

Voorzitter

Mevrouw **Kant** (SP): Voorzitter! Vanochtend hebben een paar honderd licht verstandelijk gehandicapte kinderen op het Plein gedemonstreerd voor hun eigen toekomst. Het gaat om kinderen die aan het einde van dit schooljaar van een ZMLK-school komen en voor wie er geen plaats is op een dag-activiteitscentrum of in de WSW. Ik zou daarom graag op korte termijn een brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid ontvangen, waarin zij reageert op de noodkreet van deze kinderen. Er is een zwartboek op het ministerie en er zijn handtekeningen overhandigd. Ik zou graag aan het einde van deze week een reactie van de staatssecretaris ontvangen, opdat wij die de volgende week in een algemeen overleg over de meerjarenafspraken in de zorg kunnen bespreken. Ik doe dit verzoek mede namens de CDA-fractie en die van GroenLinks.

De **voorzitter**: En ik voeg er nog aan toe dat mevrouw Kant eigenlijk mondelinge vragen over dit onderwerp had willen stellen. Voor ik echter aan een beoordeling daarvan toekwam, bleek dat de staatssecretaris om zeer gewichtige redenen hier vanmiddag niet aanwezig kon zijn. Om die reden vond ik het terecht dat mevrouw Kant deze vraag op deze manier bij de regeling van werkzaamheden heeft gesteld.

Mevrouw **Lambrechts** (D66): Voorzitter! Ik wil het verzoek van mevrouw Kant graag ondersteunen, maar er zitten ook aspecten van onderwijs en zelfs van sociale zaken aan, omdat het onderwijs de kinderen langer zou kunnen houden voordat ze al dan niet naar de opvang gaan. Daarom zou ik in elk geval ook graag de brief mede namens de staatssecretaris van Onderwijs ontvangen.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik stem in met het aanvullende verzoek van mevrouw Lambrechts.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Lambrechts.

Mevrouw **Lambrechts** (D66): Voorzitter! Allereerst zou ik u willen vragen het verslag van het algemeen overleg over de tweede fase op de plenaire agenda te plaatsen. Dat overleg heeft op 9 juni plaatsgevonden.

Mijn tweede verzoek heeft betrekking op de decentrale loting. Ik begrijp dat er zodanige moeilijkheden zijn dat het risico bestaat dat die decentrale loting niet op de voorgestelde datum kan ingaan. Ik zou heel graag willen dat minister Hermans ons nog deze week rapporteert over de stand van zaken, zodat wij kunnen bekijken of wij nog vóór het begin van het reces met hem daarover kunnen spreken.

De **voorzitter**: Allereerst uw vraag met betrekking tot het op de plenaire agenda zetten van het algemeen overleg over de tweede fase. Ik zal hierover op een later tijdstip een voorstel doen.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Wij zijn natuurlijk nooit tegen het krijgen van informatie. Wij vinden het echter voorbarig om nu al met de minister over de loting te spreken. Ik zou eerder willen voorstellen de minister om informatie te vragen en nog niet te beslissen dat wij vóór het reces met hem spreken. Dat lijkt mij nog wat vroeg.

Mevrouw **Hamer** (PvdA): In tegenstelling tot mevrouw De Vries steun ik het voorstel van mevrouw Lambrechts. Gezien het feit dat wij bijna aan het reces zijn, zou ik nu willen vastleggen dat wij daarover zullen praten indien de informatie daartoe aanleiding geeft.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Mijn fractie steunt het verzoek van mevrouw Lambrechts.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Wagenaar.

Mevrouw **Wagenaar** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Ik heb een vraag over de rampbestrijding en stel die vraag mede namens de

leden Te Veldhuis, Van der Hoeven en Scheltema.

De minister van VWS heeft gisteren op een congres over rampbestrijding het een en ander bekendgemaakt over rampbestrijding. Edoch, bij de begrotingsbehandeling Binnenlandse Zaken is een motie aangenomen over het project versterking brandweer. In die motie werd het kabinet gevraagd uiterlijk bij de Voorjaarsnota over de financiële uitvoering van die motie te rapporteren. In de Voorjaarsnota is dat niet terug te vinden. Bij de schriftelijke vragenronde over de Voorjaarsnota die dit weekeinde bij de Kamer binnenkwam, werd voor de beantwoording van die vraag verwezen naar de Miljoenennota. Gisteren maakte de minister echter bepaalde bedragen bekend en sprak zij ook over een bepaalde bestemming van de gelden.

