiële ruimte voor nieuwe regelingen kent Brussel niet. Dit geldt ook voor de nationale overheden, uitzonderingen zoals Finland daargelaten. Het forum zal vooral dienen als platform voor het uitwisselen van best practices en zal in juni 2014 voorstellen doen aan de Europese Commissie.

CO₂

De Europese Commissie stelt in 2013 voor om alle scheepvaart van, naar en tussen EU-havens te verplichten om het brandstofverbruik, afgelegde afstand en getransporteerde hoeveelheid lading bij te houden. Dit voorstel voor een Monitoring, Rapportage en Verificatie (MRV)-systeem loopt vooruit op de internationale onderhandelings-



Zeventien praktijkvoorbeelden van milieu-innovatie

De KVNVR overhandigt op 16 januari 2013 haar vernieuwde milieubrochure 'Groen en krachtig varen' aan Siebe Riedstra, secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Naast de doelstellingen voor reductie van de CO₂-emissie van zeeschepen worden zeventien praktijkvoorbeelden gepresenteerd hoe Nederlandse reders de milieubelasting van hun schepen terugdringen.



gen binnen IMO. Het is bedoeld om druk op de IMO uit te oefenen om echt voortgang te maken met mondiale regels voor een MRV-systeem. De EU-wetgeving zou vanaf 2018 moeten gelden voor alle schepen vanaf 5.000 GT die een Europese haven aandoen. Het registreren van al deze aspecten zal vooral voor de kustvaart tot verzwaring van de administratieve lasten leiden. Een MRV-systeem kan, zodra het werking is getreden, gevolgd worden door een systeem dat schepen verplicht efficiënter te laten varen. Na deze tweede stap zou als derde en laatste stap een 'market base measure' opgelegd kunnen worden, een heffing op brandstoffen of een emissiehandelssysteem.

Energy Efficiency Design Index

De door Nederland voorgestelde aanpassingen van de Energy Efficiency Design Index (EEDI) berekening voor general cargo schepen zijn tijdens de 65ste bijeenkomst van IMO's Marine Environmental Protection Committee (MEPC 65) aangenomen.

De KVNVR constateerde dat de door IMO ontwikkelde EEDI-systematiek niet goed toe te passen was op kleine general cargo schepen. Doordat deze groep schepen onderling zeer verschillen door hun operationele profielen, was het generiek toepassen van de nieuwe EEDI-eisen onmogelijk. Uitsluiten van deze groep schepen van de EEDI bleek politiek niet haalbaar. Daarom is op initiatief van de KVNVR in nauwe samenwerking met Scheepsbouw Nederland en de overheid een studie uitgevoerd om een oplossing te vinden voor dit probleem. De in deze studie gevonden oplossingen zijn nu aangenomen door de MEPC. Door de aanpassingen kunnen kleine general cargo schepen met specifieke operationele eisen zoals hoge dienst snelheid, eigen kranen en klassenotaties aan de nieuwe EEDI-eisen voldoen.

De Energy Efficiency Design Index is vergelijkbaar met de energielabels voor auto's. Met het vaststellen van de EEDI zijn voor nieuwbouw verplichte CO₂-reducties vastgesteld en wordt de brandstof-efficiëntie van nieuwbouwschepen duidelijk. De design index zal bovendien over de loop der jaren steeds strenger worden.



European Sustainable Shipping Forum opgericht

Om reders zo goed mogelijk bij te staan in het opvangen van de gevolgen van de 0.1% - zwavelnorm per 2015 heeft de Europese Commissie een European Sustainable Shipping Forum (ESSF) opgericht. De KVNVR heeft met succes gesolliciteerd voor een positie in de stuurgroep van de ESSF. De heer Albert Engelsman, vice-voorzitter van de KVNVR en directeur Wagenborg Shipping en Wagenborg Sleepdienst is namens de short sea sector afgevaardigd.



NOx

Tijdens de vergadering van het milieucomité van de IMO (MEPC 65) in mei 2013 is op voorstel van Rusland besloten om de NOx Tier 3-wetgeving voor vijf jaar uit te stellen tot 2021. Een definitief besluit volgt tijdens de 66e vergadering in april 2014. Tijdens deze vergadering is het voorstel aangepast. Voor de al aangewezen Nox Emission Control Area-gebieden (NECA) blijft de invoeringsdatum van 2016 van kracht. Voor nieuw aan te wijzen NECA's geldt dat de aanvragende landen zelf mogen bepalen wanneer, na aanname van het amendement, de Tier 3 NOx-normen voor het betreffende zeegebied ingaan. Nederland vindt dit een bevredigend resultaat.

Sinds 2011 zijn landen rond de Noordzee in overleg over een mogelijk voorstel aan IMO voor een NECA in de Noordzee. Schepen die vanaf 2016 zijn gebouwd moeten voldoen aan de NOx Tier 3-norm. De KVNVR vraagt om een goede evenwichtige en onderbouwde afweging van de kosten en baten. De huidige studies die verricht zijn voor het aanwijzen van een NECA in de Noordzee voldoen daar niet aan.

EU-verordening scheepsrecycling

De Europese Raad en het Parlement nemen eind 2013 een nieuwe EU-verordening betreffende scheepsrecycling aan. Na een zware lobby van onder andere de KVNVR is het voorstel voor een scheepsrecyclingfonds met een miniem stemverschil verworpen door het Europese Parlement en geschrapt uit de verordening. De KVNVR had vooral grote problemen met de financiering van het voorgestelde Europese fonds. Een heffing per aanloop in elke Europese haven, waarmee het fonds gevoed zou worden, is nadelig voor de shortsea waarin de Nederlandse reders sterk vertegenwoordigd. Deze schepen lopen zeer frequent Europese havens aan, waardoor hogere havengeldtarieven direct grote financiële gevolgen hebben.

De EU-verordening is van toepassing op alle schepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren en stelt algemene vereisten aan scheepseigenaren. Zo mag een schip bijvoorbeeld uitsluitend bij een scheepsrecyclinginrichting ontmanteld worden



Heerema wint KVNVR Shipping Award 2013

Heerema Marine Contractors wint de KVNVR Shipping Award 2013 met de Aegir. Dit schip of Deepwater Construction Vessel (DCV) kan met de precisie van een Zwitsers zakmes schakelen tussen verschillende manieren van pijplegwerkzaamheden, zwaar hijswerk en constructiewerk en heeft een maximale werkdiepte van 3.500 meter. De prijs is uitgereikt aan Jan Pieter Klaver van Heerema op 31 oktober tijdens het Maritime Awards Gala 2013 ten overstaan van 900 maritieme professionals in De Broodfabriek in Rijswijk.



die op de Europese lijst van goedgekeurde inrichtingen staat vermeld. Daarnaast vereist de verordening diverse inspecties en certificaten alsook het opstellen en bijhouden van een inventaris van gevaarlijke materialen. De verplichting om een inventaris van gevaarlijke materialen op te stellen geldt ook voor schepen die een niet-Europese vlag voeren en een Europese haven of ankerplaats aandoen. De KVNRR blijft een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van het mondiale verdrag van Hong Kong bepleiten om de scheeps-recycling te reguleren.

Nationale code gewenst voor werkschepen

De offshore windindustrie is een groeiende industrie. Momenteel worden er vele nieuwe windmolens op zee geplaatst die de komende tientallen jaren onderhouden moeten worden. Voor deze specifieke werkzaamheden worden specifieke schepen ingezet. In de praktijk classificeren verschillende vlaggenstaten deze schepen verschillend. De IMO werkt daarom aan richtlijnen. Ook werkt de IMO aan een nieuwe richtlijn voor het vervoer van meer dan twaalf personen als industrieel personeel aan boord van schepen die internationale reizen maken. De KVNRR verwelkomt deze ontwikkelingen.

Wanneer een werkschip in de Europese wateren een nationale reis maakt met meer dan 12 onderhoudstechnici aan boord dan is een Europese richtlijn met veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen van toepassing. Deze richtlijn kent slechts twee categorieën opvarenden: bemanningsleden en passagiers. Hierdoor zijn onderhoudstechnici die naar en van offshore windparken worden vervoerd per definitie passagiers en is een werkschip dat meer dan twaalf onderhoudstechnici vervoert vervolgens per definitie een passagiersschip. Dit wordt als knellend ervaren door de maritieme sector, omdat passagiersschepen aan strenge bouw- en uitrustings-eisen moeten voldoen om voldoende veilig te zijn voor ongetrainde passagiers, terwijl onderhoudstechnici vaak wel een goede veiligheidsopleiding hebben genoten.

