

Vergaderjaar 1995–1996

24 165

Zeescheepvaartbeleid

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN NOTA-OVERLEG

Vastgesteld 26 oktober 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 23 oktober 1995 overleg gevoerd met de Minister van Verkeer en Waterstaat over **de nota Zeescheepvaartbeleid (24 165)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tielens-Tripels

¹ Samenstelling:

Leden: Blauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Boogaard (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

Stenografisch verslag van een nota-overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 23 oktober 1995

Aanvang 11.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten:

Assen, Van Waning, Klein Molekamp, Van Zuijlen, Poppe, Van den Berg, Stellingwerf en Biesheuvel,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren van haar ministerie.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de nota Zeescheepvaartbeleid (24165).**

Eerste termijn van de zijde van de commissie

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Voorzitter! Vorig jaar tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat drongen bijna alle fracties aan op een versterking van de zeescheepvaartsector. Met name het verplaatsen van zeescheepvaartactiviteiten over de Nederlandse grens baarde de Kamer zorgen. Om de argumentatie kracht bij te zetten, gebruikte de Kamer het rapport-Peeters. Hetzelfde rapport dient nu als basis voor de voorgestelde maatregelen.

De Kamer kan bijna niet anders dan tevreden zijn over de voorliggende nota. De nota bevat bijna precies hetgeen de Kamer heeft gevraagd. Grote bezwaren zal ik daarom niet naar voren brengen. Toch blijft het voor de fractie van de PvdA zuur dat Europa niet in staat is tot een gemeenschappelijk zeescheepvaartbeleid te komen. Het resultaat van dit falen is een scherpe beleidsconcurrentie tussen verschil-

lende Europese overheden die uiteindelijk het gemeenschappelijke doel – een sterke en gezonde zeescheepvaartsector – niet dient. Vaak kan moeizaam en traag overeenstemming worden bereikt over een gezamenlijke actie. Enigszins positief zijn de ervaringen met havenstaatcontrole, wederzijdse erkenning van diploma's en met inspectie en controle. Minder positief ben ik over de mogelijkheden van een Europees scheepsregister (Euros) en de fiscale concurrentie. Op beide terreinen kan winst worden geboekt met betrekking tot een open markt, bestrijding van oneigenlijke concurrentie en een sterke maritieme sector. Belangen van de verschillende landen houden echter de voortgang tegen. Het resultaat van deze beleidsconcurrentie – een subtiel protectionisme – valt ook in de nota te lezen. Het zou een troost zijn als een beleid zoals het Nederlandse de basis zou kunnen vormen voor een toekomstig Europees beleid. Verwacht de minister dat de ontwikkelingen in deze richting zullen gaan?

Op andere beleidsterreinen zoals de scheepsbouw wordt in internationaal verband al hard gewerkt om deze vormen van beleidsconcurrentie terug te dringen. In OESO-verband is afgesproken in 1996 de subsidiëring van de scheepsbouw te beëindigen. Een en ander vraagt een constante afweging tussen subsidie verstrekken en het belang van een klimaat waarin internationaal gewerkt kan worden aan de afbouw van subsidies en fiscale faciliteiten.

Alleen omdat wij in Europa niet tot overeenstemming kunnen komen, stemt de fractie van de PvdA in met de voorgestelde maatregelen. Het doel is het behouden en aantrekken

van zeescheepvaart onder Nederlandse vlag. Hiermee zal zowel direct – op de schepen – als via het bijbehorend beheer werkgelegenheid kunnen worden behouden en uitgebreid. Daarnaast levert de zeescheepvaart een aanzienlijke bijdrage aan het nationale produkt, waarvan de overheid weer profiteert via belastinginkomsten. Bij een verhoogde maritieme activiteit zullen ook onderzoek, ontwikkeling en nieuwbouw baat hebben.

Ten aanzien van dat laatste wil ik enkele opmerkingen maken. Aan het eind van dit jaar loopt de Wet stimulering zeescheepvaart af. Waarschijnlijk mede met het oog op deze beëindiging liggen er aanvragen voor méér dan 2,5 mld. aan investeringen. De omvang van de facilititeit bedraagt op dit moment 60 mln. en is dus goed voor 600 mln. aan investeringen. Mede gezien de beslissing van de minister van Economische Zaken om de subsidie voor de scheepsbouw te verdubbelen tot 80 mln., wil mijn fractie een verhoging van het budget vragen. Dit zou met name scheepswerven in het noorden van het land ten goede komen; een streek waarvan wij allemaal de slechte werkgelegenheidssituatie kennen. Bovendien zijn juist de werven aldaar succesvol aan het samenwerken en specialiseren. Is de minister bereid haar aandeel in de WSZ-subsidie substantieel te verhogen c.q. te verdubbelen? De fractie van de VVD zal hierover eventueel een motie indienen. Wij zullen die motie medeondertekenen. Wij maken ons ook zorgen over de positie van de kleine gespecialiseerde werven, de noordelijke kleine handelsvaart. Ik wil de minister ook vragen of het juist is dat kleine gespecialiseerde schepen

onderaan de lijst staan bij het verkrijgen van de faciliteit. De PvdA zou dat betreuren. Zij profiteren minder van generieke steun en zijn beeldbepalend in de Nederlandse handelsvloot en scheepsbouw. Kan de minister de criteria toelichten? De fractie van de PvdA overweegt, op dit punt een motie in te dienen.

Wij kunnen instemmen met de maatregelen in de fiscale sfeer. Bij herhaling hebben wij ons voor het verhogen van de belasting- en premiefaciliteit uitgesproken. Ook de vervanging van een belasting op winst door een belasting op scheepstonnage heeft onze instemming. De bewindslieden stellen ook maatregelen voor op het terrein van de bedrijfsvoering. Nu al is het mogelijk om gezellen van buiten de EU aan te nemen voor minder gekwalificeerde taken. Voortaan zullen de reders vrij zijn de bemanning van een schip samen te stellen, hoewel bepaalde kwaliteits-eisen in acht moeten worden genomen. De fractie van de PvdA heeft hierover een aantal vragen.

In een overleg met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is gesproken over de uitzonderingspositie voor de zeescheepvaart in de Wet arbeid vreemdelingen. De minister leek geneigd deze uitzonderingspositie uit de wet te halen. Wat is de mening van de minister van Verkeer en Waterstaat over de voorwaarden waaronder vreemdelingen op Nederlandse schepen te werk kunnen worden gesteld? Het CPB spreekt naar mijn mening terecht over het feit dat de voorgestelde maatregelen vergaand zijn in vergelijking met maatregelen die worden genomen voor andere aan internationale concurrentie bloot staande sectoren waar mobiliteit een grote rol speelt. De zeescheepvaart moet dan wel een zeer speciale positie hebben om deze meer te ondersteunen dan andere sectoren. In hoeverre kunnen het schrappen van de uitzonderingspositie voor de zeescheepvaart in de Wet arbeid vreemdelingen en een grotere vrijheid worden gecombineerd? Ook heb ik een vraag over de betrokkenheid van de vakbonden bij de bemanningssamenstelling. Op welke manier gaat de minister deze betrokkenheid regelen? En kan de minister uitleggen waarop zij de veronderstelling baseert dat reders HBO'ers in dienst zullen blijven

nemen als zij ook goedkope andere krachten kunnen inhuren?

Een positief gevolg van het aantrekken van schepen onder Nederlandse vlag en het bijbehorend beheer is de toename van de werkgelegenheid. De activiteiten op de wal zullen meer mensen aan de slag helpen. Iets minder concreet is de werkgelegenheid van de zeevarenden. Uit de ervaringen in Denemarken en de toezeggingen van de reders valt op te maken dat er ook meer zeevarenden uit Nederland aan de slag kunnen komen. Kan de minister aangeven hoe het op dit moment is gesteld met het aanbod en de positie van Nederlandse zeevarenden op de arbeidsmarkt? Hoe zien de afspraken eruit die de minister ten aanzien van behoud van werkgelegenheid voor Nederlandse zeevarenden met de reders heeft gemaakt? Hebben die de vorm van een inspanningsverplichting?

Ook de eisen die aan het schip zelf worden gesteld, worden aangepast aan de gangbare internationale normen, zodat schepen onder Nederlandse vlag niet meer hoeven te voldoen aan soms veel strengere eisen. Hiermee zal een belangrijk concurrentienadeel van schepen onder Nederlandse vlag wegvallen. Certificering en zelfregulering spelen hierbij een belangrijke rol. Wij juichen het toe dat de Koninklijke Nederlandse vereniging van reders over code- en zorgsystemen afspraken met het ministerie aan het maken is. Betreft dit Arbo- en milieuregels of veiligheidsregels? Waar gaan die afspraken precies over? En hoe is de voortgang van dit overleg?

Het is voor de PvdA belangrijk dat het geheel van maatregelen wordt gecombineerd met een strikter en beter werkend handavingsregime. Kan de minister ons op de hoogte stellen van mogelijke recente internationale ontwikkelingen ten aanzien van de problematiek van de handhaving? Een sterke inzet op het internationale level playing field is een goede zaak. Via organisaties als de ILO en IMO kunnen normen op veiligheidsgebied, sociaal gebied en milieugebied worden afgesproken die voor alle maritieme naties gelden. Een voordeel hiervan is dat concurrentie zal plaatsvinden op prijs en kwaliteit en niet op veiligheid voor bemanning en milieu. In dit kader kunnen de inspanningen op het gebied van havenstaatcontrole

op onze instemming rekenen. Noodzakelijk is wel dat de aangesloten landen zich allen even sterk inspannen om de hieruit voortvloeiende verplichtingen na te komen. Een van de manieren waarop je een en ander kunt verbeteren, is besproken tijdens de Transportraad van 21 en 22 november 1994. Er is het idee naar voren gebracht dat schepen die niet aan de eisen voldoen wel tot de haven worden toegelaten, maar dat ze die haven pas weer uit kunnen als ze aangepast c.q. gerepareerd zijn. Dit is een van de manieren om de veiligheid te vergroten. Uit het in augustus uitgekomen jaarverslag van de internationale organisatie voor havenstaatcontrole blijkt, dat tijdens gerichte controles een aanzienlijke hoeveelheid schepen gebreken bleek te hebben en aan de ketting moest worden gelegd. Hieruit blijkt dat er in goedkope-vlagstaten onvoldoende waarborgen zijn voor controle op en naleving van de internationaal gestelde eisen. Dat blijft dan te maken hebben met oneerlijke concurrentie. Ik vraag de minister ons op de hoogte te stellen van de situatie zodra nieuwe inzichten op dit punt bekend zijn.

Het overlaten van de veiligheidsinspecties van schepen aan klassebureaus lijkt mij op zichzelf geen verkeerde zaak. Wel zullen deze bureaus los moeten staan van reders en zullen zij moeten voldoen aan internationaal gestelde eisen. Overheden kunnen vergunningen verstrekken aan deze bureaus als zij voldoen aan deze eisen. Periodieke controle op de werkwijze lijkt wenselijk.

Naast de maatregelen gericht op vlag en beheer stellen beide bewindslieden voor om opleiding en onderzoek en ontwikkeling een betere positie te geven. Ik wil graag weten hoe de keuze voor het starten van een drietal maritieme opleidingen tot stand is gekomen. De knelpunten moeten nog door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen worden geïnventariseerd.

De Tweede Kamer heeft zich onlangs uitgesproken over de oprichting van het NIM. Over de positie van het MARIN komt nog een voorstel. Hierbij kan het oprichten van een Centrum Nederland maritiem land passen. Hiermee kunnen de activiteiten en het onderzoek gericht op het aantrekken

van scheepvaartactiviteiten worden gecoördineerd. Ik neem aan dat hier het voorbeeld van Nederland distributieland is gevolgd. Is dat zo en welke rol zal de overheid hierbij gaan spelen? Hoeveel geld is hiermee gemoeid? Zou het niet mogelijk zijn dat NDL hier nog explicieter aandacht aan gaat besteden, aangezien de zeescheepvaartsector gewoon een onderdeel van Nederland als distributieland is? Dit is dus een enigszins kritische vraag ten aanzien van de oprichting van een nieuw centrum.

Een van de belangrijkste aannames in de nota is die met betrekking tot de relatie tussen de registratie van schepen en de beheersactiviteiten rondom deze schepen. In navolging van het rapport-Peeters stelt de nota, dat beide onderdelen sterk aan elkaar verbonden zijn en dat met het vestigen van schepen de vlag het beheer zal volgen. Het CPB plaatst in zijn second opinion vraagtekens bij deze aannames en zegt dat deze relatie tussen beheer en uiteindelijk werkgelegenheid niet onomstotelijk vaststaat. Daarnaast vermoedt het CPB dat het belang van subsidies voor de ontwikkeling van een sector wordt overschat. Op welke manier heeft het oordeel van het CPB een rol gespeeld bij de totstandkoming van de nota? Hoe gaat de minister in het licht van deze kritische opmerkingen het beleid evalueren?

In de nota wordt slechts zijdelings gerefereerd aan de consequenties voor de scheepsbouw in Nederland. Dat is natuurlijk ook in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de minister van Economische Zaken. Waarschijnlijk zal vestiging van beheer van meer schepen invloed hebben op reparatie en nieuwbouw van schepen in Nederland. De bewindslieden schrijven dat afspraken zijn gemaakt met Nederlandse reders over het blijven in Nederland dan wel het terugkeren. Kan de minister daarop ingaan? Hoe zien die afspraken eruit? Hoewel dit waarschijnlijk in Europees verband een moeilijke zaak is, wil ik toch vragen of een onderdeel van de afspraken behelst dat reparatie en nieuwbouw op Nederlandse werven zal plaatsvinden. Is hier sprake van een inspanningsverplichting voor de reders?

Mevrouw **Assen** (CDA): Voorzitter!

Het CDA heeft kennis genomen van de nota Zeescheepvaartbeleid. Met het onderzoek van prof. Peeters is onomstotelijk aangetoond, dat de sector verder marginaliseert als geen doeltreffend beleid wordt gevoerd. En dat voor een land met een rijke historie op dit gebied! De CDA-fractie is van mening dat maatregelen dringend nodig zijn teneinde de sector voor Nederland als zeevarende natie te behouden. In het verleden heeft het CDA zich hiervoor ook ingezet, al zien wij nu niet alle inspanningen van toen beloofd.

Terecht moet het doel van het nieuwe beleid wat de Nederlandse zeescheepvaart betreft zijn dat Nederland als vestigingsland en het Nederlandse register internationaal competitief worden. Het beleid dient met behoud van een verantwoord veiligheids- en milieuniveau gericht te zijn op zowel het schip als de vestiging. Door behoud en uitbreiding van de maritieme activiteiten in Nederland kan duurzaam toegevoegde waarde worden gecreëerd, alsmede werkgelegenheid in deze sector worden behouden respectievelijk uitgebreid op zee en aan wal.

Om de sector te kunnen behouden, stelt de minister een aantal maatregelen voor, waarvan twee op financieel gebied. De eerste is in de fiscale sfeer. In 1993 is door middel van moties van mevrouw Tegelaar-Boonacker en de heer De Jong gepleit voor studies naar volledige of nagenoeg volledige fiscale vrijstelling van winst. Aan deze moties is in deze nota geen aandacht besteed. Waarom niet? Het CDA betreurt dat zeer. In plaats daarvan kiest de minister voor een dubbel systeem. De reders kunnen voortaan kiezen of zij het normale fiscale systeem willen hanteren of de forfaitaire vaststelling van de winst door middel van een vast bedrag per tonnage. Voor sommige ondernemers lijkt dat gunstig. De derving voor de schatkist is 25 mln. Wij vragen ons af hoe dit bedrag zich verhoudt tot het totale bedrag aan winstbelasting uit deze sector. Waarom kiest de minister voor deze keuzesystemen? Wat zijn de voor- en nadelen van beide systemen voor de sector en voor de overheid? Welke consequenties heeft dit dubbele systeem voor de uitvoering? Een evaluatie zal noodzakelijk zijn om te bezien voor welk belastingsysteem de sector uiteindelijk kiest of welke delen van de sector voor het ene of voor het

andere systeem kiezen. Het zal dan ook noodzakelijk zijn om te bezien of beide systemen naast elkaar moeten bestaan. Hoe denkt de minister hierover?

Het tweede financiële aspect is de reductie van de arbeidskosten door een uitbreiding van de fiscale faciliteit van 19% naar 38%, kosten 85 mln. De vraag is wat deze percentages precies betekenen. Betekent het een volledige vrijstelling voor de reder van de af te dragen loonbelasting en premie volksverzekering of is dit een percentage van de totale loonbelasting en premie volksverzekering? Dat is niet helemaal duidelijk. Voorts vraagt de CDA-fractie zich af of dit de enige manier is om de werkgelegenheid in deze sector te behouden. Ik kom hierop nog terug.

De minister is voornemens aan de reder zelf de bemannings-samenstelling van schepen over te laten, zowel naar kwaliteit als naar kwantiteit en naar nationaliteit, zij het onder door de overheid gestelde voorwaarden. De reder overlegt vervolgens met de scheepvaartinspectie. De CDA-fractie vindt flexibilisering in dezen een goede zaak, maar zij vraagt zich af wat de rol van de sociale partners hierin is. Is het niet noodzakelijk ook met hen overleg te voeren?

De minister stelt voor het opleidingsniveau te verlagen. Voor kleine schepen zal een SWK-niveau voldoende zijn, voor grote schepen een MBO-niveau. Haar argumenten om het benodigde opleidingsniveau te verlagen zijn niet gegeven. Alleen een verlaging van de personeelskosten is voor de CDA-fractie geen voldoende sterk argument. De minister zegt dat de reders nog wel HBO-opgeleiden in dienst zullen nemen. Waarop baseert zij dit? Deze maatregel betekent vermoedelijk toch een hogere werkloosheid onder de hogeropgeleiden of misschien een verdringing van de MBO-opgeleiden door HBO-opgeleiden, die om wille van behoud van werk voor een lager loon willen werken.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Heeft mevrouw Assen daar aanwijzingen voor? Zij zegt het zo stellig.

Mevrouw **Assen** (CDA): Het is niet duidelijk waarom nu ineens een HBO-opleiding niet meer nodig zal zijn op schepen. Medewerkers met

een HBO-opleiding willen natuurlijk niet zomaar hun baan laten varen. Het is dus heel logisch dat zij dan zeggen: oké, ik behoud liever mijn baan voor een lager salaris dan dat ik werkloos ben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil direct een correctie toepassen. Hiermee wordt aan reders geen vrijbrief voor ontslag gegeven. Wij zeggen niet: wij beginnen op nul en alles wat u heeft mag u voor een lager salaris en op een lager niveau in dienst nemen. Dat is natuurlijk niet aan de orde.

Mevrouw **Assen** (CDA): Dan is het natuurlijk de vraag wat er wel precies aan de orde is, wat precies de bedoeling is van deze maatregel. Ik krijg daarop straks graag antwoord van de minister.

Het CDA heeft behoefte aan meer inzicht in het werkelijk benodigde aantal HBO- en MBO-opgeleiden in de zeescheepvaart. Er zou een betere afstemming moeten zijn tussen de opleidingen en de sector zelf. Hierbij zullen zeker de toegenomen eisen op het gebied van veiligheid en milieu moeten worden betrokken. De toegenomen geavanceerde technieken aan boord horen daar ook bij. De vraag is of MBO-opleidingen hieraan volledig voldoen, vooral in geval van calamiteiten of bijna-calamiteiten. De opleidingsinstituten zelf hebben daar hun twijfels bij. Zij zeggen dat dit juist bij HBO-opleidingen in het curriculum staat en niet bij de MBO-opleidingen. Is het overigens juist dat zowel MBO-opgeleiden als HBO-opgeleiden na enige jaren ervaring aan boord de mogelijkheid wordt geboden om dezelfde cursus van zes weken te volgen voor dezelfde vaarbevoegdheid? Is het de bedoeling om hiermee het verschil in opleidingsniveau tussen MBO en HBO te minimaliseren?

De minister is voornemens om de toelating van buitenlandse vaarbevoegdheden niet langer te belemmeren. Zij vindt het niet langer passend om met behulp van het voorschrijven van verplichte Nederlandse of EU-diploma's een kunstmatige afscherming van de arbeidsmarkt van zeevarenden in stand te houden. De minister voegt hieraan toe dat zij niet verwacht dat deze maatregel negatieve gevolgen heeft voor de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden. Zij wijst daarbij op de positieve ervaringen in

Denemarken. De CDA-fractie merkt in dit verband op dat de ervaringen in Noorwegen overwegend negatief zijn. Van de ruim 5000 officieren aan boord van Noorse schepen zijn bijna 3500 mensen van buitenlandse afkomst. Bij de bemanning is dit verschil nog schrijnender; van de 13.500 mensen zijn er slechts 2000 Noorse bemanningsleden. Het door de minister aangevoerde succes in Denemarken is door de FWZ aanzienlijk genuanceerd. Zo blijkt men in Denemarken volstrekt afhankelijk van de intentie die reders hebben uitgesproken om met Deense officieren te blijven varen. Daar dreigen volgens de FWZ problemen te ontstaan nu enkele belangrijke reders zijn begonnen met de vervanging van Deense officieren door Aziaten. Het CDA vraagt zich af of er inderdaad onvoldoende Nederlandse zeevarenden zijn, of er te weinig opgeleiden dan wel belangstellenden zijn. Het CDA vraagt zich ook af of het door de nieuwe fiscale maatregelen nog wel nodig is om buitenlandse zeevarenden toe te laten. Bovendien vraagt het zich af welke voordelen buitenlanders bieden ten opzichte van Nederlanders. Is het alleen een kwestie van een lager salaris?

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter! Mevrouw Assen stelt hier een aantal vragen, waarbij zij een zekere twijfel uitspreekt. Wat wil zij nu? Wil zij nu wel of wil zij nu niet de zeevaart in ons land een impuls geven? Is dat het uitgangspunt van haar verhaal of zegt zij: wij moeten het huidige beleid voortzetten, eventueel nog wat kostenverhogende maatregelen nemen, dan gaat het afkalvingsproces van de zeevaart misschien iets sneller?

Mevrouw **Assen** (CDA): Ik denk dat de heer Klein Molekamp niet goed geluisterd heeft. Mijn inzet is om een impuls te geven aan de zeescheepvaart. Ik heb mij positief uitgelaten over de fiscale maatregelen. Ik stel een aantal vragen over het toelaten van buitenlandse diploma's. Ik zeg niet dat het toelaten van buitenlandse vaarbevoegdheden niet mag. Wij zien daarin een zeer grote mate van flexibilisering van de bemanning. Maar wij willen niet dat de Nederlandse zeevarenden worden verdrongen. De werkgelegenheid voor de Nederlanders moet

vooropstaan. Maar flexibilisering is voor ons wel erg belangrijk.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik ben blij met de toelichting van mevrouw Assen. Zij zegt uitdrukkelijk dat het de inzet moet zijn om de positie van de zeescheepvaart te versterken. Dat had ik ook uit haar inleiding begrepen. Maar ik kreeg wat twijfels toen zij verder ging met haar verhaal. Vandaar dat ik haar om een toelichting vroeg.

De **voorzitter**: Goed. Die twijfels zijn nu weg. Mevrouw Assen kan dus haar betoog vervolgen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik heb er nog wel een vraag over. Mevrouw Assen zegt: het gaat om de Nederlandse bemanning. Maar als je de deur openzet waardoor makkelijk mensen uit de rest van de wereld kunnen worden gecharterd, gaat dat ten koste van Nederlandse bemanningen. Zo simpel is dat. Ik snap dan ook niet precies wat mevrouw Assen bedoelt. Zij kan dit nu wel leuk zo zeggen, maar hoe gaat dat in de praktijk?

Mevrouw **Assen** (CDA): Ik zal die vraag straks beantwoorden.

Voorzitter! Naar aanleiding van het mogelijk maken van buitenlandse vaarbewijzen op Nederlandse schepen, heb ik een vraag aan de minister. De fiscalisering op de arbeidskosten, is die ook van toepassing op buitenlandse werknemers? Wij vragen ons af of dat terecht zou zijn. Wij vinden dat die fiscalisering alleen van toepassing zou moeten zijn op de Nederlandse zeevarenden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat verstaat mevrouw Assen onder buitenlandse werknemers?

Mevrouw **Assen** (CDA): Van buiten de EU.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er wonen echter ook Algerijnen in Nederland. Als die gaan varen op een schip, vallen ze gewoon onder de fiscale faciliteit. Als ze niet in Nederland wonen, vallen ze er niet onder.

Mevrouw **Assen** (CDA): Dat is duidelijk.

De CDA-fractie is van mening dat wanneer de overheid bereid is fiscale

voordelen aan de sector aan te bieden, daar best iets tegenover mag staan, zonder de gewenste doelstelling schade te berokkenen. Elk schip onder Nederlandse vlag zou verplicht kunnen worden, een bepaald percentage Nederlandse officieren en bemanningsleden aan boord te hebben. Beter dan van een verplichting, zouden wij kunnen spreken van bindende afspraken in de vorm van convenanten of iets dergelijks. In Denemarken is dit geregeld middels vrijwillige afspraken. Wij vragen ons hierbij wel af in hoeverre dit mogelijk is in het verband van de EU. Maar gezien het feit dat het bij buitenlandse werknemers niet zozeer gaat om mensen uit de EU-landen, maar om mensen uit Polen en de Filipijnen, lijkt mij dit een aardig voorstel. Op dit gebied willen wij een motie indienen.

De minister kiest voor het meer op afstand houden van het toezicht, het meta-toezicht. Dat spreekt het CDA aan. De uitreiking van internationale certificaten op dit gebied past hierbij, aansluitend op de internationale markt. Niettemin vindt de CDA-fractie dat de minister uiteindelijk verantwoordelijk moet blijven. Indien het fout gaat, hoe kan de minister dan ingrijpen?

Wat betreft milieu- en veiligheids-eisen lopen wij in Nederland vaak voorop. Op zich is dat een goede zaak, maar gezien de kwetsbaarheid van deze sector is wel voorzichtigheid geboden. Wij moeten niet boven het internationaal niveau gaan. Bovendien zijn er vlagstaten die hun verplichtingen niet of onvoldoende nakomen. Hoe wordt daarmee omgegaan in internationaal verband?

De Noordzeehavens hebben ieder hun eigen controlesystemen. Het is in het Nederlands belang dat dit uniform gebeurt en op hoog kwalitatief niveau. Er zijn IMO-afspraken gemaakt met betrekking tot havencontrole en klassebureaus. Daaraan dienen de Noordzeehavenstaten zich te houden. Overheden moeten hierop toezicht houden. Kan de minister aangeven hoe dat geregeld is?

Over de nautische opleidingen het volgende. De minister stelt een drietal nieuwe maritieme opleidingen voor: een internationale zeevaartschool, een geprofessionaliseerde shipbrokersopleiding en een internationale scheepvaart-economische opleiding. Het is de

CDA-fractie niet helemaal duidelijk wat de bedoeling is van deze opleidingen en wat zij toevoegen aan de reeds bestaande. Worden zij daadwerkelijk toegevoegd, fysiek? Zijn ze op HBO- of op MBO-niveau? Hoe verhoudt dit niveau zich tot het voorstel van verlaagde opleiding benodigd voor de bemanning?