Voorzitter! Ik zou dan ook willen vragen of staatssecretaris De Vries, die zich bezighoudt met de rampbestrijding, en de minister van VWS nog deze week een brief naar de Kamer willen sturen, waarin zij ingaan op de uitvoering alsmede de financiering van het project versterking brandweer en een onderbouwing geven van en een toelichting op de afspraken van de minister van VWS. Dan kunnen wij die brief volgende week bij de behandeling van de Voorjaarsnota meenemen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Voorzitter: Weisglas

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Intrekking van de Wet stimulering zeescheepvaart alsmede, in verband daarmee, het treffen van enkele overgangsmaatregelen (26116).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Herrebrugh** (PvdA):

Herrebrugh

Voorzitter! Het voorstel betreft het intrekken van de Wet stimulering zeescheepvaart die door een wijziging in 1996 van het totale maritieme beleid en met name door het invoeren van de tonnagebelasting overbodig is geworden. Aangezien er ook geen middelen meer beschikbaar zijn voor specifieke investeringsubsidies in zeeschepen en er ook geen geld meer beschikbaar gesteld zal worden, zou men de wet gevoeglijk kunnen laten verdwijnen onder het motto: het geld is op, de pot is leeg en het beleid is succesvol. Echter, naar aanleiding van de vervanging van deze wet, de totale herziening van het maritieme beleid en de invoering van de tonnagebelasting zijn enkele effecten opgetreden waarvan ik er een aantal aan de regering wil voorleggen met het verzoek om een reactie daarop.

Door de herziening van de wet en de tonnagebelasting is er op dit ogenblik sprake van het in de vaart brengen van zeeschepen met een laag vrijboord. Dat wil zeggen dat de afstand tussen de zee en het dek klein is. Hierdoor zijn de gevaarlijke toestanden die zich met name onder bepaalde weersomstandigheden kunnen voordoen, aanzienlijk toegenomen. Ik heb vernomen dat dit in een aantal gevallen reeds tot gevaarlijke situaties op zee heeft geleid. Is de minister ervan op de hoogte dat dit soort situaties zich met name voordoet bij de kleinere containerschepen die vanaf grote mainports als Rotterdam en Antwerpen containers naar kleinere havens brengen? Wij weten allemaal dat door de aard van de belading, de snelheid van werken en de kortere trajecten niet altijd die zorgvuldigheid in acht wordt genomen die bij de grotere zeescheepvaart gebruikelijk is. Het gevolg daarvan is dat die schepen onder zware weersomstandigheden nogal eens gevaar lopen. De afgelopen maanden is mij in gesprekken met een aantal zeevarenden gebleken dat dit in een aantal gevallen reeds tot het scheef vallen van dit soort schepen heeft geleid. Is de minister op de hoogte van de gevaarlijke omstandigheden die zich in dit verband voordoen? Welke maatregelen kan zij dienaangaande nemen? Ik weet dat de bouw van dit soort schepen gecontroleerd wordt door classificatiebureaus en onderworpen is aan toezicht door de scheepvaartinspectie. Vervolgens wordt de belading geacht tot goed

zeemanschap te behoren. Ik meen evenwel dat waar hier nu sprake van is als gevolg van het maritieme beleid en de belastingmaatregel, toch nadrukkelijk naar de veiligheidsnormen gekeken moet worden.

Ik heb nog een tweetal vragen over de wat meer fiscale aspecten. In de begroting voor dit jaar is aangekondigd dat er nieuwe wetgeving komt op het gebied van de nationaliteit van de zeeschepen. Het gaat hierbij met name om de voorwaarden waaronder zeeschepen in het Nederlandse register kunnen worden ingeschreven. De tonnagebelasting van dit moment houdt in dat een rederij die een schip onder de Nederlandse vlag brengt, een keuze kan maken uit een aantal belastingmogelijkheden. Een daarvan is de lumpsum op basis van de tonnage van het schip. De voorwaarde die daaraan verbonden is, is dat het schip de Nederlandse vlag moet voeren. Dat betekent dat het schip in het Nederlandse scheepsregister moet zijn ingeschreven. Dit ontnemt Nederlandse rederijen de fiscale facilitering van een aantal mogelijkheden om schepen onder een andere vlag in te zetten in vaargebieden waar bijvoorbeeld een vreemde vlag een voorschrift is. Een voorbeeld daarvan is het verkeer tussen Amerikaanse havens. De Amerikaanse overheid schrijft voor dat schepen de Amerikaanse vlag moeten voeren. Een ander voorbeeld is dat het vervoer van Amerikaanse militaire goederen nadrukkelijk is voorbehouden aan schepen die onder Amerikaanse vlag varen. Nederlandse reders die interesse hebben in dit vaargebied, kunnen om een aantal redenen – een daarvan is het belastingregime – niet aan die eis voldoen. Het Nederlandse maritieme beleid is in eerste instantie bedoeld om de zeescheepvaart in Nederland te bevorderen. Wij doen dat niet alleen omdat wij willen bevorderen dat er meer schepen onder de Nederlandse vlag varen, maar ook omdat het werkgelegenheid oplevert bij bedrijven aan de wal die zich bezighouden met de uitrusting van schepen en alles wat daarmee samenhangt. Zijn er in dit wetsvoorstel mogelijkheden opgenomen om maatschappijen van een soort fiscale facilitering te laten profiteren als hun schepen niet onder Nederlandse vlag zijn gebracht? Wanneer komt dit wetsvoorstel trouwens naar de Kamer? Ik denk vooral aan fiscale

