

Vergaderjaar 2007–2008

31 409

Zeevaartbeleid

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 2 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief van 4 april 2008 inzake aanbieding van de Beleidsbrief Zeevaart «Verantwoord varen en een vitale vloot» (Kamerstuk 31 409, nr. 1).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 mei 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Roland Kortenhorst

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (algemeen), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

Bent u bereid om een bilateraal verdrag te sluiten met landen die gegaste containers naar Nederland toezenden om te voorkomen dat deze, voor het personeel risicovolle situaties opleverende, containers in de havens terecht komen?

In de brieven van 6 november 2007 en 21 april 2008 over importcontainers met gevaarlijke stoffen wordt een aantal internationale initiatieven van dit kabinet op dit thema beschreven. Het is niet mijn bedoeling om met landen die lading naar Nederland exporteren de door u bedoelde afspraken te maken. Het toevoegen van bestrijdingsmiddelen aan containers in exporterende landen wordt juist uitgevoerd op grond van Europese voorschriften. In de praktijk is gebleken dat na ventileren van gegaste containers opnieuw een gevaarlijke atmosfeer kan ontstaan. Naast het toevoegen van bestrijdingsmiddelen aan containers, zijn er echter ook containers waarin een gevaarlijke atmosfeer heerst als gevolg van het uitwasemen van hulpstoffen (bijvoorbeeld oplosmiddelen) uit de lading. Om de risico's van werknemers bij het openen en betreden van containers te voorkomen of te beperken stelt de Arbowet voorschriften aan de werkgever. Deze moet voor opening en betreding van de container onderzoeken of daar voor vergiftiging, verstikking, bedwelming, brandgevaar of explosiegevaar ontstaat. Daartoe moeten direct voor betreding metingen worden uitgevoerd in de container. Indien die voorschriften worden opgevolgd, is de veiligheid van werknemers afdoende gewaarborgd. In de zomer van 2008 zult u over de voortgang van de kabinetsinitiatieven worden geïnformeerd.

2

Hoe zijn de vooruitzichten voor een gemeenschappelijk Europees beleid op het gebied van fiscale maatregelen en onderkent u het gevaar van een «race to the bottom», waardoor zelfs binnen de Europese Unie de landen elkaar beconcurreren op zo gunstig mogelijke fiscale omstandigheden?

Er is op dit moment een gezamenlijk Europees beleid op het gebied van fiscale staatssteun aan de Europese zeevaartsector. Dit is vervat in de Europese richtsnoeren betreffende steun aan de maritieme sector. Deze richtsnoeren worden rond 2010 door de Europese Commissie geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan zal duidelijk worden in hoeverre een gemeenschappelijk Europees beleid op het gebied van fiscale steun aan de maritieme sector wordt voortgezet.

Ik onderken het gevaar van een «race to the bottom» alhoewel dit uiteraard door de richtsnoeren wordt beperkt. Aangezien Nederland de afgelopen jaren de mogelijkheden die de richtsnoeren bieden goed heeft benut zijn de mogelijkheden om het fiscale regime nog aantrekkelijker te maken beperkt.

3

Zijn er volgens u nog verdere verbeteringen denkbaar in de uitvoeringspraktijk van de tonnagebelasting welke nog passen binnen het Europese steunkader en bent u bereid om met de sector een inventarisatie te maken van mogelijk te nemen verbeteringen, om hiermee voor de Nederlandse vloot weer een toppositie binnen de EU te kunnen verwerven?

Hoewel de kaders van de Europese richtsnoeren weinig ruimte lijken te geven en de Commissie de richtsnoeren op het moment strak toepast, is het Kabinet bereid om te kijken naar een aantal door de reders ervaren knelpunten in de uitvoeringspraktijk, die naar hun mening het level playing field verstoren.

Kunt u aangeven in hoeverre u fiscale maatregelen kan nemen om het beroep van zeevarende voor een Nederlander aantrekkelijker te maken?

Ook mij is er veel aan gelegen om het beroep van zeevarende aantrekkelijker te maken. Er is evenwel sprake van een tekort aan Nederlandse zeevarenden, onder andere vanwege een te beperkte instroom in de zeevaartscholen. De vraag overstijgt voortdurend het aanbod. Onafhankelijk onderzoek heeft laten zien, dat ook het (deels) ten goede laten komen van de bestaande afdrachtvermindering aan de zeevarende zelf niet zal leiden tot een substantiële toename van het aantal Nederlandse zeevarenden.

Daarom is van belang dat in dat opzicht maatregelen moeten worden gezocht die het aanbod van Nederlandse zeevarenden wel bevorderen. Ingrijpen in de afdrachtvermindering zal niet leiden tot een toename van de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden. Het Kabinet zet in de Beleidsbrief Zeevaart daarom in op maatregelen die gericht zijn op de aanbodkant van de arbeidsmarkt, zoals het vergroten van de instroom in het onderwijs door middel van kennismakingsstages, het versterken van het imago van het beroep en het up to date houden van de kwaliteit van het onderwijs. Uiteraard zal hierbij goed moeten worden samengewerkt met marktpartijen, onderwijsinstellingen en sociale partners.

In het Nederlandse belastingstelsel is de fiscale positie van de werknemer niet afhankelijk van het door hem uitgeoefende beroep. Het loon uit een veeleisende dienstbetrekking wordt net zo belast als hetzelfde loon uit een minder zware dienstbetrekking. Het loon als zodanig is de grondslag voor de heffing van loon- en inkomstenbelasting. Ingeval aan de uitoefening van een bepaald beroep hoge kosten zijn verbonden, kunnen die in beginsel belastingvrij worden vergoed. Het regime van belastingvrije vergoedingen biedt bovendien ruimte voor onbelaste vergoeding van studiekosten, ook de kosten voor een nieuw beroep zoals dat van zeevarende.

Verder is het aan de werkgever om te bezien of hij een deel van de ontvangen afdrachtvermindering wil benutten om een hoger bruto loon aan de werknemer te kunnen bieden. Dat is een onderdeel van het loonvormingsproces op de arbeidsmarkt. Bij een hoger loon bestaat overigens weer recht op een hogere afdrachtvermindering.

Welke analyses voert u uit om beter inzicht te krijgen in de motivatie van studenten om al dan niet voor nautisch onderwijs te kiezen en dat ook af te maken en, mede gelet op de teruggang, acht u een dergelijk onderzoek zinvol?

Er is een meerjarig onderzoekstraject (gestart in 2006) waarbij op twee zeevaartscholen groepen van leerlingen meerjarig worden gevolgd wat betreft motieven om te kiezen voor het nautisch onderwijs, maar ook motieven om te stoppen met de studie aan het nautisch onderwijs, dan wel uiteindelijk te besluiten om toch niet te gaan varen. Aangezien ik een dergelijk onderzoek zinvol acht, gaan wij hiermee door.

Waarom neemt de prestatie van de Nederlandse zeevaart af ten opzichte van de rest van de Nederlandse economie en het maritieme cluster en hoe verklaart u dit, in het licht van de enorme investeringen in moderne, schone en uiterst competitieve schepen door reders en een uitstekende scheepvaartmarkt?

Waarom zijn de prestaties van de Nederlandse zeevaart de afgelopen jaren achtergebleven bij die van de rest van het maritieme cluster?