Duitsland heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de Europese richtlijn biedt om onder bepaalde vaaromstandigheden

bijzondere regelingen uit te vaardigen en heeft een nieuwe nationale code voor werkschepen opgesteld en aangemeld bij de Europese Commissie. De Duitse code is voor nationale reizen en geeft de schepen in de Duitse wateren een voordeel door minder strenge eisen te stellen dan de eisen van de EU-richtlijn. De KVR is van mening dat de Nederlandse overheid snel een eigen nationale code moet opstellen.

Innovatie

Toeslagverlening Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI)

Topsector Water krijgt op 11 februari 2013 uit handen van Minister Kamp van Economische Zaken de zogenoemde brief toeslagverlening Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI). De komende jaren investeert de watersector in Nederland gezamenlijk in kennis en innovatie. Dit zijn € 29 miljoen private investeringen in publiek-private samenwerking en € 17,2 miljoen 'business to business' research, wat het totaal op € 46 miljoen aan investeringen brengt. De overheid legt op elke euro aan privaat onderzoeksgeld 25 eurocent aan publiek geld bij. Deze 25% toeslag, een bedrag van € 11,6 miljoen, wordt over drie technologiegebieden verdeeld. Deltatechnologie ontvangt in 2013 € 0,62 miljoen, Watertechnologie € 3,8 miljoen en Maritieme Technologie € 2,9 miljoen. In totaal zijn er 49 maritieme projecten, 24 projecten binnen Deltatechnologie en eveneens 24 projecten binnen Watertechnologie ingediend door de desbetreffende TKI's.

Maritieme technologie

De drie deelsectoren van Topsector Water hebben een zeer specifieke eigen identiteit en route in de aanvraag. De innovatieprogramma's van de TKI's zijn ingedeeld in verschillende thema's. Bas Buchner is voorzitter van de TKI Maritiem die vormt gaat geven aan 50 maritieme Joint Industry Projecten. De thema's van de concrete samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen zijn: Winnen op zee (grondstoffen- en energiewinning op zee), Schone schepen, Slimme schepen en Slimme havens (interactie tussen schip, havens en vaarwegen).



“Samen vooruit”



De founding fathers van Marin waren reders die in een economische depressie hun krachten bundelden met de oprichting van een collectief onderzoeksinstituut. Zo wilden ze erachter komen hoe ze hun schepen beter konden maken. “Moeten we niet terug naar die lef, dat elan van toen?”

Marin-directeur dr. ir. Bas Buchner gelooft dat je met elkaar moet innoveren, om samen vooruit te komen. Ook in een crisis. Hij formuleert het met schroom. “Want wie ben ik om hoog van de toren te blazen tegen een ondernemer van wie de scheepshypotheek onder water staat?”

Maar hij moet het zeggen. Want het is óf samen vergroenen (‘verblauwen’, noemt hij dat) óf samen ten onder gaan. “De modernste vrachtwagens zijn nu al schoner. De trein wordt populairder voor goederen-transport over grotere afstanden. Wat zegt dat over de toekomst van onze branche?”

Marin in Wageningen is een onafhankelijke dienstverlener die hydrodynamische en nautische kennis ontwikkelt voor, en overdraagt aan, de maritieme sector. “Onafhankelijk en ondersteunend dus”, zegt Buchner. Daarvoor zijn we in 1932 door Nederlandse reders opgericht. Sindsdien helpen wij maritieme ondernemers hun concepten te verbeteren. Het varen schoner, veiliger en slimmer te maken.”

Het is natuurlijk geen toeval dat Buchner - met zijn expertise en onafhankelijke positie - actief is in de Topsector Water. Hij treedt op als voorzitter van de Innovation Council van Nederland Maritiem Land en schreef mee aan het Maritiem Innovatiecontract dat een herkenbaar motto kreeg: Veilig, duurzaam en welvarend.

Buchner: “Let op: wel-varend. Welváárt. Onze innovaties moeten leiden tot economische verbeteringen waarmee voor maritieme ondernemers geld te verdienen valt.”

Een overtuigend motto, zou je zeggen. “Toch zie je dat vooral scheepsbouwers en toeleveranciers meedoen. Reders veel minder en dat is jammer. Ik heb er bewust voor gepleit om één van onze innovatiethe-ma’s om te dopen. Van ‘Slimme schepen’ naar ‘Slim en veilig varen’. Want het gaat niet alleen om het schip. Juist in de operatie ervan is nog zo veel te winnen.”

Buchner hoopt dat meer reders zich aansluiten bij de Joint Industry Projecten (JIP’s) die worden opgezet. Niet dat daar grote potten met geld klaarstaan. Het Topsectorenbeleid is een bezuinigingsinstrument, daar had de overheid eerlijker over moeten zijn. De deelnemers betalen het grootste deel van de projecten gewoon zelf. Er zijn voor mkb’ers wel stimuleringsregelingen. Je kunt voor een haalbaarheidsstudie vijftigduizend euro binnenhalen. Daarna moet je het nog wel zelf waarmaken.”

Daarom is het belangrijk om samen na te denken over gedeelde problemen. “Iedereen worstelt met dezelfde regelgeving. We kijken naar de politiek: ‘Alstublieft, niet zo streng. Niet nu.’ Stel dat er wordt geluisterd? Dan worden vrachtwagens schoner, het spoorvervoer efficiënter en prijzen we onszelf uit de markt.”

De strategie die hem voor ogen staat, is “minder defensief”. Ze komt erop neer dat je regelgeving gebruikt als een manier om innovatie te stimuleren, om met elkaar vooruit te komen. Dat je zegt: oké overheid, ik hou me aan de regels, maar dan houdt u zich aan de handhaving ervan. Want ik ga natuurlijk niet in mijn eentje investeren.”

Een voorbeeldje, zegt Buchner. “Sla de handen ineen voor een eerlijk onderzoek op drie typen schepen naar de beste keus: LNG of scrubbers? Of is er nog een andere optie? Zo’n onderzoek vereist dat je over muurtjes kijkt. KVN R en Scheepsbouw Nederland kunnen het voortouw nemen: samen kijken naar de toekomst. Opdat je je samen onderscheidt, in Europa en in de rest van de wereld.”



Kwaliteit en veiligheid

2.2

Internationale handhaving

Wanneer inspecties van schepen onder de Nederlandse vlag uit de internationale pas lopen schaadt dat het vestigingsklimaat van Nederland buitengewoon. Een voorbeeld hiervan is de handhaving door de Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in 2013 van het asbestverbod. De KVNVR acht de handhaving door alleen de ILT onwenselijk. Hoewel de gezondheid van de zeevarenden met relatief simpele beheersmaatregelen gewaarborgd kan worden, eist de ILT als enige inspectie ter wereld verwijdering van al het asbest aan boord bij al varende schepen. Alleen een gezamenlijke handhaving door alle IMO-lidstaten kan zorgen voor een maximale druk op scheepswerven, hun toeleveranciers en de klassenbureaus zonder verstoring van de concurrentie.

Kwaliteit van brandstoffen

De Tweede Kamer neemt op 17 december 2013 moties van de Kamerleden De Boer (VVD), Van Gerven (SP) en De Vries (PvdA) aan die het kabinet onder andere oproepen om onderzoek te gaan doen naar het transparanter maken van de keten van scheepsbrandstoffen (bunkers), zodat herkomst en kwaliteit beter is na te gaan. Ook zal bekeken worden hoe Singapore met dit vraagstuk omgaat en wat daarvan toepasbaar zou zijn in Nederland.

De KVNVR is hiermee bijzonder ingenomen. Al gedurende langere tijd is sprake van het vermoeden van het bijmengen van afvalstromen aan de bunkers voor de zeescheepvaart in de Rotterdamse haven. Het bijmengen van afvalstoffen aan de bunkers kan leiden tot uitval van scheepsmotoren, economische schade, verhoogde veiligheidsrisico's en extra milieubelasting.

Nederlandse reders hebben nu weinig grip op de kwaliteit en kwantiteit van de geleverde bunkers. Een automobilist kan erop vertrouwen dat de benzine of diesel aan de pomp voldoet aan de wettelijke normen en is niet aansprakelijk mochten daar problemen mee zijn. De KVNVR vindt dat voor reders hetzelfde moet gelden.



Port State Control

Jaarlijks vinden er meer dan 18.000 inspecties plaats aan boord van schepen in havens van de zogenaamde Paris MOU-regio (Europa, Rusland en Canada). De schepen worden door de havenstaatautoriteiten geïnspecteerd om na te gaan of ze aan de internationale veiligheids-, beveiligings- en milieueisen voldoen en of de zeevarenden goede verblijfs- en werkomstandigheden aan boord hebben.

Op basis van deze inspecties wordt jaarlijks een lijst gepubliceerd van vlaggenstaten met een goede score (witte lijst), met een matige (grijze lijst) dan wel slechte score (zwarte lijst). Het streven van de KVNVR is dat de Nederlandse vlag in de top tien op de witte lijst staat, zodat de vlag tot de top van de kwaliteitsregisters behoort.