De nota is niet helemaal duidelijk over de vraag hoe het aantal opgeleiden van een bepaald niveau en specialisatie zich verhoudt tot de behoefte aan deze mensen en dit in relatie tot het benodigde opleidingsniveau en tot het toelaten van bemanning met een buitenlands vaarbewijs. Het CDA pleit nogmaals voor een optimale aansluiting van de opleidingen aan de behoefte van het bedrijfsleven.

In het onderwijs vinden op MBO-, maar ook op HBO-niveau talrijke fusies plaats, ook de nautische opleidingen zijn daarbij betrokken. Hoe past de oprichting van nieuwe nautische scholen in deze onderwijsontwikkeling? Vanuit de sector wordt meer behoefte gevoeld aan spreiding dan aan concentratie van opleidingen. Zo zou men graag zien dat elke opleiding beschikt over een full-mission-simulator, geïntegreerd in de opleiding, terwijl er nu slechts één op Terschelling is, waar naar verhouding slechts weinig scheepvaartverkeer is.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik dacht dat er ook zo'n simulator in Rotterdam stond en misschien nog wel op meer plaatsen.

Mevrouw **Assen** (CDA): De opleidingen hebben mij deze informatie verstrekt.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik vraag mij af of die informatie juist is.

De **voorzitter**: Daar zal de minister straks duidelijkheid over geven.

Mevrouw **Assen** (CDA): Voorzitter! Een aparte tak binnen de scheepvaart is de kustvaart, de short sea. Kustvaart is een van de alternatieven om wegen te ontlasten en daarom is het een belangrijke sector. De kustvaart is ook belangrijk voor de werkgelegenheid in het noorden des lands. Het had voor de hand gelegen als in de scheepvaartnota meer aandacht was besteed aan de positie van deze sector. Vooral de kapitein-eigenaar met een klein schip krijgt te

weinig aandacht. Nu de WSZ eind dit jaar expireert, vervalt de 10% premie voor investeringen. De kapitein-eigenaar met een klein schip zal daardoor minder of helemaal niet meer investeren. Op termijn kan dit veroudering van de vloot betekenen en dus de achteruitgang van de sector. De CDA-fractie pleit voor overgangsmaatregelen in dezen. Ik overweeg in tweede termijn een motie op dit punt in te dienen, maar ik heb begrepen dat ook de VVD-fractie dat van plan is. Wij zullen nagaan in welke motie onze gedachten het best worden verwoord.

De CDA-fractie mist een totaaloverzicht van de lasten en baten van de voorgenomen beleidsmaatregelen. De nota voorziet daarin niet. Bovendien zijn de verwachtingen van prof. Peeters ten aanzien van de effecten van het beleid niet onjuist, maar wel zeer rooskleurig. Waarop is de groei van het aantal schepen onder Nederlandse vlag gebaseerd? Is op basis van economische vooruitgang ook autonome groei te veronderstellen of wordt alleen groei op basis van beleid verwacht? Is het reëel te verwachten dat reders die recent naar het buitenland zijn vertrokken en schepen die nu onder buitenlandse vlag zijn gaan varen, terugkomen naar Nederland? Denkt de minister dat deze maatregelen van zodanige invloed zijn dat Nederland daarmee een zeer gewild vestigingsland wordt voor zowel vertrokken Nederlandse schepen als voor buitenlandse schepen? De berekeningen van Peeters lijken mij wel in de juiste richting te gaan, maar ze zijn wel heel erg optimistisch. De CDA-fractie hoopt uiteraard ook dat ze uitkomen. Het lijkt mij wel reëel dat door middel van de voorgestelde maatregelen een eind wordt gemaakt aan het uitvlaggen en wij hopen ook dat schepen terug gelokt worden.

Het is mij niet duidelijk wat de financiële consequenties van deze maatregelen voor de schatkist zijn. In eerste instantie is er derving van inkomsten: 25 mln. winstbelasting en 85 mln. loonbelasting, dus samen 110 mln. Hoe zit dit nu precies? Deze derving is gebaseerd op het huidige aantal schepen. Als dat aantal toeneemt, zal de derving jaarlijks groter zijn. Daar staat echter tegenover dat dan ook de inkomsten zullen stijgen. Wij krijgen graag een overzicht van de derving en de

opbrengsten tot het jaar 2004, inclusief de vooronderstellingen en condities. Nu is het voor ons te vaag. Kan de minister wellicht aangeven hoe hoog de subsidies per arbeidsplaats uiteindelijk zullen zijn? Deze gegevens zijn van belang om te zien of wij in deze sector de goede kant op gaan.

De Wet stimulering zee-scheepvaart loopt eind van dit jaar af. In deze wet is een evaluatie voorzien.

Minister Jorritsma-Lebbink: Deze vragen zijn zeer interessant, maar wat wil mevrouw Assen nu eigenlijk? Is het haar bedoeling om geen fiscale maatregelen te nemen? Dan zal de werkgelegenheid in deze sector verder dalen. Of vindt zij dat de werkgelegenheid bevorderd moet worden? Haar vragen lijken in te houden dat zij het niet eens is met de voorgestelde maatregelen.

Mevrouw Assen (CDA): Ik heb duidelijk gezegd dat wij het wel eens zijn met die maatregelen. Wij krijgen alleen te weinig inzicht in de financiële kant van de zaak. Wij willen meer inzicht in de kosten en baten van het geheel. Dan kunnen op termijn de effecten van het beleid beoordeeld worden.

Ik wil graag weten wanneer de in de WSZ vastgelegde evaluatie plaatsvindt. Komen daarbij ook de moties van de leden Tegelaar-Boonacker en De Jong aan de orde? Wanneer kunnen wij daar iets van vernemen?

Voorzitter! Ik sluit af. Het CDA onderschrijft het doel van het beleid, namelijk het behoud en het uitbreiden van de maritieme activiteiten in Nederland en het internationaal competitief maken van de sector. Het CDA ondersteunt de fiscale maatregelen met betrekking tot de winstbelasting en de werkgeversafdracht. Wij hebben echter wel onze twijfel ten aanzien van de voorgestelde maatregelen tot verlaging van het opleidingsniveau en het toelaten van buitenlandse diplomabezitters. De maatregelen bevorderen weliswaar de flexibiliteit van de bedrijfsvoering – iets wat het CDA zeer aanspreekt – maar wij vrezen voor de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden. Wij stellen daarom voor om naast de belasting-faciliteiten voor de Nederlandse reders te komen tot bindende afspraken over een percentage

Nederlandse officieren en bemanningsleden.

De heer Klein Molekamp (VVD): Voorzitter! We spreken vandaag over de zeevaartnota. De zeevaart is in Nederland iets dat ons allen bezighoudt. Nederland is door de scheepvaart groot geworden. We kunnen wat dat betreft teruggaan naar tweehonderd of driehonderd jaar geleden, waarbij we dan al die schilderijen uit de Gouden Eeuw voor ons zien. Als je dan bedenkt dat het HAL-gebouw, dat toch een symbool is van de scheepvaart, inmiddels een hotel is geworden, terwijl het terrein daar omheen is ingevuld door woningbouw. Deze ontwikkeling is symbolisch voor de afkalving van de zeescheepvaart, zoals deze de afgelopen tientallen jaren heeft plaatsgevonden. Die afkalving gaat helaas nog steeds door. De nota geeft dit aan, maar wat ik veel erger vind is dat ook de feiten dat aangeven. Seatrade is recentelijk naar Antwerpen vertrokken; Dockwise is eveneens in België gevestigd. En als mijn informatie juist is, dan kan nog een lijstje met namen van bedrijven worden opgesteld die dit voorbeeld willen volgen.

Dat betekent dat we nu in wezen voor de fundamentele vraag staan of we de zeevaart willen behouden voor ons land of dat we het natuurlijke proces laten plaatsvinden. De zeevaart zal dan na verloop van tijd bijgeschreven worden bij die bedrijfstakken die uit ons land verdwenen zijn of gemarginaliseerd.

De heer Poppe (SP): Wat bedoelt u met een “natuurlijk proces”?

De heer Klein Molekamp (VVD): Ik bedoel daarmee: zonder beleids-wijziging.

De heer Poppe (SP): U bedoelt gewoon de “vrije markt”?

De heer Klein Molekamp (VVD): Bij ongewijzigd beleid zal deze bedrijfstak verder teruglopen, zowel in werkgelegenheid als in economische waarde. Ik noemde dat het “natuurlijke proces”. Ik bedoelde dus: bij ongewijzigd beleid.

De heer Poppe (SP): U bedoelt gewoon de “vrije markt”?

De heer Klein Molekamp (VVD): Nee, mijnheer Poppe...

De heer Poppe (SP): De gevolgen van de “vrije markt”?

De voorzitter: Mijnheer Poppe, als u een vraag stelt, wilt u dan in ieder geval aan diegene aan wie u die vraag stelt, de gelegenheid geven om uit te spreken?

De heer Klein Molekamp (VVD): Zelfs dat bedoelde ik niet. Ik bedoelde dat je bij deze bedrijfstak op een internationale markt opereert. Je ziet dat er in die internationale markt ook landen zijn die heel graag die activiteiten naar zich toetrekken. We kunnen er een aantal noemen. Deze landen zetten daar een aantal instrumenten voor in. De vraag in Nederland is nu de volgende. Willen wij in die internationale markt concurreren en willen wij zorgen dat wij die maritieme activiteiten die hier een historische basis hebben, behouden c.q. uitbreiden? Of willen wij op een gegeven moment accepteren dat, als wij niets doen, andere landen een beter pakket maatregelen aanbieden dan wij? Dat betekent dat die werkgelegenheid en die economische activiteit uit ons land zullen verdwijnen. Ik dacht dat ik daarin heel helder was. Ik dacht trouwens ook dat de nota daarin heel helder was. En wat dat betreft is ook de Kamer in het verleden heel helder is geweest, want in 1988 – en ongetwijfeld ook daarvoor, maar zover heb ik niet teruggekeken – is er al een motie ingediend door mijn partijgenoot De Beer. Deze werd op dat moment medeondertekend door een groot aantal kamerleden, onder wie mevrouw Jorritsma. In deze motie wordt al gevraagd om een verbetering van de fiscale voorzieningen. Die motie lijkt nu, in een zelfs nog iets verbeterde vorm met een vertraging van enkele jaren uitgevoerd te worden. Daarmee is door deze regering heel duidelijk uitgesproken dat zij die scheepvaart absoluut voor ons land wil behouden. Deze in het verleden door de VVD-fractie ingezette beleidslijn hoopt zij ook in de toekomst voort te zetten. De nota Zeescheepvaartbeleid is daarvoor een prima bouwsteen. Het is bovendien plezierig dat deze minister consequent is in haar gedrag. Datgene waar zij als kamerlid voor heeft gepleit, maakt zij nu als minister waar.

Waarom is het van groot belang dat dit beleid wordt voortgezet? Voorzitter! Ik heb aanwijzingen dat door dit beleid bedrijven die voornemens waren om uit te vlaggen in Nederland blijven. Sterker nog, zij zouden reeds verplaatste activiteiten naar Nederland terughalen. Dat geldt niet alleen voor de zeevaartactiviteiten, maar voor de totale maritieme activiteiten van die bedrijven. Dat is van belang voor de kwestie van de bemanningen. Men begint vaak als officier op een schip, maar vanwege veranderde gezinsomstandigheden wil men na verloop van tijd graag terug naar land. De maritieme landactiviteiten bieden dan de overgang van zee-officier naar een leidinggevende functie. Het is van belang dat het conglomeraat van bedrijven – de nota spreekt over een verhouding 70/30 – in Nederland is gevestigd. Het natuurlijke proces kan dan haar gang gaan.

Ik kom op de belangrijkste punten van de nota. Ik noem de keuze tussen de forfaitaire vaststelling van de vennootschap op basis van tonnage of de handhaving van het bestaande systeem. In tegenstelling tot mijn CDA-collega, lijkt het mij prima dat dit keuzesysteem er is. De reder kan nagaan wat hem internationaal de sterkste concurrentiepositie geeft. Veel meer dan andere markten is de zeevaartmarkt een wereldmarkt. Het heeft zelfs mij verbaasd dat sommige zeevaartconcerns de resultaten in hun jaarverslag niet in dollars aangeven, want het is in wezen een pure dollarmarkt geworden. Tegen de heer Poppe zeg ik dat wat nu met de dollar gebeurt, ook een zorg is voor het zeevaartbeleid. Wij moeten extra alert zijn om onze positie te handhaven.

Een volgend punt is het verhogen van de bestaande fiscale faciliteit. Mevrouw Assen heeft gevraagd wat dit betekent. Voorzitter! Dat zou een loonkostendaling betekenen van 10 tot 12%. Dat is toch bijzonder essentieel.

Vervolgens stelt het kabinet voor de nationale milieu- en veiligheids-eisen aan de internationaal gestelde normen aan te passen. Op deze internationale markt zijn het niet de Nederlandse schepen die de ongelukken veroorzaken, maar bedrijven en schepen uit andere landen. Zij voldoen onvoldoende aan de internationale eisen. Ik neem aan

dat ik punt 3 van de aanbevelingen van de minister zodanig moet lezen dat zij zich blijft inzetten voor een versterking van de internationale eisen en dat zij de benodigde gremia zal gebruiken om de internationale eisen voor milieu en veiligheid aan te passen. Er zijn nog verbeteringen mogelijk en ook noodzakelijk. Ik ga ervan uit dat de minister de Nederlandse eisen in de internationale context wil plaatsen.

Is het wat de bemanningen betreft, juist dat de HAL ondanks een intensieve advertentiecampagne er niet in geslaagd is om voldoende Nederlandse officieren en bemanningsleden voor haar schepen te krijgen? Als dat het geval is, is dat bijzonder te betreuren. Het is extra noodzakelijk dat de opleidingen en alles wat daarbij komt, maar ook de wervingscampagne, goed van de grond komen. Op zichzelf is het jammer dat het op deze arbeidsmarkt niet lukt om voldoende mensen te krijgen. Het is een uitdaging aan ons allen.

De heer **Van Waning** (D66): Is het de heer Klein Molekamp bekend dat in "Lloyd's list" een advertentie staat van de HAL waarin gevraagd wordt om gezagvoerders, WTK's, tweede, derde en vierde stuurlieden? Zou het waar zijn dat de HAL van zijn Hollandse officieren af wil vanwege hogere loonkosten? Wij dachten dat zij naar Engeland gingen, maar nu adverteren zij op de wereldmarkt en stellen zij zich vanwege de loonkosten open voor lage-loonofficieren.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): De opmerking van de heer Van Waning kan ik een aanvulling op mijn vraag noemen. Mijn vraag was eigenlijk of het juist was dat de HAL die mensen inderdaad niet kon krijgen. Als dat juist is, komt zijn opmerking in een heel ander licht te staan, want dan zou het betekenen dat dit bedrijf naar het buitenland moet uitwijken. Als dat niet juist is, komt daarmee de rest te vervallen.

Ik kom op het belang van de maritieme activiteiten terug. Door de maritieme activiteiten van de Nederlandse reders komt een groot deel van hun opdrachten voor de nieuwbouwschepen in Nederland terecht. Ik dacht dat het ongeveer 50% was; misschien kan de minister dit iets nauwkeuriger aangeven. Ik denk hierbij aan BV Boere en aan Bos en Kalis, die Verolme Heusden

heel duidelijke opdrachten hebben gegeven. Ik denk hierbij ook aan de noordelijke zeevaart, die de scheepsbouw ter plekke de nodige orders heeft gegeven. Hieruit blijkt het belang van de Nederlandse maritieme hoofdkantoren voor de scheepsbouw. Aangezien de scheepsbouwregelingen in Europees verband worden afgeschaft – wij lijken iets meer Europeesgezind te zijn dan sommige andere landen – zal er op 1 januari 1996 een stuwmeer zijn van 2,5 mld. aan scheepsbouworders. In de WSZ-regeling betekent dit 250 mln. van overheidszijde, waarvan op dit moment 60 mln. in het budget is opgenomen en min of meer vastgesteld. Een groot deel van de opdrachten van de reders bij de Nederlandse scheepsbouw hangt nu in het luchtledige.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voordat hierover misverstanden ontstaan, corrigeer ik de heer Klein Molekamp. De aanvragen die er liggen, hebben op zichzelf geen relatie met de Nederlandse scheepsbouw. Zij kunnen ook betrekking hebben op scheepsbouw op andere plaatsen op deze aardbol.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): De minister heeft gelijk. Mijn dank voor deze terechte correctie. Toch is het van groot belang dat er, ook voor de reders, het nodige wordt gedaan aan het stuwmeer van 1,9 mld. Het bedrag van 60 mln. dat op het moment beschikbaar is, is daarvoor onvoldoende. Dat is ook heel duidelijk aan de orde gekomen bij de begroting van Economische Zaken. De desbetreffende minister heeft gezegd dat hij zijn bijdrage zal verdubbelen en dat hij zal bekijken of hij eventueel nog iets meer dan dat zal kunnen doen. Mijn fractie vraagt minister Jorritsma of ook zij een soortgelijke verplichting of toezegging wil aangaan. Ik kijk dan niet alleen naar haar, maar ook naar de afwezige staatssecretaris van Financiën. Kunnen zij bezien of iets dergelijks toezegging mogelijk is? Dit verzoek komt overigens niet alleen van mijn kant: mevrouw Van Zuijlen deed het al en na ons zullen nog enkele leden hetzelfde verzoek doen. Het wordt dus vrij breed gesteund.

Ik kom nog even terug op de kleine handelsvaart. Mevrouw Van Zuijlen heeft dat punt ook reeds genoemd. Een groot deel van de

vloot is de afgelopen periode vernieuwd. Ik heb gewezen op het conglomeraat dat is ontstaan met de noordelijke scheepsbouw. De afschaffing van de WSZ-regeling die voortkomt uit de Europese regelgeving is voor dat onderdeel van de vlootvernieuwing een benadeling. Daar staan de nieuwe maatregelen tegenover die het kabinet heeft voorgesteld. De vraag is echter of zij voldoende compensatie bieden voor de kapitein-eigenaren in de kleine handelsvloot. Het verzoek van mijn fractie is om nog eens naar de positie van deze kapitein-eigenaren in het noorden des lands te kijken. Zoals bekend is de scheepvaart een belangrijke bron van werkgelegenheid aldaar. Wil de minister op dit punt in haar eerste termijn ingaan?

Voorzitter! Ik kan nog veel meer vragen stellen. De collega's hebben al voldoende vragen gesteld die de minister kan beantwoorden. Ik zal dat dus achterwege laten. Ik wil eindigen met de stelling dat de VVD het gevoel heeft en ervan overtuigd is dat deze zeescheepvaartnota daadwerkelijk een draai betekent in het Nederlandse zeescheepvaart-beleid. De nota betekent een stimulans om nieuwe activiteiten aan te trekken.

Ik heb toch nog een vraag. Zou de minister, als deze nota wordt aangenomen door de Kamer, iets meer willen zeggen over de vraag hoe wij verder gaan met de acquisitie om onze positie als maritiem land verder uit te breiden? Ik denk daarbij aan Rotterdam. Hoe kan Rotterdam tot maritieme hoofdstad van de wereld uitgroeien? Welke activiteiten en inspanningen wil de minister daarvoor met andere spelers ontplooiën, respectievelijk plegen?

Mijn fractie is ervan overtuigd dat als deze nota wordt aangenomen, de overheid voldoende bouwstenen heeft aangedragen om dat beleid te versterken. Uit de reacties die ik van het bedrijfsleven heb opgevangen, heb ik begrepen dat men de handschoen wil opnemen. Als de cijfers gerealiseerd worden die in de nota staan, zou dit een nieuwe bron en stimulans voor de werkgelegenheid en voor de economische potentie van de maritieme sector in ons land kunnen zijn. De minister kan daarbij rekenen op de steun van de VVD.

De heer **Van Waning** (D66):

Voorzitter! Het zal u niet verbazen dat iemand die vorig jaar zijn maiden-speech mocht houden onder de titel Welvaren voor Nederland, deze nota toejuicht. De fractie van D66 heeft grote waardering voor het streven om Nederlands positie als maritieme natie te behouden en uit te breiden. Wij zijn daarover in lijn met de fracties van PvdA en VVD, ook al zullen er nuanceverschillen over de voorgenen maatregelen zijn.

Ik sluit mij aan bij de vragen die gesteld zijn door mevrouw Van Zuijlen en de heer Klein Molekamp. Ik zal trachten enkele andere feiten naar voren te brengen. De urgentie van deze zaak is evident. Het werd hoog tijd voor een voortvarend beleid. Wij hebben inderdaad een kritische grens bereikt. Je schrikt als je ziet hoe de omvang van de vloot onder Nederlandse vlag is gedaald, namelijk van 548 in 1986 naar 371 schepen in 1993. De grote angst is dat de rederijen zelf ook bezig zijn uit te vlaggen. De kritische grens is inderdaad bereikt. Ik herhaal dat.

Uit het onderzoek van prof. Peeters waarmee ik de minister verleden jaar bij de begrotingsbehandeling al heb gecompliceerd, bleek het grote belang van de maritieme sector. Opvallend daarbij was dat 30% van de toegevoegde waarde wordt gegenereerd door de exploitatie van de schepen en 70% door bedrijven aan de wal, dat wil zeggen cargadoors, expediteurs enzovoorts. Overigens: waarom komen wij daar nu pas achter? Dat is eigenlijk heel merkwaardig. Is dat niet bij eerdere studies naar voren gekomen? En hoe komt het eigenlijk dat wij, wat dat betreft, die regeling hebben volgehouden die zo gericht is op de verhouding van de vlagstaat en zo weinig op die maritieme sector?

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Het was deze minister zelfs als kamerlid al duidelijk dat dit noodzakelijk is; het was alleen de toenmalige minister nog niet geheel duidelijk.

De heer **Van Waning** (D66): Nou, dan krijg ik de historie daarvan graag nog nader uitgelegd.

Het huidige zeescheepvaartbeleid is niet langer effectief, omdat het alleen is gericht op de Nederlandse vlagvloot en niet gericht op de overige maritieme activiteiten aan de wal. Hoe zit dat eigenlijk bij

Duitsland, Denemarken en Noorwegen? Ik heb begrepen dat op het ogenblik in Denemarken een commissie aan de gang is die het parlement het volgend voorjaar moet rapporteren over de toestand van de zeescheepvaart, omdat die zeer zorgelijk is. In Duitsland is het aantal schepen onder Duitse vlag gehalveerd en zowel Denemarken als Noorwegen heeft een internationaal register, de DIS en de NIS, waar men goedkope flags of convenience-schepen kan onderbrengen. Noorwegen heeft van de ITF, de internationale vakbond van zeevaarders, een jaar respekt gekregen om de zaak op te schonen – lees: gelijke arbeidsomstandigheden en salarissen te geven aan alle zeevaarders – en anders worden die schepen geboycot.

In dit verband, over boycotten gesproken: ook de vlag van de Nederlandse Antillen is een flag of convenience. In hoeverre slaan deze beleidsmaatregelen op schepen in de Nederlandse Antillen en hoe gevoelig zijn de schepen onder de vlag van de Nederlandse Antillen voor kritiek van de ITF en dreigen wij koninkrijkschepen op een gegeven ogenblik geboycot te zien door deze internationale belangenvereniging?

Voor wat betreft de rampzalige gevolgen bij voortzetting van het huidige beleid – verdere afkalving – en de verwachtingen van prof. Peeters, prof. Wijnolst en anderen, is duidelijk dat er een ander beleid moet komen. Mijn CDA-collega heeft kritiek geuit – of althans kritische vragen gesteld – naar aanleiding van de second opinion van het CPB, maar ik neem aan dat zij het met mij eens is dat de eindconclusie – laten wij zeggen de algemene conclusie van het CPB – is, dat het zeer aannemelijk is dat het voorgestelde nieuwe beleid beter zal werken dan het bestaande beleid. Dat is toch waar het om gaat, hetgeen onverlet laat dat je natuurlijk kritisch naar de diverse maatregelen moet gaan kijken.

Het doel van het nieuwe zeescheepvaartbeleid is het creëren van duurzame toegevoegde waarde en werkgelegenheid door het behoud en de uitbreiding van maritieme activiteiten in Nederland. Dat is een mondvul, maar het is wetenschappelijk natuurlijk wel verantwoord. Wat betreft de maatregelen: de D66-fractie steunt die van de winstbelasting. Wij vinden dat daarmee

een belastingregime wordt opgezet dat aansluit bij de internationale scheepvaartpraktijk. Wij hopen dat deze maatregel voor Nederlandse rederijen de noodzaak wegneemt om uit fiscale overwegingen buitenlandse vestigingen te gaan plaatsen.

Wat betreft de verlaging van de exploitatiekosten zijn een aantal maatregelen voorgesteld. Een daarvan is de verhoging van de fiscale faciliteit van 19% naar 38%. Die wordt algemeen toegejuicht. Wij hebben uiteraard reacties gezien van de reders, de kapiteinsvereniging, de Koninklijke vereniging Onze Vloot en van de Federatie van werknemers bij de zeevaart (FWZ), die ook deze maatregel toejuicht, zulks in schrille tegenstelling tot enige andere maatregelen waar wij nog op komen. De D66-fractie verwacht en hoopt dat deze maatregel een stimulans betekent voor de werkgelegenheid voor Nederlandse zeevarenden.

Dan is er de maatregel om buitenlandse diplomabezitters op de vloot toe te laten, mits zij in het bezit zijn van een erkende vaarbevoegdheid die minimaal voldoet aan het internationaal overeengekomen niveau. In dat kader is er dus ook een flexibilisering voor de reder voor wat betreft de samenstelling van zijn bemanning. Hier komen wij aan het voor ons meest gevoelige punt in het hele zeescheepvaartnota-beleid. De FWZ, waarin de werknemers in de zeevaart zijn verenigd, is zeer beducht voor verder verlies van officieren. De Nederlandse gezellen zijn al bijna weggevaagd en dat vooruitzicht bedreigt nu ook de officieren. De vragen van de FWZ op dit gebied zijn cruciaal. De minister heeft die natuurlijk gezien. Worden de kansen van maritieme HBO'ers inderdaad verminderd, zoals de FWZ vreest? Hoe kan zeker worden gesteld dat buitenlandse vaarbevoegdheden voldoen aan de zogenoemde STCW-normering, zodat officieren de wacht mogen lopen?

Het IMO heeft enkele maanden geleden het STCW-verdrag van vijftien jaar geleden geactualiseerd. Het IMO stelt dat het de opleidingen in de goedkope landen, zoals de Filipijnen en India, zal controleren en garanderen, waardoor de diploma's werkelijk iets waard zijn en niet zomaar op een straathoek gekocht kunnen worden. Is dat waar? Hoeveel vertrouwen heeft de minister in dit loffelijke voornemen? Ik meen dat die maatregelen per 1

februari volgend jaar zouden ingaan, maar op de Filipijnen heb je wel 60 verschillende zeevaartopleidingen, naar ik meen, en daar vandaan komen tienduizenden maritiem opgeleiden dan wel zogenaamd maritiem opgeleiden, op de wereldmarkt. Hoe valt, in dit licht, te garanderen dat hun diploma's gelijkwaardig zijn aan de Nederlandse? Is er geen respijt na 1 februari volgend jaar nodig om na te gaan hoe dat werkt? Ik ben het natuurlijk eens met mijn collega van de VVD-fractie dat wij ervoor zijn om de zeescheepvaart onder de Nederlandse vlag te behouden. Wij proberen daarnaast zoveel mogelijk Nederlandse en Europese zeevarenden aan boord te houden. Wij mogen die arbeidsmarkt niet afschermen, al zouden wij natuurlijk het liefst een geheel Nederlandse bemanning aan boord hebben, maar dat kan nu eenmaal niet.