Dit vindt zijn oorzaak in de verschillende (internationale) marktomstandigheden voor de diverse deelsectoren van het maritieme cluster in de afgelopen jaren. Er was bovengemiddelde groei voor de sectoren waterbouw, scheepsbouw, havens en offshore. De zeevaart heeft ten opzichte van deze sectoren relatief minder goed gepresteerd. Deels is dit te verklaren door de afname van de vanuit Nederland beheerde vloot en daarmee samenhangende beheersactiviteiten tussen 2003 en 2006 vanwege aan- en verkooptransacties van schepen, ingegeven door de marktomstandigheden van dat moment (goede tweede hands markt). De uitstekende scheepvaartmarkt, tot uitdrukking komend in hoge vrachttarieven ten gevolge van een schaarste aan sloopstoppage, maakt het voor bepaalde reders ook lucratief om te handelen in scheepscapaciteit. Ook daalde het aantal ondernemingen de laatste jaren als gevolg van overnames. Een voorbeeld is de overname van P&ONedlloyd door Maersk. Hier spelen dus veeleer bedrijfseconomische overwegingen en marktomstandigheden een rol dan fiscale.

7

Kunt u, in een tabel met per duiding een korte verklaring, aangeven waar in de sector de grootste uitvlaggingen hebben plaatsgevonden, dan wel waar nieuwbouwschepen onder buitenlandse vlag zijn gesteld, terwijl die vanuit het moederbedrijf van nature onder Nederlandse vlag zouden zijn gesteld?

Vanaf 2003 is de omvang van de vloot onder Nederlandse vlag afgenomen, zie onderstaande tabel. De grootste uitvlaggingen hebben plaatsgevonden in de categorie handelsvaart. Voor een verklaring verwijst ik naar het antwoord op vraag 6 en 15. Ik beschik niet over informatie over aantallen van schepen welke na nieuwbouw direct onder buitenlandse vlag worden geregistreerd.

	2003	2004	2005	2006	2007
Handelsvaart	625	623	583	568	541
Zeeslepers	186	163	157	163	173*
Waterbouw	158	155	158	158	150*
Totaal Nederlandse vlag	969	941	898	889	864*

* betreft een schatting, definitieve cijfers nog niet bekend.

8

Bent u er mee bekend dat 20% van de Nederlandse reders heeft aangegeven te overwegen om de activiteiten te verplaatsen naar het buitenland?

Ja. Dit antwoord is gegeven in het kader van een telefonische enquête in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat onder 125 reders in het kader van de evaluatie van de bestaande fiscale regelingen voor de zeevaart. De redenen die zijn aangegeven door deze reders om deze overweging te plegen liggen op het vlak van fiscale incentives, marktomstandigheden en bedrijfs-economische factoren, regelgeving, inspectie en registratie.

9

Hoe beoordeelt u het Nederlandse beleid inzake de zeevaart in algemene zin ten opzichte van het beleid van Duitsland en Denemarken?

Gelet op de voorgestelde maatregelen in de Beleidsbrief Zeevaart is het Kabinet van mening dat het Nederlandse zeescheepvaartbeleid competitief is ten opzichte van het Duitse en Deense zeescheepvaartbeleid.

10

In hoeverre beoordeelt u het Nederlandse beleid als afdoende om de aantrekkelijkheid voor Nederlandse reders om activiteiten naar het buitenland te verplaatsen, weg te nemen?

Het Kabinet is van mening dat met de voorgestelde maatregelen uit de beleidsbrief het level playing field, en daarmee de concurrentiekracht van de Nederlandse zeevaart, in voldoende mate zijn gewaarborgd. Overigens heeft de overheid slechts zeer ten dele invloed op genoemde beslissing van reders om activiteiten naar het buitenland te verplaatsen. Met name marktomstandigheden zijn bepalend. Zo blijkt bijvoorbeeld de goede tweedehands markt in de afgelopen periode een belangrijke rol te hebben gespeeld bij de verkoop van schepen aan buitenlandse rederijen. Ook spelen fusies en overnames een rol.

11 en 49

Indien u van oordeel bent dat het Nederlandse beleid aantrekkelijker is dan in de concurrerende landen (met name: Denemarken, Duitsland, België): welk promotiebeleid ontwikkelt u om nieuwe reders naar Nederland te halen?

Op welke wijze wordt, in het kader van een nieuw elan, de promotie/acquisitie om nieuwe reders naar Nederland te halen ingevuld?

In dit verband wil ik wijzen op de activiteiten van de Stichting Nederland Maritiem Land (NML). Deze stichting ontvangt jaarlijks subsidie van mijn departement en ontwikkelt daartoe een groot aantal activiteiten. Deze activiteiten liggen op het terrein van exportpromotie van de maritieme cluster, waaronder de zeevaart, maritieme arbeidsmarkt en innovatie.

Het NML treedt veelvuldig op in EU-landen waaronder Duitsland, België en Denemarken. Bij die gelegenheden wordt het actieve Nederlandse maritieme clusterbeleid gepromoot en wordt ingegaan op de aanwezigheid van het maritieme cluster als aantrekkelijke vestigingsfactor voor maritieme ondernemingen, waaronder zeevaartbedrijven in Nederland.

In de beleidsbrief heb ik gemeld dat bij de internationale promotie van het Nederlands register de brancheorganisaties een rol hebben en dat in overleg met brancheorganisaties en NML zal worden gezien of extra activiteiten door de overheid moeten worden ontplooid.

12 en 13

Kent u criteria waarop u de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaartsector objectief kan beoordelen? Zo ja, analyseert u aan de hand van deze criteria die concurrentiepositie ook op regelmatige basis? Bent u bereid om, nadrukkelijk in overleg met de sector, een systeem op te zetten om de Kamer jaarlijks te informeren over de relatieve concurrentiepositie?

Het is onmogelijk de concurrentiepositie van de gehele Nederlandse zeevaartsector eenduidig objectief te beoordelen. Er zijn teveel factoren die hierbij een rol spelen. Wel wordt periodiek in het kader van de beleidsmonitor zeevaart een analyse gemaakt die aandacht besteedt aan vloot en marktontwikkelingen; dit wordt eveneens gedaan voor de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt. Deze analyses besteden aandacht aan de concurrentiepositie. Uiteraard wordt daarbij geluisterd naar signalen uit het bedrijfsleven. Tevens wordt periodiek het overheidsbeleid van de belangrijkste

landen gescand waarmee de Nederlandse reders concurreren. In de bijlage van de beleidsbrief treft u hierover een rapportage aan. Op grond van de «Regeling Prestatie en Evaluatieonderzoek» worden fiscale regelingen, waaronder die voor de zeescheepvaart, periodiek geëvalueerd. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de concurrentiekracht van het Nederlandse zeevaartbeleid. In het evaluatierapport alsmede in de bijlagen treft u deze informatie aan.

Gezien de additionele informatie die dit oplevert ten opzichte van hetgeen thans al wordt ondernomen, zie ik geen toegevoegde waarde in een jaarlijks informatiesysteem.

14

Hoe gaat u de Kamer, op regelmatige basis, informeren over de voortgang van de in de beleidsbrief vermelde actiepunten?

De beleidsbrief kent een horizon van 5 jaar. Jaarlijks rapporteer ik via de Begroting over ontwikkelingen, zoals de toegevoegde waarde ontwikkeling door de Nederlandse zeevaart en de totale maritieme sector in Nederland, het aantal significante ongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee, de prestaties van de Nederlandse vloot en van de buitenlandse schepen in Nederlandse havens in het kader van de havenstaatcontroles (Paris MoU). Daarnaast informeer ik de Kamer periodiek over ontwikkelingen bij specifieke onderwerpen zoals de maritieme arbeidsmarkt en het nautisch onderwijs, de Nederlandse vloot en short sea shipping. Verder worden de fiscale regelingen voor de zeevaart periodiek geëvalueerd.

15

Waarom zijn de prestaties van de Nederlandse zeevaart de afgelopen jaren achtergebleven bij die van de rest van het maritieme cluster?

Beantwoord bij vraag 6.