In 2011 stond Nederland op de vierde plaats van de witte lijst. In 2012 is Nederland gezakt naar de 15e plaats. Dit kwam doordat het aantal aanhoudingen van 18 naar 35 is gestegen. De ILT en de KVNVR trekken samen op om het aantal aanhoudingen te verminderen. Er is onder meer een gezamenlijke brief gestuurd aan de reders en er is een seminar georganiseerd. Uit de analyse van de aanhoudingsgronden blijkt dat de redenen voor de aanhoudingen divers zijn. Het kan gaan om een technisch gebrek of een probleem met documenten, maar ook de beoordeling door lokale inspecteurs van arbeids- en rusttijden van bemanningen spelen vooral in Spaanse havens een belangrijke rol.

De ILT heeft de hoge inspectie- en aanhoudingsfrequentie in Spaanse havens bij de European Maritime Safety Agency (EMSA) aan de orde gesteld.

De gezamenlijke aanpak heeft het aantal aanhoudingen in 2013 doen afnemen naar 30. Overigens is de plaats op de nieuwe ranglijst nog niet bekend. Die hangt namelijk ook af van het aantal aanhoudingen van schepen van andere landen.



Piraterij

2.3

De sociale partners in de zeescheepvaart, de KVNR en de vakbond voor werknemers in de maritieme sector Nautilus International verwelkomen in februari 2013 het rapport van Instituut Clingendael, 'State or private protection against maritime piracy' over de bescherming van de koopvaardij tegen piraterij. Clingendael stelt dat het kabinet haar beleid dient aan te passen en het reders onder strikte voorwaarden dient toe te staan hun bemanning en schepen te beschermen met private bewapende beveiligers. Dit indien bescherming door een militair team van Defensie niet kan vanwege kosten, omvang van het team en/of tekortschietende flexibiliteit.

De KVNR is tevreden over de toezegging van het kabinet tijdens het Algemeen Overleg met de vaste Kamercommissie van Defensie van 10 april om de mogelijkheid te onderzoeken private beveiligers toe te staan op schepen met Nederlandse vlag. De erkenning door de minister van Defensie dat niet alle schepen met een militair team (VPD) beschermd kunnen worden, ondanks alle doorgevoerde verbeteringen van het VPD-concept, is hierbij doorslaggevend.

Piraterij, Golf van Aden en Indische Oceaan 2008 – 2013

	Totaal aantal kapingen	Kapingen Golf van Aden	Kapingen Indische Oceaan	Mislukte Kapingen	Berovingen	Totaal Incidenten	Geslaagde pogingen	
2008	46	39	7	95	0	141	33%	
2009	52	22	30	175	1	228	23%	
2010	61	18	43	180	1	242	25%	
2011	33	7	26	168	1	202	17%	
2012	6	0	6	29	1	36	19%	
2013	1	1	0	8	0	9	11%	

Bron: Risk Intelligence



Overhandiging boek Captain Phillips aan vice-admiraal Borsboom

Op 29 oktober overhandigt Tineke Netelenbos het eerste exemplaar van het boek *Overboord aan vice-admiraal Matthieu Borsboom* van de Koninklijke Marine. In dit relaas over de gijzeling van kapitein Richard Phillips door piraten is een nawoord opgenomen van de KVN-voorzitter: "Voor het thuisfront is het onbeveiligd varen door piratengebieden een onbespreekbare optie. Het boek over Captain Phillips laat wat dit betreft ook geen ruimte voor twijfel." De overhandiging vindt plaats tijdens een speciale publiekspremière van de film *Captain Phillips* op de Amsterdam Film Week.

Met de toezegging is de principiële blokkade van private beveiligers van tafel. Het kabinet kondigt in een brief aan de Tweede Kamer van 23 april aan te beginnen met wetgeving. Er vindt daartoe een uitgebreide consultatie plaats van alle belanghebbenden in het tweede halfjaar. De verwachting is dat er pas eind 2014 een wetsvoorstel in de Tweede Kamer ligt.

Nederland komt in 2013 geheel geïsoleerd te staan met het niet toestaan van private gewapende beveiligers. Bijna alle Europese maritieme landen staan dit inmiddels toe dan wel zijn druk bezig hun wetgeving hiervoor aan te passen. België en Duitsland ronden dat in 2013 af. Grote maritieme naties als Denemarken, Noorwegen, Cyprus, Malta en het Verenigd Koninkrijk staan private beveiligers al langer toe.

Sinds de invoering van de ISO 28007-standaard in oktober 2013 is de beveiligingsbranche zich aan het certificeren. Het illegaal beschermen van een Nederlands gevlagd schip wordt voor de gecertificeerde bedrijven steeds moeilijker dan wel onmogelijk. Nederlandse reders worden dan gedwongen om niet-gecertificeerde bedrijven in de arm te nemen, iets wat de reders juist niet willen. De reder zit in een hele lastige spagaat. Enerzijds is er de ARBO-wetgeving die hem verplicht te zorgen voor een veilige werkomgeving, anderzijds wetgeving die het inschakelen van gewapende private bescherming verbiedt.

Omvlaggen is ook een optie. Omvlaggen kost tijd en geld en kan bovendien leiden tot fors hogere loonkosten voor de Nederlandse zeevarenden aan boord omdat de fiscale loonkostenregeling (de afdrachtvermindering zeevaart) dan vervalt. De kans is dan reëel dat deze Nederlandse zeevarenden vervangen worden door goedkopere buitenlandse (vaak niet-EU) officieren.

In de Tweede Kamer blijft grote aarzeling bestaan om private bewapende beveiliging toe te staan. Voor een aantal fracties, waaronder de PvdA-fractie, moet het geweldsmonopolie bij de Staat blijven. Deze fractie blijft aandringen op verdere verbeteringen van het VPD-concept. De aankondiging van de PvdA-fractie in april 2014 om een motie in te dienen waarin het kabinet wordt gevraagd geheel af te zien van het toestaan van private bewapende beveiligers, roept veel emotie op bij de KVNR, Nautilus en hun achterbannen. Onder grote publicitaire druk wordt de motie aangehouden. De vaste commissie voor Defensie besluit nogmaals tot het stellen van feitelijke vragen over dit dossier en wenst verder te praten met alle verantwoordelijke ministers aan tafel. Dit betekent dat besluitvorming opnieuw vertraagd wordt en dat het mogelijk worden van de inzet van private bewapende beveiligers nog later wordt, als het er al van komt. De KVNR en Nautilus blijven zich tot het uiterste inspannen om dit gerealiseerd te krijgen voor die reders en schepen waarvoor een militair team (VPD) geen oplossing is, de VPD - ja, tenzij benadering. In de praktijk worden er weinig transporten met militaire bescherming uitgevoerd. In 2012 waren het er 32 en in 2013 waren het er 40. Het aantal scheepsbewegingen van Nederlands gevlagde schepen door het piraterijgebied wordt geschat op zo'n 300 à 350.



Petitie Particuliere beveiliging

Op 13 mei 2014 heeft Mascha Bongenaar van de Vereniging Maritiem Gezinskcontact een petitie aangeboden aan de Commissie Defensie van de Tweede Kamer. In deze petitie bepleit de Vereniging namens honderden zeevarenden, hun families en reders, dat er particuliere beveiliging aan boord van Nederlandse schepen moet komen. Zij overhandigt de petitie in aanwezigheid van Tineke Netelenbos, voorzitter van de KVNR en Marcel van den Broek, directeur van Nautilus International, de vakbond voor maritiem personeel. Meer dan 2100 leden van Nautilus en 100 reders ondertekenen de petitie.

Slachtoffer piraterij



“De Nederlandse regering neemt veel te grote risico’s met de levens van zeevarenden. Andere landen doen niet moeilijk over particuliere beveiligers op schepen. Maar hier denken ze in cijfers en regels, niet in mensen. Terwijl er doden kunnen vallen. Ik vind dat een schande. Bemanningsleden en hun gezinnen lopen afschuwelijke trauma’s op. Daarom doe ik dit verhaal. In de hoop dat het de regering wakker schudt. In de hoop dat mijn collega’s en hun families nooit meer een kaping hoeven mee te maken.”

De Pompei, een steenstort van baggeraar Jan de Nul in het Belgische Aalst, valt in 2009 in handen van piraten. De Harlinger kapitein Hendrik Toxopeus (1962), twee Belgen, vier Kroaten en drie Filipijnen beleven een nachtmerrie die 72 dagen aanhoudt en hen voor de rest van het leven tekenen zal.