Hoe hard zijn de afspraken die de reders met de overheid hebben gemaakt over behoud van de werkgelegenheid voor Nederlandse officieren? Dat is een heel belangrijke vraag. Ik meen dat er nu 4000 tot 6000 officieren zijn. Kunnen wij een overzicht krijgen van de uitwerking van die afspraken? Of is dat in EU-verband gevoelige informatie, die niet gegeven mag worden? Als zij wel openbaar is, kunnen wij dan inzicht krijgen in het welslagen van dit mooie voornemen? Ik zou geïnteresseerd zijn in een jaarlijks overzicht, misschien bij de begrotingsbehandeling. Als de FWZ er zeker van kon zijn dat de afspraken van de KVNR met de overheid zullen slagen, zouden veel van haar zorgen zijn weggenomen.

Is het mogelijk om de zeescheepvaart onder de werking van de Wet arbeid vreemdelingen te brengen? Zo ja, wat zouden daarvan de effecten zijn? Mevrouw Van Zuijlen vroeg hier ook al naar. Het is een cruciale zaak en de FWZ heeft erop aangedrongen dat het gebeurt. Ik ontvang graag een reactie van de minister.

Voorzitter! De overheid introduceert in de nota een nieuwe methode van controle en inspectie op het gebied van milieu- en veiligheidsnormen. De D66-fractie is erop gespitt dat op dit gebied de vereiste zorgvuldigheid wordt betracht. In ander verband hebben wij van maritiem veiligheids- en milieubeleid een speerpunt gemaakt, en wij kijken

hier dus kritisch naar. Het is goed dat er gesaneerd wordt in de honderden regels, want het is overdreven om altijd haantje de voorste te willen zijn. Het kost geloof ik 1,5 tot 2% van de exploitatiekosten en als zodanig is het goed dat ernaar gekeken wordt. Het integrale model van zorgsystemen waar de reders, georganiseerd in de KVNR, met de overheid aan werken, spreekt mijn fractie zeer aan. Wij houden van integrale benaderingen. Kan de minister aangeven, hoe een en ander in elkaar zit en kan worden ingevoerd?

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Van Waning zei zojuist, dat wij niet altijd haantje de voorste hoeven te spelen. Suggereert hij daarmee dat in het verleden veel regels bijna voor de flauwekul zijn gesteld? Hoe moeten wij die opmerking zien?

De heer **Van Waning** (D66): U moet die opmerkingen zien in het kader van de ervaringen die ik als oud-zeevarende op dit gebied heb. Als zich ergens een ongeluk voordoet, komt er een uitspraak van de Raad voor de scheepvaart. Naar aanleiding van die uitspraak wordt vaak voor de hele Nederlandse vloot een maatregel afgekondigd. Men kan zich soms afvragen, of die wel doelmatig is. De heer Stellingwerf is ook woordvoerder bij visserij-aangelegenheden. Hij kent bijvoorbeeld ongetwijfeld de klacht van vissers, dat zij te veel gigantische brancards aan boord moeten hebben. Daarvoor hebben zij niet genoeg ruimte. Zij hebben zoveel moeite er omheen te lopen, dat het gevaar groot is dat zij een ongeluk krijgen. Natuurlijk moeten milieu en veiligheid speerpunten van het beleid zijn, er moet echter geen wildgroei ontstaan. Wellicht zijn er te veel regels waardoor een en ander contraproductief werkt. Uiteraard wil ik niet inleveren op milieu- en veiligheidsgebied.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Maar hopelijk wel op regelgeving!

De heer **Van Waning** (D66): Dat zei ik reeds.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wat de te grote brancards betreft, ben ik het zeker met de heer Van Waning eens.

De heer **Van Waning** (D66): Ongelukken worden voor 80%

veroorzaakt door menselijke fouten. Die menselijke fouten zijn voor een deel terug te brengen tot opleiding en de wijze waarop men aan boord dienst moet doen. Hoe is de communicatie? Ik denk hierbij aan taalproblemen. Hoeveel mensen zijn er aan boord? Hoe wordt de wacht georganiseerd? Hoe vermoeid zijn de mensen? Kortom, opleidingen en diploma's zijn heel belangrijk. Als zodanig heeft het streven van de FWZ om Nederlandse officieren aan boord te houden wel degelijk veiligheidsaspecten.

Er is reeds gesproken over havenstaatcontrole. Hierbij is de controle op de naleving heel belangrijk. Uit overzichten van de Europese Unie blijkt dat het aantal gebreken op schepen alarmerend stijgt. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door schepen die varen onder flags of convenience. Het Verenigd Koninkrijk maakt de overzichten nu openbaar. De schepen worden met naam en toenaam genoemd, evenals land, reder en gebreken die geconstateerd zijn. Het Verenigd Koninkrijk wekt de EU-partners op hetzelfde te doen: nagel de ships of shame aan de mast! Hoe ziet de minister deze maatregel? Doet Nederland daaraan reeds mee? Kan de minister ons een overzicht verschaffen van het aantal gebreken dat geconstateerd is in Nederlandse havens gedurende de tijd dat de havenstaatcontrole wordt uitgevoerd? Is daarin een toeneemende trend te bespeuren? Om welke soort schepen gaat het daarbij?

Voorzitter! Het versterken van de onderlinge samenhang in de sector en het aantrekken van nieuwe bedrijven zullen sterk afhangen van een goede maritieme omgeving. Op dat onderdeel wordt de nota wat vager. Dat is te begrijpen, het gaat hierbij immers om minder concrete maatregelen. Als wij echter naast "Nederland distributieland" ook "Nederland maritiem land" willen, is het wel belangrijk dat er gekeken wordt naar onderwijs, research, financieringsregelingen, internationale zeevaartscholen etcetera. Kan de minister aangeven welke maatregelen de overheid neemt in dezen? En wat verwacht zij van de maritieme sector? Wij zijn het eens met de lijn, zoals aangegeven in de nota. Toch verzoek ik de minister, hierop concreet in te gaan.

Voorzitter! In het kader van de overgang naar nieuw beleid wil ik nog ingaan op de overschrijding van het WSZ-budget. Volgend jaar eindigt zowel de generieke steun van de minister van Economische Zaken als de WSZ-steun van de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën. Deze ontwikkeling was voor de scheepsbouw, verenigd in de VNSI, aanleiding om zich te wenden tot de minister van Economische Zaken met het verzoek om het budget voor de generieke scheepsbouwsteun te verhogen. De minister van Economische Zaken heeft toen de generieke scheepsbouwsteun verdubbeld van 40 mln. naar 80 mln. Vorige week is bij de behandeling van Economische Zaken door de D66-fractie en de VVD-fractie gevraagd naar mogelijkheden om het budget voor de premie en de belastingaftrek in de WSZ en/of de generieke steun te verhogen. Minister Wijers heeft toegezegd, in principe welwillend te staan tegenover een eventueel verzoek van minister Jorritsma om onderuitputtingsgeld uit de post investeringsimpuls van Verkeer en Waterstaat niet in het FES te storten. Het is heel ingewikkeld, maar minister Wijers beheert het FES. Ik begrijp inmiddels dat dit niet mag.

Minister Jorritsma-Lebbink: Heeft u daarover overleg gepleegd met uw collega's die zich bemoeien met de infrastructuur? Ik meen dat dit niet de juiste weg is.

De heer **Van Waning** (D66): Dat is niet de juiste weg. Wij steunen dan ook de lijn van de VVD, zoals zojuist verwoord. Wij zullen wellicht samen met anderen een motie indienen, waarin de minister wordt gevraagd om te bezien in hoeverre de WSZ-steun kan worden vergroot. De reders vragen om een verdubbeling. De Groningers vragen natuurlijk om een aanvulling voor een investering tot 2,7 mld. Wij zijn benieuwd naar het antwoord van de minister. Maar ook wij streven naar een verruiming. Ik teken hierbij aan dat wij niet uit zijn op een zodanige verruiming dat een soort van bubbeleffect ontstaat. In de eindfase moet niet op een ondoelmatige wijze worden gehandeld om maar die 10% investeringsbijdrage te krijgen. Het moet realistisch zijn. Ik heb begrepen dat minister Wijers heeft gezegd dat hij in overleg met minister Jorritsma

zal onderzoeken in hoeverre het realistisch is.

Voorzitter! D66 juicht het nieuwe beleid toe. Wij complimenteren de minister en haar ministerie met de voortvarende wijze waarop wordt getracht de Nederlandse maritieme sector te behouden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! De beknopte nota Zeescheepvaartbeleid getuigt van grote sympathie met de zeescheepvaartsector. De RPF deelt die sympathie van harte.

De minister van Verkeer en Waterstaat kiest voor nieuw beleid nu de Wet stimulering zeescheepvaart aan het einde van het jaar afloopt en bovendien blijkt dat er weinig overblijft van de maritieme sector bij een non-interventiebeleid. Zelfs bij ongewijzigd beleid zou dat het geval zijn. De minister constateert op pagina 5 van de nota: de mogelijkheden die de zeescheepvaartsector in zich heeft om een bijdrage te leveren aan de Nederlandse economie en de werkgelegenheid worden niet benut. Wij sluiten ons bij de minister aan als zij vervolgens de conclusie trekt: dat is de reden voor een nieuw overheidsbeleid.

De RPF-fractie kan zich op hoofdlijnen vinden in de wijze waarop de regering wil voorkomen dat nog meer bedrijven en werkgelegenheid naar het buitenland zullen vertrekken en in de wijze waarop ons land aantrekkelijker wordt gemaakt als maritiem vestigingsland. De minister verdient in het algemeen een compliment voor de gekozen lijn. Wij moeten ons echter ook eerlijk afvragen of een andere beleidskeuze op grond van het onderzoek van prof. Peeters wel voor de hand zou hebben gelegen. De gepresenteerde effecten van het gekozen beleid voor de netto toegevoegde waarde en de werkgelegenheid geven een zeer rooskleurig beeld. Als de cijfers kloppen, zijn bijvoorbeeld de extra banen voor het Rijk per saldo aanzienlijk goedkoper dan de Melkert-banen.

Het CPB heeft het onderzoek van prof. Peeters, op verzoek van het ministerie, aan een second opinion onderworpen. Is de minister in de nota niet te positief over de resultaten hiervan? Wij hebben namelijk geconstateerd, dat het CPB behoorlijk kritisch is.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Als de minister voor de WSZ-regeling geld te kort zou komen, zou zij dan een beroep mogen doen op het fonds van de heer Melkert? Betekent dit de opmerking van de heer Stellingwerf?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wij hebben in ander verband over de Melkert-banen gesproken en daarbij voor een kritische benadering gekozen. Er is toen gewezen op de tijdelijkheid ervan en de kosten per arbeidsplaats. Wij vinden dat hier een meer gezonde keus wordt gemaakt. Dat wilde ik eigenlijk zeggen.

Voorzitter! Ik zei dat het CPB behoorlijk kritisch is. Het schrijft dat de becijferingen van de beleidsvarianten met grote terughoudendheid moeten worden gezien en dat ze zijn gebaseerd op discutabele vooronderstellingen. Het woord "discutabel" is hier niet in negatieve zin gebruikt. Bedoeld wordt te zeggen: daarover is discussie mogelijk. Verder zegt het CPB dat de methodologie ter bepaling van de baten van het beleid ook voor discussie vatbaar is. Ik wil de minister vragen wat er zal gebeuren als haar verwachtingen te optimistisch blijken te zijn. Ik neem aan, dat eventuele financiële tegenvallers niet op de sector zullen worden verhaald, bijvoorbeeld door verschraving van het gepresenteerd pakket stimuleringsmaatregelen. Dat lijkt ons een verkeerde ontwikkeling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Stel dat de wat minder positieve verwachting van het CPB uitkomt. Dan zou de regering voor een keus kunnen komen te staan en zich opnieuw moeten bezinnen op de dan ontstane situatie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar u vraagt zich af of dat dan een weerslag voor de sector kan hebben. Ik wijs er in dit verband op dat als de voorstellen niet werken, zij ook niets kosten. Wel kosten zij ons dan werkgelegenheid en dat zou vreselijk zijn. De fiscale regelingen hebben echter als voordeel, dat zij alleen geld kosten als zij werken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik erken dat u daarin gelijk heeft. Toch kan ik

mij voorstellen dat de regering ten aanzien van bepaalde punten en in een bepaalde situatie opnieuw keuzen moet maken. Wij zouden in dat geval bereid zijn opnieuw na te gaan welke maatregelen genomen moeten worden om de sector alsnog te stimuleren. Wellicht zouden die maatregelen geld kosten. Ik geef toe, dat dit op dit moment een theoretische situatie is. In ieder geval wil ik hierop wijzen. Het CPB was dus vrij kritisch. De minister was in de nota minder kritisch en op dit punt wil ik daarom toch een nadere reactie van de regering hebben.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Betekent dit dat u eventueel de fiscale faciliteit verder wilt verhogen? In wezen houdt dat uw opmerking in.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Zojuist zei ik al dat het op dit moment om een theoretische discussie gaat. Ik wil alleen maar van de regering horen wat expliciet haar reactie op de CPB-opmerkingen is. Wat wellicht later nodig is als de negatieve verwachtingen uitkomen, zien wij dan wel weer. Ik vind nu dat de regering met haar reactie op de opmerkingen van het CPB te zeer aan de oppervlakte blijft. Daar gaat het mij in wezen om.

Mijnheer de voorzitter! Ik constateerde al dat de nota beknopt is. Het gevolg daarvan is dat wij voor enkele onderdelen, bijvoorbeeld die over de huidige situatie en de toekomstplannen in de ons omringende landen, te rade moeten gaan bij prof. Peeters en zijn rapport erop na moeten slaan. Zijn in andere landen inmiddels weer relevante wijzigingen opgetreden of is er niets nieuws te melden sinds het onderzoek van Peeters is afgerond?

Ik heb begrepen dat het te voeren Nederlandse beleid per saldo betekent dat alle goede elementen uit het beleid van andere EU-lidstaten worden overgenomen en dat alle daarin gemaakte fouten worden voorkomen. Dat lijkt ons een zeer goede benadering.

Voorzitter! Ik wil vervolgens iets zeggen over de voorgestelde maatregelen. Het opnemen van een keuzemogelijkheid in de inkomens- en vennootschapsbelasting voor winstvaststelling over de tonnagegrondslag steunen wij. Hoe groot schat de minister de kans, dat tengevolge van deze maatregel buitenlandse ondernemingen zich

opnieuw dan wel voor het eerst in Nederland vestigen?

De beoogde verhoging van de fiscale faciliteit heeft ook onze sympathie. Een verhoging naar 38% houdt een volledige vrijstelling van afdracht van ingehouden loonheffing in. Dat is behoorlijk vergaand, zeker in vergelijking met andere internationaal mobiele sectoren. De PvdA-fractie heeft daar ook al op gewezen. Gaat de regering ervan uit, dat dit voldoende is? In de nota wordt namelijk gesteld, dat de arbeidskosten met circa 25% verlaagd zouden moeten worden, wil de Nederlandse vlag op dit punt op hetzelfde niveau komen als concurrerende vlaggen, zoals de Noorse en de Deense, gelet op de internationale registers. In de brief van de KNVR van 13 juni staat echter dat de loonkosten tengevolge van de voorgestelde maatregel met 15 à 20% dalen. Wie hanteert nu de juiste cijfers? Graag krijg ik op dit punt een reactie van de minister.

In navolging van het CPB vraag ik mij af in hoeverre bij de berekeningen is uitgegaan van eventuele aanspraken in de sfeer van de sociale zekerheid. Uit de nota is overigens niet af te leiden hoe groot de kans is dat dit onderdeel problemen zal opleveren bij toetsing aan de Europese regelgeving. Uiteraard hopen wij van harte dat dit niet het geval zal blijken te zijn. Ook Peeters laat dit in het midden, al is hij optimistisch. Wanneer verwacht de regering hierover uitsluitsel te krijgen?

Ook op het punt van de flexibilisering van de bedrijfsvoering steunen wij het kabinet. Wij zijn benieuwd naar de grens ter onderscheiding van grote en kleinere schepen en naar de mogelijkheden om criteria op dit punt onderdeel te laten uitmaken van overleg tussen de werkgevers, de werknemers en de overheid.

Afspraken op dit punt hoeven niet in strijd te zijn met de flexibilisering, zo lijkt ons. Groei van deze sector kan het eventuele verlies weer compenseren. Ik neem aan dat op deze punten zal worden teruggekomen in de nieuwe zeevaartbemanningswet. Wanneer kunnen wij dat voorstel verwachten?

Ik kom bij een kritisch punt of op zijn minst een kritische vraagstelling in de richting van de regering. De RPF-fractie maakt zich ongerust over de passages in de nota over de milieu- en veiligheidseisen en de controle en inspectie daarop. Begrijp

ik het goed dat de regering op dit punt de teugels wat wil laten vieren en ertoe wil overgaan, de nu bestaande nationale normen althans gedeeltelijk te versoepelen? Wat ons betreft, zou dat toch een slecht signaal zijn. Zeker, extra eisen verbonden aan de Nederlandse registers moeten verantwoord zijn, maar dat geldt ook voor het achterwege laten van nu geldende eisen. Ik kan mij wel iets voorstellen bij controle door de sector en door de markt. Men heeft namelijk zeer grote financiële belangen, dus men zal er zelf ook serieus werk van maken. Tegelijkertijd beschrijft de minister evenwel zelf treffend welke gevaren een dergelijk systeem op mondiaal niveau bedreigen. Het onverzekerd varen, het ontdruken of niet nakomen van milieu- en veiligheidseisen, het gevaar van corruptie bij havenstaatcontroles en het gebrek aan sanctiemogelijkheden kunnen in mijn ogen zelfs leiden tot een illegaal circuit. In dergelijke situaties kan een markt zijn werk helemaal niet meer doen en staan te goeder trouw handelende delen van de sector naar ons gevoel met de rug tegen de muur. De overheid zal dan ook een doorslaggevende rol op dit publieke terrein moeten blijven vervullen. Is al met al het gevaar niet denkbeeldig dat mondiaal gezien de zwakste schakel het beleid gaat bepalen? Graag verneem ik een reactie van de minister op dit punt.

De reders stellen in hun brief van 13 juni jl. dat zij vinden dat slechts op grond van zeer zwaarwegende argumenten mag worden afgeweken van de internationale normen. Het wordt ons echter niet veel duidelijker welke argumenten dat dan zijn. Heeft de minister daar ook een opvatting over? De RPF-fractie zou er eigenlijk de voorkeur aan geven, de sector op andere onderdelen nog meer tegemoet te komen om zo het financiële nadeel te compenseren dat wordt geleden tengevolge van eventuele in het verleden bewust gekozen strengere eisen op nationaal niveau. Het gaat uiteindelijk om 1,5 à 2%, zoals de heer Van Waning net al zei. Wat vindt de minister van deze suggestie?

Anderen hebben al voldoende gezegd over de overschrijding van het WSZ-budget. Ik wil mij daar kortheidshalve bij aansluiten, met name bij de opmerkingen van de heer Klein Molekamp.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik wil niet zeggen dat ik hier als een geheel tevreden mens zit, alleen al vanwege het gevaar dat u mij vervolgens het woord zou ontnemen omdat ik toch niets meer op te merken zou hebben. Ik wil mijn schaarse spreektijd toch gebruiken om een aantal wensen naar voren te brengen die ik nog heb.

Ik wil beginnen met een uitdrukkelijk compliment en een woord van waardering aan de minister en haar medewerkers voor deze nota. Ik heb al een aantal jaren discussies op dit terrein meegemaakt, de minister ook. Wij hebben prachtige nota's gehad met welsprekende titels: "Welvaren onder Nederlandse vlag" en "Voortvarend naar de volgende eeuw". Het resultaat van die nota's was alleen maar dat het uitvlaggen doorging, dus dat was niet zo mooi. Nu hebben wij een nota onder een zeer nuchtere titel, de nota Zee-scheepvaartbeleid. Ik heb de indruk dat wij nu eindelijk met een kentering van het beleid te maken hebben. Ik wil de minister daarmee uitdrukkelijk complimenteren.

Ik heb bij de vorige discussies regelmatig aangedrongen op een fundamentele herbezinning op het beleid en ook op een bredere aanpak, het brede maritieme beleid. Welnu, ik heb nog een aantal wensen en vragen, maar ik heb de indruk dat wij nu eindelijk echt de goede kant uitgaan. Ik ben er dankbaar voor dat dit vandaag mogelijk is. Het rapport van prof. Peeters is al genoemd. Het is een belangrijke basis voor het door de regering voorgestelde nieuwe beleid. Ook de sector zelf heeft de nodige creativiteit ontwikkeld, getuige de nota Maritiem keerpunt. De voorliggende nota verdient waardering voor de inhoud en ook voor de heldere en bondige formuleringen. Dat mag ook wel eens gezegd worden, want dat maken wij wel anders mee. Kortom, wij vinden het een goed stuk.

Ik denk dat het van groot belang is dat er een goede impuls komt voor de totale Nederlandse zee-scheepvaart. De integrale uitvoering van de voorstellen zal naar mijn indruk een effectieve bijdrage leveren aan het versterken van Nederland als maritieme natie. Daarbij moeten wij niet alleen naar de scheepvaart op zich kijken, maar juist naar het bredere maritieme beleid. Dat betreft dus ook de

scheepsbouw, de maritieme infrastructuur en de noodzakelijke kennisinfrastructuur. Het is van belang dat Nederland zich als maritieme natie profileert, niet alleen vanuit historisch oogpunt, hoewel mijn fractie dat altijd ook erg belangrijk vindt, maar zeker ook omdat dit in de actuele situatie een speerpunt voor Nederlandse technologie en economie kan zijn. Het op grond van de nota te voeren beleid is er nog niet, maar wordt nu in gang gezet. De vraag is wel hoe dit uitpakt. Op zichzelf hebben wij daar alle vertrouwen in. Maar de vraag is natuurlijk in hoeverre dit niet alleen een einde maakt aan het nog steeds doorgaande uitvlaggen, maar ook of het in de nota gepresenteerde pakket voldoende is om het "terugvlaggen", zoals ik dat maar noem, te bevorderen.

Ik vind het, juist in verband met wat ik tot nu toe zei, erg belangrijk dat het nieuwe beleid snel in gang kan worden gezet. Ik ga nu niet zozeer in op alle concrete maatregelen; ik sluit mij aan bij de vragen die daarover door collega's zijn gesteld. Ik vraag nu of het beleid inderdaad snel kan ingaan. De fiscale maatregelen moeten per 1 januari ingaan, maar daarvoor is nog wetgeving nodig. Wij kennen allemaal de problemen met de duur van wetgevingstrajecten, en het is nu al bijna eind oktober. Denkt de regering dat een en ander mogelijk zal zijn of komen wij straks in de situatie waarin overgangsmaatregelen moeten worden genomen? Wat betreft de bemanningen, wachten wij ook op een nieuwe wet: de zeevaart-bemanningswet. Ik begrijp nu dat die medio 1996 aan de Kamer kan worden aangeboden. Onze vraag is: hoe wil de regering, gegeven het huidige wettelijke kader, praktisch omgaan met het nieuwe beleid? Kan er op enig moment, het liefst zo snel mogelijk, al worden gehandeld als ware de nieuwe regeling van kracht? Kunnen bijvoorbeeld de huidige experimenteerbepalingen daarvoor worden gebruikt? Wil de minister daar uitdrukkelijk op ingaan?

Een tweede aspect dat ik binnen mijn beperkte spreektijd uitdrukkelijk onder de aandacht wil brengen, is de kleine handelsvaart. De kleine zeescheepvaart is een erg belangrijk onderdeel van onze totale scheepvaart. Dit is een typisch Nederlands segment, met in Nederland gebouwde schepen, Nederlandse

bemanningen en Nederlands management. Wij moeten dit segment, wat dat betreft, in hoge ere houden. Daarnaast vervult de "short sea shipping" een essentiële functie binnen de toekomstige Europese vervoerketen. Je zou uit de nota kunnen afleiden dat het beleid toch vrij sterk gericht is op de grotere rederijen. Ik vraag de minister of die indruk onjuist is. Ik hoop dat, want ik vind dat ook de kleinere zeescheepvaart volledig van deze nota moet kunnen profiteren.

Mij hebben signalen bereikt dat bij de selectie van projecten op grond van de Wet stimulerende zeescheepvaart kleinere projecten een lage prioriteit krijgen. De kleine zeescheepvaart en de desbetreffende rederijen zouden daar minder van profiteren. Dat zou mijn fractie zeer betreuren. Ik hoop van de minister duidelijk het signaal te krijgen, dat dit niet het geval is en dat ook de kleine zeescheepvaart hier volledig van kan profiteren. Wellicht is het goed dat de Kamer op dit punt een duidelijke uitspraak doet. Ik heb hierover van collega's al signalen gehoord. Daar zou ik mij dan graag bij willen aansluiten.

Uit informatie blijkt dat Nederlandse reders voor de laatste ronde van de investeringssubsidie voor een bedrag van ruim 2 mld. aan investeringen hebben ingeschreven. Het subsidiebedrag is dus absoluut niet toereikend. Minister Wijers heeft de generieke steun voor de scheepsnieuwbouw verdubbeld. Het zou geweldig jammer zijn als de laatste inhaalslag ten behoeve van een slagvaardige en concurrerende Nederlandse maritieme sector niet succesvol zou kunnen worden voltooid. Daarom doe ik een dringend beroep op de bewindslieden, en zeker ook op de minister van Verkeer en Waterstaat, om de impuls eenmalig fors te verhogen en eenzelfde stap te zetten als de collega van Economische Zaken. Dat zou ook een zeer rendabele investering zijn voor de Nederlandse economie. Wij moeten de mogelijkheden nu maximaal benutten. Ook daarover, zo heb ik van anderen begrepen, zal een motie worden ingediend die wij graag zullen ondersteunen.

Er zijn al diverse vragen gesteld over bemanningen, milieu-aspecten, havenstaatcontrole en dergelijke. Ik zal die niet herhalen. Mijn spreektijd

is namelijk al bijna om, zo niet geheel verbruikt.

Mijn laatste opmerking gaat over de opleidingsmogelijkheden. Uit de stukken leid ik af dat de opleidingscapaciteit op zichzelf toereikend is, maar dat de instroom van studenten te wensen overlaat. Het zou natuurlijk erg triest zijn als wij deze maatregelen nemen, maar er straks gewoon een tekort is aan Nederlandse zeelieden die dit beroep wensen te kiezen. Welke mogelijkheden heeft de regering om te bevorderen dat de capaciteit ook daadwerkelijk benut wordt en er dus een nieuwe instroom ontstaat in de opleidingen? Daarmee wordt dan voorkomen dat er een tekort aan Nederlandse zeevarenden zou ontstaan.

Voorzitter! Ik wil nogmaals in grote lijnen mijn waardering uitspreken voor de nota. Ik heb de hoop en verwachting dat hier echt de nodige impuls voor onze maritieme sector vanuit zal gaan.

De heer **Van Waning** (D66): De heer Van den Berg is voor een snelle invoering, maar hij heeft niet de zorg geuit – dat kan komen door zijn te korte spreektijd – die door mijn PvdA-collega en mij naar voren is gebracht, namelijk de zorg dat verdringing van de Nederlandse officieren gaat plaatsvinden. Geloof ik sterk genoeg in de afspraak tussen de reders en de overheid over het in stand houden van het aantal officieren, dat hij daarmee uit de voeten kan?