16

Waarop baseert u uw verwachting dat de ontwikkeling van een matige prestatie van de Nederlandse vloot gekeerd zal gaan worden, terwijl tevens verwacht mag worden dat het groeitempo van de wereldhandel zal afnemen? (Hoofdstuk 2.3, blz. 12 + voetnoot 40)

De economische vooruitzichten voor de scheepvaart zijn bij een groeiende wereldhandel nog steeds uitstekend. In de komende jaren zal een aanzienlijk aantal nieuwbouwschepen, in beheer van Nederlandse reders, op de markt komen. Dit geeft aan dat ook de sector vertrouwen heeft in deze ontwikkelingen. De sector zal de marktontwikkelingen ten volle moeten benutten. De laatste cijfers van de ontwikkeling van de Nederlandse handelsvloot (figuur 5 en 6 van de Beleidsbrief zeevaart) zijn beter dan de jaren ervoor. Vanaf 2007 is er weer een stijging waar te nemen van de Nederlandse vloot en dus ook de daarmee samenhangende beheersactiviteiten. Daarnaast geeft de overheid met de maatregelen uit de Beleidsbrief zeevaart een additionele impuls aan de sector.

17

Kunt u aangeven of, zoals zaken in de praktijk uitwerken, er verschil waarneembaar is in de sector tussen hoe de afdrachtvermindering zeevarenden uitpakt voor aan de ene kant grote reders, en aan de andere kant kleinere rederijbedrijven? Zo ja, kunt u aangeven of u die verschillen wenselijk acht en of er overleg plaats vindt met de sectoren om op de hoogte te blijven van eventuele verschillen en hier passende maatregelen voor te ontwikkelen?

De wetgever beoogt geen onderscheid tussen grote en kleine reders. Feitelijk kan er hier echter wel een verschil tussen reders ontstaan. Omdat het bedrag van de afdrachtvermindering zeevaart de bij zeevarenden in te houden loonbelasting/premie volksverzekeringen in de regel overtreft, kan de reder het meerdere van de afdrachtvermindering alleen maar benutten voor zover verrekening daarvan mogelijk is met de bij ander personeel in te houden loonbelasting/premie volksverzekeringen. Hoewel dat per reder verschillend kan zijn, ligt het wel voor de hand dat kleinere rederijbedrijven wat dat betreft in het algemeen minder mogelijkheden hebben dan grote rederijbedrijven. Dat is echter een gevolg van het gekozen fiscale systeem. Een afdrachtvermindering gaat namelijk niet verder dan nihil. Dat geldt ook voor de andere afdrachtverminderingen binnen deze wet. Deze systematiek geldt overigens voor de afdrachtvermindering zeevarenden al vanaf 1996.

De enige oplossing om dit effect binnen het fiscale systeem te voorkomen, is een beperking van de afdrachtvermindering, hetzij in percentage hetzij door alleen verrekening mogelijk te maken met de loonbelasting/premie volksverzekeringen van zeevarenden. Dat lijkt me echter minder gewenst dan het accepteren van het bedoelde effect.

18 en 19

Past een verbetering van de afdrachtvermindering tot effectief 45% van het bruto loon binnen het Europese steunkader?

Hoe denkt u over het verbeteren van de afdrachtvermindering zeevarenden door het invoeren van een negatieve loonaangifte en kunt u ingaan op aspecten zoals technische uitvoerbaarheid, budgettaire consequenties en het effect op het hierdoor voor iedere reder gelijk maken van het effect van de afdrachtvermindering?

In de Europese richtsnoeren wordt gesproken van verlaagde sociale zekerheidstarieven en/of inkomstenbelastingtarieven voor de zeevarende als toegestane arbeidskostenmaatregelen. De kosten uit deze heffingen kunnen, zoals in Nederland het geval is, ook terug worden betaald aan de reder. Echter alleen in het geval er sprake is van een duidelijke koppeling met deze heffingen en er geen sprake is van overcompensatie. Toepassing van het nultarief is het maximaal toegelaten steunniveau. Afgezien van het feit dat, zoals reeds eerder aangegeven, een negatieve afdracht niet binnen de systematiek van de Wet vermindering afdracht loonbelasting en premie voor de volksverzekeringen past, omdat een afdrachtvermindering niet verder dan nihil gaat, is naar mijn oordeel een negatieve afdracht in strijd met de Europese richtsnoeren voor maritieme staatssteun.

De systematiek van de afdrachtvermindering is zo dat het bedrag van de afdrachtvermindering wordt berekend als een percentage (40%) over het totaal aan loon voor de afdrachtvermindering, waarna vervolgens dit bedrag in mindering wordt gebracht op het totaal aan loonbelasting en premie voor de volksverzekeringen. Belangrijk om hier te voorzien is dat het verhogen van het percentage afdrachtvermindering tot gevolg kan hebben dat de totale aldus berekende afdrachtvermindering uitstijgt boven het niveau van de totale (dus voor alle werknemers van de inhoudingsplichtige) inhouding van loonbelasting en premies voor de volksverzekeringen. Het verhogen van het percentage van de afdrachtvermindering dan wel het aanpassen van de grondslag heeft dan geen enkel nut meer en heeft voor een belangrijk deel van de bedrijven dan alleen zin, indien een negatieve afdracht mogelijk zou zijn. Zonder negatieve afdracht zou dus op papier weliswaar meer afdrachtvermindering kunnen worden verkregen, maar die is in de praktijk niet verrekenbaar met de afdracht van ingehouden loonbelasting en premies voor de volksverzekeringen. Nu al kan de afdrachtvermindering in de praktijk lang niet door alle reders ten

volle worden benut vanwege beperkte mogelijkheden van verrekening met het walpersoneel.

20

Welke andere technische mogelijkheden ziet u om een verbetering te realiseren in de afdrachtvermindering zonder te veel extra administratieve lasten en met goede uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid?

Met de bestaande richtsnoeren zie ik geen mogelijkheden binnen de huidige wet voor een substantiële verbetering van de afdrachtvermindering. In de Europese richtsnoeren wordt namelijk gesproken van verlaagde sociale zekerheidsstarieven en/of inkomstenbelastingtarieven als toegestane arbeidskostenmaatregelen, waarbij in plaats daarvan ook aan de reders, zoals in Nederland het geval is, de kosten uit deze heffingen mogen worden terugbetaald. Echter, alleen in het geval wanneer een duidelijke koppeling met deze heffingen bestaat en er geen sprake is van overcompensatie.

21

In hoeverre beoordeelt u de berekeningen die PRC heeft gedaan, en waarin zij concluderen dat de Nederlandse reders zo'n 28% hogere loonkosten dragen dan de Belgische en de Duitse concurrenten, als zijnde correct?

De uitkomsten van de PRC-berekeningen moeten worden genuanceerd. Het door PRC uitgevoerde aanvullend onderzoek betreft een «quick scan», waardoor geen volledig vergelijkend onderzoek naar de loonstructuren in de onderzochte landen is gedaan. Zo zijn de werknemerslasten niet meegenomen en zijn de bruto lonen hetzelfde verondersteld.

Verder blijkt uit ander onderzoek ook dat de concurrentiepositie niet alleen wordt bepaald door fiscale maatregelen, maar eveneens door diverse andere factoren, zoals de kwaliteit van de bemanningswetgeving, kwaliteit van de bemanning (onderwijs), de kwaliteit van de Nederlandse vlag (waar onder registratie en inspectie) en het maritieme klimaat (kennis, infrastructuur en innovatie).

22 en 23

In hoeverre acht u het wenselijk dat er, in een uiterst internationaal functionerende sector als de zeevaart, een ontbreken van een level playing field kan ontstaan wanneer er reële loonkostenverschillen bestaan tussen de verschillende (nota bene: ook EU-)landen?