Na hun vrijlating zijn zes van de tien mannen gestopt met varen. Toxopeus, een Belg en twee Kroaten gingen weer aan het werk. Niet op de Pompei - “oh nee, daar zet ik geen voet meer op” - maar als het moet, varen ze overal naartoe. Ook waar het gevaarlijk is. De Golf van Aden in de Indische Oceaan, de Zuid-Chinese Zee, langs West-Afrika of door de Straat van Malakka.

Dat kan namelijk heel goed, zegt Toxopeus. “Als je maar met goed bewapende en gecertificeerde beveiligers reist. Ik werk voor een Belgische reder, dus op mijn schip is dat geen probleem. Maar onder Nederlandse vlag ben je een sitting duck voor de kapingsindustrie. Piraten zijn uitstekend geïnformeerd. Ze weten precies welk schip wapens aan boord heeft en welk schip niet. Heb je wapens, dan word je met rust gelaten. Zo simpel is het. Die zeerovers zijn gestoord maar niet suïcidaal.”

En de internationale veiligheidsmaatregelen dan? Toxopeus schudt het hoofd. Marineschepen, militaire bijstand in corridors, konvooivaren... het werkt allemaal niet of onvoldoende. “Neem de Marathon*,

varend onder de vlag van de Nederlandse-Antillen. Het wordt gekaapt in de Golf van Aden, in een konvooi, in een bewaakte corridor. De crew verschanst zich volgens voorschrift in de citadel. Maar de kapers schieten de deur kapot en doden daarmee een bemanningslid. De gijzeling duurt anderhalve maand en al die tijd zitten ze daar vast op dat schip; met het lichaam van hun collega in de vriezer.”

De kwestie zit hem hoog. Toxopeus voelde zich pijnlijk getroffen door een opmerking van Eimert van Middelkoop, destijds minister van Defensie. “De minister hield vol dat er niks mis was met het antipiraterijbeleid van de overheid. Hij zei dat het aan de bemanning lag. Dat zij zich niet aan de regels zou hebben gehouden.”

Die beschuldiging maakt hem vijf jaar na dato nog steeds boos. “Ik ken die mensen, heb zelf op de Marathon gevaren en het bewijs gezien: mijn collega’s hebben de procedures wel degelijk gevolgd. En dan zegt zo’n minister - van een regering die het reders verbiedt om zélf voor adequate bescherming te zorgen - dat hun noodlot ook nog eens hun eigen schuld zou zijn. Een schande.”

Van de kapers van de Pompeï zullen er inmiddels wel een flink aantal dood zijn, vermoedt Toxopeus. “Ze doen nogal gevaarlijk werk, zullen we maar zeggen. Vooral nu de scheepvaart zich beter bewapent - op de Nederlandse na dan.”

Op de kapers die nog leven wordt nog altijd onvermoeibaar gejaagd. “Daar maakt de Belgische politie serieus werk van. En met succes. Eerst werd een klein visje gearresteerd. En bijna een half jaar geleden één van de bazen. Ik heb beiden moeten identificeren. Helaas heeft die baas een hoop geld. Hij heeft vier topadvocaten ingehuurd. Ja, dat is frustrerend. Maar hij zit vast. Daar ben ik al heel blij mee.”

* De Marathon (beheerd door Amons in Zaandam, met een bemanning van acht Oekraïners) werd gekaapt op 7 mei en vrijgelaten na losgeldbetaling op 23 juni 2009.

Tien weken overgeleverd aan doorgedraaide junkies

“Het gebeurde op de Indische Oceaan, op zaterdag 18 april 2009, in de buurt van de Seychellen en ver uit de kust van Somalië. Het was kwart voor acht, de zon was nog maar net op toen we ze zagen. Twee bootjes, met elk een man of zes. Met raketwerpers en automatische machinegeweren. Ik wist meteen dat we kansloos waren.

Ze raceten pijlsnel op ons af. Daar doe je niks tegen op een schip dat niet sneller kan dan 8, 9 knopen. En wat zouden we hebben moeten doen? We hadden een zeer laag vrijboord en onze verdediging bestond uit prikkeldraad en een brandslang. Een waterspuitje tegen zware wapens... Ik kon nog net de alarmknop bereiken, om het Anti Piracy Center in Dubai te alarmeren. Toen stonden ze al aan boord. Schietend, schreeuwend, stijf van adrenaline. We hebben ons direct overgegeven.

Nee, de boezemruimte hebben we niet gebruikt. Gelukkig niet, dan hadden ze de deur opgeblazen. Weet je, al heb je nog zo'n moderne citadel, met communicatieapparatuur en een chemisch toilet. Als de marine je niet direct kan komen bevrijden, zit je er als ratten in een val.

De piraten gebaarden ons allemaal in het stuurhuis. Ze dwongen ons alles af te geven, telefoons, laptops, horloges. En verder alles wat de Pompeï aan geld, goederen en medicijnen te bieden had. Alles verliep in chaos en met ongeremde agressie. De piraten, degenen die ons enterden, zijn de eenvoudige jongens van de kapingsbusiness. Ze spreken geen Engels en hebben manieren die op ons nogal, nou ja, primitief overkomen. Dagenlang hebben we zo in dat stuurhuis gezeten. Permanent onder schot, in een sfeer die telkens omsloeg in redeloze geweldsexplosies en zenuwslopende nep-executies.”

Toxopeus krijgt opdracht de Pompeï naar Haradheere aan de Somalische kust te brengen. De piraten kunnen zelf niks met het schip. Ze moeten de bemanning dus aan het werk te zetten, maar wantrouwen elke beweging die er wordt maakt. Het ene moment denken ze dat Toxopeus de verkeerde kant op vaart. Het volgende zijn ze ervan overtuigd dat hij de apparatuur heeft behekst. De zeereis naar de kust, zes dagen lang, wordt een hel in een hel.

“Terwijl wij alleen maar deden wat ze zeiden. We waren bang, geïntimideerd. Maar hun onbekendheid met de moderne technologie ontplofte in een enorm ding. Ik werd van hekserij werd verdacht. Het zorgde alleen maar voor nog meer agressie.”

Ze gaan voor anker voor de kust. Het Duitse containerschip de Hansa Stavanger ligt er ook, en een toeristenboot uit de Seychellen. Haradheere is een piratennest, een werkhaven van de zeeroverij. Er ontwikkelt zich een komen en gaan van steeds weer andere onguere types, hoger in de pikorde van de gijzelingsindustrie. Het zijn afgevaardigden van clans die op de een of andere manier bij de gijzeling van de Pompeï betrokken zijn. Of er op zijn minst van hopen te profiteren. Ze krijgen nu meer bewakers aan boord. Steeds een man of twaalf, met weer vertegenwoordigers van elke clan, in ploegendiensten. De bewakers gunnen voor elkaar het licht in de ogen niet en maken voortdurend ruzie. Elke middag ontspoot het qat-kauwen in een strijd op leven en dood.

Het geschreeuw, de oorverdovende muziek uit buitgemaakte mobieltjes, de verzengende hitte. De sfeer is altijd om te snijden. En altijd explosief. Voor je het weet, sta je met de loop van een geweer tegen je aangedrukt - vastgehouden door een woesteling met rooddoorlopen ogen die schreeuwt dat hij je dood gaat maken.

“Toch zat de stemming er die eerste paar weken nog wel in. We waren ervan overtuigd dat het heel snel over zou zijn. Dat we voor een groot, financieel sterk bedrijf werkten. De Nul zou betalen en huppakee klaar.”

Ze peuren hoop uit de regelmatige komst van een kereltje dat beweert dat hij leraar Engels is, en nu optreedt als onderhandelaar van de clanoudsten. Zijn taalbeheersing is twijfelachtig maar er is contact. Het kereltje praat geregeld met een professionele bemiddelaar die door De Nul is ingeschakeld. Toxopeus wordt af en toe ingeschakeld als er iets ingewikkelds moet worden vertaald. Maar als de weken zich aaneenrijgen en de uitputting toeslaat, groeit een nieuwe angst: er gebeurt niets. We worden in de steek gelaten. De desillusie krijgt vat op de bemanning, en terwijl de wanhoop toeneemt ontstaan er ergernissen, scheurtjes in de kameraadschap. De bewakers verliezen al evenzeer hun geduld. Ze barsten steeds vaker en heviger in geweld uit - tegen de bemanning, tegen elkaar.

“Een lichtpunt was het eten. We hadden flinke hoeveelheden gevriesdroogde groenten bij ons. De Somaliërs aten alleen maar rijst en geit. Elke week werden er vier levend aan boord gebracht en geslacht. Voor de rest bestond hun eten uit geroofde voedselpakketten. UN Food Aid stond erop. Maar onze Filipijnse kok mocht voor ons gelukkig die groenten gebruiken.”