mogelijkheden voor "bare boat chartering", dus van het kale casco.

In antwoord op een vraag van mij heeft de staatssecretaris van Financiën in de nota naar aanleiding van het verslag geschreven dat de uitbreiding van fiscale facilitering voor commanditaire vennootschapsconstructies in de zeescheepvaart niet door hem wordt overwogen. Een uitvloeisel van het huidige Nederlandse maritieme beleid is dat men voor investeringen in schepen veel gebruik wordt gemaakt van de commanditaire vennootschapsstructuur, waarbij de ondernemers de mogelijkheid wordt geboden om door middel van deze constructie van een aantal belastingfaciliteiten te genieten. Vanuit de rederswereld heb ik vernomen dat men nogal geschrokken is van uitlatingen van de staatssecretaris over het aanpakken van excessen in deze fiscale facilitering. Een van die excessen zou zijn dat door het afschermen van het ondernemersrisico door bepaalde bankconstructies het element van het ondernemerschap uit dit soort investeringen is verdwenen. Overweegt de regering inderdaad om met name dit element in het kader van de commanditaire vennootschap in zeevaartrederijen aan te pakken? Ware het niet beter geweest om te wachten op een brede aanpak van CV-constructies? Ik verwijs daarvoor naar de mogelijkheden die het nieuwe belastingplan hiervoor biedt. Een andere mogelijkheid was te bekijken of de investeringsvormen die deze constructie met zich brengt voor de normale ondernemersgewijze investering voor zeescheepvaartmaatschappijen gehandhaafd kan worden.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begin met te zeggen dat ik iedere keer weer onder de indruk ben van de kennis die de heer Herrebrugh weet te etaleren op het gebied van de zeescheepvaart. Ik zal mijn best doen om op zijn vragen te antwoorden.

Het gaat hier om het intrekken van wetsvoorstel stimulering zeescheepvaart. Wij doen dat niet, zoals de Herrebrugh suggereerde, omdat de pot leeg is, maar omdat wij over een veel beter instrumentarium beschikken: de tonnagebelasting, de verhoging van de loonkostenfaciliteit



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

en de nieuwe zeevaartbemanning-wet. Deze drie regelingen zijn zo succesvol dat er sinds 1996 40% meer schepen onder Nederlandse vlag varen. Het was hiervoor heel slecht gesteld met het aantal schepen dat onder Nederlandse vlag op de internationale zeeën voer. Het gaat nu zelfs zo goed dat wij een probleem hebben met het vinden van officieren. Wij proberen dit grote vraagstuk op te lossen door middel van een grote campagne, waarmee wij jongeren proberen over te halen te kiezen voor het beroep van zeeman. Men is in Europa inmiddels zo jaloers op ons systeem dat een aantal landen – Duitsland en de Scandinavische landen – het nu kopieert. Hieruit blijkt wel dat het creatieve plan van de heer Vermeend heel goed werkt en dat wij de Wet stimulering zeescheepvaart niet meer nodig hebben. Vandaar ook dat ik voorstel de wet in te trekken.

De heer Herrebrugh vraagt of er door de tonnagebelasting gevaarlijke situaties ontstaan in met name de containerfeedervaart. De veiligheidsvoorschriften voor het sjourren van containers zijn internationaal vastgesteld, hetgeen niet wegneemt dat de naleving hiervan een ingewikkeld vraagstuk blijft. Het is ons niet bekend dat er bij schepen die onder Nederlandse vlag varen veel problemen zijn met het vastsjorren van de containers op het

schip, al is ieder probleem er een te veel. De heer Herrebrugh zegt dat hij zo nu en dan hoort dat zaken niet in orde zijn. Ik zal de scheepvaartinspectie opnieuw vragen voor mij na te gaan wat daar precies speelt. Ik wist niet dat er problemen zijn. Ik geloof niet dat er een relatie ligt tussen het vastsjorren van de containers en het fiscale regime. De internationale afspraken hebben namelijk niets te maken met het fiscale regime. Dat zijn internationale normen waaraan wij ons evenals ieder ander land moeten houden. Kortom, voorzitter, ik zal de scheepvaartinspectie vragen nog eens te kijken of er problemen zijn, zoals de heer Herrebrugh suggereert. Ik zal de Kamer op de hoogte stellen van het antwoord van de inspectie.