De heer **Van den Berg** (SGP): Inderdaad heb ik mij vanwege mijn korte spreektijd op dat punt niet verder expliciet uitgelaten en mij aangesloten bij een aantal vragen die daarover zijn gesteld, waaronder deze. Ik heb de indruk dat die afspraken inderdaad voldoende basis bieden om die werkgelegenheid te garanderen. Daarnaast heb ik geconstateerd dat er op dit moment feitelijk al een tekort is aan Nederlandse aanstaande officieren. Ik heb de minister gevraagd hoe de instroom kan worden bevorderd. Ik heb die vrees dat het ineens tot een geweldige verdringing gaat leiden, dus niet zozeer. Ik denk eerder dat wij onze aandacht op de andere kant moeten richten.

De heer **Van Waning** (D66): Ik weet niet hoe de heer Van den Berg aan

dat tekort komt. Ik heb met een kantoor in Vlissingen contact gehad en daar hebben ze 800 inschrijvingen van werkzoekende zeevarenden, waarvan 200 officieren.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb andere signalen gekregen. Ik hoor graag van de minister hoe de situatie op dit moment is. Ik heb echter enig vertrouwen in de afspraken.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De heer Klein Molekamp en anderen zijn begonnen met te zeggen: Nederland, maritieme natie; het rood-wit-blauw weer op alle wereldzeeën. Nederland is echter ook een van de grootste leveranciers van zeerovers. De bekendste Algerijnse zeerover was een Middelburger en Middelburg is opgebouwd met de slavenhandel en Amsterdam met het leeghalen van Indië. In zoverre zijn wij dus wel een zeevarende natie, maar wij moeten niet vergeten dat de Arabieren de zeeën bevoeren, navigerend op de sterren, in hun zeer zeewaardige scheepjes die nog bestaan, toen wij in Europa nog met vloten de Rijn afdreven. Ik wil het hiermee even zetten waar het hoort.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik denk dat de heer Poppe hiermee bedoelt te zeggen dat als je niet oppast, je als wereldleider tot een dwerg terug kunt vallen als je onvoldoende alert bent.

De heer **Poppe** (SP): Ik bedoel het andersom. Ik wil alleen maar zeggen dat er zeer vele zeevarende naties zijn, zoals Portugal, die nog steeds goed kunnen varen. Dat is het probleem dus niet.

Concurreren met de goedkope-vlaglanden mag natuurlijk niet leiden tot goedkope oplossingen. Dit dreigt toch te gaan gebeuren met deze nota. Het feit dat de reders onder goedkope vlag zijn gaan varen of al varen en met hun hele handel naar de goedkope landen zijn vertrokken of dreigen te vertrekken, is toch een typisch probleem van de vrije markt, de mondialisering daarvan. Ze zoeken de laagste kosten op en dat is geen natuurlijk proces, maar het gevolg van menselijke beslissingen.

Concurreren met goedkope-vlaglanden kan alleen ten koste van de kwaliteit van de schepen en de bemanning. Controle op de kwaliteit van de schepen en op de bemanning

gen moet naar mijn mening dan ook aanzienlijk angescherpt worden. Niet of onvoldoende zeewaardige schepen en onvoldoend bemande schepen moeten sneller aan de ketting als ze in Nederland binnenkomen. In de brief van 7 september staat wel dat er sancties genomen worden tegen verladers die met onzeewaardige schepen varen, maar ik denk toch dat tegen die roestbakken die regelmatig Nederland aandoen, met een onderbetaalde bemanning en ook onderbemand, harder moet worden opgetreden. Dat is volgens mij de beste manier om valse concurrentie op dat gebied te voorkomen. Hoe denkt de minister die vorm van concurrentie de kop in te drukken vanuit onze grootste havenstad ter wereld, waar toch altijd veel schepen komen?

De heer **Van Waning** (D66): Ik ken de heer Poppe als oud-marineman en groot zeezeiler en ik denk dat de Nederlandse vlag hem toch wel wat doet. Hij wijst op de vlucht naar landen met lage lonen en koppelt daar de constatering van de slechte staat van de schepen aan. Ik denk dat de SP hier op een dilemma stuit. Ziet de heer Poppe het als een dreiging dat er nu laagbetaalde buitenlandse officieren en gezellen aan boord komen? Nederlandse officieren kunnen verdrongen worden door mensen van de Filipijnen, uit India en uit Indonesië, waarvoor slechts een kwart van de loonkosten voor een Nederlandse bemanning betaald hoeft te worden. Is dat een kwestie van mondiale solidariteit? Ik heb het dan uiteraard over bemanningsleden die voldoen aan de STCW-normen.

De heer **Poppe** (SP): Dat punt is een belangrijk onderdeel van mijn betoog. Ik kom daar nog over te spreken. Voorzitter! Ik had het over schepen waarvan de spanten zijn losgeroest en waarbij je zowat door het dek zakt.

De voorgestelde maatregelen vinden wij niet onredelijk, maar het moet wel duidelijk zijn dat de meeropbrengsten voor de reders worden ingezet ter verbetering van de kwaliteit van schepen en bemanning en niet worden omgezet in uitkeringen aan aandeelhouders. Daar schieten wij niets mee op. Hoe wordt die 80 mln. besteed? Is daar enige controle op?

Mijn grootste bezwaar heb ik tegen de maatregelen inzake de kwaliteit en de samenstelling van de bemanning. De reder onder de door de overheid gestelde voorwaarden zelf verantwoordelijkheid te laten dragen voor de samenstelling van de bemanning – kwaliteit, kwantiteit en nationaliteit – heeft een groot risico in zich. Reders krijgen hierdoor de mogelijkheid een groot deel van de bemanning te vervangen door techniek, dus verdergaande automatisering in de machinekamer. Ook kan een verscherping van het wachtenstelsel het gevolg zijn. De schepen kunnen hierdoor onderbemand raken, als dat hier en daar al niet zo is. Het probleem is dat bij slecht weer, als de meeste storingen op zee zich voordoen, de techniek niets doet of er zelfs mee stopt. Dan zijn kundige mensenhanden nodig om de problemen op te lossen. In de industrie zien wij dat mensen worden vervangen door software. Vooral in de petrochemie ontstaan bij storingen gevaarlijke situaties omdat er te weinig deskundige mensen aanwezig zijn.

De voorwaarden die op bladzijde 9 van de nota zijn vermeld, geven de reder de mogelijkheid om met de overheid te onderhandelen over de kwantiteit en de kwaliteit van de bemanning. De speciale aandacht die aan de mening van de kapitein wordt gegeven, lost het probleem niet op. De kapitein kan onder druk gezet worden door de reder. Uit de vele zeemansverhalen die wij kennen, weten wij dat dit vaak voorkomt. Bovendien moet, als alle maatregelen doorgaan, de Nederlandse kapitein concurreren met kapiteins met niet-erkende diploma's uit andere delen van de wereld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar haalt u dat vandaan?

De heer **Poppe** (SP): Er zijn diploma's die worden verstrekt na een minimale opleiding, maar er zijn ook diploma's die na een goede opleiding worden uitgereikt. In sommige landen is er bijvoorbeeld in de opleiding minder vaartijd vereist dan in andere landen. Het is van belang dat de Nederlandse eisen aan het diploma niet worden verlaagd. Het zou een achteruitgang zijn als nog slechts wordt voldaan aan de minimale internationale voorwaarden.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Is de heer Poppe voor de werkwijze die in Engeland door de werknemersbond wordt voorgestaan, namelijk dat je de buitenlandse diploma's moet waarmaken? Zoals een arts zich moet bewijzen, zo moet ook een Filippijn met een buitenlands diploma zich in Engeland bewijzen. Hij moet een theoretisch examen doen en ook een taaltest. Zou de heer Poppe zoiets in Nederland voorstaan?

De heer **Poppe** (SP): Het lijkt me niet zo'n slecht idee, maar ik heb er nog nooit over nagedacht wat de consequenties daarvan zijn. Ik zeg voorlopig dat wij wat de Nederlandse zeevarenden betreft aan de kwaliteitseisen moeten blijven voldoen. We moeten niet afglijden naar een situatie waarin we niet terecht willen komen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Zegt u kwaliteitseisen of nationaliteitseisen?

De heer **Poppe** (SP): Kwaliteitseisen. Ik denk dat er een waterdichte regeling moet komen voor de kwaliteitseisen waaraan men moet voldoen om een bepaalde functie aan boord te krijgen. Er kunnen per scheeps- en ladingsoort regels gesteld worden. Dat lijkt mij de beste manier. Het lijkt me onzin om het opleidingsniveau te laten afhangen van de grootte van het schip. Groot of klein, een schip moet blijven drijven en precies op de plaats aankomen waar het wil zijn, terwijl het ook geen gevaar mag opleveren voor de scheepvaart. Een verlaging van het opleidingsniveau voor de kleine schepen zou wel eens nadelig kunnen zijn. Op de rede in Rotterdam of Vlissingen kan het bomvol zijn. Kleine schepen moeten daar dan geen gevaar gaan opleveren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Pleit u er nu voor om af te stappen van het systeem dat wel al tientallen jaren hebben? Ik geloof dat er op dit moment 49 niveaus van scheepsbemanning zijn, al naar gelang van de grootte van het schip. Wilt u ook daar vanaf?

De heer **Poppe** (SP): Ik wijs op de ontwikkelingen ook wat de kleinere schepen betreft. Ook de kleinere schepen moeten sneller varen, op tijd binnen zijn en gevaarlijke stoffen

vervoeren. Het zou dan best eens kunnen zijn dat de eisen die gesteld worden aan de bemanning en met name aan de gezagvoerder, wat opgetrokken moeten worden. Ik weet niet precies waarop die tientallen soorten eisen precies gebaseerd zijn, maar volgens mij moet je, gezien de toenemende drukte op de vaarwegen, de strengste eisen gaan stellen. Dit geldt zeker als je gaat varen binnen vaste regels. We kennen de ongelukken allemaal: te lang op de automatische piloot blijven varen, niet uitkijken. Dat mag natuurlijk niet voorkomen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter! We hebben het hier over het Nederlandse zeevaartbeleid. Heeft de heer Poppe bij datgene waar hij op doelt specifiek klachten dat de Nederlandse reders daar onverantwoord handelen? Of heeft hij vanuit een havenervaring het idee dat er een aantal onverantwoorde dingen gebeuren in Nederlandse havens en projecteert hij dat nu op de Nederlandse reder?

De heer **Poppe** (SP): Ik projecteer niks.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): U roept namelijk een bepaald beeld op. Ik heb een heel ander beeld van de Nederlandse reder, namelijk dat hij een verantwoordelijk mens is. U roept een beeld op van onverantwoorde dingen die in de haven plaatsvinden. Op een aantal punten klopt dat, maar dat zijn vrijwel altijd niet-Nederlandse schepen, terwijl wij hier spreken over het Nederlandse zeevaartbeleid.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer Klein Molekamp, ik ga hier geen "hosanna" roepen over onze goede Nederlandse reders. We kennen Kniertje allemaal. "Kniertje" speelde zich af in de visserij, maar in de kleine handelsvaart heeft dit natuurlijk ook plaatsgevonden. Ik bedoel te zeggen...

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Dus ik begrijp...

De **voorzitter**: Als u beiden tegelijk spreekt, lukt het niet. De heer Poppe was met Kniertje bezig. Gaat u verder, mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Ik wou zeggen dat de Nederlandse reders net zulke

duitendieven zijn als alle andere reders op de wereld. Wij zijn niet veel beter dan de rest.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter! Het is mij nu duidelijk dat de heer Poppe het Nederlandse zeevaartbeleid toetst aan zijn ervaringen met Kniertje! Ik was al iets verder gekomen.

De **voorzitter**: Ik attendeer de heer Poppe erop dat, nadat hij hierop heeft gereageerd, zijn spreektijd voorbij is. Ik ben voor de kleine fracties bijzonder coulant, maar inclusief die coulance is zijn spreektijd voorbij.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Poppe maakt geen verschil tussen klein en groot!

De heer **Poppe** (SP): Nu moet ik op twee opmerkingen ingaan, dat schiet lekker op!

Ik maak in die zin geen verschil tussen klein en groot, dat er een gelijke mate van zeemanschap aan boord moet zijn, want als er een klein scheepje voor een olietanker komt, gaat het met beide fout. Er moet juist ook vanwege de toenemende drukte voor de reders een goede bemanning zijn, ook op een klein schip. Ik zeg niet dat dit niet het geval is, maar daarmee mag niet worden geschoven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik raak een beetje geïrriteerd door de opmerkingen van de heer Poppe. Ik vind het bijna niet acceptabel dat een kamerlid zegt dat Nederlandse reders duitendieven zijn en niet deugen. U moet eerlijk zijn. Of u zegt dat er een zeescheepvaartbeleid moet zijn waarbij geprobeerd wordt om meer Nederlandse reders te krijgen, dus meer Nederlandse werkgelegenheid, of u zegt dat dit niet hoeft, omdat het toch allemaal duitendieven zijn, die maar naar het buitenland moeten gaan. Dat is een duidelijke keus.

De heer **Poppe** (SP): Mijn vraag aan de minister was, op welke wijze wordt gecontroleerd dat de opbrengst van de fiscale voordelen voor de Nederlandse reders – ik heb daar geen bezwaar tegen – ook goed besteed wordt. Zij is bedoeld voor opleiding van bemanning, onderhoud van schepen enzovoorts. Zij mag geen leukere uitkering voor de aandeelhouders zijn. Het betreft

gemeenschapsgeld, een inkomstenderving van de overheid, die altijd ergens op verhaald moet worden, zoals de bejaardenzorg of het onderwijs. Ik vind dat er gecontroleerd moet worden dat dit op een juiste wijze wordt besteed.

Mijn opmerking over de duitendieven wil ik wel intrekken, maar men vergeet dat ik daarbij heb opgemerkt dat hetzelfde geldt voor alle reders in de gehele wereld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet waar. Als u dat vindt, moet u zeggen dat u niks voor Nederlandse reders voelt.

De heer **Poppe** (SP): Nee, dat zeg ik niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat zegt u dan?

De heer **Poppe** (SP): Als overheids-geld wordt besteed aan een bepaalde bedrijfstak, moet gecontroleerd worden dat dit op de juiste plaats terecht komt, anders loop je het risico dat het verdwijnt.

De heer **Van Waning** (D66): De heer Poppe heeft nauwe banden met de internationale vakbond voor zeevarenden, ITF. Deze zet zich juist af tegen de flags of convenience. Zij schieten daar al hun pijlen op af. Zij zeggen niet van Nederlandse reders dat dit net zulke grote duitendieven zijn als Panamese...

De heer **Poppe** (SP): U bedoelt misschien Nederlandse reders die in Panama zitten!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dus geen Nederlandse reders meer zijn.

De **voorzitter**: De heer Poppe moet zijn betoog in vijftien seconden afronden.

De heer **Poppe** (SP): Concurrentie met opleidingen, diploma's, kan leiden tot het verdwijnen van Nederlandse officieren en scheepswerktuigbouwkundigen. Dat blijkt ook in Denemarken. Dat is slecht voor de Nederlandse nautische opleidingen en ook voor de Nederlandse zeescheepvaart. Dat mag niet gebeuren, want dat is concurreren naar "beneden". De regeling inzake arbeidsvoorziening zeevarenden garandeert niet dat dit niet kan gebeuren.

Kortom, belangrijke voorstellen uit deze nota geven de reders de mogelijkheid om te sjoemelen met kwantiteit en kwaliteit van de bemanningen. Dat is ongewenst en gevaarlijk en zal de maritieme voorsprong, die wij mogelijk nog wel hebben, doen verdwijnen. Ik denk dan aan Panama, omdat de concurrentie met de goedkope-vlaglanden toch zal blijven bestaan.

De vergadering wordt van 13.05 uur tot 14.05 uur geschorst.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik dank de geachte afgevaardigden zeer voor hun inbreng waaruit ik een brede ondersteuning proef voor een nieuw zeescheepvaartbeleid. Over elementen zijn natuurlijk vragen gesteld, maar ik heb het gevoel dat de meeste leden ook vinden dat er iets moet gebeuren, anders dan wij tot nu toe hebben gedaan. Als je kijkt naar de geschiedenis van de zeescheepvaart de laatste jaren en naar de discussies die in dit huis aan de orde zijn geweest, dan hebben wij over die zeescheepvaart steeds gesproken met een tamelijk zorgelijke ondertoon. Dat had iets te maken met het feit dat wij decennia-lang zien dat er een soort erosie-proces van de zeescheepvaart onder Nederlandse vlag aan de gang was. Op het moment dat ook rederijen zelf Nederland vaarwel zeiden, werd duidelijk dat doel en middelen van het zeescheepvaartbeleid zoals wij dat tot nu toe hebben gevoerd niet meer in balans waren.

In 1993 toen de Wet stimulering zeescheepvaart behandeld werd, is vastgesteld dat een evaluatie van het huidige beleid noodzakelijk was. Mevrouw Assen heeft gevraagd wanneer er een evaluatie komt van de WSZ. Het onderzoek dat Peeters en Wijnolst hebben gedaan, is de evaluatie van de WSZ. De uitkomsten van dat onderzoek hebben wij vastgelegd in de huidige nota Zeescheepvaartbeleid.

Het zal zijn opgevallen dat wij de zorgelijke ondertoon hebben verlaten en voor een optimistische toonzetting hebben gekozen. Ik doe dat ook van harte, omdat wij denken dat Nederland met dit pakket aan maatregelen mogelijkheden krijgt, zich weer nadrukkelijk op de

maritieme wereldkaart te plaatsen. Met andere woorden: wij stappen af van een defensief beleid waarbij wij in feite via subsidies probeerden zoveel mogelijk binnenboord te houden en te voorkomen dat er veel werd uitgevlagd.

Nu proberen wij weer activiteiten op het terrein van de zeescheepvaart terug te krijgen in Nederland. Wij kijken niet meer alleen hoe wij in een internationale concurrentiestrijd de achterblijvende sector door steunmaatregelen kunnen helpen. De aandacht is veel meer verplaatst naar het creëren van randvoorwaarden om een economische sector vanuit Nederland weer uitstekende groeikansen te geven.

Belangrijk daarbij is dat binnen die randvoorwaarden de bedrijven zelf optimaal in staat worden gesteld om internationaal te concurreren. De overheid concurreert niet. De bedrijven moeten dat zelf doen. Dat vraagt ook om een verschuiving van de verantwoordelijkheden van de overheid naar de sector zelf, waarbij de overheid natuurlijk wel verantwoordelijk blijft voor gestelde kaders, bijvoorbeeld op het terrein van veiligheid en milieu. Ik kom daarop dadelijk wat meer in detail terug. Wij zeggen niet dat wij niets meer aan veiligheid en milieu doen, wij doen het alleen op een andere manier dan tot nu toe.

De beleidsnota die voor ons ligt, kent daarom meer nog dan haar voorgangers een echt integrale benadering. Zij kent alle voor een rederij relevante aspecten. De kosten, de vestiging, de veiligheid en het milieu komen in hun samenhang aan de orde. Op al die terreinen nemen wij maatregelen om daadwerkelijk op de genoemde verschuiving van de verantwoordelijkheden te komen.

Als wij het hebben over de aspecten van kosten en vestiging betekent dit dat wij het huidige subsidiebeleid verlaten omdat het met dat beleid de laatste jaren steeds moeilijker werd, grote delen van de rederijsector werkelijk aan Nederland te binden. De subsidieverlening ging daarbij gepaard aan een grote invloed van de overheid op het investeringsproces bij rederijen. Investeringsbeslissingen werden niet meer alleen gemaakt op basis van markttechnische overwegingen, wat toch eigenlijk zou moeten, maar steeds meer op basis van optimalisatie van de subsidie-inkomsten.

De nieuwe belastingmaatregelen die in de sfeer van de loon- en de winstbelasting liggen, zoals voorgesteld, grijpen direct in op de belangrijkste concurrentieverstorende factoren, namelijk de hoge arbeidskosten en de hoge fiscale druk. Die maatregelen hebben een generieke werking, stellen bedrijven dan ook in staat om zich weer volledig op hun markt te concentreren en bieden, wat ons betreft, de bedrijven ook de voor hen zo belangrijke continuïteit. De werking van belastingmaatregelen gaat echter wel verder. Als je kijkt naar de combinatie met de wereldhaven Rotterdam en de ligging aan de Noordzee, maakt het pakket Nederland internationaal zo aantrekkelijk dat bedrijven niet alleen blijven in plaats van weg gaan, maar dat wij ervan overtuigd zijn – ook prof. Peeters in zijn onderzoek en zelfs het CPB zegt dat die richting waarschijnlijk is – dat er zelfs nieuwe bedrijven zullen komen. De eerste hebben al belangstelling getoond. Ik kan u melden dat ik tot mijn niet geringe verbazing – nou, het is natuurlijk geen verbazing, want ik ben er zelf zo van overtuigd – vorige week in China, op bezoek bij een aantal Chinese reders, zeer ben bevraagd over ons nieuwe systeem. Het lastige is dat ik het natuurlijk nog niet met zekerheid kan presenteren, zolang de wetgeving nog niet door de Kamer is aanvaard. Ik kan overigens melden dat die wetgeving op de kortst mogelijke termijn naar de Kamer komt. Zij ligt vanaf juli bij de Raad van State, maar informatie heeft mij net geleerd dat de Raad van State nu elk moment op bevelen staat van het advies ter zake. Ik hoop dus dat wij dat zo snel mogelijk naar de Kamer kunnen sturen, waarbij ik vervolgens weer hoop dat de Kamer bereid zal zijn om de zaak zo snel mogelijk te behandelen. In China was er zeer grote belangstelling voor en wij hebben ook toegezegd dat men, zodra het er is, alle informatie krijgt. Ik voorzie daar ook behoorlijke vestigingskansen, ook van Chinese scheepvaartbedrijven.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): U noemde China en de haven van Rotterdam, maar ik kan mij voorstellen dat ook de haven van Rotterdam nu heel bewust gaat acquireren, want er zijn natuurlijk...

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik kom

daar straks nog uitgebreid op terug. Laat ik eerst even een paar algemene opmerkingen maken.

De maatregelen in de winstsfeer geven juist een grote aantrekkelijkheid voor de vestiging van de bedrijven en de maatregelen in de loonsfeer hebben betrekking op de versterking van de concurrentiepositie van scheepvaart onder Nederlandse vlag en van de Nederlandse zeevarenden. Beide maatregelen samen versterken de marktpositie van de scheepvaartbedrijven, doordat wij een integratie van en de ship- en de walactiviteiten proberen te bereiken. Daardoor zijn wij ook in staat om een sterke maritieme kern aan Nederland te binden. Bijna alle woordvoerders hebben er opmerkingen over gemaakt dat prof. Peeters heeft laten zien dat van de economische opbrengst van de sector zo'n 70% is gekoppeld aan de vestiging en zo'n 30% aan de vlag. Dat moeten wij niet verkeerd uitleggen: het heeft met het totaal te maken en niet met het feit dat 30% op de schepen wordt verdiend en 70% op de wal. Dat maakt overigens ook de fiscale maatregelen in de winstsfeer zo belangrijk voor het toekomstige succes van de hele maritieme sector. Immers, vestigingen van rederijen trekken ook allerlei afgeleide en vaak hoogwaardige werkgelegenheid aan. Dat maakt het varen onder Nederlandse vlag en daarmee de verdubbeling van de loonbelastingfaciliteit niet onbelangrijk; zeker niet. De vlag vertegenwoordigt op dit moment altijd nog zo'n 30% van de toegevoegde waarde, maar belangrijker nog is dat een kwalitatief goede, maar wel economisch concurrerende Nederlandse vlag een heel belangrijke versterking van het Nederlandse vestigingsklimaat voor rederijen kan betekenen.

Naast het scheppen van dat vestigingsklimaat is het natuurlijk ook een heel belangrijke uitdaging van het nieuwe beleid om te komen tot een kwalitatief goede, maar wel economisch concurrerende Nederlandse vlag. Daarbij moeten wij ons realiseren dat overheden, ook de Nederlandse, allerlei eisen stellen aan de uitrusting van schip en bemanning, maar dat de daadwerkelijke milieu- en veiligheidssituatie in de praktijk uiteindelijk toch wordt bepaald door de sector zelf. Zonder dat die sector meewerkt, is een effectief beleid op die punten niet mogelijk. Een effectief beleid zal dan

ook rekening moeten houden met de economische spankracht van de reder. Het onderzoek van prof. Peeters en ook eigen inventarisaties geven aan dat dit in het verleden niet altijd het geval is geweest. Slechts in uitzonderingsgevallen moet Nederland milieu- en veiligheidsregels kennen die uitstijgen boven of afwijken van wat internationaal bij concurrenten als bijvoorbeeld Noorwegen en Denemarken gebruikelijk is. Dat betekent niet dat wij op onze normen moeten inleveren, maar wel dat wij moeten zoeken naar een zo goed mogelijke uitvoeringspraktijk, dus naar een regelgeving die ook handhaafbaar is en op draagvlak in de sector berust.

Ook als het gaat om de bemanningsregelgeving, proberen wij een vergaande vereenvoudiging van de regelgeving na te streven, naast ook hier een stuk verschuiving van de verantwoordelijkheid naar de reder zelf. De reder zal moeten aangeven hoe hij zijn schip wil bemannen, overigens rekening houdend met factoren zoals uitrusting, vaargebied en lading. De scheepvaartspectie zal het plan toetsen aan de nationale en de internationale regelgeving. De reder hoeft zich niet meer te houden aan theoretische modellen, waarvan er op dit moment nog 49 bestaan, maar heeft de flexibiliteit om de voor hem binnen de wettelijke kaders meest efficiënte oplossing te vinden.

De heer Poppe (SP): Ik heb erop gewezen dat dit kan leiden tot onderhandelingen over de normen tussen de scheepvaartspectie en de rederij.

Minister Jorritsma-Lebbink: Niet over de normen.

De heer Poppe (SP): Maar wel over de uitleg van de normen, want die zijn voor velerlei uitleg vatbaar. Dat zou een slechte situatie zijn. De overheid moet volgens mij een aantal modellen hebben, al hoeven het er geen 49 te zijn, waarin vastgesteld wordt hoe het moet, opdat er zomin mogelijk onderhandelingsituaties zijn. Anders krijg je weer het concurrentieverhaal van de rederijen en dan zijn wij ver van huis.

Minister Jorritsma-Lebbink: De nieuwe bemanningswetgeving komt nog; de Kamer moet die nog

behandelen. Daarin wordt een aantal criteria vastgelegd waaraan natuurlijk moet worden voldaan. Laat er geen misverstand over bestaan dat, als het om veiligheid gaat, de minister uiteindelijk verantwoordelijk blijft. De scheepvaartspectie moet dus ook handelen in relatie tot die wetgeving. De veiligheid is altijd het minimumcriterium op basis waarvan besluiten genomen worden. Daar valt dus nooit over te onderhandelen.