Zes weken na de kaping ontstaat een enorme opwinding. De bewakers zijn opgetogen: er is een deal! De bemanning juicht. Ze zijn ons niet vergeten! We komen vrij! Het wordt druk. Er varen constant bootjes heen en weer tussen de Pompeï en de kust. Elk bootje brengt weer een nieuw echelon hysterisch bekvechtende Somaliërs aan boord. Het pandemonium duurt twee dagen.

“Toen was er niks meer. Geen bootjes, geen clanoudsten, geen leraar Engels als onderhandelaar, geen signalen van de bemiddelaar van De Nul, geen geiten zelfs. Gewoon niets. Alleen wij tieners met twaalf bewakers in die onbeschrijflijke bende die er van het schip over was. Hoopjes uitwerpselen, bosjes qat, vuilnis. Het was verschrikkelijk. Medicijnen waren er niet meer, het water raakte op, de gasolie raakte op, de voorraad eten werd steeds kleiner, en onze bewakers gedroegen zich steeds gestoord.”

Na twee weken, als de moesson losbreekt en het water wilder wordt, is daar plotseling de leraar Engels. Er wordt weer onderhandeld.

“Pas toen, op dat moment, begreep ik hoezeer De Nul met man en macht aan onze vrijlating werkte. Dat maakte ik op uit iets wat ik de bemiddelaar hoorde zeggen, iets afwijkends. En een paar weken daarna was het plotseling voorbij. Er kwam een vliegtuig overgevlogen, er werd losgeld gedropt – nee, hoeveel mag ik niet zeggen – en toen werden we vrij gelaten. Na 72 dagen gevangenschap mochten we zomaar gaan.”

Het is zondag 28 juni. De Pompeï, of wat daar van over is, valt weer onder commando van Toxopeus. Ze halen het anker op, kijken nog één keer naar het Duitse containerschip, en zetten koers naar open zee. Tegelijkertijd pakt de kapitein de satelliettelefoon – een vaste, die de kapers niet mee hebben kunnen nemen – om rederij De Nul en het Anti Piracy Center van hun vrijlating op de hoogte te stellen. Ze krijgen instructies om gedeelten van het schip onmiddellijk hermetisch af te grendelen - voor het DNA-onderzoek dat later volgen zal. En ze krijgen de opdracht naar Salalah te varen, helemaal naar Oman.

“Maar dat durfden we niet. We waren zo bang. Bovendien hadden we niet veel brandstof meer. En we hadden het elkaar beloofd: we varen nooit meer zonder bescherming over de Indische Oceaan. Ook nu niet. Zelfs nu niet.”

De Pompeï krijgt toestemming koers te zetten naar een Duits fregat, de Rheinland Pfalz, dat paraat ligt voor een bestorming van de Hansa Stavanger. Ze zijn nauwelijks onderweg - voor het eerst weer onder elkaar – als de stemming verrassend genoeg opnieuw omslaat. Eén van de collega's krijgt een zenuwzinking. Hij weet zeker dat Toxopeus niet naar de Duitsers vaart, maar naar weer een ander piratenschip. Ze kunnen hem maar moeilijk tot bedaren krijgen. De mannen zijn vrij, maar hun harten en hoofden nog lang niet.

De Duitse marine brengt met een helikopter drie mensen aan boord. Er volgt een vluchtig lichamelijk onderzoek, en een uitgebreid verhoor. Dan is er eten: Bratwurst, Sauerkraut, Kartoffel-salad. Meer kunnen de Duitsers niet voor Toxopeus en zijn bemanning betekenen. Een volgende schip laat zes dagen op zich wachten. Het is de Nikiforas Fokas, een Grieks oorlogsschip dat meedoet aan de antipiraterijmissie Atalanta. Weer brengt een helikopter gerechtjes en, deze keer, ook wijn. Twee flessen. Van de Grieken krijgt de Pompeï de zo vurig gewenste escorte naar de toegewezen haven: Salalah. Bij aankomst zit er nog drie kubieke meter gasolie in de tanks. Ze hebben het gehaald. Ze kunnen naar huis.

“Maar nee, in Salalah wacht een verrassing. We moeten eerst twee dagen naar het Hilton, voor debriefing en evaluatie. Die verplichte pauze was zo ingebouwd, en dat was achteraf héél goed. Een fatsoenlijke douche, schone kleren, écht eten. En nog belangrijker: een grondige evaluatie met de onderhandelaar, die ons minutieus verslag deed van alles wat zich had afgespeeld. Hoe de contacten met de kaperclans tot stand waren gebracht, hoe de onderhandelingen waren gelopen, waarom het zo lang had geduurd. We hoorden toen ook hoe onze gezinnen waren opgevangen, wat het bedrijf en onze collega's intussen hadden gedaan. In die gesprekken ging het ook over het traumatische van onze ervaring. Met welke klachten en problemen we te maken konden krijgen. Dat zou van grote waarde blijken te zijn.”

Op maandag 6 juli wandelt Toxopeus in Harlingen weer door zijn eigen voordeur naar binnen. Het is zomervakantie, de kinderen spelen in de tuin, de bloemen staan in bloei. Er is blijdschap, dankbaarheid, begrip van echtgenote Marjolein, en al het andere waarnaar hij de afgelopen maanden heeft verlangd. Hij is thuis en het is heerlijk. Maar Toxopeus kan het niet voelen. Hij sleept zich 's morgens het bed uit, hangt rusteloos rond, en kruipt er 's avonds doodop weer in. Om niet te kunnen slapen. Een leeg hoofd, malende gedachten, alles tegelijk. Herinneringen, angstvisioenen, en een allesoverheersend besef van schuld. Schuld om wat er is gebeurd. Schuld om wat er niet is gebeurd. Schuld omdat hij niet gewoon blij kan zijn. Schuld omdat hij zich schuldig voelt.

“Dit duurde een paar weken en toen ben ik naar Marjolein gestapt. Ik zeg: dit gaat niet goed zo, ik heb hulp nodig. Gelukkig kreeg ik die hulp ook snel omdat zij die al met de huisarts had geregeld toen ik nog vastzat.”

Toxopeus ondergaat eye movement desensitization and reprocessing (EMDR), een therapeutische techniek die helpt traumatische ervaringen opnieuw te verwerken en op te slaan.

“In drie sessies was het klaar. Geen angstaanvallen en geen schuldgevoelens meer. Een maand later ging ik alweer aan de slag. Omdat ik wist dat het alleen maar moeilijker zou worden naarmate ik langer zou wachten. Ik kwam terecht op een baggerschip op de Schelde, lekker dichtbij huis. Ik begon als eerste stuurman. Ik was vroeger een goede kapitein geweest, maar toen moest ik helemaal opnieuw leren varen. De kaping had mijn harde schijf gewist.”

De lessen van Marjolein Toxopeus

“Onze kinderen zijn nu 7, 9, 14 en 17 jaar. De oudste twee hebben de kaping dus bewust meegemaakt. Ons leven is nooit meer geworden als voorheen. De kinderen zijn ook vijf jaar later nog bang als hun vader aan het werk is. Ze willen weten waar hij zit, waar hij naartoe moet, hoe lang het nog duurt. Ze schrikken van de telefoon.

Mijn man werkt voor een Belgisch bedrijf dat er alles aan heeft gedaan om ons te begeleiden, tijdens en na afloop van Hendriks gijzeling. Van de Nederlandse overheid hebben we op geen enkele manier ondersteuning gekregen. Geen telefoontje. Niks. Een Nederlander die onder niet-Nederlandse vlag in de problemen raakt, die zoekt het zelf maar uit. Dat heb ik heel erg gevonden.

En altijd als het over piraterij gaat, gaat het over zeevarenden, over rederijen, over de politiek. Maar het gaat nooit over ons. Over de vrouwen en kinderen die maanden in onzekerheid verkeren, en over wat dat met je doet. Hoe het gezinnen blijvende schade toebrengt. Daarom is dit mijn boodschap aan de politiek: Gecertificeerde, bewapende beveiliging is de enige manier om zeelui te beschermen. Maar ook de enige manier om hun gezinnen gemoedsrust te geven.”