Welke waarde kent u toe aan de zeevaart in het kader van het regeringsbeleid om een level playing field voor het Nederlandse bedrijfsleven te creëren?

Het kabinet vindt het wenselijk dat er voor de zeevaart zo veel mogelijk een level playing field bestaat. Daarnaast moet het level playing field breder worden beschouwd dan alleen het terrein van de loonkosten. Daarom heeft het kabinet in de beleidsbrief diverse maatregelen opgenomen. Zo zijn er maatregelen om de kwaliteit van het register te verbeteren. Naast een concurrerend fiscaal stelsel is hiervoor een adequate, efficiënte en klantvriendelijke toezichts-organisatie onontbeerlijk. Ook is er aandacht voor een concurrerend ondernemers- en vestigingsklimaat, onder meer door stimulering van innovaties, meer doelregelgeving en het verder verminderen van de administratieve lasten.

24

Kunt u aangeven of de oorspronkelijke positie van de Nederlandse vloot binnen de EU als gevolg van het destijds invoeren van de tonnages-

belasting is behouden, is gegroeid, dan wel is afgenomen? Daar waar verschillendensen zijn waar te nemen: kunt u precies aangeven, zo mogelijk in een tabel, waar die tendensen, per concurrerend EU-land, liggen? (maatregel 8)

Sinds de introductie in 1996 van het fiscaal gunstige regime voor de zeescheepvaart is er sprake geweest van een aanzienlijke stijging van de Nederlandse vloot tot het jaar 2000. Vervolgens is er sprake geweest van stabilisatie en krimp en is de vloot na 2006 weer enigszins in omvang toegenomen.

Als we kijken naar Duitsland, België, Denemarken, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk in de periode 1996–2006 zien we het volgende. In Duitsland is de vloot toegenomen (alleen onder buitenlandse vlag, de omvang onder Duitse vlag is gedaald tot 2004 en stijgt weer sinds 2004). In de andere genoemde landen is de vloot in genoemde periode redelijk stabiel gebleven. Voor een detailanalyse verwijs ik u naar het rapport «Kwantitatieve analyse fiscale regelingen zeescheepvaart» dat ik als bijlage bij de fiscale evaluatie aan uw Kamer heb toegezonden.

25

Kunt u aangeven wat de status is van de invoering van de met de sector al overeengekomen verbeteringen en hoe is de voortgang met betrekking tot de notificatie aan de Europese Commissie? (maatregel 6 en 7)

De voorgestelde verbeteringen in de sfeer van de tonnagebelasting voor grote schepen en scheepsmanagers zullen na instemming van uw Kamer verder worden uitgewerkt, waarna deze ter goedkeuring aan Brussel worden voorgelegd.

26

Wanneer zijn de verbeteringen in de uitvoeringspraktijk, die in overleg met de sector vastgesteld dienen te zijn, doorgevoerd?

Dit is moeilijk aan te geven, omdat eerst nog hierover verder met de reders zal worden gesproken. Mochten er mogelijkheden bestaan om verbeteringen in de uitvoeringspraktijk door te voeren, ondanks dat de kaders van de Europese richtsnoeren weinig ruimte lijken te geven, zullen eventueel denkbare maatregelen uiteindelijk ook nog door Brussel moeten worden getoetst.

27

Kunt u een nadere invulling geven van de rol van de overheid – en daarbinnen van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap – om de toekomst van het nautisch onderwijs te ondersteunen?

Om invulling te kunnen geven aan ondersteuning vanuit de overheid aan de toekomst van het nautisch onderwijs is het van belang de formele rol van de overheid te kennen. De primaire taak van de overheid is het uitoefenen van toezicht op de kwaliteit van het onderwijs. Daarbij is het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap primair verantwoordelijk voor het toezicht op de kwaliteit van het regulier zeevaartonderwijs (Verkeer en Waterstaat draagt hier medeverantwoordelijkheid) en is het ministerie van Verkeer en Waterstaat primair verantwoordelijk voor het toezicht op de kwaliteit van het cursorisch onderwijs. Dit is wettelijk zo geregeld.

Uiteraard is nauwe samenwerking tussen Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Verkeer en Waterstaat – inclusief beide inspecties – van groot belang. Hierover zijn ook afspraken gemaakt, zoals over het tijdig signa-

leren van eventuele gebreken en het goedkeuren van nieuwe kwalificatiedossiers. Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Verkeer en Waterstaat overleggen regelmatig over het zeevaartonderwijs. Dit geldt ook voor de voorbereiding van het EMSA bezoek aan Nederland om de kwaliteit van het Nederlandse zeevaartonderwijs te beoordelen. Deze samenwerking binnen de overheid, en ook met zeevaartscholen en sociale partners, is een goede basis voor het verder verbeteren van de kwaliteit van het zeevaartonderwijs.

Samenwerking binnen het nautisch onderwijs is een primaire zaak van de scholen zelf. De overheid heeft een faciliterende rol en is nauw betrokken bij initiatieven vanuit zeevaartscholen, sociale partners en NML om de kwaliteit verder te verbeteren. Daar waar mogelijk zal de overheid ondersteuning bieden. Zie daarvoor ook het antwoord op vraag 29.

28

Beoordeelt u het als redelijk dat de overheid een extra inspanning zou moeten verrichten om stages aan boord van zeeschepen, die in haar aard vele malen duurder zijn dan stages bij landbedrijven, beter mogelijk te maken en vindt u dat een dergelijke inspanning te rechtvaardigen is aangezien ook voor andere «dure» studies studiecomponenten worden betaald? Bent u bereid om hierin stappen te zetten en vindt hierover overleg met de sector plaats?

Dit is een wens van de zeevaartsector. Dat er hoge kosten gemoeid zijn met het nautisch onderwijs is bekend. Dit was ook een reden voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap om, bij de overheidsfinanciering, de bekostigingsfactor van het nautisch onderwijs op 1,7 te stellen in plaats van de normale 1. Daarnaast is in de jaren '90, mede op verzoek van de reders, de stage periode ondergebracht in het reguliere zeevaartonderwijs, waarmee de stagiair in principe recht heeft op studiefinanciering. Dit heeft geleid tot een kostenverlaging voor de reders die hen ook nu nog ten goede komt.

Bovendien, en dat lijkt mij het belangrijkste, leidt het meebetalen door de overheid aan reguliere stageplaatsen niet tot meer Nederlandse studenten aan de zeevaartscholen, terwijl ik juist op zoek ben naar instrumenten die leiden tot een grotere instroom in de opleiding en uiteindelijk op de vloot om de tekorten aan zeevarenden tegen te gaan. Ik verwacht daarom meer effect van overheidsbijdragen aan kennismakingsstages (snuffelstages) voor schoolverlaters, die nog geen definitieve beroepskeuze hebben gemaakt. Daarvoor heb ik een overheidsbijdrage over.

Ten principale lijkt het mij ongewenst voor de overheid om bij te dragen aan stagekosten voor rederijen. Ik vraag me af of er dan geen sprake is van precedentwerking, waardoor andere opleidingen de overheid ook om tegemoetkomingen in stagekosten zullen vragen. Naar mijn idee zijn stagekosten primair de verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf. In een tijd van krapte moeten ondernemingen zelf inspanningen plegen om werknemers te interesseren en aan te trekken. Waarom al niet gelijk beginnen bij stagiairs: dat zijn uiteindelijk de potentiële werknemers.