De kapitein moet overigens wel een Nederlander zijn; de vrijheid van nationaliteitseis voor de officieren geldt niet voor hem. Het loslaten van de eis van nationaliteit voor de overige officieren is bedoeld om de reder een optimale balans te laten vinden tussen kwaliteit en economie. Het toelaten van buitenlandse officieren is vanzelfsprekend alleen maar mogelijk als hun kwaliteit gegarandeerd is. Nederlandse reders zullen overigens in de toekomst een grote voorkeur blijven houden om met Nederlandse zeevarenden te werken. Zij kunnen echter meer dan vroeger zoeken naar betaalbare kwaliteit. Voor sommige trades zal het niet mogelijk zijn om de meerwaarde van de dure Nederlandse officier economische rendabel te maken. Maar de reders dwingen om met Nederlandse officieren te varen kan in zo'n geval alleen maar tot uitvlaggen leiden, en daar ging het juist om. Helaas is dat tot nu toe de praktijk gebleken.

De heer Poppe (SP): Ik heb daarover een opmerking gemaakt, waarop ik graag een reactie van de minister ontvang. In een brief van 2 juni heeft het DGSM over milieu- en veiligheidsbeleid naar aanleiding van incidenten op de Noordzee een groot aantal zaken aan de orde gesteld waarin verbetering moet worden gebracht. Juist de opleiding en de kwaliteit van de overige officieren aan boord van een schip zijn van het grootste belang om dergelijke maatregelen in de praktijk te kunnen uitvoeren. Ik wil het er niet over hebben uit welk deel van de wereld niet-Nederlandse officieren komen; het gaat mij om de eisen die gesteld worden aan hun vakbekwaamheid, en die heeft vaak een relatie met het loon dat zij vragen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik neem aan dat uw wens om bij te dragen aan verbetering van het zeemilieu geldt voor alle officieren

over de wereld. Die wens willen wij toch niet alleen doen gelden voor het nog kleine plukje Nederlandse officieren en zeescheepvaart? Op de Noordzee varen buitengewoon veel anderen dan Nederlanders. Ik hoop overigens dat wij heel veel schepen onder de eigen vlag krijgen, want daar hebben wij tenminste zicht op en dat zou de beste garantie zijn om een heleboel van dit soort maatregelen snel geëffectueerd te krijgen.

De heer **Poppe** (SP): Ik wilde zoëven benadrukken dat er op de Noordzee in de afgelopen jaren veel incidenten zijn geweest, die onder andere te maken hebben met onvoldoende bekwaamheid van de bemanningen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Juist, en die eisen horen dan ook te worden vastgelegd in het STCW-verdrag, want dan is internationale controle mogelijk. De vakbekwaamheid heeft op zichzelf niets te maken met de vraag of een zeevarende al dan niet de Nederlandse nationaliteit heeft.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Juist daarom heb ik in verband met punt 3, de aanpassing van de nationale milieu- en veiligheidsregels aan de internationale, de minister verzocht om er in internationaal verband op aan te dringen dat dat beleid wordt versterkt. Ik ben het namelijk met de heer Poppe eens dat er zeker enige versterking noodzakelijk is, alleen is het middel dat de heer Poppe steeds naar voren brengt ineffectief. Dat heeft de minister zelf ook heel duidelijk gezegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Nederlandse overheid is, samen met de overheden van een aantal andere Europese landen, de voortrekker in internationaal verband om te proberen die eisen aan te scherpen, zowel in IMO-verband als het gaat om de aanpassing van bijvoorbeeld het STCW-verdrag, en in port state control, wat natuurlijk ook een heel belangrijk instrument is voor een betere handhaving en naleving van de milieu-eisen.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Mag ik een vraag stellen?

De **voorzitter**: Ik merk dat er ontzettend veel wordt geïnterrumpeerd. Ik wil dat de minister haar betoog vervolgt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben nu bezig met wat algemene opmerkingen. Ik ga dadelijk nog uitgebreid in detail op een aantal onderdelen in.

De heer **Van Waning** (D66): Kan ik daar eventueel in tweede termijn op terugkomen?

De **voorzitter**: Als u aardig bent, overweeg ik u een tweede termijn toe te staan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met andere woorden, reders zullen besluiten op bepaalde trades met meer buitenlandse officieren te gaan varen en op andere trades met Nederlanders, omdat die toevallig van een heel hoge kwaliteit zijn en in de concurrentie vanwege de nieuwe fiscale faciliteit ook een heel goede verhouding kwaliteit/kosten opleveren. Want, nogmaals, het is een integraal pakket: aan de ene kant loslaten dat men verplicht met Nederlanders vaart en het aan de andere wel aantrekkelijk maken om met Nederlanders te gaan varen. Laten wij eerlijk zijn, met het huidige voorstel is het varen met Nederlanders veel aantrekkelijker dan met andere Europese onderdanen, om het zo maar eens te zeggen. Ik denk dat wij ons eerder zorgen mogen maken over een tekort aan Nederlandse officieren – ik meen dat de heer Klein Molekamp hier ook een opmerking over maakte – dan dat wij moeten vrezen dat het nieuwe zeescheepvaartbeleid ten koste gaat van de werkgelegenheid van de Nederlanders. Wij weten dat Nederlandse officieren kwalitatief heel aantrekkelijk zijn en door de verdubbeling van de fiscale faciliteiten ook nog eens financieel aantrekkelijker worden, zeker nu een rede kan differentiëren naar trades.

Het voorliggende pakket is erop gericht om attractieve randvoorwaarden voor de scheepvaart vanuit Nederland te geven. Dat geeft dan ook grote kansen voor groei in de maritieme sector.

Als je op een aantal terreinen optimaal wilt profiteren, is er echter ook een stimulerende en katalyserende rol van de overheid nodig. De kwaliteit van het management is een heel belangrijke succesfactor voor het realiseren van economische groei in de sector. Een betere beheersing van de bedrijfsvoering levert overigens ook meer garanties op

voor het omgaan met het milieu en de veiligheid. Dat is de reden waarom aan Coopers & Lybrand verzocht is om bij te dragen aan de ontwikkeling van een integraal zorgsysteem voor de rederijsector, een ontwikkeling die gelukkig ook de warme steun van de KVNR heeft.

Bij vier bedrijven die een goede doorsnede van de rederijsector vormen, worden pilotprojecten uitgevoerd. Over de ervaringen van die bedrijven zal vanaf het begin van het project breed gecommuniceerd worden naar de rest van de sector. Het gaat bij die projecten niet alleen om het vinden van mogelijkheden voor bedrijfseconomische verbetering, maar ook om het voldoen aan de nationale en de internationale regelgeving, zoals de ISM-code.

Certificatie van rederijen met een dergelijk zorgsysteem kan de basis vormen voor een andere manier van omgang met de sector vanuit de scheepvaartinспекtie: minder gericht op directe controle, maar meer op meta-toezicht.

Een ander voorbeeld van een stimulerende rol is natuurlijk het versterken van de strategische oriëntatie van de zeescheepvaartbedrijven op de markt. Samen met de KVNR en de Nationale investeringsbank wordt een project ontwikkeld om voor bepaalde delen van de kustvaartmarkt de strategische oriëntatie te versterken. Tot nu toe werd het ontbreken daarvan nog wel eens veroorzaakt door een te grote druk op het kortetermijnoverleven van die bedrijven.

In het verlengde daarvan ligt dan ook de versterking van de relatie tussen het nautische en het maritieme onderwijs. De maritieme sector zal moeten aangeven wat de toekomstige behoefte aan kennis en kunde is en de scholen zullen hierop in hun curricula moeten inspelen. De overheid kan daarbij dan weer een stimulerende en faciliterende rol spelen.

Met andere woorden, in het zeescheepvaartbeleid tekent zich een duidelijke omslag af van defensief "houden wat je hebt"-beleid, naar een beleid gericht op het creëren van mogelijkheden voor een professionele sector die ook groeikansen heeft. Ik ben vol vertrouwen in de goede afloop voor Nederland van deze omslag.

Mevrouw Van Zuijlen heeft gevraagd hoe de afspraken met de Nederlandse reders over een

terugkeer naar Nederland zijn vormgegeven. Belangrijke Nederlandse reders die de stap naar het buitenland al hebben gezet of deze serieus overwogen, hebben zelf in het recente verleden al verschillende keren aangegeven dat bij introductie van een nieuw beleid zowel het schip, dus de vlag, als de wal-organisatie, het beheer, naar Nederland teruggebracht zal worden. Het gaat dus om een aankondiging van de sector zelf, niet om een afspraak gemaakt met de overheid. Overigens wordt er in samenwerking met het havenbedrijf van Rotterdam gekeken hoe echt geacquireerd kan worden. Ik kan u verzekeren dat de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam dit al gebruiken in de acquisitie om zeescheepvaart-bedrijven naar Nederland te krijgen. Als wij dat kunnen ondersteunen bij handelsmissies en reizen naar het buitenland, laten wij dat natuurlijk niet na. Wij doen dat zoveel mogelijk gecoördineerd.

De heer **Poppe (SP)**: De sector heeft zelf aangegeven, dat zo mogelijk wat rederijen terug willen komen. Hoe hard is dat gegeven? Ik kan mij voorstellen dat die opmerkingen uit de sector komen op het moment dat er over de nota gesproken wordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een aantal heb ik zwart op wit. Vindt u het erg, voorzitter, als ik dat hier niet hardop wil zeggen? Wij spreken over internationale concurrentie en wij proberen een kleine voorsprong te bewerkstelligen op andere landen.

Mevrouw **Van Zijlen (PvdA)**: Uw antwoord is nu iets duidelijker. Ik had ook begrepen dat er verdergaande afspraken waren en dat de minister zich daarvoor inspant. Dat blijkt nu inderdaad het geval te zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Overigens hoop ik dat het lijstje dat ik tot nu toe heb gezien, nog maar een beginnetje is. Ik ben er bijna van overtuigd dat het ook zo is.

Mevrouw Van Zijlen heeft gevraagd, of er al zicht is op een Europese goedkeuring van het voorgestelde zeescheepvaartbeleid. Wij hebben dit voorgelegd aan de Europese Commissie. Vorige week hebben wij een brief gekregen van de directeur-generaal. Daarin stelt hij dat de voorgestelde maatregelen aanvaardbaar lijken. U weet echter

dat de Commissie nooit eerder haar consent geeft dan nadat de wetsvoorstellen ook werkelijk behandeld zijn en de definitieve wetsvoorstellen er zijn. De Kamer zou immers amendementen kunnen aanbrengen die vervolgens niet aanvaardbaar zouden kunnen zijn voor de Europese Commissie. Het ziet er echter goed uit.

Mevrouw Van Zijlen heeft ook gevraagd, of het Nederlandse beleid als voorbeeld voor de Europese Unie zou kunnen gelden. Ik ben het volstrekt eens met mevrouw Van Zijlen dat het heel jammer is dat wij nog steeds geen Europees beleid tot stand hebben kunnen brengen. Wij hebben al vele jaren – en ik zelf in de laatste periode ook – ons best gedaan om dat wel voor elkaar te krijgen. Over Euros hebben wij verschillende malen met de Kamer gesproken tijdens mondelinge overleggen ter voorbereiding van transportraden. Nederland was en is wel degelijk een groot voorstander van een Europees zeescheepvaart-beleid. Gezien de reactie uit Brussel op de voorliggende maatregelen zou het best kunnen zijn dat zij dit interessante voorstellen vindt. Overigens is er natuurlijk wel een probleem, namelijk – en dat vinden wij heel goed – het feit dat Brussel zich tot nu toe niet bemoeit met de fiscaliteit. Het is een nationale aangelegenheid. Daar zit overigens het probleem bij Euros. De Europese transportcommissaris Kinnock heeft aangekondigd eind van dit jaar te komen met een strategische nota over het economische zeescheepvaartbeleid. Misschien wordt dan duidelijk of en in hoeverre het Nederlandse beleid ter zake een Europese vertaling krijgt. Wij zullen ons best doen in elk geval aansluiting te houden met hetgeen in Europa wordt voorgesteld.

Mevrouw Van Zijlen en de heer Stellingwerf hebben gevraagd, hoe er wordt omgegaan met de kritiek van het CPB, dat de uitkomsten van het rapport-Peeters zo stellig zijn geformuleerd. Wij gaan natuurlijk altijd zorgvuldig en serieus om met de kritiek van het CPB. Zo hoort dat ook. De belangrijkste conclusie die wij overigens uit de second opinion van het CPB trekken, is dat het CPB de trends ten aanzien van de toekomstverwachtingen van het nieuwe beleid wel degelijk met ons onderschrijft. Natuurlijk zijn de toekomstverwachtingen met de

nodige onzekerheid omgeven en zal de toegevoegde waarde – de werkgelegenheid en de terugvloei – nooit zo precies zijn als prof. Peeters heeft berekend. Overigens geldt dit ook voor alle berekeningen van het CPB zelf. Wij weten één ding altijd zeker: het zal uiteindelijk anders zijn dan voorspeld. De orde van grootte zal wel overeenkomen. Daarvan zijn wij overtuigd. Het is heel logisch dat het CPB wat voorzichtig is. Ook het CPB geeft aan dat het aannemelijk is dat het nieuwe beleid een sterk positief effect zal hebben op de zeescheepvaartsector in Nederland, sterker dan tot nu toe met het huidige beleid is gebeurd. Uit hoofde van een second opinion heeft het CPB gekeken naar de gehanteerde methodologie en naar de wijze waarop de toekomstverkenningen zijn onderbouwd. Het onderzoek van prof. Peeters is een bottom-up-analyse, een micro-analyse van de zeescheepvaartsector. Het is een methode die het CPB niet kent en daarom ook moeilijk kan doorgronden. Daarbij wijst het CPB er zelf ook op dat het geen deskundige is op het terrein van de zeescheepvaart. Daarom stelt het dat het geen contra-expertise heeft verricht maar een soort second opinion heeft gegeven.

Mevrouw Van Zijlen en mevrouw Assen hebben gevraagd of er een evaluatie komt van de voorspelde uitkomsten. Samen met de Adviesdienst verkeer en vervoer zoeken wij op het ogenblik naar de beste methode om een evaluatie te kunnen doen plaatsvinden. Ik ben ook van mening dat wij dit goed moeten volgen. Daarbij wordt naast de indicator van de toegevoegde waarde gekeken naar andere indicatoren die ons in een zo vroeg mogelijk stadium in staat moeten stellen om de uitkomsten van het nu ingegane beleid te vergelijken met de uitkomsten van het rapport van de heer Peeters.

Voorzitter! De heer Van Waning sprak over de verhouding 30% schip en 70% wal. Ik denk dat hij de verhouding anders uitlegt dan door prof. Peeters is bedoeld. De verhouding slaat op de verdeling van de toegevoegde waarde, gegeneerd door de zeescheepvaart-bedrijven zelf en niet op de verhouding tussen de zeescheepvaartbedrijven en de overige activiteiten. De exportatie behoort dan ook bij de walkant en niet bij het

schip. Immers, niet het schip maar de plaats van vestiging bepaalt waar belasting wordt betaald en waar dus ook de economische voordelen neerslaan. De 30% toegevoegde waarde van het schip wordt uitsluitend bepaald door de lonen van de Nederlandse zeevarenden. Conclusie moet dan ook zijn dat vooral de vestiging van een bedrijf en niet het uiterst mobiele kapitaal-goed, het schip, garant staat voor het verkrijgen van het economisch voordeel. De heer Van Waning legt het iets anders uit!

Er is gevraagd of er landen zijn die sinds het uitkomen van het rapport hun beleid hebben gewijzigd. Voor zover mij bekend, is dat niet het geval. Denemarken en Noorwegen hebben hun beleid na het onderzoek ook niet gewijzigd. En zoals bij ons ook gebruikelijk is, evalueert men het beleid en zal men, indien nodig, de maatregel aanscherpen.

Mevrouw Assen heeft gevraagd naar een overzicht van de kosten en de baten van het nieuwe beleid tot 2004. Het derde scenario uit het onderzoek van prof. Peeters geeft duidelijk aan dat de opbrengst voor Nederland de balans tussen de kosten en de baten is. Die opbrengst is heel positief. Natuurlijk valt bij het verwachte succes de derving van de belastinginkomsten hoger uit dan in de nota is opgenomen. Alleen is dat succes slechts via die weg te bereiken. Met andere woorden, wij geven toekomstige belastinginkomsten weg die wij anders überhaupt niet hadden gekregen. Dat leidt tot een economische groei in de rederijsector en de aanpalende sectoren. Die leiden weer tot een grotere toename van de totale belastingsom. Het beleid betaalt zich dan dus zelf terug. Het allermooiste is dat wij er vooral meer werkgelegenheid door krijgen. En daar ging het om.

Mevrouw **Assen** (CDA): Voorzitter! Inderdaad, de derving is hoger als het beleid succesvol is. Ook de inkomsten zijn dan hoger. Maar is die verhouding weergegeven in het derde scenario van prof. Peeters? Of zijn daarin alleen de hogere inkomsten aangegeven? Dat kon ik er niet uithalen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is het netto verhaal. De derving is weggestreept tegen de extra inkomsten.

Mevrouw Van Zuijlen heeft gevraagd wat de invloed is van de vestiging en het beheer op de scheepsnieuwbouw- en de reparatiesector. Dat is natuurlijk een belangrijke vraag. De ervaring leert dat investeringen door de zeescheepvaartsector directe en indirecte gevolgen hebben voor de belendende sectoren van het maritieme cluster, zoals de scheepsnieuwbouw- en de reparatiesector. Zo zullen van de 95 schepen waarvoor premie is aangevraagd, er 72 in Nederland worden gebouwd. Het gros van die uitgaven zal dus plaatsvinden op de thuismarkt, dat wil zeggen in Nederland. Een verdere uitbouw van maritieme activiteiten in Nederland zal dat effect dus ook alleen maar versterken. Als de hoofdplaats Nederland is, is de neiging om ook in Nederland te bouwen alleen maar groter.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Is uw inzet op dit punt niet concreter gericht, bijvoorbeeld om reders en werven bij elkaar te brengen? Is er niet een soort inspanningsverplichting?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is Europees beleid. Dat betekent dat wij niet de formele afspraak mogen maken dat men verplicht wordt om zaken in Nederland te doen. Dat kan niet.

Ik kom nu toe aan opmerkingen over het fiscale dossier en in dit verband merk ik op, dat het mij ontzettend spijt dat de vaste kamercommissie de heer Vermeend niet heeft uitgenodigd. Hij is namelijk medeondertekenaar van de nota en hij heeft een niet geringe bijdrage aan de opstelling ervan geleverd.

De **voorzitter**: De afspraak om de heer Vermeend niet uit te nodigen is gemaakt in de procedurevergadering. Een evaluatie van deze afspraak zal ook in een procedurevergadering plaatsvinden. Overigens, wij worden ook weleens geattendeerd op het belang van de uitnodiging van een bewindspersoon. Dan wordt gezegd: zou het niet verstandig zijn die persoon ook uit te nodigen? Daar bedoel ik verder niets mee, maar een uitnodiging komt ook van twee kanten tot stand. Ik stel echter voor dat wij dit punt intern nog eens evalueren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik

vorige week in het land geweest was en het zou mij opgevallen zijn dat de heer Vermeend niet was uitgenodigd, had ik u waarschijnlijk even gebeld. Het speet mij dat hij niet uitgenodigd was, omdat ik weet dat hij er graag bij had willen zijn en omdat hij de nodige inbreng heeft geleverd.

Mevrouw Assen heeft nog een vraag gesteld over de budgettaire gevolgen van de fiscale maatregelen in de winstfeer. De geraamde derving is ook hier gebaseerd op de gegevens van de huidige situatie. In het algemeen is dat de aanpak bij belastingramingen. Naar mijn mening kiest men hiermee voor het juiste uitgangspunt.

Ik ben het niet eens met mevrouw Assen dat de belastingderving groter uitvalt als rekening wordt gehouden met het feit dat het voorgestelde beleid ertoe zal leiden dat het aantal schepen dat vanuit Nederland wordt geëxploiteerd toeneemt. Wat ik zojuist zei, geldt ook ten aanzien van de loonfaciliteit: als het voorgestelde beleid slaagt, krijgen we extra inkomsten, dus inkomsten die wij anders niet gehad zouden hebben. Zo gaat het in de fiscaliteit altijd. Je gaat bij het inzetten van nieuw beleid niet ramen op extra dervingen.

Mevrouw Assen heeft ook gevraagd waarom in de nota geen aandacht is besteed aan het voorstel uit 1993 van mevrouw Tegelaar en de heer De Jong om te komen tot een algehele fiscale vrijstelling voor de zeescheepvaartsector. Onder het voorgestelde regime wordt de reder de mogelijkheid geboden om te kiezen tussen een forfaitaire belastingheffing aan de hand van het scheepstonnage en een belastingheffing volgens het normale regime. Door het bieden van een keuze wordt rekening gehouden met verschillen in de winstgevendheid die binnen de zeescheepvaartsector thuishoren. Straks kom ik nog te spreken over de situatie voor de kapitein-eigenaren. Een keuze voor het normale regime zal van belang kunnen zijn voor rederijen die in een verliessituatie zitten. Als gekozen wordt voor het forfaitaire regime blijft maar een zeer beperkte heffing in stand. Het bieden van een algehele vrijstelling zou tot problemen voor de zeescheepvaartondernemingen kunnen leiden bij de toepassing van de Nederlandse belastingverdragen. Landen waarmee Nederland een belastingverdrag heeft gesloten behoeven immers slechts van belastingheffing

af te zien indien de ondernemingen in Nederland over de winst aan heffing zijn onderworpen. Per saldo zou een algehele vrijstelling minder gunstig kunnen uitpakken voor de betreffende ondernemingen.

Mevrouw Assen heeft verder gevraagd of een verdubbeling van de percentages leidt tot een algehele vrijstelling van de loonbelasting op het loon van zeevarenden. De verdubbeling van de percentages van de belasting- en de premie-faciliteit leidt er grosso modo toe, dat het loon van een zeevarende wordt vrijgesteld voor de loonbelasting en premieheffing. Dat is niet over de gehele linie zo, maar grosso modo komt het daarop neer.

De heer Poppe heeft gevraagd: waar komen de belastingvoordelen terecht? De belastingmaatregelen lopen op tot een bedrag van 110 mln. Daarvan wordt 85 mln. besteed aan het verlagen van de loonkosten van de Nederlandse zeevarenden. Die maatregel leidt dus tot een sterkere positie van de Nederlandse zeevarenden. Die maatregel stelt bovendien de reder in staat om met de hoogwaardige Nederlandse zeevarenden te blijven varen. De rest wordt aangewend voor verlaging van de vennootschapsbelasting en zorgt voor een betere rendementspositie van de rederijen. Daardoor kunnen zij investeren in de kwaliteit van het schip en de bemanning. De heer Poppe stelt: men moet kunnen controleren waar het geld terecht komt. Wat is mijn belangrijkste controlemiddel? Ik kijk of met deze maatregelen meer reders en meer werkgelegenheid worden binnengehaald. Als over enkele jaren uit een evaluatie zou blijken, dat dit prachtige pakket niets heeft opgeleverd, zijn wij het gauw eens: dan moeten wij hiermee gauw ophouden. Als wij belastingvoordelen geven, zijn die bedoeld om de werkgelegenheid te bevorderen.

De heer **Poppe** (SP): Dat moge duidelijk zijn, alhoewel dit toch een vrij mistig antwoord is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is helemaal niet mistig, het is zo helder als wat.

De heer **Poppe** (SP): De uitkomst kan mistig zijn. Waar gaat het om? Als je zeer veel maatschappelijk geld ergens aan uitgeeft – in feite is dit toch een vorm van uitgeven – moet

duidelijk zijn hoe de maatregel uitpakt. Nu leven er verwachtingen. De maatregel kan op bepaalde punten iets opleveren. Op welke termijn denkt de minister als het ware de maat te kunnen nemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb al gezegd dat wij gaan evalueren. Wij zijn op dit moment bezig met het vastleggen van een aantal evaluatiecriteria. Voor mij zal het belangrijkste evaluatiecriterium zijn of wij werkelijk erin slagen meer werkgelegenheid te realiseren in de zeescheepvaartsector, of het uitvlaggen omslaat in een invlaggen en of het beleid leidt tot het vestigen van meerdere rederijen of scheepvaartbedrijven in Nederland. Als dat niet gebeurt, dan is het allemaal voor niets geweest. Dan moeten wij ons nog eens goed achter het oor krabben of wij met dit beleid moeten doorgaan. Ik ben ervan overtuigd dat de uitkomsten goed zullen zijn.

De heer **Poppe** (SP): Maar zijn er geen duidelijke, heldere, concrete afspraken gemaakt, convenanten of iets dergelijks?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen.

De heer **Poppe** (SP): Er wordt nogal wat uitgegeven...

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Met wie zou u dan convenanten willen afsluiten?

De heer **Poppe** (SP): Met de sector, met de reders.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Maar de sector is toch anoniem? De redersvereniging kan toch niet al haar leden binden in dit verband? Althans, dat zou voor mij een novum zijn.

De **voorzitter**: Ik had de indruk dat de heer Poppe hierover een vraag stelde aan de minister, die verder gaat met haar antwoord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik denk dat de heer Poppe nog steeds niet goed begrijpt waar wij precies op uit zijn. Wij zijn erop uit om lieden die zich inmiddels in het buitenland hebben gevestigd, terug te halen naar Nederland. Wij zijn er ook op uit om lieden die altijd al in het buitenland hebben gezeten, te verleiden zich in Nederland te

vestigen. Laten wij het maar zeggen zoals het is. Wij proberen weer concurrerend te zijn. Daarin zijn andere landen de laatste jaren sterker geweest dan wij. Wij hebben alleen maar lieden zien verdwijnen uit Nederland. Ik zie niet zo goed hoe ik afspraken moet maken met lieden die nog niet in Nederland zitten. Dat kan dus niet. Wij zijn nu bezig voorwaarden te scheppen waaronder wij weer kunnen concurreren op de internationale markt met ons zeescheepvaartbeleid. Ik ben ervan overtuigd dat dit zeer kansrijk is. Als zou blijken dat het onderzoek van prof. Peeters en de uitkomsten daarvan en de kabinetsbesluiten die wij met zijn allen hebben genomen – het hele kabinet is dat overigens ook van mening – allemaal niet werken, dan hebben wij een andere situatie bereikt. Dan word ik overigens tamelijk pessimistisch, want dan heb ik het gevoel dat er geen beleid te bedenken is dat wel werkt. Ik ben er evenwel van overtuigd dat dit beleid echt offensief is en wel degelijk gaat werken. Dat kan je niet vastleggen in contracten of convenanten.

De heer Klein Molekamp en anderen hebben gevraagd hoe het beleid uitwerkt in de richting van de kapitein-eigenaren. Het zeescheepvaartbeleid geldt voor de hele zeescheepvaartsector. Het maakt dus geen onderscheid naar deelsectoren of categorieën van bedrijven. Ik moet melden dat wij van verschillende kapitein-eigenaren berichten hebben gekregen dat ook zij het zeer eens zijn met het totale pakket van maatregelen. In de praktijk zullen kapitein-eigenaren waarschijnlijk het meest profiteren van de verlaging van de loonkosten voor de zeevarenden in de vorm van de verdubbeling van de fiscale faciliteit, maar zij kunnen ook profiteren van de faciliteiten in de winstsfeer. De mate waarin dat kan, is natuurlijk afhankelijk van hun winstpositie. Van de 110 mln. neemt de verdubbeling van de fiscale faciliteit wel het grootste bedrag voor haar rekening, te weten zo'n 85 mln. Ik verwacht dat dat pakket van maatregelen de kapitein-eigenaren in staat stelt om ook vanuit Nederland activiteiten te blijven verrichten en waar mogelijk uit te bouwen. Tegenover het wegvallen van de WSZ staat voor de gehele zeescheepvaartsector, waaronder de kapitein-eigenaren, een verdubbeling van de fiscaliteit en de optie om te kiezen voor tonnage-

belasting, terwijl ook het gewone winstbelastingstelsel blijft bestaan. Overigens zit in het wetsvoorstel ook de mogelijkheid dat reders gebruik maken van een systeem van versnelde afschrijving van vijf jaarlijkse termijnen van 20%. Met dat voorstel wordt juist op de wensen van de kapitein-eigenaren ingespeeld. Dan kiezen zij voor het normale Vpb-regime, maar met de mogelijkheid om vijf keer 20% af te schrijven. Dat is niet zo duidelijk vermeld in de nota, maar wel in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel, dat nog bij de Raad van State ligt. Dat is heel vervelend. Wij hebben ontzettend ons best gedaan om ervoor te zorgen dat u dat tijdig zou hebben, maar bij de discussie over dat wetsvoorstel...