Maritieme Arbeidsmarkt

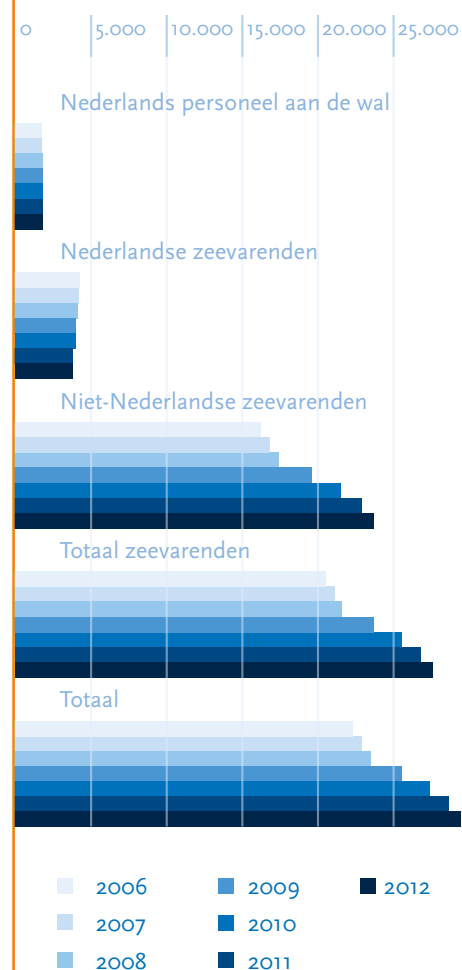
Er is ondanks de al jaren durende crisis op de vrachtenmarkten nog een grote vraag naar jong talent. Er bestaat voor technisch personeel, zoals werktuigkundigen, nog krapte op de maritieme arbeidsmarkt. Er zijn zeer interessante functies aan boord van de vele typen hoogwaardige schepen die de Nederlandse vloot telt.

Meer schepen betekent meer bemanning. Van 2011 op 2012 steeg de werkgelegenheid op de Nederlandse vloot van 27.000 naar 28.000 personen. Deze toename kan slechts voor een deel door Nederlandse zeevarenden worden ingevuld, bij gebrek aan voldoende aanbod. Om te voorkomen dat de uitstroom uit de sector groter blijft dan de instroom, blijft de KVNVR inzetten op gerichte acties om jongeren te interesseren voor een loopbaan op zee. En gelukkig vertoont het aantal eerstejaars aan de nautische opleidingsinstituten een stijgende lijn, van 592 eerstejaars in 2007 naar 898 eerstejaars in 2012.

De stage- en baangarantie geldt ook in 2013. Het illustreert dat zelfs in deze moeilijke economische tijden reders doorgaan met acties voor voldoende Nederlandse zeevarenden op de Nederlandse vloot. Een aantal leden geeft echter wel aan dat de stage- en baangarantie steeds lastiger wordt af te geven. Ook blijkt dat door de toenemende instroom in het onderwijs het aantal Nederlandse stagiairs de komende jaren aanzienlijk zal gaan toenemen. Hierdoor komt de stagegarantie onder druk.

3

Werkgelegenheid in de zeevaart 2006-2012



Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2013



Nautisch onderwijs

3.1

De KVNRR pleit ervoor dat het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW) een structuur in stand houdt die het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige opleidingen in het zeevaartonderwijs mogelijk blijft maken. De KVNRR is dan ook geen voorstander van veralgemenisering van MBO-kwalificatiedossiers die een clustering van verwante opleidingen inhoudt. Dit staat haaks op de noodzaak van specialistisch zeevaartonderwijs waarin de vrij gedetailleerde internationale beroepsvereisten één op één dienen te zijn geïmplementeerd. Een goede implementatie van de internationale beroepsvereisten in het Nederlandse zeevaartonderwijs is niet alleen van belang voor de zeevaartsector, het is ook noodzakelijk in het kader van de door de Nederlandse overheid in de IMO (het STCW-verdrag) en de Europese Unie (EU-richtlijnen 2008/106 en 2012/35) aangegane verplichtingen op dit gebied.

Samenwerking zeevaartopleidingen

In 2013 gaat het HBO in Amsterdam en Leeuwarden/Terschelling en het MBO in IJmuiden, Harlingen, Leeuwarden en Delfzijl een samenwerkingsverband aan voor het aanbieden van maritieme opleidingen, de Maritieme Academie Holland.

Al in 2012 neemt het MBO in Rotterdam en omstreken, dat op het gebied van maritieme opleidingen al jaren nauw samenwerkt met het HBO in Rotterdam, de MBO-zeevaartopleiding in Zwolle over. Ook vindt in Vlissingen in 2013 een herijking plaats van de samenwerking tussen MBO en HBO wat betreft het aanbieden van maritieme opleidingen.

Alleen de in Den Helder en Urk gevestigde MBO-zeevaartopleidingen maken nog geen deel uit van een samenwerkingsverband.

Onder verwijzing naar de relatief kleine omvang van het zeevaartonderwijs binnen het landelijke HBO en MBO, benadrukt de KVNRR nogmaals de noodzaak van ook een goede landelijke samenwerking. Alleen zo kan voldoende kritische massa worden geschapen die nodig zal zijn voor het borgen van de voor het hoogwaardig zeevaartonderwijs benodigde kennis en infrastructuur.



Goed startersalaris maritiem officier

Het Technisch Weekblad doet in 2013 onderzoek naar de best verdienende beroepen. Wie na zijn opleiding een goed startersalaris ambieert doet er goed aan een studie te volgen tot maritiem officier. Werknemers met een afgeronde studie maritiem officier, staan op nummer twee in de lijst van studies met het hoogste startersalaris.



Instroom zeevaartonderwijs

Voor de KVNR zijn een goede instroom van studenten naar het zeevaartonderwijs en een voldoende uitstroom van gediplomeerden naar de vloot belangrijke randvoorwaarden voor zowel een kwalitatief hoogwaardig presterende Nederlandse koopvaardijvloot als een gezonde maritieme cluster.

Door de KVNR worden in samenwerking met Nautilus International, en deels met subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, dan ook diverse activiteiten ontplooid om de instroom te bevorderen. Het borgen van een goede uitstroom blijft als eerste een verantwoordelijkheid van het zeevaartonderwijs, waaraan de eerdergenoemde noodzaak van een goede onderlinge samenwerking van de betrokken onderwijsinstellingen aan kan bijdragen.

De jaarlijks door de KVNR gehouden enquête onder de zeevaartscholen met peildatum 1 oktober laat in 2013 een wisselend beeld zien. Ten opzichte van 2012 is er sprake van een behoorlijke stijging van de instroom in het MBO niveau 4 (+ 79) en niveaus 3 en 2 (+16), maar een lichte daling van de instroom in het HBO (- 26). Wat betreft het aantal afgegeven diploma's is er bij het HBO sprake van een stijging (+ 34), maar bij het MBO sprake van een daling (- 103).

Aantal Nederlandse nautische studenten en afgestudeerden in 2013

	Totaal aantal studenten	Aantal afgestudeerden
HBO	1005	141
MBO-4 (alle schepen)	1331	138
MBO-3 (kleine schepen)	298	64
Totaal	2634	343

Bron: KVNR, cijfers aangeleverd door de nautische opleidingen, peildatum 1 oktober 2013



Minister Schultz van Haegen ontvangt resultaten kennismakingsstages

Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu brengt op 27 november een werkbezoek aan de maritieme brancheorganisaties en Nederland Maritiem Land (NML) die zich gevestigd hebben in het Rotterdamse 'maritime house'. Ze ontvangt van Tineke Netelenbos, voorzitter van de KVNR, het boekje Kennismakingsstages zeescheepvaart 2010-2013. Uit de cijfers blijkt een toenemende belangstelling van jongeren om via een 'snuffelstage' kennis te maken met de koopvaardij en waterbouw. Op de foto rechts Albert Engelsman, vice-voorzitter van de KVNR.



Bemanning

3.2

Maritiem Arbeidsverdrag

Op 20 augustus 2013 treedt het Maritiem Arbeidsverdrag (Maritime Labour Convention - MLC) in werking, zeven-en-een-half jaar nadat het in Genève was vastgesteld. Het verdrag borgt een minimum-niveau voor de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden. Doordat het verdrag ook van toepassing is op schepen van niet-verdragspartijen die havens aandoen van verdragspartijen, biedt het in principe ook een 'level playing field' voor rederijen.

Samen met de andere sociale partners levert de KVNVR, evenals in voorgaande jaren, een substantiële inspanning om de overheid te ondersteunen bij het tijdig ratificeren en implementeren van het verdrag. Hierdoor zijn Nederlandse schepen bij de inwerkingtreding van het verdrag voorzien van het certificaat waarmee bij inspecties in buitenlandse havens naleving van de verdragsnormen kan worden aangetoond. Ook door de zeven erkende classificatiebureaus, die namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu de inspectie en certificering uitvoeren, wordt een stevige bijdrage geleverd om tijdige certificering van de schepen mogelijk te maken.