De heer Herrebrugh heeft verder gevraagd wanneer de nieuwe wet op de nationaliteit zeeschepen naar de Kamer wordt gezonden. Deze wet gaat de Wet registratie zeeschepen heten. De titel "nieuwe wet op de nationaliteit zeeschepen" was de werktitel. De wet is onderwerp van interdepartementaal overleg, ook met Koninkrijkszaken. Het is namelijk een Koninkrijkskaderwet zeescheepvaart. Dat is altijd een moeizaam proces in de zin van tijdrovend. Ik heb daarom meer tijd nodig gehad dan ik oorspronkelijk dacht. Voorzover we het nu kunnen overzien, hoop ik het wetsvoorstel in

het najaar aan te bieden aan de ministerraad. Vervolgens gaat het naar de Raad van State. Ik hoop dat ik dan in het eerste kwartaal van het volgende jaar de wet kan indienen bij de Tweede Kamer. Vanwege al het vereiste overleg kan ik niet sneller gaan dan er wordt gegaan.

Voorzitter! De heer Herrebrugh heeft tot slot gevraagd hoe het staat met de wetgeving die in de maak is voor de communautaire vennootschapconstructies. Er is inderdaad fiscale wetgeving op komst. Deze ligt nu bij de Raad van State. Dit betekent dat daar op dit moment niets over te vermelden is. Dat zijn de regels die wij in dit huis met elkaar hebben afgesproken. De heer Herrebrugh heeft gezegd dat de reders zich zorgen maken omdat de heer Vermeend excessen wil aanpakken. Ik vind dat excessen aangepakt moeten worden, want we zijn daar nooit voor. Het lijkt me dus goed dat de reders zich daar zorgen over maken. Als de reders zorgen dat er geen excessen zijn, hebben zij ook niets te vrezen. Dat lijkt me dus een goede vooruitschaduwende werking van de gedachte die de heer Vermeend heeft. Ik vind het punt van de investeringsvormen dat de heer Herrebrugh naar voren brengt, interessant. Ik wil dit punt graag betrekken bij de verdere uitwerking. De minister van Economische Zaken heeft er ook al op gewezen dat een adequaat fiscaal regime belangrijk is voor de zeescheepvaart. Ik wil deze suggesties, die niets met excessen te maken hebben, graag meenemen in het vervolgtraject. Wij zullen na ommekomst van het advies van de Raad van State en het belastingplan 21ste eeuw in de volle breedte komen te spreken over de fiscale vernieuwingen inclusief de vernieuwingen die te maken hebben met de zeescheepvaart.

De heer **Van der Knaap** (CDA): Voorzitter! Ik heb nog een vraag aan mevrouw de minister, die te maken heeft met het feit dat het heel goed gaat met de sector. De minister maakt melding van een campagne die zij gaat voeren om zoveel mogelijk jongelui te bewegen om zich in te schrijven bij een van de scholen die zich met de zeevaart bezighouden. Ik heb hier toch een vraag over. Als je met de verschillende scholen gaat praten, dan hoor je dat de werving inderdaad niet leidt tot een grote instroom. Ik ben bang