29 en 31

Welke rol ziet u voor de overheid bij de gewenste intensivering van de samenwerking tussen de betrokken onderwijsinstellingen en kunnen innovatieregelingen meer toegesneden worden om samenwerkingsprojecten in het nautisch onderwijs te ondersteunen? Hoe wilt u de samenwerking tussen nautische opleidingen verder stimuleren en erkent u dat er om een goede toegang tot studentenkandidaten te behouden een goede spreiding van onderwijsfaciliteiten onontbeerlijk blijft? (maatregel 9)

Wat betreft de samenwerking moet de regie gevoerd worden door betrokken partijen zelf. De Taksforce Arbeidsmarkt Zeevarenden heeft daartoe al een aanzet gedaan en een aantal aanbevelingen afgegeven. De Wet Educatie Beroepsonderwijs (WEB) kent niet de mogelijkheid om samenwerking tussen scholen af te dwingen. Wat de overheid wel kan doen, en al doet, is in de diverse overleggen waarin zij participeert aandacht vragen voor verdergaande samenwerking.

Daarnaast ondersteunt de overheid samenwerking tussen zeevaartscholen waar mogelijk, bijvoorbeeld door steun bij gezamenlijk nieuw lesmateriaal of het ontwikkelen van cursussen. Ik verwijs hierbij naar de samenwerking van nautische opleidingen rond het Convenant Maritieme Arbeidsmarkt van 2001, waarin gemeenschappelijk de internationale eisen van de STCW in onderwijsmodulen zijn vertaald. Ook wil ik wijzen op de Werkgroep Human Capital die samen met onderwijsinstellingen een aantal clusterbrede samenwerkingsvormen ontwikkelt. Een voorbeeld daarvan is een voorstel voor een meerjarige programmatische aanpak «Spetters Gezocht». Dit programma is gericht op het aantrekken van jongeren voor de Maritiem Technische en Nautische opleidingen en is opgezet onder auspiciën van de Stichting Nederland Maritiem Land. Tal van maritieme sectoren, waterbouw, scheepsbouw, haven, zeevaart, offshore en HISWA participeren hierin met oog om deze sectoren onder de aandacht te brengen van de jeugd. In totaal is hier vanuit de overheid ca. € 450 000 voor beschikbaar per jaar. Dit programma richt zich met name op imago en voorlichting.

Er bestaan thans diverse innovatieregelingen voor zeevaart in het bijzonder en de maritieme sector in het algemeen. Daarnaast is er budget beschikbaar voor arbeidsmarktprojecten. De stichting Nederland Maritiem Land, die vanuit de overheid financieel wordt ondersteund, heeft hier een overleggroep voor. Samenwerkingsprojecten in het onderwijs kunnen daar worden ingediend.

Ik erken dat uit het oogpunt van stimuleren van instroom regionale spreiding van nautische opleidingen belangrijk is. Wel maak ik daarbij de kanttekening dat dit economisch haalbaar moet blijven. Dit is primair een zaak van de scholen zelf.

30

Wat doet u binnen Europa om actief steun te zoeken voor ratificatie van het ILO-verdrag 185 inzake vergemakkelijking van het verkrijgen van documenten voor walverlof? (maatregel 10)

De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft, mede namens de minister van Buitenlandse Zaken en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, per brief van 19 april 2007 (TK, 29 427, nr. 38) de Tweede Kamer geïnformeerd dat het naar de mening van de regering niet wenselijk is om tot bekrachtiging van ILO-verdrag 185 over te gaan. Naar aanleiding van deze brief heeft de Kamer een aantal vragen gesteld, die beantwoord zijn per brief d.d. 13 juli 2007 (TK, 29 427, nr. 41). Tijdens het Algemeen Overleg van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid op 10 oktober 2007 heeft de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de Kamer toegezegd om haar te informeren over:

- resultaten van nadere consultatie van sociale partners;
- actueel overzicht van bekrachtigingen door andere landen;
- resultaten van peiling bij andere landen of een Nederlandse bekrachtiging zou bijdragen aan bekrachtiging door desbetreffende landen en
- of er aanleiding bestaat om op het ingenomen standpunt terug te komen.

Per brief van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid d.d. 23 april 2008 (TK, 29 427, nr. 48) is de Kamer hierover ingelicht.

Kern van het regeringsstandpunt om het verdrag niet te ratificeren is dat er geen concrete bewijzen en/of aanwijzingen zijn om aan te nemen dat ratificatie van het verdrag in de praktijk enige toegevoegde waarde heeft, terwijl de kosten van het in productie nemen, het beheer en de beveiliging van een Seafarers' Identity Document hoog zijn. De, door organisaties van reders en Nederlandse zeevarenden, aan de overheid gemelde visa-problemen van zeevarenden in Schengen-verband zullen daarom worden aangekaart in de daartoe geijkte gremia in Brussel. Schengen problemen dienen in Schengenverband te worden opgepakt en niet op mondiaal (ILO) niveau. De regering heeft dit ook toegezegd in bovengenoemde brief van 23 april 2008 en dit is ook aan de orde geweest tijdens het Algemeen Overleg van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid over de Internationale Arbeidsconferentie 2008 op 22 mei 2008.

De ontwikkelingen binnen (en buiten) de EU met betrekking tot bekrachtiging van het ILO verdrag 185 worden wel nauwlettend gevolgd. Een meerderheid van deze landen heeft nog geen definitieve beslissing genomen omtrent bekrachtiging. De landen die dit wel hebben gedaan neigen in meerderheid naar niet-bekrachtiging, onder meer vanwege het ontbreken van meerwaarde van het Seafarer Identity Document, benodigd budget en technologische complicaties en mogelijke fraudegevoeligheid van het document.

31

Hoe wilt u de samenwerking tussen nautische opleidingen verder stimuleren en erkent u dat er om een goede toegang tot studentenkandidaten te behouden een goede spreiding van onderwijsfaciliteiten onontbeerlijk blijft? (maatregel 9)

Beantwoord in combinatie met vraag 29.

32

Welke ambitie heeft de overheid bij het stimuleren van doelregelgeving in internationaal overleg en hoe sluit deze ambitie aan bij de ervaringen die de afgelopen jaren binnen IMO zijn opgedaan bij het opstellen van doelregelgeving? (maatregel 12)

Nederland levert een actieve bijdrage aan de ontwikkeling van doelregelgeving in internationaal verband (IMO) en wil dat ook blijven doen. De bijdrage is enerzijds gericht op de ontwikkeling van een raamwerk voor doelregelgeving (c.q. kwaliteitseisen waaraan regelgeving moet voldoen). Anderzijds is deze inzet gericht op het tegengaan van zeer gedetailleerde regelgeving.

Doelregelgeving moet leiden tot een betere kwaliteit van de regelgeving; tot regelgeving op hoofdlijnen en daarmee tot een afname van regeldruk. Daarnaast is een belangrijke doelstelling om meer ruimte te laten voor bedrijven en burgers om binnen de doelen zelf invulling te kunnen geven aan de wijze waarop een bepaald doel kan worden bereikt. Hierdoor wordt ruimte gecreëerd voor innovatieve ideeën en nieuwe technieken.

De discussie over doelregelgeving heeft in IMO een praktische uitwerking gekregen bij de ontwikkeling van IMO-regels in eerste instantie voor de constructie van tankers en bulkcarriers. Voor veel landen zijn de op risico-gebaseerde regels een nieuw fenomeen, waardoor het tijd kost om vertrouwd te raken met dit concept. De discussie over doelregels en op risico-analyses gebaseerde regels wordt voortgezet en uitgebreid naar

andere scheepstypen en ook naar andere veiligheidsonderdelen van het schip (bijvoorbeeld brandbescherming, stabiliteit, reddingsmiddelen etc.).

33

Kunt u een overzicht verstrekken van welke verdragen, die de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot beïnvloeden, nog niet zijn geratificeerd en hoe en wanneer een eventuele achterstand wordt ingelopen? (maatregel 17)

Onderstaande verdragen betreffen met name een aantal maritieme verdragen op het gebied van aansprakelijkheid en vergoeding. Voor sommige van deze verdragen geldt dat EU lidstaten zich ertoe hebben verbonden deze verdragen zo spoedig mogelijk te ratificeren.