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Kan ik heel even terugkomen op het vorige onderwerp? Ik herinnerde mij dat ik iets had gelezen over afspraken. In de brief die wij van de reders hebben gekregen, staat letterlijk: Deze overwegingen zijn voor de KVN dan ook aanleiding geweest om met de overheid afspraken te maken over het behoud van de werkgelegenheid voor Nederlandse officieren. Er zijn dus wel afspraken gemaakt met de reders. Daaraan refereerde ik ook in mijn vraag.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met de reders is afgesproken dat zij een inspanningsverplichting hebben, maar dat is geen convenant of contract.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Maar daar ging het mij om.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik dacht dat u daarvan op de hoogte was.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik vroeg hoe die verplichting eruit ziet. Als je zo'n pakket maatregelen genereert, dan is het niet zo vreemd dat daar een of meer inspanningsverplichtingen tegenover staan. Ik waardeer het trouwens van de reders, dat zij daaraan meedoen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk. Mijn excuses, dat ik dat niet nog een keer heb herhaald. Ik dacht namelijk dat bij de Kamer breed bekend was, dat die inspanningsverplichting door de reders is uitgesproken. Ik heb er bij

de reders ook geen misverstand over laten bestaan dat, als over een aantal jaren blijkt dat het anders is, dit reden voor heroverweging kan zijn.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Beperkt u zich daarbij tot de officieren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is mogelijk dat zowel het aantal officieren als het aantal gezellen door de verdubbeling van de fiscale faciliteit groeit, maar wij moeten hier niet al te optimistisch over zijn. Wij zullen zeker volgen wat er bij de officieren gebeurt. Ik heb overigens niet het gevoel dat dit zo bedreigend is. Wat de heer Van den Berg hierover opmerkte, lijkt mij terecht. Soms wordt wel eens gedacht dat die reders maar wat aanrommelen en dat het voor hen niet van belang is wie zij op hun schip zetten. Ik denk echter dat reders buitengewoon voorzichtig zullen zijn voordat zij iemand loslaten op een kapitaalgoed als een schip. Met dat schip moet immers uiteindelijk geld worden verdiend door er effectief, efficiënt en goed mee te varen. Wij weten dan dat de Nederlandse officieren, wat de kwaliteit betreft, buitengewoon goed kunnen concurreren. Wij proberen nu via de fiscaliteit om ze ook nog in de prijs meer concurrerend te doen zijn. Ik ben er dan ook niet bang voor, dat nu plotseling alle Nederlandse officieren van het schip worden gegooid. Daarbij komt dat Nederlandse officieren met de regeling aanmerkelijk aantrekkelijker zijn geworden dan officieren uit de ons omringende landen.

De heer **Poppe** (SP): De officieren spelen natuurlijk een belangrijke rol op zo'n boot; dat is duidelijk. Maar er is ook nog de bemanning, de gezellen. Ik denk dat er ook een duidelijke eis moet worden gesteld wat betreft de betaling van de rest van de bemanning, wil deze belastingfaciliteit meer werkgelegenheid opleveren. Dat moet dan ook werkgelegenheid zijn die in Nederland terechtkomt, want daarvoor geef je het geld uit. Ik denk dan aan een goede CAO die bindend is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De fiscale middelen vallen uitsluitend toe aan mensen die onder het Nederlandse fiscale systeem vallen. Als een Nederlandse reder Neder-

landse gezellen in dienst neemt, dan kunnen die in principe ook onder de fiscale faciliteit vallen. De nationaliteitseis bij de gezellen is overigens al jaren geleden losgelaten; dat is niets nieuws. Het zou natuurlijk prachtig zijn als ook de gezellen concurrerender worden. Maar ik moet zeggen dat ik daarbij wel enige aarzeling heb, gezien de nationaliteit van de huidige gezellen en het aanbod op de markt van Nederlandse gezellen. Dat aanbod is namelijk uitermate gering.

De heer **Poppe** (SP): Dat heeft natuurlijk ook met de betaling te maken.

De **voorzitter**: Het lijkt mij niet goed als elk antwoord van de minister de heer Poppe verleidt tot een interruptie.

De heer **Poppe** (SP): Het was maar een korte opmerking.

De **voorzitter**: Zeker, maar u scoort heel hoog met het aantal interrupties. Wellicht dat u zich iets kunt beperken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik kom nu op het budget voor de WSZ en de uitvoering van de WSZ. In mijn antwoord moet ik een beetje voorzichtig zijn, omdat de procedure rond de WSZ-toekenning nog gaande is. De WSZ voorziet in een advisering door de commissie Structuurverbetering zeescheepvaart. Deze commissie adviseert over de rangorde van de aanvragen in de zogenaamde "ranking". Aangezien het budget meer dan vier keer is overtekend, is de ranking bepalend voor het wel of niet ontvangen van premie of aftrek. Ik heb het advies van de commissie nog niet ontvangen. Wel heb ik uiteraard inzicht in de criteria die worden gehanteerd, die in de wet zijn genoemd. In de bijlage bij het aanvraagformulier is aangegeven hoe die criteria verder worden geoperationaliseerd ten behoeve van de ranking.

Het belangrijkste criterium is de mate waarin de beheersactiviteit ten behoeve van het schip in Nederland plaatsvindt. Het tweede criterium is innovatie, waarbij niet geïsoleerd wordt gekeken naar de techniek maar naar het samenspel van commerciële en ook technische vernieuwing. Vervolgens komt het criterium transport, waarbij wordt

gekeken of met het project vervoer van de weg naar het water wordt verplaatst en of een nieuwe goederenstroom via Nederland wordt gecreëerd. Ten slotte wordt ook nog gekeken naar een aantal andere aspecten, waaronder het genereren van economische activiteiten buiten de zeescheepvaart-sector in directe zin, zoals bijvoorbeeld in de scheepsbouw. Dat alles is vastgelegd in wetten en documenten die bij de reders bekend zijn en waarvan, gezien de aldus gewekte verwachtingen, niet kan worden afgeweken. Ik hoop dat hiermee duidelijk is dat het niet mogelijk is om ad hoc bepaalde regionale of sectorale voorkeuren te honoreren. Overigens is het ook niet zo dat kleine, gespecialiseerde schepen en/of noordelijke reders op die criteria bij voorbaat slecht zouden scoren. Dat is niet aan de orde.

Als wordt gevraagd naar de relatie tussen een eventuele verhoging van het WSZ-budget en de Nederlandse scheepsbouw, sta ik voor een enorm probleem. De WSZ is gericht op zeescheepvaart. De maatregelen zijn zo ontworpen dat bouwen in Nederland geen voorwaarde is en pas in laatste instantie een rol kan spelen bij de beoordeling. Dat is ook een absolute eis vanuit de Unie geweest. Door een verhoging van het WSZ-budget zo nadrukkelijk te plaatsen in de context van de Nederlandse scheepsbouw, kan ik niet anders dan die koppeling in elk geval volledig af te wijzen. Dat kan dus niet. In de praktijk zal een verhoging van het WSZ-budget zich overigens wel grotendeels vertalen in orders voor Nederlandse werven, maar van een koppeling kan echt geen sprake zijn. Ik kan mij op dit terrein ook absoluut geen problemen met de Commissie veroorloven. Ik ben wel bezig om te zoeken naar een oplossing – dat moet op korte termijn – voor een verhoging van het WSZ-budget, maar ik kan nu al melden dat die vanuit de begroting van Verkeer en Waterstaat nooit anders dan bescheiden zal kunnen zijn, met als simpele verklaring dat het gaat om de begroting voor 1995 en dat ik helaas geen onderuitputting heb. Het gaat dus niet om een nieuw jaar en ik zal het uit de lopende begroting moeten halen. Daarvoor heb ik bescheiden mogelijkheden, maar die moeten nog worden goedgekeurd door het kabinet. Wij gaan het budget dus wel iets

verhogen, maar van verdubbelen zal geen sprake zijn. Helaas, want ik heb altijd gezegd dat ik het zou proberen, maar wij kennen de begroting voor Verkeer en Waterstaat. Er zal wel wat van het investeringsbudget over blijven dit jaar, maar dat geld blijft beschikbaar voor de projecten die daarbij horen. Het budget met betrekking tot hoofdstuk XII is helaas aan uitputting onderhevig.

Hiermee heb ik ook antwoord gegeven op de vraag of er afspraken zijn gemaakt met reders over het bouwen in Nederland. Echte afspraken daarover kunnen niet gemaakt worden. Ik ga ervan uit dat reders hun best zullen doen om vervolgens zoveel mogelijk schepen in Nederland te laten bouwen. Daarover is natuurlijk wel met hen gesproken.

De heer Van den Berg heeft gezegd – ik dank hem daar zeer voor – dat hij het eens is met ons nieuwe bemanningsbeleid, maar hij heeft wel gevraagd hoe het in de praktijk gaat werken. Ik ben blij dat hij, maar ook anderen, het nieuwe bemanningsbeleid onderschrijven en vooral de daaraan ten grondslag liggende principes. Ik ga nu met grote voortvarendheid aan het werk, met het doel het wetsvoorstel inzake de zeevaartbemanning nog voor het eind van dit jaar door de externe consultatierondes te krijgen en het begin volgend jaar in te dienen bij de Kamer. Vervolgens hangt het natuurlijk van de medewerking van de Kamer af of het snel behandeld kan worden. Daar ga ik echter wel van uit.

In de tussentijd zullen wij niet stil zitten. De heer Van den Berg zei zelf al dat het huidige bemanningseisenbesluit ook mogelijkheden geeft om te experimenteren met andere modellen. Ik ben van plan daar ruim gebruik van te laten maken, om het de reders op die manier een stuk gemakkelijker te maken en een beetje te anticiperen op het nieuwe beleid. Dat geeft de overheid overigens ook de gelegenheid om eens goed uit te proberen hoe het systeem in de praktijk zal werken en welke randvoorwaarden daarbij gesteld moeten worden. Ik ga ervan uit dat wij op het moment van in werking treden van de nieuwe zeevaartbemanningswet – wij kunnen afspreken dat dat uiterlijk 1 januari 1997 zal zijn – voldoende ervaring hebben opgedaan om het nieuwe systeem soepel en met instemming

en medewerking van zoveel mogelijk betrokkenen in werking te laten treden.

Bijna alle woordvoerders hebben gevraagd of de toelating van die buitenlandse officieren ook een nadelige invloed zal hebben op de werkgelegenheid voor de Nederlandse officieren. Verder is gevraagd of het aanbeveling verdient om de Nederlandse zeescheepvaart onder de werking van de Wet arbeid vreemdelingen te brengen en wat daarvan de gevolgen zouden kunnen zijn. Voorzitter! Geen misverstand. Ook voor ons is de werkgelegenheid voor Nederlandse zeevaardenden van uitermate groot belang. Dat blijkt ook wel, want het grootste deel van de voorstellen is erop gericht, het fiscaal aantrekkelijk te maken om Nederlandse zeevaardenden in dienst te nemen of te houden. Dat vormt het grootste beslag van de middelen voor het nieuwe beleid. Door een goede aansluiting van het zeevaartonderwijs – dat een uitermate hoog niveau heeft in Nederland – op de arbeidsmarkt moeten de gekwalificeerde zeevaardenden competitief zijn en ook blijven ten opzichte van hun buitenlandse collega's. Door Verkeer en Waterstaat, door OCW en binnen de sector wordt daar aandacht aan geschonken. Ook de reders besteden aandacht aan dit probleem. Zij hebben de bereidheid uitgesproken om afspraken te maken. Dit betreft de inspanningsverplichting van ons allen om de Nederlandse werkgelegenheid zoveel mogelijk te stimuleren. Ik ben niet van mening dat toelating van officieren uit landen die niet tot de Europese Unie behoren op dit punt nadelige invloed zal hebben op de werkgelegenheid voor Nederlandse officieren. Bovendien gaat het al lang niet meer om werkgelegenheid voor Nederlanders, maar om werkgelegenheid voor onderdanen van de Europese Unie.

Het is van belang dat wij ons realiseren dat de zeescheepvaart bij uitstek een internationale markt is, met daaraan gekoppeld ook een internationale arbeidsmarkt. In het verleden is de Nederlandse arbeidsmarkt voor gekwalificeerde zeevaardenden afgeschermd voor buitenlanders door het voorschrijven van Nederlandse diploma's voor gekwalificeerde functies. Die weg heeft vervolgens in de afgelopen jaren alleen maar geleid tot een vermindering van de Nederlandse werkgelegenheid. Ik ben er dan ook

van overtuigd dat het heilloos is om aanneming van Nederlandse officieren voor te schrijven, bijvoorbeeld door middel van de Wet arbeid vreemdelingen. De reder moet overtuigd zijn van de meerwaarde van de Nederlandse officier. Als hij dat niet is, zal hij met goede buitenlanders gaan varen onder Nederlandse of – als hij niet anders kan – onder buitenlandse vlag. Overigens, de Wet arbeid vreemdelingen is afgelopen september al in werking getreden en de zeescheepvaart is daar bewust van afgezonderd. Daarvoor gelden de zojuist genoemde overwegingen. Er zou trouwens een raar model ontstaan. Op grond van de Wet arbeid vreemdelingen moet men, als er geen Nederlander beschikbaar is, eerst in de Europese Unie op zoek naar gekwalificeerd personeel. Pas als dat niet lukt, mag men mensen van buiten de Unie aantrekken. De Nederlandse officier is goedkoper dan die uit de EU. Het heeft niet veel zin dat men eerst in de Unie op zoek gaat naar officieren die veel duurder zijn.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Het gaat hier om een AMvB. Bij het desbetreffende overleg hierover tijdens de vergadering van de vaste commissie voor Sociale Zaken is met nadruk naar dit nota-overleg verwezen. Er is hier sprake van een uitzonderingspositie. De minister geeft aan dat er op dit moment sprake is van schaarste. Wat is er dan op tegen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat erom dat dan de blik eerst gericht moet worden op de Europese Unie. De officieren in de EU zijn echter duurder dan de Nederlandse. Die actie is dus weinig zinvol.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ze zijn er dus niet, bedoelt u?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ze er wel zijn, wordt de reder verplicht om een Duitse of een Engelse officier aan te nemen. Dan ontstaat weer precies dezelfde situatie van voor dit beleid. Juist omdat er schaarste is, is er een probleem.

De heer **Van Waning** (D66): De reder zou dus geneigd zijn om de voorkeur te geven aan de Nederlandse officier. Er is bij de presentatie van deze nota eigenlijk sprake van een twee-

sporenbeleid. Er wordt op gehamerd dat er een tekort aan officieren is. Ik heb mij in eerste instantie vergist. Bij het bureau in Vlissingen zijn geen 200 maar 600 officieren ingeschreven. Dat is maar één van de vijf bureaus op dat gebied.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Welk bureau is dat? Veel reders zullen willen weten waar 600 officieren te krijgen zijn. Er is volgens mij geen sprake van dat er 600 werkloze officieren ingeschreven staan. Er is krapte.

De heer **Van Waning** (D66): Ik heb die gegevens van dat bureau gekregen. Als u zegt dat die informatie niet juist is, vind ik het uitermate vervelend om nu een naam te noemen. Ik zal mijn bron checken. Dit werd echter met grote stelligheid gezegd. Er is dus aan de ene kant een tekort. Aan de andere kant is dit beleid erop gericht om de reder de kans te geven goedkopere officieren te nemen. Het geheel moet voor de reder een kostenbesparing opleveren van ruwweg 25%. Hiervan wordt 10 à 15% gevonden in de fiscale sfeer.

De **voorzitter**: Wilt u tot uw vraag komen, anders wordt dit een verkapte tweede termijn?

De heer **Van Waning** (D66): Dit is een opbouw van een behoorlijk zware vraag, voorzitter.

De **voorzitter**: De minister is met haar betoog bezig. Zoudt u tot uw vraag willen komen?

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! 10 à 15% van de winst die wordt behaald met dit beleid, komt van de goedkopere officieren. Hoe kan de minister dan volhouden dat zij geloof heeft in een inspanningsverplichting? Of meent zij dat we hier inderdaad gigantisch veel meer Nederlandse schepen zullen hebben die het feit compenseren dat er minder officieren per schip gaan varen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer Van Waning, we waren bezig om te proberen de sector weer groter te laten worden, om meer schepen onder Nederlandse vlag te krijgen. Ik proef hier een beetje uit dat u toch weer kostenopdrijvende factoren wilt gaan toevoegen,

bijvoorbeeld door dit te brengen onder de Wet arbeid vreemdelingen. Dit is een kostenopdrijvende factor, zeker als er schaarste is. Dit betekent dan per saldo dat we ook nu niet meer schepen onder Nederlandse vlag krijgen, maar dat de situatie blijft bestaan zoals we die in het verleden ook hebben gehad. We proberen juist een pakket maatregelen te maken dat per saldo de werkgelegenheid bevordert en niet verder afbreekt zoals de afgelopen jaren gebeurd is.

De heer **Van Waning** (D66): Dat besef ik. Ik wilde echter duidelijkheid en eerlijkheid betrachten, ook tegenover de sector. We zeggen dat we het aantal officieren houden. Dat is die inspanningsverplichting.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De redersvereniging heeft ons gemeld dat zij haar uiterste best zal doen, voor zover zij dat in de hand heeft. Dat is een inspanningsverplichting van hun kant. Wij gaan natuurlijk de zaak volgen en evalueren. Als over een aantal jaren zou blijken dat het niet werkt, dat men zich niet aan zijn afspraken houdt of iets heel anders aan het doen is, dan moeten wij ons nog eens goed achter de oren krabben of de regeling wel werkt. Ik ben er overigens van overtuigd dat de regeling zal werken. Laat ik daar geen misverstand over laten bestaan. Ik ga er dus niet van uit dat deze regeling maar een paar jaar zal blijven bestaan. Ik ben ervan overtuigd dat deze regeling voor de werkgelegenheid in Nederland zowel op de schepen als aan de wal grote gevolgen zal hebben in positieve zin.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Mag ik dan hier en nu met de minister een afspraak maken, wanneer de evaluatie plaatsvindt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vindt u het erg als ik niet zeg dat dit over een jaar gebeurt? Ik vind dat je de regeling wel even de kans moet geven. Wij zijn de criteria aan het formuleren. We zullen gewoon een voortgangsverslag uitbrengen. De Kamer krijgt bij de begroting altijd een overzicht van wat er aan de hand is in de verschillende sectoren. Op enig moment zullen wij dan een uitgebreider evaluatieverslag maken. Dat zal na een paar jaar moeten gebeuren.

De heer **Van Waning** (D66): Een paar jaar? Dat is 200 mln. verder.

Minister Jorritsma-Lebbink: Veel meer dan 200 mln. Graag zelfs. Ik hoop eerlijk gezegd van harte dat het meer dan 200 mln. kost. Dat betekent namelijk dat er fors gebruik van wordt gemaakt. Want als er geen Nederlandse officieren aan boord zijn, kost het dus helemaal niets, alleen werkgelegenheid.

Er is verder gevraagd op welke manier de vakbonden betrokken worden bij het bemannen van de schepen. Als het gaat over de feitelijke bemanningssamenstelling, dan is dit geen zaak die met de vakbonden of de rederijvereniging geregeld wordt. Dit gebeurt puur tussen de reder, het hoofd scheepvaartinspectie en de kapitein. Het gaat immers om een specifiek schip met zijn specifieke karakteristieken, lading, vaargebied en dergelijke. Dat neemt niet weg dat er op sector-niveau natuurlijk wel degelijk discussies zullen blijven plaatsvinden met organisaties van werknemers, werkgevers en in voorkomende gevallen de kapiteinsvereniging. Overigens worden natuurlijk al deze sectoren ook betrokken bij de voorbereiding van de nieuwe bemanningswetgeving. Ik maak dus duidelijk en bewust een onderscheid tussen een discussie per schip en de ontwikkelingen in de sector. Bij een discussie per schip is geen rol weggelegd voor de belangenorganisaties, terwijl er over de ontwikkeling in de sector natuurlijk overleg zal blijven plaatsvinden met de belangenverenigingen.

Voorzitter! Ik kom nog even terug op de schaarste. De een denkt dat er een tekort is. De ander denkt dat er een overschot is. We bevinden ons in de zeescheepvaart in een situatie waarbij er deelarbeidsmarkten zijn. Elke grootte en voortstuwingsklasse vormt nog een eigen arbeidsmarkt. Hierdoor kan een tekort in de ene markt niet altijd door een overschot in de andere markt worden opgevuld. Het voorgestelde beleid zal overigens wel de grenzen tussen de deelmarkten voor een flink deel wegnemen. Het wetsvoorstel wordt begin volgend jaar aan de Kamer gezonden.

Op dit moment lijkt de vraag naar jonge, ervaren eerste stuurlieden groter te zijn dan het aanbod. Daar tegenover staat dat er een aantal oudere gediplomeerde zeevarenden

bij het centraal arbeidsbureau zeescheepvaart is ingeschreven. Dat zijn er echter absoluut geen 600. Het moet mogelijk zijn om met enige inspanning tot een oplossing te komen. Dit wordt gemakkelijker naarmate de grenzen tussen de verschillende soorten worden weggehaald.

Ik wijs er wel op dat de reder in dezen een andere verantwoordelijkheid krijgt. Voor een goed personeelsbeleid is het noodzakelijk dat hij een goed idee heeft van zijn toekomstige ontwikkelingen. Hij moet dus weten hoe die toekomst eruit ziet, welke schepen hij nodig heeft en welke mensen die schepen moeten bemannen. Aangezien het vier jaar duurt voordat een zeevarende zijn opleiding heeft voltooid, is een vooruitziende blik van de reder van belang.

Bijna iedereen heeft gevraagd of "MBO-officiëren" nu wel op alle schepen, dus ongeacht grootte of voortstuwingsvermogen, veilig kunnen varen. Voordat de beslissing werd genomen om voor te stellen de MBO-studenten dezelfde bevoegdheid te geven als HBO-studenten, is onderzocht op welke niveaus de vakken die van belang zijn voor de veilige en milieuvriendelijke vaart worden onderwezen. Daaruit is naar voren gekomen dat de MBO-opgeleide student voldoende kennis heeft van die vakken om de hoogste bevoegdheid op alle schepen te kunnen krijgen, overigens na de vereiste vaartijd en een aanvullende cursus.

Voor een scheepsbeheerder kunnen er echter ook andere operationele overwegingen ertoe leiden om toch voor een hogeropgeleide officier te kiezen, bijvoorbeeld vanwege hun meerdere kennis en vaardigheden. Die overwegingen hoeven voor de overheid, die de criteria vaststelt voor de veilige en de milieuverantwoorde vaart, bij de voorgeschreven bemanning geen rol te spelen.

Vervolgens is het de vraag of het toelaten van de MBO-officiëren automatisch ten koste zal gaan van de werkgelegenheid van de HBO-officiëren. Dat lijkt een logische gedachte, maar dat doet zich ook niet voor bij bedrijven aan de wal. De bedrijven gaan uit van een verschil tussen MBO- en HBO-studenten en passen het aannemingsbeleid daarop aan. Er is geen reden om een andere reactie bij

de reders te verwachten. Overigens is hierover met het onderwijsveld van gedachten gewisseld. Daaruit kwam naar voren dat het HBO-onderwijs voor zijn studenten geen enkel probleem verwacht van de voorgestelde verruiming voor MBO-studenten. Door het HBO-onderwijs wordt het voorgestelde beleid zelfs volledig onderschreven. Ik heb daarover nog een interessante brief ontvangen van de Hogere zeevaartschool van Terschelling. Integendeel, juist het MBO-onderwijs denkt in eerste instantie onder druk te komen. Het MBO-onderwijs zal hieraan aandacht schenken. Het verwacht door goede studenten af te leveren toch zijn positie te kunnen handhaven. Bovendien hebben reders aangegeven, geen enkel voornemen te hebben om hun patroon van het aannemen van MBO- of HBO-officiëren te veranderen. Derhalve verwacht ik ook niet dat de maatregel ten koste van de werkgelegenheid voor de HBO'ers zal gaan.

Er is gevraagd of ik het jammer vind dat er Britse officieren op schepen van de HAL worden aangesteld. Het is natuurlijk hartstikke jammer dat de vroegere Nederlandse rederij, die nu nog op haar cruiseschepen met Nederlandse officieren vaart, geen Nederlandse officieren heeft kunnen vinden voor haar nieuwste cruiseschip. Dat toont overigens – dat wordt ook beaamd door de FWZ – de huidige krapte aan op de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden. Een en ander betekent overigens niet dat die werkgelegenheid blijvend voor Nederlandse zeevarenden verloren is, al zal hieraan door betrokkenen aandacht besteed moeten worden. Sterker nog, het is de vraag of Nederland met dit offensieve beleid in de komende jaren wel voldoende zeevarenden kan aanbieden. Wij kunnen daar een steentje aan bijdragen, naast hetgeen de reders en de werknemersverenigingen zelf doen. Alleen al door het imago van de zeescheepvaart te verbeteren, kan de overheid het nodige doen; door eindelijk eens positieve verhalen te vertellen over de zeescheepvaart in plaats van de nadruk te leggen op het grote risico dat er weer wordt uitgevlagd. Dat is niet aantrekkelijk voor mensen die naar de zeevaartschool gaan.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Kon de HAL echt geen Nederlandse officieren krijgen? Er is dus geen sprake van verschil in loonkosten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat heb ik gezegd. Dat is zo. Het klopt inderdaad dat men geen Nederlandse officieren kon krijgen.

Ik wil nog een paar opmerkingen maken over het veiligheids- en milieubeleid. Daarover bestaan misverstanden. Wij stellen nog steeds de normen vast voor het veiligheids- en milieubeleid. Dat blijven wij ook doen. Die eisen hebben niet alleen betrekking op de normen voor het schip, maar ook op de kwaliteit van de bemanningen en de normen voor arbeids- en rusttijden. Wij behoeven daarbij echter niet roomser dan de paus te zijn. Dus passen wij ons zoveel mogelijk aan aan het internationaal afgesproken en overeengekomen veiligheidsniveau. Die discussie vindt zowel plaats in IMO-verband als in het verband van de Europese Unie.

Dat er daarbij nog problemen zijn met het internationale veiligheidsniveau ligt dan ook niet zozeer aan de strengheid van de normen, maar veel meer aan de naleving daarvan, met name door een aantal buitenlandse registers. Daarom houden wij terdege toezicht op het niveau van de vloot. Wij doen dat via de scheepvaartsinspectie op onze eigen vloot en via port state control van de havenstaten op de vloeten van andere landen. Wij bezoeken in Nederlandse havens per jaar zo'n 2500 maal een schip. Wij leggen er zo'n 400 vast aan de ketting totdat het niveau van veiligheid en milieuvriendelijkheid de toets der kritiek kan doorstaan.

