**Position paper Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders t.b.v. rondetafelgesprek Maritieme Strategie en de motie Jacobi over maritiem onderzoek op 26 oktober 2016**

De KVNR maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een korte notitie in te dienen ter voorbereiding van het rondetafelgesprek op 26 oktober a.s. De KVNR spreekt bij blok 2, ‘Nederlandse vlag en positie jachtbouw en aanverwante economie, positie Nederlandse zeehavens’

Alvorens in te gaan op de Nederlandse vlag, wil de KVNR eerst een korte schets geven van de huidige positie van de zeescheepvaart, mondiaal en uiteraard ook van de Nederlandse vloot

**Marktomstandigheden zeescheepvaart buitengewoon moeilijk**

Er blijft helaas onverminderd sprake van zeer moeilijke marktomstandigheden voor veel reders, waarbij voor veel reders geldt dat er verlies wordt geleden dat tot nu toe door banken wordt afgedekt. De twee sectoren waar het goed gaat, zijn de cruise-industrie en de offshore wind. In die laatste markt staat er evenwel ook druk op de tarieven doordat er veel schepen die tot 2015 voor de offshore olie en gas werden ingezet, nu naar de offshore wind komen.

Door een uitblijvend duurzaam economisch herstel is er nog steeds sprake van een forse overcapaciteit aan scheepsruimte en probeert iedere reder de eigen schepen te laten varen tegen te lage tarieven.

In Nederland is de situatie niet anders. Afgelopen 14 oktober heeft rederij Flinter, een middelgrote Nederlandse reders, door het optreden van haar huisbankier ING, noodgedwongen surseance van betaling moeten aanvragen. De vrees is dat Flinter niet de laatste zal zijn.

**Uitdagingen voor de zeescheepvaart – financiering milieu-investeringen noodzakelijk maar een groot probleem**

Naast de economische uitdagingen in de vrachtenmarkten staat de zeescheepvaart voor de uitdaging verder te vergroenen en te verduurzamen. De KVNR neemt een pro-actieve houding in. Zo wil de KVNR dat de mondiale sector zelf komt met ambitieuze maar haalbare CO2-reductiedoelstellingen. De KVNR neemt daarvoor stevige posities in in Europees en mondiaal overleg.

De financiering van de noodzakelijke milieu-invetseringen is, in het licht van de zeer moeilijke marktsituaties, een zeer groot vraagstuk. Banken zijn zeer terughoudend en ook verladers zijn niet bereid meer te betalen voor groene schepen, alle mooie woorden ten spijt.

Europa heeft zeer recent nieuwe initiatieven aangekondigd, waaronder een nieuw instrument van de Europese investeringsbank EIB. De KVNR zal samen met haar leden nagaan of dit instrument een rol kan spelen bij het financieren van milieu-investeringen, bijvoorbeeld een ballastwaterzuiveringssysteem. Al te groot optimisme is echter niet op zijn plaats; uiteindelijk wil ook de EIB haar lening terug zien hetgeen voor veel reders in de huidige markten een te grote opgave zal zijn. Hierdoor zal ook de EIB-financiering waarschijnlijk voor veel Nederlandse reders geen nieuwe financieringsbron zijn.

**Nederlandse vlag: meer dan ooit is hoge kwaliteit tegen scherpe tarieven geboden**

Uit het bovenstaande volgt dat reders maximaal letten op hun kosten, elke besparing hoe beperkt ook telt. Nederlandse reders worden actief benaderd door buitenlandse registers om de schepen onder Nederlandse vlag uit te vlaggen naar dat buitenlands register, waarbij wordt geschermd met lagere kosten en hoge kwaliteit van de dienstverlening.

Over het functioneren van het Nederlandse register – waarbij de Inspectie Leefomgeving en Transport, KIWA en het kadaster belangrijke rollen spelen – zijn de laatste jaren veel opmerkingen gemaakt vanuit de gehele maritieme cluster, niet alleen de zeescheepvaart. Dit heeft het ministerie van I&M er toe aangezet een onderzoek te laten uitvoeren welke concrete verbeteringen er nodig en mogelijk zijn en de wijze waarop die te realiseren zijn. De KVNR maakte, samen met anderen, deel uit van de klankbordgroep.

De KVNR steunt dit onderzoek volledig en dringt aan op zeer snelle besluitvorming en zeer snelle implementatie van de noodzakelijke verbeteringen. Het onderzoek geeft daarvoor zeer concrete suggesties. Dit onderzoek zou een belangrijk onderwerp kunnen zijn van het voor december geplande AO. Het is nu niet aan de KVNR om vooruitlopend op aanbieding van het onderzoek door het ministerie aan de Kamer en detail in te gaan op het lopende onderzoek, maar de KVNR wil er nogmaals wel haar volledige steun voor uit spreken.

**Slagvaardige en effectieve Nederlandse overheid nodig voor benutten marktkansen**

Zoals bekend heeft de KVNR eerder gepleit voor de oprichting van een Maritieme autoriteit, om de gesignaleerde problemen in de keten beleid – uitvoering – handhaving op te lossen. Als brancheorganisatie werden we al te vaak van het kastje naar de muur gestuurd en weer terug en gebeurde er niets. Ondertussen komen andere landen met nieuwe regels voor opkomende marktsegmenten (zoals offshore wind) en kapen daarmee omzet weg voor Nederlandse reders. Ook meer simpele dingen als een accountmanager bij de Nederlandse overheid voor buitenlandse reders die naar Nederland willen komen ontbrak. Kortom, op allerlei niveaus is winst te behalen.

**Nieuwe tarieven voor ILT- en KIWA-producten volstrekt verkeerde ontwikkeling**

De ILT werkt aan een nieuw kostprijsmodel, voor al haar producten voor alle vervoersmodaliteiten. Dit model gaat ook gelden voor KIWA, dat voor de zeescheepvaart de bemanningsdocumenten afgeeft. Het moet in 2017 gaan ingaan.

De KVNR kan instemmen met het principe dat de tarieven kostendekkend moeten zijn, maar als de uitkomst van de exercitie is dat een reder voor een zeer simpel document als een certificaat voor de scheepskok of voor een verzekeringsbewijs honderden euro’s moet betalen, dan is de logica zoek. In het buitenland kosten zulke certificaten enige tientallen euro’s. Eén van de verklaringen kan zijn dat de ILT maar liefst € 300,- opvoert als de uurprijs van een ILT-inspecteur. Daar heeft de KVNR grote vraagtekens bij.

**Initiatief HISWA en KVNR voor verankeren beheer in Nederland van de ‘commercial cruising vessels’**

Verwezen wordt naar de position paper van de HISWA op dit punt. KVNR ondersteunt dit project van harte en levert kennis en kunde over de noodzakelijke wijzigingen in de wet- en regelgeving om als Nederland de concurrentie aan te kunnen met buitenlandse registers om het beheer van de commercieel geëxploiteerde CCV’s in Nederland te doen plaatsvinden. Naast de kantoorbanen zal dit ook leiden tot veel werk voor Nederlandse scheepswerven (onderhoud, refit) en voor Nederlandse maritieme toeleveranciers. Het economisch effect is hierdoor aanzienlijk.