Het gaat bij deze verdragen specifiek om:

- het **LLMC Protocol 1996** (Protocol bij het Internationaal Verdrag van 1976 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars):
Voor zowel de invoering van deze wijziging van het 1976 Limitatieverdrag in de Nederlandse wetgeving als de goedkeuring daarvan zijn inmiddels wetsvoorstellen opgesteld. Met het voorstel tot invoering in de Nederlandse wetgeving is de Ministerraad in januari 2008 akkoord gegaan. Met een desbetreffend voorstel van Rijkswet voor de goedkeuring van het verdrag is de Rijksministerraad akkoord gegaan in februari 2008. De eerstvolgende stap bij beide voorstellen is nu het advies van de Raad van State.
- het **Bunkerolieverdrag 2001** (Internationaal Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie):
Voor zowel invoering in de Nederlandse wetgeving als goedkeuring van het Bunkerolie verdrag 2001 zijn wetsvoorstellen opgesteld. Deze voorstellen worden zeer binnenkort aan de (Rijks-)ministerraad aangeboden waarna de eerstvolgende stap het advies van de Raad van State zal zijn.
- het **HNS verdrag 1996** (Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding van schade in samenhang met het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen):
Nederland heeft de invoeringswetgeving in concept gereed maar wacht, evenals veel andere landen, met ratificatie tot het lopende internationaal overleg dat de eenduidige uitvoering van het verdrag moet waarborgen is afgerond. Nederland participeert actief in dit internationaal overleg.
- **Verdrag van Athene 2002** (Internationaal Verdrag betreffende aansprakelijkheid van schade tijdens zeevervoer aan passagiers en bagage):
De Raad van Europese transportministers heeft eind 2007 een akkoord bereikt over het voorstel van de Europese Commissie om het bestaande internationale Verdrag van Athene uit 2002 in het Gemeenschapsrecht op te nemen. Op korte termijn zal overleg tussen Raad en Europees Parlement starten tot vaststelling van de definitieve tekst van dit voorstel.
- het **Nairobi Verdrag inzake wrakopruiming** (Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de Opruiming van Scheepswrakken, 2007):
Het vorig jaar tot stand gekomen Nairobi verdrag staat open voor ondertekening van 19 november 2007 tot 18 november 2008. Nederland is begonnen met de voorbereidingen om goedkeuring en invoer-

ring van dit verdrag te realiseren en zeer binnenkort wordt de Minister-raad een voorstel aangeboden om het Nairobi verdrag voor 18 november dit jaar te ondertekenen.

34

Welke gevolgen heeft het verhogen van de lengtegrenzen voor ontheffingen en vrijstellingen van de loodsplicht voor de veiligheid?

Het beleid is reeds vanaf augustus 2002 van kracht en wordt jaarlijks geëvalueerd. Uit deze evaluaties blijkt niet dat het veiligheidsniveau is afgenomen. Dit komt mede omdat het beleid, zoals dit is ontwikkeld in samenwerking met de voor de operationele afwikkeling van het scheepvaartverkeer verantwoordelijke Rijkshavenmeesters gericht is op het navolgende onderscheid.

Voor wat betreft de categorale vrijstellingen, dat wil zeggen dat alle schepen (uitgezonderd tankers met gevaarlijke stoffen in bulk) onder een regionaal bepaalde lengtegrens zonder loods mogen varen, is het uitgangspunt het feit dat de kleinere schepen in zijn algemeenheid veilig door de voor de veel grotere scheepvaart gedimensioneerde havens kunnen varen. In de havengebieden Rotterdam en Amsterdam ligt deze lengtegrens op 70 meter (was tot augustus 2002, 60 meter), maar bijvoorbeeld in het zeegebied richting de Eems (de Westereems) op 150 m.

Ontheffingen worden individueel verleend aan schepen die aantoonbaar over voldoende kwaliteit beschikken om veilig te varen. De Rijkshavenmeester controleert hierbij, veelal via het Verkeersbegeleidend systeem, of de kapitein voldoende in staat is tot communicatie en de regionale vaarwateren voldoende kent. Zonodig worden kapiteins die een ontheffing hebben aangevraagd bezocht. Zekerheid voor de veiligheid wordt geboden door het stellen van zg. frequentie-eisen: het aantal malen dat een kapitein onder loodsaanwijzing de regio bevaren dient te hebben om in aanmerking te komen voor een ontheffing. Gedurende de ontheffing dient de kapitein een voorgeschreven aantal malen per jaar de betrokken regio te bezoeken. Zo niet, dan wordt de ontheffing ingetrokken. In Amsterdam en Rotterdam is het verlenen van een ontheffing mogelijk voor schepen tot 90 meter lang. Verdere flexibilisering van de loodsplicht zal in overleg met de Rijkshavenmeesters op grond van de opgedane ervaring, maar bovenal behoedzaam worden vormgegeven.

35

Kunt u aangeven waarom juist het hebben van een moderne en relatief schone vloot een kans zou bieden voor het aanscherpen van internationale milieunormen en kunt u concrete voorbeelden aandragen van hoe en waar dit zou leiden tot commercialisering van innovatieve technieken? (blz. 27, 4e alinea)

De Nederlandse vloot is een jonge en moderne vloot en vernieuwt zich steeds snel: schepen worden gemiddeld al na 10 à 12 jaar vervangen. Daardoor voldoet de Nederlandse vloot snel aan de nieuwste IMO-milieunormen. In sommige gevallen gaan de schepen boven de internationale verplichtingen uit. De Nederlandse vloot is daarmee een voorloper op het gebied van milieu en zij heeft dan ook een voorsprong op rederijen met een vloot die nog moet voldoen aan internationaal aangescherpte milieunormen.

Voorbeelden van kansen die dit biedt, door commercialisering van innovatieve technieken door Nederlandse bedrijven, zijn het ontwikkelen en testen van innovatieve technieken door MARIN zoals op het gebied van brandstofbesparing, de ontwikkeling van een ballastloos schip door

Nederland Maritiem Land in samenwerking met Nederlandse reders, alsmede de ontwikkeling van nieuwe ballastwater-behandelingsystemen door Nederlandse ondernemingen.

36

Hoe verloopt de implementatie en handhaving van het IMO antifouling verdrag en welke instantie is hiervoor primair verantwoordelijk?

Op 16 april 2008 heeft Nederland het IMO antifouling verdrag (Verdrag inzake de schadelijk aangroeiwerende verfsystemen op schepen) geratificeerd. Het verdrag zal internationaal en voor Nederland op 17 september 2008 in werking treden. Aan de in het verdrag opgenomen eisen wordt uitvoering gegeven via de Wet en het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen. Het besluit waarmee de inwerkingtreding van de relevante bepalingen van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen met ingang van 17 september 2008 wordt geregeld, is in de afrondende fase. Met dit besluit wordt bovendien het antifouling verdrag onder de vigeur van de Wet havenstaatcontrole gebracht. Hiermee wordt bewerkstelligd dat met ingang van 17 september 2008 op de naleving van de in dit verdrag opgenomen voorschriften, naast vlaggestaatcontrole, tevens havenstaatcontrole kan worden uitgeoefend door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

37

Is er na een succesvolle implementatie van het antifouling verdrag sneller uitzicht op door de IMO vastgestelde strengere milieunormen?

Na inwerkingtreding van het IMO antifouling verdrag op 17 september 2008 zullen alle schepen van niet verdragspartijen die havens bezoeken van verdragspartijen, aan de normen van het verdrag moeten voldoen. Dat geldt uiteraard ook voor de schepen van de verdragspartijen zelf.