Wij werken samen met de reders in goed overleg aan de totstandkoming van zorgsystemen en goede opleidingen. Wat in feite verandert, is niet zozeer het niveau van de veiligheid alswel de manier waarop wij met de sector omgaan. 49 bemanningsmodellen worden vervangen door een door de reder in te vullen model en zorgsystemen door micro-controlesystemen. Er komt vrijheid, maar geen ongebondenheid. Ik ben en blijf gewoon verantwoordelijk.

De vraag is gesteld waarom überhaupt iets veranderd wordt in de veiligheids- en milieu-eisen. Wij brengen de nationale veiligheids- en milieu-eisen in lijn met de internatio-

nale normen, vastgelegd in internationale conventies waarbij Nederland partij is, zoals Marpol, Solas en Loadlines. Wij kennen nogal wat nationale regels die een aanvulling daarop zijn dan wel uitgaan boven de internationaal vastgelegde regels. Dat zijn er zo'n 225. Die extra nationale regels vallen in vier categorieën uiteen. Dat zijn veiligheidsaspecten die niet internationaal zijn geregeld, of een internationaal verplichte invulling van internationale regels. Wij hebben die regels heel vaak net anders vertaald. Wij proberen ze weer zoveel mogelijk terug te brengen en te stroomlijnen conform die afspraken. Verder zijn er nog aanbevelingen van de Raad voor de scheepvaart naar aanleiding van ongevallen, en regels voortkomend uit andere nationale regelgeving, zoals Arbo en CFK.

De helft van de geïnventariseerde 200 extra regels kan vervallen omdat zij zijn achterhaald door de ontwikkelingen, omdat de bijdrage aan de veiligheid niet of nauwelijks aanwezig is of omdat zij tot de verantwoordelijkheid van de reder behoren. De andere helft wordt in samenspraak met de bedrijfstak geanalyseerd op hun effecten. Daarna wordt bekeken of zij geschrapt moeten worden, aangepast of gehandhaafd. Dat proces is nu in de afrondingsfase. Met de redersvereniging is inmiddels overeenstemming bereikt over de vraag welke aanvullende veiligheids-eisen wel gehandhaafd moeten en ook kunnen worden. Wij gaan dus binnenkort met de wijziging van de regelgeving beginnen.

Het is buiten kijf dat ik gewoon verantwoordelijk blijf voor de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de zeescheepvaart. Mevrouw Assen heeft daarover vragen gesteld. Het gaat dan over goede, internationaal overeengekomen en geaccepteerde normen. Deze worden uiteraard zorgvuldig in het oog gehouden, ook door de scheepvaartsinspectie en door de havenstaatcontrole-autoriteiten elders. Als niet voldaan wordt aan die eisen, kunnen aanvullende eisen gesteld worden of corrigerende maatregelen worden genomen. Als het gaat over havenstaatcontrole zijn er overigens zeer heldere afspraken gemaakt, zowel in samenwerkingsverband als in het memorandum van overeenstemming inzake havenstaat-

controle als in een recent tot stand gekomen Europese richtlijn over dat onderwerp.

De heer Van Waning heeft gevraagd of wij in de toekomst een lijst van ships of shame kunnen publiceren. Op zichzelf ben ik helemaal niet tegen publiciteit. Ik geef echter de voorkeur aan goed afgestemde publikaties over schepen die zijn aangehouden. In het kader van het memorandum van overeenstemming inzake de havenstaatcontroles is afgesproken, de namen van schepen te publiceren die in de afgelopen twee jaar meer dan een keer zijn aangehouden. Deze worden jaarlijks gepubliceerd in het jaarrapport van het MOU, maar ik zal graag een overzicht toezenden; dan zijn zij ook publiek.

De heer **Van Waning** (D66): Het ging mij vooral om het initiatief van uw Britse ambtgenoot, die wil dat het gepubliceerd wordt in Lloyd's list of zo. Hoewel ik geïnteresseerd ben als lid van de Tweede Kamer, gaat het er vooral om, die reders, die certificatiebureaus enzovoort aan de mast te nagelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De ervaringen met zo'n lijst waren in het Verenigd Koninkrijk, maar ook in de Verenigde Staten – want die doen het ook zo – heel negatief in verband met schadeclaims die daarna volgden. Daarom hebben wij gekozen voor een geïntegreerde lijst van de MOU-landen die met zeer veel waarborgen is omkleed, want publiceren is één ding, de gevolgen zijn natuurlijk wat anders.

Er zijn, vooral door mevrouw Assen, vragen gesteld over de simulatoren in het nautisch onderwijs. Zij suggereerde een beetje dat alleen op Terschelling een simulator staat, hetwelk niet waar is. Uitgebreid onderzoek door TNO heeft uitgewezen dat de full-mission-simulator een belangrijke bijdrage en zelfs een versterking van het opleidingstraject betekent: de scholier wordt in staat gesteld om zich tevens te bekwamen in gevaarlijke situaties die sporadisch voorkomen. Op dit moment wordt reeds gestudeerd op mogelijkheden om de simulator verder in het opleidingstraject op te nemen. Er bevinden zich in Nederland vier simulatoren met full-mission-capaciteit. Dat zijn de simulatoren op Terschelling en in Wageningen,

Rotterdam en Den Helder. De simulator op Terschelling is bij de zeevaartschool ter plaatse geplaatst en is voor gebruik door het totale nautische onderwijs. Naast die full-mission-simulator op Terschelling hebben de andere scholen in huis de beschikking over deelsimulatoren.

Mevrouw **Assen** (CDA): Er is blijkbaar wat onduidelijkheid hierover, want vanuit de zeescheepvaartsector had ik aanvankelijk begrepen dat er alleen op Terschelling een stond. In de middagpauze hoorde ik dat er nog eentje in Rotterdam stond. U zegt nu dat er vier zijn. Er zijn dus een aantal nautische opleidingen die daar niet over beschikken, maar die dus met hun school naar Terschelling of ergens anders moeten om daar ervaring op te doen...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, en dat is ook prima.

Mevrouw **Assen** (CDA): ...en niet in de school zelf. Dat vinden een aantal opleidingen een bezwaar. Het feit dat er meer zijn dan ik aanvankelijk heb gezegd, maakt de mogelijkheden echter in ieder geval wat ruimer. Ik begrijp overigens niet zo goed hoe je in Wageningen met een zeescheepvaartsimulator het zeescheepvaartverkeer kunt nadoen, maar het kan natuurlijk overal...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een simulator kan in principe zelfs in Bolsward staan of in Den Haag, want het voordeel van een simulator is dat je er geen echt water bij nodig hebt. Ik herinner mij nog zeer goed dat destijds – maar dat is voor uw tijd geweest – ook uit het oogpunt van regionaal beleid een zeer bewuste keuze is gemaakt om de simulator bij de zeevaartschool op Terschelling te plaatsen. Dat is een keuze die gemaakt is en ik moet er eerlijk gezegd niet aan denken dat wij nu overal geïntegreerde complete simulatoren neer zouden zetten, want dan weten wij één ding: dan is er niet één rendabel, hetwelk op dit moment zelfs met de vier bestaande niet het geval is. Het is dus al moeilijk genoeg.

Enkele commissieleden hebben gevraagd waarom met het Centrum Nederland maritiem land niet is gekozen voor aansluiting bij Nederland distributieland. Nederland distributieland houdt zich vooral

bezig met het aantrekken van goederenstromen. Ik heb er nu zelf enige ervaring mee hoe dat werkt; men gaat vooral naar verladers toe, dus naar producenten van goederen die hun spullen verladen moeten hebben en zo dus spullen naar Nederland moeten krijgen. Bij het Centrum Nederland maritiem land gaat het erom om Nederland als maritieme natie uit te bouwen en te promoten. Het gaat er dus om, Nederland als vestigingsland voor maritieme activiteiten aantrekkelijk te maken en die activiteiten vervolgens ook duurzaam aan Nederland te binden. Het betreft hier dus twee heel verschillende invalshoeken. Het spreekt natuurlijk overigens vanzelf dat zoveel mogelijk met Nederland distributieland moet worden samengewerkt en dat men, waar mogelijk, ook met elkaar moet uitwisselen.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Welke financiële relatie is er met de overheid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het moet nog ontwikkeld worden en wij stoppen daar wat geld in, waarbij het wel de bedoeling is dat dat alleen in de beginfase gebeurt.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Juist omdat het nog in de beginfase zit... U zegt dat het zo verschrikkelijk ongelijksoortig is, maar ik heb het gevoel dat Nederland distributieland heel sterk met een veel breder concept werkt dan alleen het aantrekken van goederen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, nee, nee. In Nederland krijgt de Kamer ter voorbereiding van de begroting een brief waarin staat, dat er 1,5 mld. bij moet voor de infrastructuur. Maar Nederland distributieland spitst zich altijd toe op de doelgroep van de verladende partijen in het buitenland; de producenten van goederen, die ertoe verleid moeten worden hun spullen via Rotterdam naar Nederland te verladen. Dat levert in de sfeer van de distributie een bepaalde toegevoegde waarde op. Ik doel nu op de "value added logistics". Daarbij gaat het altijd over goederenstromen en in dit geval gaat het om het vestigen van bedrijven.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Maar "value added logistics" heeft

natuurlijk ook veel te maken met vestiging. In ieder geval vind ik het belangrijk dat...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: ...dat er een relatie moet zijn bij de grens.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ja, dat er geen overlappingen moeten zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar ben ik het mee eens.

Voorzitter! Mevrouw Van Zuijlen en de heer Klein Molekamp hebben gevraagd naar de rol van de KVN in het project codes en zorgsystemen. Natuurlijk is de KVN nauw bij het project betrokken. Zij vervult een stimulerende en ondersteunende rol bij het ontwikkelen ervan, en meer kan ik er eigenlijk niet over zeggen. Natuurlijk is de vereniging daar heel belangrijk voor, en wij hopen dat de pilotprojecten goed van de grond komen, zodat wij de kennis over dergelijke zorgsystemen zo spoedig mogelijk kunnen uitdragen.

Ik hoop ten slotte dat wij zo snel mogelijk van start kunnen met een beleid dat erop is gericht om de zeescheepvaartsector in Nederland weer aantrekkelijk te maken, en vooral om het voor buitenlandse bedrijven in deze sector buitengewoon aantrekkelijk te maken om zich in Nederland te vestigen. Daar is een aantal acties voor nodig, waaronder de behandeling van een aantal wetten. Nadat de Raad van State ons daarover heeft geadviseerd, zullen wij ze zo snel mogelijk aan de Kamer zenden. Het voorstel voor bemanningswetgeving zullen wij ook proberen zo snel mogelijk in de Kamer te krijgen. In de tussentijd zullen wij al enige stappen zetten om ervaring op te doen met de nieuwe systematiek.

Tweede termijn van de zijde van de commissie

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording van de vragen. Ook ik was enigszins verbaasd dat de heer Vermeend niet aanwezig was. Waarschijnlijk is dat een gevolg van onervarenheid van de drie nieuwe kamerleden achter de tafels. Toen ik van de heer Vermeend hoorde dat hij niet mocht komen, dacht ik dat het wel niet aan ons zou liggen, maar wij hebben er zelf mee ingestemd.

De **voorzitter**: De Kamer bepaalt zelf wie zij uitnodigt en de bewindspersonen mogen meenemen wie zij willen. De minister sloeg zich overigens aardig door de fiscale vragen heen. Laten wij dit verder maar intern bespreken.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik herhaal maar even dat het jammer is dat wij niet in staat zijn gebleken om in Europa tot een gemeenschappelijk zeescheepvaartbeleid te komen. De minister zet zich daarvoor niettemin in. Ik ben blij dat Europa kan instemmen met de voorstellen van de Nederlandse regering en ik ben benieuwd naar het rapport dat Neil Kinnock zal uitbrengen over het Europese zeescheepvaartbeleid in dit kader.

Wat de afspraken over het behoud van werkgelegenheid betreft, vind ik het prettig dat de minister de inspanningsverplichtingen van de reders jegens de Nederlandse officieren heeft aangegeven. Naar ik hoop zal de kleine Nederlandse handelsvaart ook zeker die inspanningsverplichting jegens de gezellen hebben.

Het CPB gelooft inderdaad in de trends. De opmerkingen over de deskundigheid van het CPB in dezen neem ik overigens voor kennisgeving aan.

Het is van belang dat er een evaluatie plaatsvindt. Hoe die het beste kan worden uitgevoerd, zal worden onderzocht. Het is misschien wat kort door de bocht om te verlangen dat dit binnen een paar jaar gereed is. Ik hoop in elk geval dat de Kamer op de hoogte wordt gebracht, zodra de vormgeving van de evaluatie duidelijk is.

De minister zet zich er ook actief voor in reders ervan te overtuigen dat het verstandig is om terug te keren of te blijven. Dat doet zij natuurlijk in de eerste plaats door het beleid zelf. De reders tonen zich ook bereidwillig. Mogen nog velen volgen!

De inspanningsverplichting ten aanzien van reparatie en nieuwbouw op Nederlandse werven is natuurlijk vooral indirect. Ik neem aan dat de Nederlandse reders ook het voordeel zullen zien van krachtige Nederlandse clusters.

Ik wil toch graag de zorg van de Kamer tot uitdrukking brengen dat de kleine werven en de kapitein-eigenaren zowel op de korte als de lange termijn niet voldoende zullen

profiteren van het generieke beleid. De minister heeft mij wel enigszins gerustgesteld op dat punt. Aangezien ik de concrete voorstellen nog niet ken en de groep zich zelf bezorgd toont, lijkt het mij geen kwaad te kunnen onze zorg op dit punt nog eens te bevestigen. Ik wil daarmee tevens aangeven dat de Kamer graag wil dat de kapitein-eigenaren en de kleine werven ook op de langere termijn een stabiel onderdeel blijven vormen van de Nederlandse zeescheepvaart.

Het is niet onze bedoeling Groningen te bevoordelen of iets dergelijks. Maar ik ga ervan uit dat juist het noorden van de regeling zal profiteren, omdat daar veel kleine werven zitten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over werven mag u met mij absoluut niet spreken. U mag ook geen Nederlands beleid meer aanprijzen. Dat kan dus niet. Ik vind het heel interessant, hoor.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik zal mij beperken tot kapitein-eigenaren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan gaat het over scheepseigenaren en niet over werven. Afsproken is namelijk dat er per 1 januari a.s. voor werven geen subsidieverlening meer is.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ja, dat klopt, maar dan kunnen de werven nog wel profiteren van het feit dat de kapitein-eigenaren een object van beleid zijn.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik denk dat de minister het toch met ons eens is. Vroeger had je in het Rotterdamse een heel conglomeraat van aan de ene kant de familie Ruys en aan de andere kant Wilton, waarbij sprake was van een zekere interrelatie, waarbij wel degelijk zichtbaar was dat een belang van de reder op een gegeven moment ook een belang van de scheepsbouwer werd en omgekeerd. Ik denk dat mevrouw Van Zuijlen heel sterk doelt op het feit dat doordat in de afgelopen jaren juist die kleine handelsvaart zo'n dominante orderpositie heeft gehad voor de noordelijke scheepsbouw, daar een conglomeraat met een winwinsituatie is ontstaan die zowel de werkgelegenheid van de noordelijke reders ten goede komt als die van de

noordelijke scheepsbouw. Het feit dat wij zo'n relatie leggen, dat wij zeggen dat wij het plezierig vinden dat die activiteiten van de kleine handelsvaart een positieve uitstraling gehad hebben op de scheepvaart, kan toch niet in strijd zijn met de Europese richtlijn.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Dan zal ik nu de motie voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de nota Zeescheepvaartbeleid positieve ontwikkelingskansen voor de zeescheepvaart biedt;

voorts overwegende, dat gespecialiseerde kleine werven en kapitein-eigenaren minder profiteren van generieke steun, hoewel ze beeldbepalend zijn in de Nederlandse handelsvloot en scheepsbouw;

van oordeel, dat deze groep, gegeven hun specifieke positie in een zich voortdurend innoverende markt voor de onder de Nederlandse vlag varende zeescheepvaart van evident belang is;

van oordeel, dat ook de werkgelegenheidssituatie in het noorden van het land extra aandacht verdient;

verzoekt de regering de criteria voor het toekennen van subsidies op grond van de WSZ zodanig toe te passen dat ook de kleine werven en kapitein-eigenaren ervan kunnen profiteren;

verzoekt de regering bovendien de positie van de kapitein-eigenaren op korte termijn nader te bezien, zodanig dat ook zij een stabiel onderdeel kunnen blijven vormen van de Nederlandse zeescheepvaart waarbij zij kunnen rekenen op steun van de Nederlandse overheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Zuijlen, Klein Molekamp, Van Waning, Van den Berg en Stellingwerf.

Zij krijgt nr. 3 (24165).

Mevrouw **Assen** (CDA): De Wet zeescheepvaart expireert per 1 januari 1996. Dat betekent dat het verzoek van mevrouw Van Zuijlen slechts voor twee maanden van toepassing zou kunnen zijn. In de motie wordt gevraagd, de criteria anders toe te passen. Wat wordt daarmee precies bedoeld?

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): De minister heeft zojuist de criteria uitdrukkelijk herhaald. Het lijkt mij geen enkel probleem, de criteria zo toe te passen zoals in de motie wordt gevraagd. Ik denk dat de kapitein-eigenaars wat dit betreft gerustgesteld kunnen zijn. Er hoeven geen andere criteria te worden ingezet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik begrijp uit de motie dat u mij tegen de wet in wilt laten handelen, mevrouw Van Zuijlen. Ontzettend veel mensen hebben de motie ondertekend, desondanks doe ik het niet.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Kunt u dat even uitleggen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zijn wettelijk vastgelegde criteria op basis waarvan de ranking plaatsvindt. Ik kan niet tegen de wet in handelen, zeker niet in dit stadium.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Het gaat om de interpretatie en de toepassing. Er is ontzettend veel geld en op een bepaald moment moet er gekozen worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er moet gekozen worden op criteria zoals wij die in de wet hebben vastgelegd.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Het gaat erom "de criteria zo toe te passen dat...".

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zodanig toe te passen dat ook kleine werven en kapitein-eigenaren daarvan kunnen profiteren. Als u het letterlijk zo bedoelt, hoeft u geen motie in te dienen, want dat doe ik al. Wij hebben geen criteria op basis waarvan grote schepen er per saldo eerder voor in aanmerking komen dan andere. De gewone criteria zijn in volgorde van belangrijkheid

neergelegd. Ik kan daar niet omheen en die kan ik vandaag ook niet veranderen. Het woord "werven" mag er bovendien helemaal niet in. Als het gaat over de WSZ mag er absoluut geen koppeling zijn met Nederlandse scheepsbouw.

De **voorzitter**: De indienster denkt nog even na en sluit nu haar inbreng in tweede termijn af.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Dit overleg en zeker dit laatste onderdeel leert ons dat de ruimte voor eigen Nederlands beleid kleiner wordt. Aan de ene kant willen we dat. Wij vragen om een Europees beleid. Aan de andere kant zoeken wij voortdurend naar eigen ruimte. Ik hoop dat wij die voor de WSZ zullen krijgen, zeker gezien de enorme mogelijkheden die in een land als Duitsland zijn gecreëerd.

Mevrouw **Assen** (CDA): Ik dank de minister voor de uitvoerige beantwoording. Veel zaken zijn daardoor duidelijker geworden en derhalve makkelijker te beoordelen. Ik zou nog op twee zaken willen ingaan.

Dat betreft allereerst de WSZ. Nu de wet expireert, vraagt de sector zelf om een aanpassing van de ranking en om een verdubbeling van de gelden. Er zijn op dit moment heel veel aanvragen. De wet expireert echter op 1 januari en de minister heeft aangegeven dat er geen onderuitputting is. De kustsector, en met name de kleine kapitein-eigenaar, wil nog wat langer profiteren van deze maatregelen omdat gevreesd wordt dat anders binnenkort de vloot verouderd. De sector wil die investeringspremie graag over een aantal jaren gespreid zien en vraagt eigenlijk om een overgangsmaatregel. Dat stelt de fractie van het CDA dan ook voor en dient daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de kustvaart een goed alternatief is om wegen te ontlasten;

overwegende, dat de kustvaart een belangrijke bedrijfstak is voor de

werkgelegenheid in het noorden des lands;

overwegende, dat nu de WSZ expireert, de 10%-premie op investeringen komt te vervallen, kapitein-eigenaars hun investeringen uitstellen, waardoor de vloot verouderd;

overwegende, dat dit een ongewenste ontwikkeling is;

verzoekt de regering voor deze sector ten minste overgangsmatregelen te nemen, teneinde ook de kustvaart voor de toekomst te behouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Assen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 4 (24165).

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik wil graag van mevrouw Assen vernemen wat zij bedoelt met overgangsmatregelen. Als ik het goed begrijp, zegt zij: haal maar een stukje bij het fiscale budget weg en stop dat in een verlenging van de WSZ voor de kustvaart. Met andere woorden, wil zij een verlenging van de premieregelingen, wil zij de WSZ doorzetten voor de kustvaart? Dat moet dan wel heel helder zijn. Ik wijs erop dat per 1 januari a.s. de WSZ gewoon is verdwenen. Die loopt alleen nog door voor de zaken die dit jaar worden toegewezen.

Mevrouw **Assen** (CDA): Mijn verzoek houdt in dat er een overgangsmatregel komt, in overleg met de sector. Welke vorm die overgangsmatregel moet hebben, kan ook het beste in overleg met de sector bepaald worden. Maar er zou een tijdje langer dan nu het geval is een investeringspremie moeten bestaan. Die zou dan misschien lager zijn dan nu, maar wel de mogelijkheden biedend voor voortgaande investeringen. De sector kan dan makkelijker de overgang maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan per 1 januari niet meer, want de wet is op dat moment verdwenen. Bovendien kun je dat niet voor één kleine sector doen, zeker als mevrouw Assen die koppelt aan de

scheepsbouw. Dat kan nu niet en straks helemaal niet.

Mevrouw **Assen** (CDA): Ik heb de scheepsbouw niet genoemd.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Bovendien is er via de systematiek van vervroegde afschrijving voor de bedrijven die er behoefte aan hebben en die investeringen plegen, de mogelijkheid om de regeling van vijf keer 20% toe te passen. Dan is er geen sprake van tonnagebelasting maar van vennootschapsbelasting, dus met de mogelijkheid van vijf keer 20%. Dat is de vervanger van de premiereregeling. Alles waarmee wij nu bezig zijn, is ter vervanging van de premiereregeling. Ik kan bij voorbaat zeggen dat ik die motie niet zal uitvoeren. Ik kan echt niet een verlenging van de WSZ voor een deel van de zeescheepvaart toezeggen.

Mevrouw **Assen** (CDA): Voorzitter! Ik kom te spreken over de werkgelegenheid en de nautische opleidingen. Het mag duidelijk zijn dat er verschillende geluiden uit het veld komen over de werkgelegenheid, over de verdringing van HBO-mensen door MBO-mensen en over de verdringing van Nederlandse werknemers door buitenlandse werknemers. De minister heeft hierover heel positieve uitspraken gedaan. Zij denkt dat dit absoluut niet het geval zal zijn en dat er eerder sprake zal zijn van te weinig werknemers dan van te veel werknemers. Toch kunnen wij dat moeilijk precies inschatten, gezien het feit dat de gegevens daarover ontbreken. Ook het veld heeft daarin niet voldoende inzicht. Ik dien daarom de volgende motie in, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de zeescheepvaartsector voor Nederland, als zeevarende natie, behouden dient te blijven;

overwegende, dat gekwalificeerde werkgelegenheid in de zeescheepvaartsector in Nederland veilig gesteld dient te worden;

overwegende, dat het toelaten van buitenlandse diplomabezitters op de Nederlandse zeeschepen negatieve gevolgen kan hebben voor de werkgelegenheid van bemanningsleden met Nederlandse diploma's;

overwegende, dat reders aanzienlijke fiscale faciliteiten krijgen om de arbeidskosten te reduceren;

verzoekt de regering met reders tot afspraken te komen over het in dienst nemen en behouden van bemanningsleden met Nederlandse diploma's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Assen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (24165).

De heer **Van den Berg** (SGP):

Voorzitter! Ik wil mevrouw Assen om een toelichting vragen. Ik begrijp de bedoeling van haar motie wel, want die is best sympathiek. Maar hoe kan de regering met reders tot afspraken komen over het in dienst nemen en behouden van bemanningsleden? Wij hebben nu het systeem van de bemanningseisen. Daarmee wordt de omvang van de bemanning in feite wettelijk voorgeschreven. Dat systeem wordt nu wat genuanceerd. Maar hoe kan met reders tot afspraken worden gekomen? Het woord "convenant" is al gevallen. Daar ben ik echter geen groot voorstander van, ook niet op andere terreinen. Er zitten altijd allerlei juridische haken en ogen aan. Kan mevrouw Assen concreet aangeven welke rechtsvorm die afspraken dan moeten hebben? In welk kader moeten die afspraken, wettelijk gezien, worden geplaatst?

Mevrouw **Assen** (CDA): Voorzitter! Ik denk in eerste instantie aan de inspanningsverplichting, waarop ook de minister al heeft gewezen, die is afgesproken met Nederlandse rederijen over de bemannings-officiëren. Ik denk dat deze inspanningsverplichting kan gelden voor de hele bemanning van schepen. Na verloop van tijd zal duidelijk moeten zijn of aan die verplichting wordt voldaan en hoe het staat met de werkgelegenheids-situatie van de Nederlandse zeevarenden op alle niveaus. Nu

kunnen wij dat nog niet inschatten, maar het lijkt mij van wezenlijk belang dat in deze sector geen grote werkloosheid komt. Ik hoop dat dat ook niet het geval zal zijn. Het maken van een afspraak zal alleen maar van nut kunnen zijn.

Minister Jorritsma-Lebbink: Hier schrik ik wel van. Mevrouw Assen gelooft dus helemaal niet in het voorstel. Zij zegt namelijk dat zij wil kunnen controleren of er nog wel werkgelegenheid overblijft. Nee, het is niet zoals zij denkt. Waar zijn wij op uit? Het enige doel van de nota is voor Nederland werkgelegenheid te realiseren. Daar betalen we die 85 mln. voor. Die wordt namelijk alleen maar betaald als gebruik wordt gemaakt van de geboden fiscaliteit. Als daar geen gebruik van wordt gemaakt, kost de maatregel ons ook geen geld. Dan hebben we helaas ook geen werkgelegenheid gerealiseerd. Ik snap daarom niet wat mevrouw Assen wil. Haar motie is ontzettend defensief en niet offensief. Ik had eigenlijk gehoopt dat de CDA-fractie zich een beetje offensiever wilde gedragen voor het zeescheepvaartbeleid. Uit haar woorden proef ik nu, dat zij helemaal niet in dit beleid gelooft.

Mevrouw **Assen** (CDA): Ik heb juist wel een zeer positieve motie ingediend. Wij willen namelijk de werkgelegenheid voor de Nederlandse mensen behouden. Dat is van belang. Misschien wordt met deze motie bescherming geboden voor de Nederlandse zaak. Daar zetten we ons voor in.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor haar zeer heldere beantwoording. De beantwoording was net zo helder als de nota zelf. Ik vind het inderdaad jammer dat de staatssecretaris van Financiën niet aanwezig is. Daarover hebben wij het echter zojuist al gehad.

