

Vergaderjaar 1995–1996

24 165

Zeescheepvaartbeleid

Nr. 8

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 13 november 1995

Naar aanleiding van het Nota-Overleg over de Nota Zeescheepvaart op 23 oktober 1995, heeft de Tweede Kamer op 6 november 1995 een motie aanvaard, ingediend door de heer Klein Molenkamp cs. (motie op stuk 24 165, nr. 6), waarin wordt aangedrongen op **verhoging van het budget voor de WSZ**.

Dit budget bedraagt in beginsel 60 miljoen gulden en valt uiteen in twee deelbudgetten: 30 miljoen voor premie, ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat en 30 miljoen voor zeescheepvaarttaftrek, onder verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Financiën.

Ik heb het genoegen u te kunnen mededelen dat het premiebudget zal worden verhoogd van 30 naar 60 miljoen gulden. De dekking hiervoor is voor 12 miljoen gulden afkomstig uit ombuigingen binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat. De resterende 18 miljoen zal worden gedekt uit de onderuitputting op hoofdstuk XII. Mocht dit ontoereikend blijken, dan zal het ontbrekende bedrag worden gedekt uit de totale onderuitputting van de rijksbegroting 1995.

Tijdens het Nota-overleg op 23 oktober 1995 uitte een aantal leden hun zorg over de positie van de groep van kapitein-eigenaren bij de uitvoering van de WSZ en onder het nieuwe zeescheepvaartbeleid (motie op stuk 24 165, nr. 3). Wat het laatste betreft heb ik de Kamer, conform mijn toezegging, geïnformeerd bij brief van 30 oktober 1995. Ten aanzien van de uitvoering van de WSZ heb ik op 23 oktober 1995 reeds uiteengezet dat de rangorde waarin de WSZ-aanvragen worden gehonoreerd wordt vastgesteld op basis van objectieve, aan de wet ontleende criteria. Ik heb daarbij aangegeven dat er geen reden is te veronderstellen dat deze criteria ten nadele van de groep van kapitein-eigenaren zouden uitwerken.

Inmiddels heb ik de rangorde vastgesteld en kan ik bevestigen dat, mede dankzij de verdubbeling van het premiebudget, een groot aantal aanvragen van kapitein-eigenaren gehonoreerd worden. De aanvragen die op de rangorde zijn geplaatst hebben betrekking op 92 schepen,

waaronder 27 van kapitein-eigenaren. Door de verhoging van het premie-budget kan thans voor 44 van deze schepen WSZ-faciliteit worden toegekend waaronder 16 schepen van kapitein-eigenaren.

Deze relatief gunstige uitkomst voor de groep van kapitein-eigenaren is ten dele het gevolg van het feit dat deze reders in het algemeen een voorkeur hebben voor premie boven aftrek, zodat zij relatief veel profijt hebben van de verhoging van het premiebudget.

Het betreft met name kapitein-eigenaren die actief zijn in de binnen-buitenvaart omdat deze een positieve beoordeling hebben gekregen op het criterium «transport». Voor het overige verwijs ik u naar de bijlage waarin u de toelichting op de rangordebepaling aantreft die ook naar de aanvragende reders zal worden gezonden.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Toelichting rangorde-advies

Adviescommissie structuurverbetering zeescheepvaart

De Adviescommissie Structuurverbetering Zeescheepvaart heeft de criteria als genoemd in de Wet, in de Memorie van Toelichting en nadien in de toelichting op de WSZ als meegestuurd met het aanvraagformulier, ingevuld en geoperationaliseerd als hieronder op hoofdlijnen aangegeven.

Overwegende dat zonder een economische band van het project met Nederland de betekenis van de overige criteria afneemt, wordt aan het eerste criterium de meeste waarde gehecht. Daarna volgen criterium twee, drie en vier in genoemde volgorde.

1. De mate waarin in Nederland economische activiteit wordt gegenereerd (beheer):

Van belang is waar de feitelijke activiteiten zullen plaatsvinden. Het grootste deel van de activiteiten hangt met het commerciële beheer samen en het kleinste deel met het strategische beheer. Aanvragen die door de Adviescommissie niet positief beoordeeld zijn op commercieel beheer, komen niet voor de maximale totaalscore op het criterium beheer in aanmerking.

Daarentegen kunnen aanvragen die door de Adviescommissie als minder goed beoordeeld zijn op strategisch beheer, wel voor de hoogste totaalscore op het criterium beheer in aanmerking komen.

2. Blijvende bijdrage aan de in Nederland gevestigde maritieme kennis-infrastructuur en de grotere mate waarin het structuurplan voorziet in de aanwending van nieuwe technologieën, nieuwe logistieke concepten en nieuwe produkt/markt-combinaties (innovatie):

Het innovatief gehalte van een project is zowel in technische als in bedrijfsmatige zin bezien. Een positieve waardering voor bedrijfsmatige innovatie is gegeven aan projecten die zich onderscheiden binnen de sector en/of een vernieuwende uitstraling naar de sector kunnen hebben. Technische innovaties worden alleen meegewogen voor zover er sprake is van een mate van technische innovatie die zich duidelijk onderscheidt van het normale volgen van de trend van modernisering in het desbetreffende marktsegment. De score op dit criterium is een resultante van het samenspel van de economische en technische innovatieve elementen van het project.

3. Bijdrage aan de Nederlandse transport- en distributiefunctie (transport):

Een positieve score op dit criterium is in de eerste plaats gegeven aan projecten die een verschuiving bewerkstelligen van vervoer over de weg naar vervoer over water in en om Nederland.

De projecten die de grootste bijdrage leveren aan de duurzame ontwikkeling van de Nederlandse transport- en distributiefunctie doordat zij de verkeersoverlast en schade aan het milieu in Nederland verminderen zijn de projecten die ver landinwaarts lading kunnen afleveren en ophalen. In mindere mate leveren ook containerfeeders in deze zin een positieve bijdrage doordat containervervoer over zee plaatsvindt in plaats over de weg.

4A. Overige economische bijdrage:

Indien op de bovenstaande criteria nog onvoldoende onderscheid gemaakt kon worden, heeft de Adviescommissie gekeken naar de economische bijdrage van het project aan de in Nederland gevestigde maritieme sector en de Nederlandse kennisinfrastructuur, voor zover deze niet al bij een eerder criterium aan de orde is geweest.

Het gaat hier om:

1. bijzonder effect op de scheepsbouw: hierbij dient te worden aangetekend dat de economische bijdrage van projecten die geheel in Nederland worden gebouwd groter is dan van projecten die geheel of gedeeltelijk in het buitenland worden gebouwd,
2. bijzonder effect op de werkgelegenheid,
3. bijzonder effect op toeleveringsbedrijven,
4. bijzonder effect op Nederlandse onderzoeksinstellingen.

4B. Overige:

Tot slot heeft de Adviescommissie, indien dit noodzakelijk was, onderscheid gemaakt op het eerdere in de vaart nemen van de schepen.