38 en 40

Waarom begint Nederland niet nu al met het differentiëren van de haventarieven in samenwerking met havens in de Hamburg-Le Havre range maar wordt gekozen voor nog langer overleg voeren in plaats van nu reeds beginnen en op een later moment uitbreiden?

Ziet u mogelijkheden in het differentiëren van de haventarieven naar milieukeurmerken, waardoor het voor relatief schone schepen aantrekkelijker wordt om in Nederland aan te meren, terwijl het ontvangen van zwaar vervuilende schepen juist ontmoedigd wordt?

Zeevaartministers van Noordzeelanden hebben in overleg met mij aangegeven perspectief te zien in deze maatregel, maar eerst de resultaten te willen afwachten van de IMO onderhandelingen over aanscherping van maatregelen ter voorkoming van luchtverontreiniging. Havens in de Hamburg-Le Havre range willen ook eerst deze maatregelen afwachten.

Ik kan u melden dat in de IMO-onderhandelingen een zeer belangrijke stap is gezet. In april 2008 is de milieucmissie van de IMO tot een principe-overeenkomst gekomen over vèrgaande maatregelen om luchtverontreiniging door zeeschepen tegen te gaan. Ik ben verheugd over de overeenkomst, omdat deze een positieve bijdrage levert aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. De principe-overeenkomst zal nu de gebruikelijke IMO-procedure doorlopen. De komende maanden worden de details van de uitwerking nader bekeken, en tijdens de volgende bijeenkomst van de IMO-milieucmissie, in oktober 2008, worden deze maatregelen naar verwachting definitief aangenomen.

Nu wordt geëvalueerd welke luchtkwaliteitseffecten de overeengekomen internationale maatregelen zullen hebben en wat dit betekent voor de noodzaak en de invulling van aanvullende maatregelen zoals een systeem van gedifferentieerde haventarieven. Het Milieu en Natuurplanbureau is voornemens om de gevolgen van de IMO-maatregelen voor de Nederlandse luchtkwaliteit door te rekenen.

Ik zit in de tussentijd uiteraard niet stil. Verkeer en Waterstaat werkt samen met het Havenbedrijf Rotterdam en andere betrokkenen verder aan een mogelijk systeem. In december 2007 heeft Arcadis Ecolas, in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam en Verkeer en Waterstaat, het rapport «Development of an assessment tool for the air emission performance of seagoing vessels» gepubliceerd. Dit rapport geeft een methode hoe te beoordelen of een schip schoon is. De uitkomsten en voorstellen van dit rapport worden nu door Havenbedrijf Rotterdam met betrokken havens in binnen- en buitenland besproken.

39

Bent u bereid om (eventueel in Europees verband) ook met regelgeving te komen voor de inperking van andere schadelijke stoffen dan zwavel in de brandstof?

In april 2008 heeft de IMO strengere normen bepaald voor de toegestane hoeveelheid zwavel in de brandstof en voor de uitstoot NO_x.

Daarnaast bevat de huidige MARPOL bijlage VI nu al regels voor andere schadelijke stoffen in de brandstof. Kort samengevat dient brandstofolie afkomstig te zijn van de raffinage van aardolie, mag het geen anorganische zuren bevatten en mag het geen toegevoegde stoffen of chemisch afval bevatten die schadelijk is voor het personeel of bijdraagt aan extra luchtverontreiniging.

In de IMO wordt nu besproken of ook deze regelgeving over de brandstofkwaliteit verder moet worden uitgebreid. Afsproken is om de International Organization for Standardization uit te nodigen een concept brandstof specificatie te maken met aanbevelingen gerelateerd aan luchtkwaliteit, de veiligheid van de scheepsmotorprestaties en de gezondheid van de scheepsbemanning.

40

Ziet u mogelijkheden in het differentiëren van de haventarieven naar milieukeurmerken, waardoor het voor relatief schone schepen aantrekkelijker wordt om in Nederland aan te meren, terwijl het ontvangen van zwaar vervuilende schepen juist ontmoedigd wordt?

Beantwoord in combinatie met vraag 38.

41

Waarom wordt bij de aanleg van walstroomaansluitingen gewacht met internationale standaarden, terwijl België, Zweden en de VS hier reeds veel verder mee zijn?

Er wordt niet gewacht op internationale standaarden, maar internationale standaarden stimuleren wel de mogelijkheden en effectiviteit van walstroomvoorzieningen. Veel Nederlandse havens hebben al een programma van walstroomvoorzieningen voor binnenvaartschepen en zijn actief deze voorzieningen aan het uitbreiden. De havens van Rotterdam en Amsterdam hebben de ambitie dat uiteindelijk ook bepaalde typen zeeschepen van walstroomvoorzieningen gebruik kunnen maken. Beide havens hebben haalbaarheidsstudies lopen naar voorzieningen voor

bepaalde type zeeschepen als ferries, cruiseschepen, Roro schepen en containerschepen. Voorlopige resultaten van deze studies wijzen uit dat de kosten/baten verhouding voor elk scheepstype weer anders uitpakt.

42 45 en 46

Hoe functioneert, naar uw oordeel, de EU-richtlijn havenontvangstinstallaties en in hoeverre heeft die zich vertaald in een consistent opgebouwd pakket, en tussen de verschillende havens overeenkomende, regelingen en regelgevingen? Indien er geen sprake is van consistentie, kunt u aangeven welk beleid gevoerd wordt om dit te verkrijgen, en hoe u hierover oordeelt in het kader van administratieve lastenverlichting? (maatregel 27)

Hoe beoordeelt u de werking van de internationale regelgeving (EU-richtlijn havenontvangstinstallaties) voor het afgeven van huishoudelijk en ander afval in havens door zeeschepen? (maatregel 27)

Is er sprake van een voor de reders frustrerende lappendeken van afgifrechten en betalingsverplichtingen binnen Europa en zelfs binnen Nederland (maatregel 27).

De EU-richtlijn havenontvangstvoorzieningen functioneert in Nederland over het algemeen goed.

Het aantal afgevendende schepen is in 2007 gestegen met 19% ten opzichte van 2006. Het aandeel van afgevendende schepen op het totaal aantal betalende schepen in 2007 is 57% (was in 2005 42%). Dus de meerderheid van de betalende schepen geeft nu ook daadwerkelijk scheepsafval af in de havens. Deze stijgende lijn draagt bij aan de beleidsdoelstelling van de richtlijn, namelijk dat meer zeeschepen in havens gebruik maken van de havenontvangstvoorzieningen om het scheepsafval af te geven ten einde het mariene milieu te beschermen. In de periode van 2005–2007 is de hoeveelheid afgegeven scheepsafval gestegen met gemiddeld 18% per jaar.

De Richtlijn biedt ruimte voor het hanteren van verschillende financieringssystemen in de verschillende Europese havens. Ook in de Nederlandse havens is de werking van de Richtlijn per haven op onderdelen verschillend. Momenteel wordt door de Europese Commissie gewerkt aan een herzieningsvoorstel. De Commissie is voornemens om eind 2008 de lidstaten te consulteren over een concept-herzieningsvoorstel.

Op het gebied van administratieve lasten aan boord, ben ik bekend met de situatie dat reders, voordat ze een haven aandoen, een meldformulier invullen en dat dit meldformulier tussen veel Europese havens verschillend is. Dit wordt als hinderlijk en arbeidsintensief ervaren.

Zowel op Europees niveau als in IMO-verband wordt de ontwikkeling van een nieuw meldformulier voor scheepsafvalstoffen ter hand genomen. Het havenbedrijf Rotterdam heeft een voorstel gedaan voor een uniform meldformulier, dat Nederland heeft ingebracht zowel op Europees niveau als in IMO-verband.