Herziening bemanningswetgeving

In 2010 vindt een ingrijpende aanpassing plaats van het IMO STCW-verdrag dat de minimumnormen regelt voor zowel het opleiden en certificeren van zeevarenden als het wachtlopen aan boord. Het betreft de 2010 Manila Amendments die op 1 januari 2012 in werking treden, met overgangsperioden voor verschillende zaken tot respectievelijk 1 juli 2013, 1 januari 2014 en 1 januari 2017.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu grijpt de implementatie van de Manila Amendments aan om de bemanningswetgeving (Wet Zeevarenden) ook te moderniseren om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven te verminderen. Dit compenseert de lasten-



Twaalfde lichting PIT-stagiairs

Van 2 tot en met 19 april 2013 vindt in Palompon, Leyte, de Filippijnen, de selectie plaats van de twaalfde lichting stagiairs van de Filippijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT). Door 15 bij de KVNVR aangesloten rederijen worden 142 stagiairs geselecteerd, 66 leerling-stuurlieden en 76 leerling-werktuigkundigen. Als bijzondere gasten zijn namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu aanwezig Lidewijde Ongerling, Directeur-Generaal Bereikbaarheid en Bart de Jong, hoofd van de afdeling Zeescheepvaart. In haar toespraak refereert Lidewijde Ongerling aan de status van de Filippijnen als 'tweede oorsprongsland' voor officieren op de Nederlandse vloot en de centrale positie die de samenwerking tussen PIT en de KVNVR hierbij inneemt.



verzwaring die de Manila Amendments met zich meebrengen. Samen met de andere sociale partners levert de KVNR, evenals in 2012, een aanzienlijke inspanning om het ministerie hierbij te ondersteunen. De verwachting is dat de gewijzigde wetgeving in mei 2014 in werking zal treden.

De KVNR moet helaas vaststellen dat de uitvoering van de nieuwe wetgeving een moeizaam proces is, waarbij ook onduidelijkheden binnen het ministerie over de rol en de verantwoordelijkheden binnen de keten beleid-uitvoering-handhaving naar voren komen. De moeizame dialoog tussen het ministerie en de maritieme trainingsinstituten is daar een voorbeeld van. Hierdoor is er kort voor de inwerkingtreding van de wet nog steeds sprake van grote onduidelijkheid over de inhoud van de vereiste cursussen. De trainingsinstituten lopen hierdoor ook omzet mis, omdat buitenlandse concurrenten veel eerder hun cursussen konden aanpassen op basis van in die landen eerder gereedkomende regelgeving.

Een ander voorbeeld is de zeer late regelgeving voor het afgeven van certificaten voor beveiligingstrainingen op basis van al opgedane ervaring, hetgeen tot 1 januari 2014 mogelijk was. Sociale partners vroegen hier al in 2012 aandacht voor. Regelgeving wordt pas in het najaar van 2013 opgesteld. Als gevolg hiervan moeten rederijen, evenals de certificerende instantie Kiwa Register, een zeer intensieve inspanning leveren om enkele duizenden certificaten binnen drie maanden afgegeven te krijgen.

De KVNR benadrukt dan ook het grote belang van een vlotte uitvoering van nieuwe wetgeving. Het implementatieproces kan pas als afgerond worden beschouwd als ook de uitvoering goed op de rails staat. De KVNR beschouwt dit als een verantwoordelijkheid die het gehele ministerie aangaat, zowel de beleidsafdeling als de uitvoeringsafdeling.

CAO-zaken

In 2013 zijn de CAO's voor de zeevarenden verlengd, meestal met kortdurende contracten van één jaar. De gages zijn, op een enkele uitzondering na, met 2% verhoogd. De gematigde gageverhoging houdt rekening met de voortdurende slechte economische situatie waar een groot deel van de Nederlandse zeescheepvaart zich in bevindt en past binnen de kaders van het Nederlandse sociaal-economisch overleg. Voor de niet-EU-zeevarenden is een zelfde gagestijging met Nautilus en de buitenlandse vakbonden overeengekomen. Hierdoor is er een demping van de stijging van de gagekosten bereikt.

Arbeids- en rusttijdenregeling

Als gevolg van de inwerkingtreding van zowel het Maritiem Arbeidsverdrag als de STCW Manila Amendments is er sprake van een toegenomen aandacht voor de naleving van de normen voor arbeids- en rusttijden. Paris- en Tokyo MoU-regio's van Port State Control kondigen voor het najaar van 2014 een thema-inspectie aan.

Dit valt samen met een toenemende kritiek door een aantal havenstaten op het zogenaamde twee-wachtenstelsel. Bij dit op circa een derde van de Nederlandse vloot toegepaste systeem worden de navigatiewachten gelopen door de kapitein en één stuurman. Het bij een 6-uur-op-6-uur-af-wachtstelsel in theorie niet kunnen voldoen aan de normen voor rusturen en een negatief effect op oververmoeidheid (fatigue) van zeevarenden worden hierbij als argumenten aangedragen.

Een systeem met twee blokken wachtlopen van respectievelijk 7 en 5 uur en twee rustperiodes van respectievelijk 5 en 7 uur zou een goed alternatief kunnen zijn. Het Arbeidstijdenbesluit Vervoer bevat echter nog een bepaling dat na elke zes uur werk een kwartier pauze



dient te worden genomen. Deze zogenaamde “pauzebepaling” staat toepassing van alternatieve wachtschema’s in de weg en is bovendien een nationale kop op de internationale regelgeving. Dit laatste is strijdig met het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De KVNDR dringt bij het ministerie aan op het schrappen van de pauzebepaling. Op verzoek van Nautilus International zal hier een experimentele fase aan voorafgaan. Met het oog op de aangekondigde thema-inspecties door het Paris MoU en het Tokyo MoU in het najaar van 2014 dringt de KVNDR aan op een spoedige invoering van de experimentele fase.

STCW-erkenning van de Filippijnen door de Europese Unie

Het STCW-verdrag vereist de erkenning van het nationale systeem voor het opleiden en certificeren van zeevarenden van een land voordat er sprake kan zijn van de erkenning van door dat land afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen voor kapiteins en officieren. In Europa is dat een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de Europese Commissie en de EU-lidstaten. De inspectietaak is toegewezen aan European Maritime Safety Agency (EMSA).

Sinds 2006 heeft een vijftal inspecties door EMSA van het nationale systeem van de Filippijnen plaatsgevonden, met als uitkomst dat er sprake is van aanhoudende tekortkomingen. In 2012 reageert de Filipijnse overheid met een allesomvattend herstructurering van de structuur van de maritieme autoriteiten. In 2012 en 2013 verleent het ministerie van Infrastructuur en Milieu, met ondersteuning van de KVNDR, technische ondersteuning aan de Filipijnse maritieme autoriteiten.

De Europese Commissie wil mogelijk nog in 2014 een definitief besluit nemen over de erkenning. Indien dit negatief zou zijn, zouden Nederlandse rederijen met schepen onder Nederlandse vlag (op termijn) afscheid moeten nemen van ongeveer 1.500 Filipijnse kapiteins en officieren of de schepen om moeten vlaggen naar

landen buiten de EU/EER. Intrekking van de erkenning zou ook het draagvlak weghalen onder de succesvolle samenwerking tussen de KVN R en de Filipijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT). De sinds 2001 lopende samenwerking heeft tot nu toe geleid tot ruim 1.300 stagiairs, waarvan ca. tweederde nog bij de rederijen in dienst is als officier of stagiair.

De KVN R dringt erop aan om de huidige ontwikkelingen in de Filippijnen op hun waarde te wegen en de Filippijnen tot de zomer van 2015 te geven om aan de eisen van Europa te voldoen.



Zeevaartonderwijs bij JR Shipping



Het maritieme bestaan begint bij JR Shipping in Harlingen. Dat wil zeggen: als je mbo'er of hbo'er bent aan een van de noordelijk gelegen zeevaartscholen. Op Willem Barentsz (Terschelling) of Abel Tasman (Delfzijl) beleef je je echte - en meestal ook eerste - kennismaking met het vak in een 'JR Masterclass': een dag of tien werken en leren op een containerlijndienst, bijvoorbeeld naar Sint Peterburg.

Snuffelstage is niet het goede woord. Wie deelneemt aan een JR Masterclass doet meer dan 'ruiken aan het vak'. De handen gaan uit de mouwen, overal waar handen nodig zijn: appels schillen in de kombuis (taart!), apparatuur schoonmaken in de machinekamer, wachtlopen op de brug. Alles onder toezicht van de vaste bemanning uiteraard. En met fulltime begeleiding van docenten van school, die lesgeven in de klaslokalen waarmee de containerfeeders van JR Shipping zijn uitgerust.

Delfzijlse studenten ondernemen de reis in het eerste, en Terschellingse studenten in het tweede studiejaar. Per schooljaar krijgt JR Shipping zo'n honderd stagiaires aan boord, vijftig van elke school. Dit jaar zijn de stages voor het eerst niet verplicht, en worden er ook geen studiepunten voor toegekend. Belangstellenden dienen zich vrijwillig op te geven.