De **voorzitter**: Ik wijs er nogmaals op, dat dit een orde van de zaken is die door onszelf is bepaald. We spreken nu dus onszelf toe. Mea culpa!

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Precies, het kan ook geen kwaad een keer tegen onszelf te zeggen: misschien hebben we geen verstandige beslissing genomen. De

minister heeft namelijk duidelijk gemaakt dat het nu aankomt op de uitwerking van het zeescheepvaart-beleid. Bij die uitwerking zijn beide bewindslieden hard nodig.

Voorzitter! Ik heb behoefte nog een kleine kanttekening te plaatsen bij de reacties van mijn collega. Ik kijk nu naar mevrouw Assen van het CDA. Gelet op het gestelde in de nota is het volgens mijn fractie de bedoeling dat wij in de zeevaart een grotere taart gaan bakken. Misschien is het mogelijk dat de Nederlandse werknemers iets kleiner percentage van die veel grotere taart krijgen; ik meen echter, dat de mensen daar aanzienlijk beter mee af zijn dan met een iets groter partje van een veel kleinere taart. Daarom dringt mijn fractie zeer sterk aan op het vergroten van de taart. Wij hebben er voldoende vertrouwen in, dat de Nederlandse zeelieden een behoorlijk part krijgen. Automatisch komt dan namelijk de tweede component naar voren: de fiscale faciliteit, die van 19% naar 38% gaat; deze is bedoeld om de concurrentiepositie van de Nederlandse arbeidskrachten op die arbeidsmarkt aanzienlijk te versterken. Als je alles bij elkaar optelt en je gelooft dan nog niet dat meer mensen aan het werk zullen komen, heb je naar mijn mening geen vertrouwen in de Nederlandse mensen die voor deze taak worden opgeleid. Mijn fractie kiest beslist niet voor die optie. Wij hebben wel vertrouwen in die mensen. Voorzitter! Dit was een reactie naar aanleiding van de motie van mevrouw Assen en u zult begrijpen dat die motie niet op de steun van mijn fractie kan rekenen.

Het vierde punt betreft de kapitein-eigenaren. Dat onderwerp is nog even aan de orde gekomen. Mevrouw de minister heeft op de opmerkingen hierover duidelijk geantwoord. Zij vond de opvatting van de Kamer op dit punt niet helemaal juist. Zij wees erop dat een groot aantal maatregelen voor de kapitein-eigenaren een goede positie oplevert. Toch heeft de branche ons het gevoel overgebracht dat de kapitein-eigenaren een belangrijk onderdeel in de kleine handelsvaart vormen. Misschien is het goed, ook in het licht van de motie van mevrouw Van Zuijlen, nog eens heel duidelijk alles op een rij te zetten. De minister heeft namelijk heel duidelijk gezegd, dat zij deze nota niet sectoraal heeft willen behandelen.

Aangezien de kleine handelsvaart een zeer bijzondere positie inneemt, lijkt het mij goed alle pro's en contra's van de bestaande situatie ten opzichte van die van de nieuwe situatie op een rij te zetten en om, ook in overleg met de betrokkenen, een doorrekening te laten plaatsvinden. Vervolgens kunnen wij nagaan of er sprake is van een verkeerde interpretatie dan wel of de minister een iets te optimistische kijk op deze zaak heeft. Op deze manier zouden wij op dit punt helderheid kunnen creëren.

Ik kom bij het laatste punt, te weten de motie die al in de eerste termijn is aangekondigd. De WSZ loopt per 1 januari 1996 af. Daar zijn ongelooflijk veel aanvragen voor om een scala van redenen. Een daarvan is ongetwijfeld – ik weet niet of ik het woord mag gebruiken – het aflopen van de scheepsbouwsteun per 1 januari 1996. Dat betekent dat orders nu naar voren worden gehaald. Mijn collega Remkes heeft bij de behandeling van de begroting van Economische Zaken gezegd: vertaald naar werkgelegenheid betekent het dat je toch 25.000 mensen aan het werk zou zetten. Het is door de heer Wijers niet tegengesproken, dus ik ga ervan uit dat het getal zo'n beetje klopt. Als ik dan zie wat eventueel een extra inspanning in de richting van de WSZ op dat vlak zou kunnen betekenen, dan kom ik per arbeidsplaats op een bedrag waarop de heer Melkert buitengewoon jaloers zou zijn geweest. Dan is dit nog – ik moet het voorzichtig zeggen – een arbeidsplaats die eigenlijk in de markt is gecreëerd, dus een heel goede. In mijn motie staat een groot aantal overwegingen. Als een van die overwegingen in strijd is met de opmerkingen van mevrouw de minister, dan mag die wat mij betreft automatisch geschrapt worden...

De **voorzitter**: Dat is echt dualisme, mijnheer Klein Molekamp.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): ...als het verzoek maar recht overeind blijft. Daar komt het uiteindelijk op aan. Daarom zou ik haar willen vragen om ten behoeve van de WSZ naar extra middelen te zoeken, zowel binnen haar eigen ministerie als, als dat niet helemaal mocht lukken, misschien bij onderuitputting bij andere ministeries. Er zijn zoveel ministeries bij betrokken die er groot belang bij hebben dat de WSZ die

extra impuls krijgt. Daarom dienen wij – onder "wij" versta ik de heer Stellingwerf, de heer Van den Berg, de heer Van Waning, mevrouw Van Zuijlen en mijzelf – de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat door de internationaal overeengekomen afschaffing van de scheepsbouwsteun, door het perspectief van het nieuwe scheepvaartbeleid en door een zekere inhaalvraag, de aanvragen voor de WSZ het budget vele malen overtreffen;

overwegende, dat voor vele projecten de realisering en/of registratie in Nederland afhankelijk is van het verkrijgen van de premie of de belastingaftrek en dat de orders die voor premie-aftrek in aanmerking komen voor het grootste deel op Nederlandse werven worden gebouwd;

overwegende, dat de voor de WSZ aangemelde investeringen belangrijk zijn voor de structuurversterking en in het bijzonder ter versterking van de positie van short-sea-vervoer in het kader van het bevorderen van intermodaal vervoer;

overwegende, dat deze opdrachten vooral van belang zijn voor de kleine en middelgrote werven vooral in de noordelijke provincies gezien hun continuïteit en ter voorkoming van leegloop;

vernomen hebbend, dat de minister van Economische Zaken op basis van bovenstaande overwegingen en gezien de extra maatregelen in andere scheepsbouwlanden op dit gebied heeft besloten het budget voor de generieke scheepsbouwsteun eenmalig voor het jaar 1995 te verdubbelen;

verzoekt de regering het budget voor de WSZ overeenkomstig te verhogen en na te gaan welke financiële knelpunten nog resteren en daarvoor op korte termijn oplossingen aan te dragen en de Kamer daarover te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Klein Molekamp, Van Zuijlen, Van Waning, Stellingwerf en Van den Berg. Zij krijgt nr. 6 (24165).

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter! Er is gezegd "korte termijn", omdat duidelijk is dat er voor 15 november zekerheid moet bestaan, gezien de procedures die rond de WSZ plaatsvinden. Ik heb in eerste termijn gezegd dat de minister zich al als kamerlid zo heeft ingezet voor de zeevaart. Ik heb er dan ook vertrouwen in dat zij haar uiterste best zal doen, zowel binnen haar ministerie als binnen het kabinet, om te kijken wat mogelijk is ter honorering van deze motie.

Voorzitter! Ik herhaal wat ik in eerste termijn heb gezegd: mijn fractie heeft het idee dat bij dit zeevaartbeleid voor een offensieve strategie, voor een positieve strategie, is gekozen. Dat spreekt mijn fractie altijd aan. De regering kan met haar zeevaartbeleid volledig op de steun van mijn fractie rekenen.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor haar beantwoording. Het is wel eens jammer dat, als je elkaar in een nota-overleg urenlang min of meer in de haren vliegt, de hoofdboodschap verloren gaat. Dat is wel eens sneu. Daarom wil ik die aan het eind van deze schermutselingen nog eens namens mijn fractie naar voren brengen. Wij hebben grote waardering voor dit offensieve beleid. Wij steunen dat.

In eerste termijn heb ik mijn zorg uitgesproken over het behoud van werkgelegenheid voor de Nederlandse officieren. Daarop is voorlopig voor mij voldoende geantwoord. Ik heb in dit verband gevraagd naar het beleid in Denemarken, Duitsland en Noorwegen met de DIS en de NIS. In Denemarken worden op dit ogenblik 200 officieren ontslagen. Met de NIS had Noorwegen van de ITF een jaar respijt gekregen. Anders zouden zij kunnen worden geboycot. Ik heb in dit verband ook gevraagd naar onze eigen "flag of convenience": de Nederlandse Antillen. Lopen wij het risico dat daar zaken gebeuren die ons op een gegeven ogenblik door de ITF euvel worden geëld?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De

Antillen-vlag is geen "flag of convenience" voor Nederland. De Antillen hebben een eigen beleid waar wij niet bij betrokken zijn en ook niet verantwoordelijk voor zijn. Wij kunnen niet tegen de Antillen zeggen dat zij dat niet mogen doen.

De heer **Van Waning** (D66): Is dat geen koninkrijksverantwoordelijkheid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Het zou fijn zijn als het wel zo was.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Wat de officieren betreft, worden wij meer geconfronteerd met goedkopere buitenlanders op een schip. In dit verband komt wellicht nog eens de Algemene wet gelijke behandeling aan de orde, bijvoorbeeld via de FWZ. Ik ben het evenwel met de minister eens dat het een afweging blijft: wil je de Nederlandse officieren behouden en daarmee de kosten verhogen, of wil je de kosten verlagen, meer schepen proberen te krijgen en daarmee toch weer meer officieren houden? Uiteraard hoop ik dat dit laatste kan gebeuren. Met korte-termijnbeleid draai je jezelf immers de nek om.

Met de minister ben ik vol vertrouwen op een goede afloop. Ik staal dat vertrouwen ook graag uit. Wel stel ik prijs op een jaarlijks overzicht ten aanzien van de inspanningsverplichting die de reders zijn aangegaan, in begrotingsverband of anderszins. Het is goed als wij eenmaal per jaar dat overzicht krijgen van het aantal in- en uitgevlagde schepen, van vertrekkende en binnenkomende rederijen en van het aantal officieren en gezellen. Dat wil niet zeggen dat wij na een jaar tot de evaluatie moeten komen. Maar wij willen de trend kunnen zien bij een zaak die ons zeer ter harte gaat.

Mijn fractie overwoog om op het gebied van de veiligheids- en milieumaatregelen, waarop zij zeer gespitst is, een motie in te dienen. Ik ben evenwel gerustgesteld over de uitleg van de minister. Ik word graag op de hoogte gehouden van de resultaten van het integraal zorgsysteem. De pilotprojecten kunnen waarschijnlijk in de EU-transportraad, waar ook de veiligheid en het milieu aan de orde komen, naar voren komen.

Ter afronding merk ik namens mijn fractie op: volle kracht vooruit wat

betreft de steun voor het nieuwe maritieme beleid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Ook mijn fractie is het eens met de keuze van de regering om van defensief naar offensief beleid te gaan. Wij denken dat dat een juiste zaak is. Ook het feit dat de regering van steun naar voorwaardenscheppend beleid gaat, achten wij een juiste benadering van de taak van de overheid, die met name haar taak op het publieke terrein moet vinden. Dat zal ook uitwerken op het punt van de werkgelegenheid, zo zijn wij overtuigd door de minister. Zoals het nu gaat, gaat het in ieder geval mis. Wij denken dat de maatregelen die de regering heeft voorgesteld, relatief wellicht minder werkgelegenheid zal opleveren per schip, maar in absolute getallen tot meer kan leiden. Ik ben het wat dat betreft met de beeldspraak van de taart van de heer Klein Molekamp eens.

Op het punt van veiligheid en milieu blijft de overheid natuurlijk verantwoordelijk, zo heeft de minister gezegd. Dat geldt wat ons betreft ook voor controle en handhaving. De minister heeft op dat punt aantallen genoemd en heeft gezegd dat dat ook nadrukkelijk gebeurt. Verder heeft zij gezegd: vrijheid, ja, maar ongebondenheid, natuurlijk nee. Ik denk dat de benadering die de minister heeft gekozen ons gerust heeft gesteld. Wij zijn niet van plan om de normen los te laten, maar willen met name in de uitvoeringspraktijk aanscherping krijgen, zodat wij ons kunnen bezinnen en ons af kunnen vragen of alles nog wel nodig is wat wij in het verleden hebben vastgesteld. Ik kan die lijn wel volgen, maar ik heb toch een vraag. De minister heeft gezegd dat er nu 2500 bezoeken worden gepleegd en dat er jaarlijks 400 schepen aan de ketting worden gelegd. Ik heb echter geen idee of dat veel is of weinig. Kan de minister er enig inzicht in geven of dat een marginaal aantal is of dat het heel substantieel is? Met andere woorden, is de controle en de handhaving voldoende? Dek dat voldoende de huidige praktijk?

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik wil de minister graag danken voor haar reactie. Ik heb in mijn eerste termijn al waardering voor de nota

uitgesproken. Die waardering strekt zich ook uit tot de wijze waarop de minister heeft gereageerd en de voornemens die zij heeft uitgesproken. Het komt nu aan op een snelle implementatie. Dat wil ik nog eens onderstrepen, want dat heeft in het verleden vaak veel te lang geduurd. Ik heb er vertrouwen in dat de minister wat dat betreft voortvarend verder gaat.

Er liggen wat mij betreft nog maar twee problemen. Dat is in de eerste plaats het budget van de WSZ als zodanig. Mijn naam staat ook onder de motie die de heer Klein Molekamp heeft ingediend, maar ik wil toch nog met klem een beroep op de minister doen om te proberen het budget aanmerkelijk te verhogen. Dit is een zeer rendabele investering, die van groot belang is voor de positie van de Nederlandse scheepvaart. Het is het dus alleszins waard om daartoe een ultieme poging te doen.

Het tweede probleem betreft de kleine zeescheepvaart. Dat valt uiteen in twee bijzondere problemen. In de eerste plaats de problematiek op langere termijn. Daar heeft de heer Klein Molekamp over gesproken en hij heeft de zinvolle suggestie gedaan dat de minister de positie van de kapitein-eigenaar onder het nieuwe regime nog eens per brief uiteen zal zetten, zodat wij dat nog eens goed kunnen bekijken. Ik vind dat een heel belangrijk punt, waarop ik graag absolute helderheid wil. Het tweede probleem in dit verband is de korte-termijnproblematiek en betreft de positie van de kleine zeeschepen onder de WSZ. Daar vraag ik de aandacht van de minister in het bijzonder voor. Wij moeten gewoon klip en klaar het probleem onderkennen.

Ons bereiken als Kamer heel duidelijk berichten dat de kleine schepen in die ranking waar de minister over sprak, structureel op een heel lage plaats terechtkomen, misschien door de criteria of door de toepassing van de criteria door de Commissie. Dat kan ik niet beoordelen. Erkent de minister dit probleem? Is het echt een probleem? Zo ja, wat kunnen wij er dan nog aan doen? Dat vraagt de Kamer eigenlijk ook in de motie die door mevrouw Van Zuijlen is ingediend. Het is goed dat de minister het tegen deze achtergrond beziet. Wij denken dat er een serieus probleem ligt, waar naar ons oordeel toch een oplossing voor gevonden moet worden. Misschien

dat de minister zo klip en klaar als wij van haar gewend zijn, dit probleem aan kan vatten en ons haar visie daarop kan geven. Ik wil op dit punt graag volstreekte helderheid hebben, omdat wij niet moeten hebben dat deze belangrijke tak van zeescheepvaart op dit cruciale moment in het achterschip raakt. Dat hebben ze niet verdiend en dat is ook niet in het belang van onze totale scheepvaartsector. Dus als de minister aan dit probleem op bevredigende wijze een bijdrage kan leveren, denk ik dat dit debat een buitengewoon positieve afsluiting krijgt.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik kan zeer kort zijn. Zowel het antwoord van de minister als de nota geeft blijk van een hoog "hoop op zegen"-gehalte. Wij hopen dat de rederijen terugkomen. Wij hopen dat rederijen die in goedkope landen zijn gevestigd, naar ons land komen. Dat is een kwestie van afwachten en over twee jaar zien wij het wel. Ik blijf vrezen dat die terughaalslag toch ten koste zal gaan van de kwaliteit en kwantiteit van de bemanningen. De minister heeft mijn bezorgdheid niet kunnen wegnemen over de mogelijkheid dat er onderhandeld kan worden over de kwaliteit en de kwantiteit van de bemanningen. Later zullen wij de wet inzake bemanning voor de zeescheepvaart behandelen. Bij die gelegenheid zal ik trachten, op deze punten verbetering aan te brengen.

Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Vrijwel alle leden zijn in tweede termijn nog positiever geweest dan in eerste termijn over de nota en het doel van het beleid. Daar ben ik zeer blij mee. De heer Poppe houdt zijn aarzelingen. Bij de komende wetgeving kunnen wij hier gezellig over verder debatteren. Hij kan ervan overtuigd zijn, dat ik weet dat ik een verantwoordelijkheid heb voor het behoud van bijvoorbeeld de veiligheid op de Nederlandse zeeschepen. Daar mag geen misverstand over bestaan.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat om de menswaardigheid van het leven aan boord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat

heeft er alles mee te maken. Op het moment dat mensen niet gemotiveerd zijn en hun werk niet goed doen, is ook de veiligheid niet gegarandeerd. Arbeids- en rusttijden maken ook onderdeel uit van de komende wetgeving.

Ik stel mij voor dat een echte evaluatie van het komende beleid pas over een jaar of vier, vijf mogelijk is. Pas dan kunnen de structurele gevolgen beoordeeld worden. Het lijkt mij dus het beste, over vier jaar de evaluatie te houden. Als de vormgeving van de evaluatie rond is, zullen wij de Kamer daarvan op de hoogte stellen. Ik voldoe graag aan het verzoek van de heer Van Waning om in de begroting aan te geven welke tendensen er zijn. Het gaat dan vooral om het aantal schepen onder Nederlandse vlag en om de werkgelegenheid in ons land.

Mevrouw Van Zuijlen heeft haar motie inzake de criteria van de huidige WSZ enigszins aangepast. Voorzitter! Het allermooist is een verhoging van het budget. Hoe meer geld er beschikbaar is, hoe minder er uit de ranking hoeft te vallen. De commissie moet overigens nog adviseren over de ranking. Uiteindelijk moet ik beslissen of dat advies volledig wordt gevolgd. Ik ben daarbij uiteraard gehouden aan de criteria van de wet. Daar mag geen misverstand over bestaan. Als ik afwijk van hetgeen is voorgeschreven, zullen er zeker claims volgen. Binnen de mogelijkheden van de wet zullen wij proberen, de kleine handelsvaart zo goed mogelijk te bedienen.

De heer Klein Molekamp heeft ook een motie ingediend. Ik kan hem zeggen dat ik een uiterste poging zal doen om het budget te verhogen. Mijn begroting stelt mij niet in staat dit bedrag te verdubbelen. Ik heb begrepen dat de heer Wijers vorige week heeft gezegd dat hij in nader overleg met de staatssecretaris van Financiën en mij na wil gaan op welke wijze een en ander ingevuld kan worden. Ik zeg graag toe dat ik daar mijn uiterste best voor zal doen. Echter, waar niet is, verliest zelfs de keizer zijn recht.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik begrijp dat de minister aanneming van deze motie ziet als een stimulans voor haar collega's om verdere actie op dit punt te ondernemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zelfs

zonder uw steun zal ik mijn best doen om dat budget zoveel mogelijk op te hogen. Wij moeten ons alleen goed realiseren dat het gaat om de begroting voor 1995. Het gaat dus over bestaand beleid. Ik kan niet zomaar uit andermans begrotingen putten. Ik zal daar toch zeker overleg over moeten voeren met de heer Wijers en andere ministers, zeker de minister van Financiën. In de normale uitgaven van hoofdstuk XII is die ruimte er niet. Er is wel ruimte voor enige ophoging, maar niet voor de totale verdubbeling. Daar moeten we dan verder in het kabinet over spreken.

Samenvattend zeg ik dus over dit deel van de motie op stuk nr. 3 het volgende. Voor zover we het budget kunnen ophogen, kunnen we automatisch meer tegemoetkomen aan alle aanvragen. Voor zover mij bekend, stellen wij niet per saldo de kleine handelsvaart achter bij anderen. Men zal echter wel aan de criteria moeten voldoen. Er wordt een ranking op basis van die criteria gemaakt. Ik kan daar niet van afwijken. Als de ranking beïnvloedbaar is en als er in de criteria verschillende uitleg mogelijk is, dan wil ik graag toezeggen dat ik mijn uiterste best zal doen om hier op een goede manier in te sturen.

Bij de laatste overweging zit ik met een probleem. Hier staat: "verzoekt de regering bovendien om de positie van de kapitein-eigenaren op korte termijn nader te bezien, zodanig dat ook zij een stabiel onderdeel kunnen blijven vormen van de Nederlandse zeescheepvaart waarbij zij kunnen reken op steun van de Nederlandse overheid".

Ik heb duidelijk aangegeven dat mijns inziens met de fiscale faciliteit die voor de gehele zeescheepvaart geldt en de mogelijkheid om of te kiezen voor de tonnagebelasting of het Vpb-regime met vijf keer 20 VA wat juist voor de kapitein-eigenaren heel interessant is, de zaak rond is. Ik heb ook niet de mogelijkheden om meer instrumenten in te zetten ten behoeve van de kapitein-eigenaren. Ik ben graag bereid om in een brief aan de Kamer een overzicht te geven hoe het precies in elkaar zit en waar de kapitein-eigenaren wel en waar ze niet van profiteren. Ik wil dat graag deze week doen. Mijns inziens profiteren ze overal van mee, net als anderen overigens.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijk-

heid: ik begrijp dat de minister een brief toezegt voor de stemming over de moties.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voor de stemming over de moties. Dat lijkt mij terecht. Ik wil er hierbij overigens op wijzen dat het wellicht verstandig is dat mevrouw Van Zuijlen ook in de tweede overweging nog een stuk schraapt. Daar wordt namelijk nog steeds gesproken over generieke steun en gespecialiseerde kleine werven. Daar kan het niet meer over gaan. Vanaf 1 januari a.s. is generieke steun aan werven niet meer mogelijk. Aangezien het laatste verzoek is om ook voor de langere termijn oplossingen te bedenken, moet ik haar erop wijzen dat dat niet meer mogelijk is. Overigens ben ik ervan overtuigd dat het dankzij het nieuwe zeescheepvaartbeleid heel goed zal gaan met de noordelijke werven. Laat daarover geen misverstand bestaan. Ik hoor nog wel eens pessimistische geluiden van die kant. Ik vind dat jammer, want ik geloof daar niet in.

Ik kom nu bij de motie van mevrouw Assen op stuk nr. 4. Een verlening van de WSZ is niet mogelijk en zal door Brussel ook absoluut niet geaccepteerd worden. We hebben een acceptatie van het beleid dat nu voorgesteld wordt. De WSZ is tot 1 januari a.s. geaccepteerd. Dit heeft altijd al heel moeilijk gelegen. Ik kan dit absoluut niet verlengen. Ik moet daarom aanname van deze motie sterk ontraden.

Ik kom vervolgens bij de motie van mevrouw Assen op stuk nr. 5. Deze motie is al uitgevoerd voordat zij aangenomen is. Er is een inspanningsverplichting afgesproken tussen reders en Verkeer en Waterstaat. De reders geven hierbij aan dat zij ten minste het behoud van het huidige aantal zeevarenden werkzaam op de gehele Nederlandse vloot garanderen. Dit is een afspraak gemaakt met de huidige reders. We moeten ons goed realiseren dat dit een inspanningsverplichting is. Een redersvereniging zal nooit meer kunnen doen dan dat. Redersverenigingen sluiten namelijk geen contracten. Dat doen de reders zelf. Maar ik ben er zeer tevreden over dat zij deze inspanningsverplichting hebben gedaan. Overigens spreekt mevrouw Assen in haar motie over "het behouden van bemanningsleden met Nederlandse diploma's". Ik hoop dat ze daar ook bedoelt "met

Europese diploma's", want het gaat natuurlijk altijd over meer dan alleen Nederland.

Ik dank de heer Van Waning voor zijn ondersteunende woorden ten aanzien van de nota Zeescheepvaartbeleid. Ik ben er trots op. Het beleid is goed voor de werkgelegenheid in ons land, want daar gaat het uiteindelijk om. Fiscale faciliteiten worden niet gegeven als er geen bevordering van de werkgelegenheid uit voortvloeit.

Ik zal op de opmerking van de heer Van Waning over DIS en NIS schriftelijk ingaan. Beide systemen hebben te maken met de tweede registers. Wij introduceren geen nieuw register. In die zin voeren wij het nationale regime op een goede wijze uit. In Noorwegen is er een tweede register, dat niet conform de wens van de werknemersorganisaties is, althans zo heb ik dat begrepen.

De Antilliaanse vlag is geen flag of convenience voor ons, maar voor de Antillen waarschijnlijk wel!

De heer Stellingwerf heeft opgemerkt dat de getallen van 2500 bezoeken, waarvan 400 schepen aan de ketting, hem niet zoveel zeggen. Ik kan hem melden dat dit veel is, namelijk 25 à 30% van het totaal dat wordt gecontroleerd. Dat percentage ligt boven de daarover internationaal gemaakte afspraken. Wij proberen in Europees verband het aantal controles op een zo hoog mogelijk niveau te krijgen. Nederland doet meer dan internationaal op dit moment is afgesproken. Wij proberen internationaal de niveaus van controle meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

Ik dank de heer Van den Berg voor zijn positieve woorden over de regeling in het algemeen. Ik ben iedere keer huiverig geweest dat de discussie over het aflopen van het huidige regime een negatiever beeld zou opleveren dan gerechtvaardigd is, zeker als hetgeen waarmee wij vanaf 1 januari a.s. aan de gang gaan daarbij wordt betrokken. Degenen die dit jaar profiteren van het budget van de WSZ doen dat in feite dubbel, want volgend jaar profiteren zij ook van de algemene belastingmaatregelen. Wij moeten niet doen alsof men, als men dit jaar niet profiteert, overal buiten valt. Volgend jaar hebben al degenen die de investeringspremieregeling ook nog krijgen, de WSZ, ook het voordeel van de nieuwe fiscale

faciliteiten, zowel in de winst- als in de loonbelasting sfeer. In die zin geldt in een aantal gevallen: dubbel is eens zo dik.

Ik heb al toegezegd, de langere-termijnpositie van de kapitein-eigenaar nog eens uiteen te zetten.

Voorzitter! Ik ben hiermee ingegaan op alle vragen en moties. Ik dank de Kamer bijzonder voor haar positieve bijdrage aan het nieuwe zeescheepvaartbeleid voor volgend jaar en de jaren daarna. Ik ben ervan overtuigd dat dit een zeer positieve invloed op onze maritieme sector zal hebben.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee aan het eind van het nota-overleg gekomen. Over de moties zal worden gestemd nadat de brief van de minister over met name de motie op stuk nr. 3 is binnengekomen. Ik neem aan dat dit op relatief korte termijn zal gebeuren. Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden.

Sluiting 16.15 uur.