Tenslotte kan ik melden dat in de meest recente HOI-klankbordbijeenkomst op 22 november 2007 mijn ministerie met alle betrokken organisaties heeft afgesproken dat de havens dit jaar extra maatregelen nemen op het terrein van de communicatie over het afvalbeleid van havens. Hierdoor zal de kennis aan boord van schepen en bij cargadoors over het afvalbeleid in havens verbeteren, waardoor naar verwachting meer scheepsafval zal worden afgegeven.

Op Europees niveau maak ik mij sterk voor harmonisatie van het begripkader in de betreffende milieuregelgeving en zal ik mij inzetten voor informatie-uitwisseling tussen EU-zeehavens.

43 en 47

Welk overleg bestaat er met de sector over het functioneren van de havenontvangstinstallaties, regelingen en regelgevingen en kunt u aangeven wat er gebeurt met gelden die boven de werkelijk kosten worden geïnd? (maatregel 27)

Klopt het dat er in Rotterdam en Amsterdam sprake is van zeer grote financiële overschotten; geld dat terug moet vloeien naar de sector? (maatregel 27)

Jaarlijks vindt op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de HOI-klankbordbijeenkomst plaats. Er wordt dan met alle betrokken partijen, dat wil zeggen havens, reders/agenten, afvalverwerkers, milieubeweging, gesproken over de voortgang van de afvalinzameling en de financiering. In de eerste jaren van uitvoering van de HOI richtlijn, is gebleken dat het indirecte financieringssysteem niet in elke haven tot een optimale verhouding tussen kosten en opbrengsten heeft geleid. Vanaf 2006 hebben de betreffende havens zelf de nodige wijzigingen toegepast in hun financieringssysteem, bijvoorbeeld door lagere heffingen en/of ruimere afgifrechten door te voeren, teneinde de overschotten terug te geven aan de sector.

Ja, in Rotterdam en Amsterdam waren de eerste jaren grote overschotten. Deze overschotten worden in de jaren daarna via verlaging van de heffing en/of verhoging van de afgifrechten aan de sector terug gegeven.

44

Verkiest u ten aanzien van de havenontvangstinstallaties het op één lijn krijgen en implementeren van de regelgeving binnen Nederland en Europa boven IMO-verband? Zo neen, waarom wordt niet voor deze optie gekozen? (maatregel 27)

Ik ben er voorstander van om die zaken mondiaal te regelen, die mondiaal geregeld kunnen worden. Zo worden veel zaken van de scheepvaart in IMO-verband geregeld. Ten aanzien van havenontvangstinstallaties bestaat er zowel internationale regelgeving (IMO/Marpol) als Europese regelgeving. Anders dan de internationale regeling kent de Europese regelgeving ook het principe van indirecte financiering ter stimulering van het gebruik van de havenontvangstvoorzieningen. Nederland voldoet aan beide regelingen. Overigens zal Nederland, in het kader van de evaluatie/herziening van de Europese richtlijn havenontvangstvoorzieningen, richting Europese Commissie inzetten op een betere aansluiting van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen bij de internationale regeling, zoals vastgelegd in het IMO/Marpol-verdrag. Waar nodig wordt door Nederland aangedrongen op aanpassing, enerzijds om tot meer eenduidigheid te komen en anderzijds om mogelijke lacunes weg te nemen.

45

Hoe beoordeelt u de werking van de internationale regelgeving (EU-richtlijn havenontvangstinstallaties) voor het afgeven van huishoudelijk en ander afval in havens door zeeschepen? (maatregel 27)

Beantwoord in combinatie met vraag 42 en 46.

46

Is er sprake van een voor reders frustrerende lappendeken van afgifrechten en betalingsverplichtingen binnen Europa en zelfs binnen Nederland? (maatregel 27)

Beantwoord in combinatie met vraag 42 en 45.

47

Klopt het dat er in Rotterdam en Amsterdam sprake is van zeer grote financiële overschotten; geld dat terug moet vloeien naar de sector? (maatregel 27)

Beantwoord in combinatie met vraag 43.

48

Garandeert u dat de voorgenomen overdracht aan de markt van het afgeven van bemanningsdocumenten tot geen enkel concurrentienadeel zal leiden voor de sector en bent u bereid om de sector nauw te betrekken bij het vaststellen van de kwaliteits- en andere relevante criteria waaraan de aanbieders van deze diensten moeten voldoen? (5.1 en deels 5.2)

Verkeer en Waterstaat is voornemens haar vergunningverlenende taak op het gebied van bemanningsdocumenten door middel van attributie dan wel mandaat over te dragen aan een marktpartij. Daarvoor vindt thans door middel van een openbare aanbestedingsprocedure de selectie plaats. Verkeer en Waterstaat zal bij de aanbesteding eisen stellen en prikkels inbouwen op het gebied van kwaliteit van de dienstverlening en tariefontwikkeling. Het selectieproces is nog niet afgerond. Bij het vaststellen van de eisen voor de kwaliteit van de dienstverlening wordt rekening gehouden met de voorstellen die de sector ter zake heeft gedaan.

49

Op welke wijze wordt, in het kader van een nieuw elan, de promotie- en acquisitie om nieuwe reders naar Nederland te halen ingevuld?

Beantwoord in combinatie met vraag 11.

50

Waarom uit u het voornemen om certificering van schepen en andere taken aan de markt toe te vertrouwen en waarop is het vertrouwen gebaseerd dat dit leidt tot een betere dienstverlening en een veiliger zeescheepvaart?

De uitbesteding van taken aan de markt is een ontwikkeling die al enkele jaren aan de gang is. In haar brief van 10 november 2005 aan uw Kamer (27 831, nr. 17) stelt de minister al: «de Kern van het nieuwe toezicht vormt de uitbesteding van de meeste certificerende inspecties en de afgifte van bijbehorende certificaten aan de klassenbureaus». Niet alleen in de zeevaart, maar ook in de binnenvaart is een beweging tot taakoverdracht in gang gezet, zoals ik u op 29 februari 2008 heb gemeld (30 523 nr. 16).

Als argumenten om het merendeel van de certificerende taken in de zeevaart structureel uit te besteden worden genoemd dat deze erkende organisaties, als wereldwijd opererende organisaties, uitstekend zijn toegerust en dat uitbesteding past binnen (inter)nationale regelgeving (uitbesteding heeft een wettelijke basis, in internationale, publiekrechtelijke verdragen en richtlijnen). Nederland is bovendien geen uitzondering in de internationale context: vrijwel alle lidstaten van de IMO hebben in meer of mindere mate certificerende taken uitbesteed aan erkende klassenbureaus. Tot slot verkleint uitbesteding de administratieve lasten voor de sector en past goed bij de nieuwe rol van de rijksoverheid en rijksinspecties.

De internationaal voorgeschreven periodieke technische inspecties en bijbehorende certificering kunnen prima door de erkende klassenbureaus worden uitgevoerd. Zij beschikken over een wereldwijd netwerk en de

deskundigheid om deze diensten aan reders aan te bieden. Doordat de erkende organisaties wereldwijd zijn gevestigd, stijgt de dienstverlening ook voor de Nederlandse reders.

Het vertrouwen in de erkende organisaties is gestoeld op een jarenlange goede samenwerking. De Inspectie Verkeer en Waterstaat controleert het werk van erkende organisaties via bedrijfsaudits en objectcontroles op schepen om zeker te zijn van het behoud van de kwaliteit van hun werkzaamheden en daarmee de veiligheid in de zeevaart. De Inspectie Verkeer en Waterstaat behoudt immers de eindverantwoordelijkheid als vlaggenstaat. Daarnaast worden de bureaus door de EU erkend en gecontroleerd door EMSA en andere vlaggenstaten die evenals Nederland taken hebben uitbesteed aan deze erkende klassenbureaus.