Een goede ontwikkeling, zegt directeur/eigenaar Jan Reier Arends. "De opleidingsinstituten krijgen steeds meer studenten en de stages kosten geld. Die wil je alleen aanbieden aan jongeren die werkelijk enthousiast zijn. Deze nieuwe procedure bevalt ons ook beter. Je hoeft op zo'n reis maar één ongemotiveerd typetje aan boord te hebben en de sfeer slaat helemaal om. Dat kan een behoorlijk belastend zijn voor onze crew. Die doet het mentorschap tenslotte

naast het eigen werk. Daar kun je geen lastpakken bij gebruiken.” Maar ook voor studenten die wel gemotiveerd zijn geldt: het is (vrijwel altijd) hun allereerste meerdaagse zeevaart en die kan tegenvallen. Teije Velds, hoofd bemanningszaken, vertelt over een deelnemer die onlangs zuchtend tot een ontdekking kwam: ‘Dit is dus echt níet mijn ding.’

Niettemin kun je zijn stage dan toch als geslaagd beschouwen, vindt Velds. Want daar is ze voor bedoeld, voor een vroegtijdige reality check. Niemand zit te wachten op een student die er pas na vier lange studiejaren achter komt dat hij er eigenlijk toch niet zo van houdt om op zee te zijn. Zo’n misser is in eerst instantie zonde voor de persoon in kwestie, maar ook een kostbare misinvestering voor het opleidingsinstituut en de bedrijfstak.

In dit spanningsveld vindt JR Shipping dan ook zijn motivatie om zich - deels voor eigen rekening - op te werpen als leerbedrijf. Arends: “De Masterclass is onze bijdrage aan het perfectioneren van het maritieme onderwijs, ten behoeve van de cluster als geheel.”

Dat pakt voor ons eigen bedrijf trouwens weleens zurig uit, zegt hij. Met een heel brede glimlach: “We gingen er aanvankelijk vanuit dat we dankzij de Masterclass gemakkelijker aan vierdejaars-stagiaires zouden komen. Het omgekeerde gebeurt. Aan het eind van de opleiding denken de studenten: JR Shipping kennen we al, we gaan nu voor het grotere werk bij HAL, Jumbo of Vroon.”

Teije Velds biedt troost: “Maar het is ook al een paar keer voorgekomen dat iemand na een paar jaar bij de grote jongens er toch voor kiest om bij ons te komen. Dan denken ze: hé, de echte koopvaardij daar bij die kleine club, dat was eigenlijk pas écht leuk.”



Ramp op de Filippijnen



Vrijdag 8 november 2013 trekt de extreem krachtige orkaan Yolanda (Haiyan) over het midden van de Filippijnen en laat een spoor van slachtoffers en vernieling achter. Tot de getroffen gebieden behoort ook het eiland Leyte, het daarop gelegen Palompon, en daarmee de faciliteiten van het Palompon Institute of Technology (PIT) en het Netherlands Shipping Training Centre (NSTC).

Direct na de orkaan

Gelegen aan de westkust van het eiland Leyte is Palompon gelukkig de krachtige vloedgolf bespaard gebleven die in de op drie uur rijden aan de oostkust van Leyte gelegen stad Tacloban veel slachtoffers maakt en grote schade aanricht.

In Palompon is sprake van zware schade aan gebouwen en infrastructuur, maar het aantal dodelijke slachtoffers blijft gelukkig beperkt. Volgens cijfers afkomstig van het gemeentebestuur worden in Palompon meer dan 50.000 mensen getroffen door de ramp, waarbij zeven personen om het leven komen en 77 personen zwaar gewond raken. Meer dan 6.000 huizen zijn zwaar beschadigd en bijna 6.000 huizen worden volledig verwoest. Door schade aan de op het eiland gelegen elektriciteitscentrale en de bovengronds lopende elektriciteitsleidingen raakt het dorp verstoken van elektriciteit. De drinkwatervoorzieningen, die werken op basis van mechanisch aangedreven pompen, blijven intact. De toegangswegen over land naar Palompon raken geblokkeerd, maar de haven van Palompon blijft toegankelijk. De veerdienst met Cebu City blijft operationeel, waardoor het dorp niet geïsoleerd raakt.

De faciliteiten bij het PIT en het NSTC raken zwaar beschadigd. Als gevolg hiervan wordt bij PIT het net begonnen tweede semester van het schooljaar 2013-2014 verdaagd tot januari 2014 en wordt door NSTC het aanbieden van cursussen stopgezet. Onder het personeel van PIT en NSTC vallen geen slachtoffers, al verliezen diverse



personeelsleden wel familieleden die in of rondom Tacloban wonen. Onder de zeevaartstudenten van PIT vallen helaas vier dodelijke slachtoffers en raken enkelen gewond.

Hulp door Nederlandse reders

De leden van de KVN R besluiten tijdens hun Algemene Ledenvergadering van 13 november 2013 een kwart miljoen euro uit te trekken voor hulp aan de Filippijnen. De hulp is bestemd voor het weg nemen van persoonlijke noden van de medewerkers en studenten van het PIT, voor het herstellen van de grote schade aan de gebouwen van de zeevaartschool en voor de gemeenschap van Palompon en directe omgeving.

Nederlandse reders en andere maritieme bedrijven geven een week later nog eens € 100.000,- aan de Samenwerkende Hulporganisaties als bijdrage in de kosten voor het zenden van een vrachtvliegtuig met 30 ton noodhulpgoederen door het Rode Kruis. Tineke Netelenbos overhandigt tijdens de nationale inzamelingsactie in Hilversum daartoe op 18 november een cheque.

Door de orkaan is de school zes weken dicht geweest. De KVN R is met het Scheepvaart en Transport College (STC) bezig om de schade te herstellen. Alle derdejaars zijn rond februari 2014 weer terug op school op een paar uitzonderingen na. Gefinancierd door de KVN R is begin maart een aanvang gemaakt met het herstel van de beschadigde faciliteiten van de zeevaartafdeling van PIT en ook het trainingscentrum NSTC. Dit omvat zowel het herstel van gebouwen als het vervangen van beschadigde leermiddelen.

Hulp aan de Filippijnse zeevarenden en hun families

De bemanningsafdelingen van de rederijen staan in nauw contact met de Filippijnse zeevarenden op de schepen. Om hen te informeren over hoe het met hun families op het eiland Leyte is, zijn medewerkers naar Leyte op pad gestuurd met satelliettelefoons om deze families op te sporen. Via de satelliettelefoons kunnen de zeevarenden dan met hun families bellen en horen hoe het met hen is. Het normale telefoonverkeer is op Leyte volledig uitgevallen. Als er sprake is van een ernstige thuissituatie (familieleden overleden, huis ernstig beschadigd) dan worden de zeevarenden afgelost. Naast de eerdergenoemde (nood)hulp, organiseren de rederijen individuele hulp aan de zeevarenden en hun families. Dit wordt meestal via de kantoren in Manilla georganiseerd.





Webdossiers

Deze lijst met specifieke dossiers treft u alfabetisch gerangschikt aan op www.kvnr.nl

De dossiers belichten de standpunten, achtergrond en ontwikkelingen in 2013.

Onderwerpen

Afdrachtvermindering
Asbest
Ballastwater
Bemanningsdocumenten
Bemanningssterkte
Beroepsvereisten
BTW
EEDI
E-maritime
ESI
Europese richtsnoeren zeevervoer
Europees zeehavenbeleid
Koudemiddelen
LNG
Loodsen
Luikenwagens
MLC
Piraterij
PIT/NSTC
Pensioenen
Polar Code
Port State Control
Recycling schepen
Sociale verzekeringen
Tonnageregeling
Windmolenparken
Wrakopruimingsverdrag (Nairobi)

Colofon

Uitgave

Koninklijke Vereniging van
Nederlandse Reders – juni 2014

Redactie

Bureau KVNR

Interviews

Mariette de Bruijn

Ontwerp

Carree vormgevers

Druk

Drukkerij Efficiënta

Fotoverantwoording

Leden van de KVNR
Peter J. van Es fotografie
Henk Zuur

De tekst van dit jaarverslag is
afgesloten op 13 mei 2014.

Actuele informatie over het bestuur
en het bureau en de ledenlijst van de
KVNR vindt u op www.kvnr.nl
Hier treft u ook de Engelstalige
versie van het jaarverslag 2013.

*For the English version of this annual
report over 2013 please visit www.kvnr.nl*



KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

Boompjes 40
3011 XB ROTTERDAM
Tel.: 010 - 414 60 01
kvnr@kvnr.nl
www.kvnr.nl