Netelenbos

dat als deze instroom tegenvalt, de gemakkelijke weg wordt gekozen en buitenlandse officieren straks op die nationale boten gaan varen. Heeft de minister daarover gesprekken met de sector zelf en met name met de rederijen? En is zij met mij van mening dat in ieder geval voorkomen moet worden dat buitenlandse officieren op Nederlands bevestigde boten gaan varen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij voeren een campagne, getiteld "kies voor een beroep waar de spetters vanaf vliegen". Wij hebben verder een cd-rom en een krant gemaakt voor jongeren die in het middelbaar onderwijs moeten kiezen voor een beroep. Deze inspanningen hebben inderdaad nog niet tot voldoende resultaat geleid. Er wordt op dit moment een rondetafelgesprek onder leiding van de heer Van der Hek, de oud-voorzitter van de HBO-raad, voorbereid. Daarin zal worden gesproken over de vraag hoe een voldoende aanbod van Nederlandse officieren zou kunnen worden bewerkstelligd. Er zijn 400 officieren per jaar nodig, maar die zijn er gewoon niet, die bieden zich niet aan. Het probleem speelt niet alleen bij de zeescheepvaart maar ook bij de marine. Ook daar doet zich het verschijnsel voor dat het heel moeilijk is om voldoende mensen warm te krijgen voor de scheepvaart. Wij gaan dus met elkaar verkennen welk beleid jongeren ertoe zou kunnen brengen om voor de scheepvaart te kiezen en hoe met aanpalende beroepen ook voor een voldoende instroom zou kunnen worden gezorgd. Immers, misschien moeten wij wel iets minder precies zijn ten aanzien van de opleidingseisen en zouden wij iets breder moeten werven. Ik denk dat daar best nog wel wat te winnen is.

Wij moeten vervolgens ook denken aan het thuisfront. Er wordt op dit moment een enquête gehouden onder familieleden van zeevarenden om te bezien tegen welke vragen wordt aangelopen. Waarom kiezen mensen maar tijdelijk voor de zeescheepvaart en gaan zij rond hun 30ste weer aan de wal? Niemand had bedacht dat je dan ook de echtgenoten vragen moet stellen. Dat moest de minister bedenken en dat vond men toen een goed idee. Kortom, er loopt nu een enquête om eens te kijken wat hier allemaal speelt. Daar kun je immers alleen

maar van leren. Wij zullen de uitkomsten daarvan bespreken en daar zal een voorstel uit moeten voortvloeien. Ik zal de Kamer daarvan op de hoogte houden.

De heer Van der Knaap heeft gevraagd naar de uiteindelijke betekenis voor de bemanning op de schepen. Natuurlijk willen wij Nederlandse officieren op Nederlandse schepen. De taal is uiteraard belangrijk. Officieren dienen elkaar te verstaan. Immers, op het moment dat er misverstanden ontstaan als gevolg van taalbarrières, heb je een veiligheidsvraagstuk. Maar ja, een schip, die vliegende Hollander, zonder personeel, dat werkt ook niet echt goed. Er moet uiteraard wel personeel op de schepen zijn. Ik hoop derhalve dat wij met elkaar een goede strategie kunnen uitwerken, waarbij ook mijn invalshoek is dat er op Nederlandse schepen Nederlandse officieren dienen te zijn. Maar als die er niet zijn, moeten wij kijken wat er alsdan te doen is. Ik houd de Kamer op de hoogte, want het is belangrijk genoeg. Wij zijn succesvol met die vlag, maar nu nog met het personeel! De Nederlander hoort toch echt te varen!

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Sluiting 15.30 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:

een, van de minister-president, minister van Algemene Zaken, ten geleide van een afschrift van het koninklijk besluit houdende de benoeming van de heer mr. L.J. Brinkhorst als minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (26582, nr. 3);

vier, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, ten geleide van het verslag over de werkzaamheden van de Veiligheidsraad in de maand mei 1999 (26301, nr. 9);

een, ten geleide van de Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese

Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en Turkmenista, anderzijds (26593);

een, ten geleide van het Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Russische Federatie inzake de Nederlandse assistentie bij de vernietiging van voorraden chemische wapens in de Russische Federatie (26594); een, over de levering van radarapparatuur aan Indonesië (26049, nr. 12);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken, van Defensie en voor Ontwikkelingssamenwerking, over aspecten van de crisis rond Kosovo die losstaan van de voorbereiding op het politiek-militaire vlak voor de ontplooiing van KFOR (22181, nr. 282);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie, inzake de internationale druk op de FRJ (22181, nr. 281);

een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van het financiële overzicht van het eerste kwartaal 1999 over de uitputting van het ORET- en Milieuprogramma (26200-V, nr. 79);

een, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ten geleide van twee fiches die werden opgesteld door de Werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC) (22112, nr. 121);

een, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake de afhandeling van de waterschade van najaar 1998 (24071, nr. 50);

een, van de minister voor Grote Steden- en Integratiebeleid, inzake het Integratiebeleid 1999-2002 (26333, nr. 7);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van het Besluit van 26 mei 1999, houdende wijziging van het Uitvoeringsbesluit WHW in verband met onder meer veranderingen in het stelsel van afstudeerstun door het Rijk (26592);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, over lokale/regionale omroep (23968, nr. 48);

een, van de ministers van Financiën en voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van het verslag van de vergaderingen van de Groep van Tien, het Interim Committee en het Development