

Phoa

werkervaring en onderzoeken hoe zij hun leven weer kunnen oppakken nu zij niets meer hebben.

Staatssecretaris **Phoa**: Als wij dit meenemen in het totale plan van aanpak, denk ik dat deze motie overbodig is. Uiteraard houd ik rekening met de intentie en de onderdelen ervan.

De heer **Dittrich** (D66): De staatssecretaris noemt de moties op de stukken nrs.103 en 104 goed en wenselijk, maar ook overbodig. De vraag rijst wat het nut is van moties als dit regeringsbeleid wordt. Ik vraag daarom aan mevrouw Tonkens of zij die moties intrekt.

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Ik wil dat overwegen, maar ik wil dat nu niet toezeggen.

De **voorzitter**: Dat is ook niet nodig.

Staatssecretaris **Phoa**: Voorzitter. Ik kom op de motie van mevrouw Kraneveldt op stuk nr. 105 (28600-XV). Met deze motie wordt gevraagd om een overzicht van wat zich voor allochtone vrouwen en meisjes afspeelt met betrekking tot schadelijke praktijken. De heer Dittrich heeft verwezen naar de stichting Pharos en eerder onderzoek. Op dit moment loopt bij de VU in Amsterdam een onderzoek getiteld: Strategieën ter voorkoming van genitale vermindering van meisjes en vrouwen in Nederland, gezien in Europese context. In de loop van dit jaar, in de zomer, zal het resultaat van dit onderzoek beschikbaar komen. Er is sprake van breed onderzoek, naar genitale vermindering. De motie is dus overbodig.

Hiermee meen ik alle moties behandeld te hebben. Ik sluit af met de opmerking dat ik het kritische geluid van de Kamer zeer waardeer. Het is een ondersteuning van het lopende beleid en een hart onder de riem voor het nieuwe kabinet, wanneer dat ook mag komen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Zeevaartbemanningswet (Versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen) (28415).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. De behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet is vele malen uitgesteld. Het is ook een ingewikkeld onderwerp, zeker vanwege de vele tegenstrijdige berichten hierover gedurende de voorbereiding van dit debat. Mede hierom hebben wij ons afgevraagd of er wel een noodzaak is tot deze wetsaanpassing. De reders en de minister zien de noodzaak hiervan wel. In de hoorzitting hebben wij gehoord dat ook de werknemers die wel zien, maar dat zij dit toch minder urgent achten dan de minister en de reders. Het is dan ook moeilijk voor ons om hierover te oordelen. Wij denken dat het belang van een goed akkoord groot is. De aanvankelijk voorgestelde wetswijziging leidde niet tot een goed akkoord. Wij zijn dan ook blij met de herziening van het wetsvoorstel. Toch zien wij net als anderen nog enkele slordigheden. Wij hopen dan ook dat vandaag de laatste puntjes op de i gezet kunnen worden.

De privaatrechtelijke regeling die in het wetsvoorstel genoemd wordt, is volgens ons een duidelijke spel in de wet. Het is dan ook vreemd dat het wetsvoorstel al in de Kamer behandeld wordt, terwijl er nog geen overeenkomst tussen werkgevers en werknemers gesloten is. Volgens mij zal dit ook nog de nodige moeite kosten, omdat werkgevers en werknemers niet op een lijn zitten. Dit zijn tegelijkertijd de haken en de ogen van het verhaal. De minister ziet dat ook in, getuige artikel 13, lid 11. Daarin wordt bepaald wat er moet gebeuren, als deze privaatrechtelijke regeling niet binnen drie maanden gesloten kan worden. Daarmee wordt echter de spel uit het wetsvoorstel gehaald, terwijl die spel nu juist zo belangrijk is om hier een goed wetsvoorstel van te maken. Als de spel er uitgehaald wordt, dient de wetswijziging niet van kracht te worden. Bovendien wordt de

werknemersorganisatie hierdoor erg onder druk gezet om die privaatrechtelijke overeenkomst op tijd te sluiten, waardoor de uitgangspositie van werkgevers en werknemers niet gelijk is. Dit zal de kwaliteit van de privaatrechtelijke overeenkomst niet ten goede komen. Met mijn amendement op stuk nr. 9 probeer ik dit probleem te ondervangen. Ik hoor graag hoe de minister hierover denkt.

Ook na de hoorzitting van afgelopen week met de FWZ en de KVNR is mij niet duidelijk hoe wij moeten omgaan met de gelijke werkgeverskosten voor EU-kapiteins en niet-EU-kapiteins. De werkgevers zeggen dat zij de doorstroming van Nederlandse zeevaarders tot kapitein willen bevorderen. Daar zijn ook allerlei voorstellen voor gedaan. De FWZ en de KVNR vinden elkaar ook op dat punt. De werkgevers zijn financieel echter onvoordeliger uit, als zij die doorstroming bevorderen. Dit lijkt mij dus een vreemde spagaat. In mijn ogen moeten werkgevers en werknemers hier goede afspraken over maken. Bij de hoorzitting heb ik al gezegd dat ik het betreurt dat dit allemaal zo moeizaam gaat en dat zij hier volgens mij toch samen uit moeten kunnen komen. Toch heb ik op dit punt het amendement op stuk nr. 10 ingediend. Hoe denkt de minister over een en ander? Waarom is juist deze afspraak niet in het wetsvoorstel opgenomen?

Tot slot heb ik nog een paar korte vragen. Wat vindt de minister van het voorstel van de FWZ om jaarlijks een evaluatie te houden? Waarom heeft hij die suggestie niet overgenomen in het wetsvoorstel? Verder is het de vraag wat hij bedoelt met zijn mededeling dat de verklaring op basis van een privaatrechtelijke regeling tussen werkgevers en werknemers het karakter heeft van een advies voor de overheid waarmee terdege rekening zal worden gehouden. Waar kan ik dit terugvinden in de voorgestelde wetswijziging? In welke gevallen zal de minister afwijken van genoemd advies?

De heer **Buijs** (CDA): Voorzitter. Het CDA is van mening dat er alles aan moet worden gedaan om te bewerkstelligen dat er zoveel mogelijk Nederlandse kapiteins op

Buijs

schepen onder Nederlandse vlag varen, dat er geen situatie mag ontstaan waardoor verdringing kan optreden op de arbeidsmarkt, ten nadele van Nederlandse kapiteins en dat het zeevaartonderwijs moet worden gestimuleerd en vooral ook gepropageerd. In dat licht heeft de CDA-fractie dit wetsvoorstel, alsmede de nota van wijzigingen, beoordeeld.

De CDA-fractie heeft niet alleen met belangstelling, maar ook met tevredenheid kennis genomen van de inhoud van de nota van wijzigingen van 28 maart jl. op dit wetsvoorstel. De minister is met deze nota van wijzigingen in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de bezwaren, welke in deze Kamer bestonden ten aanzien van dit wetsvoorstel, en welke terug zijn te vinden in het verslag van de Kamer. Nog belangrijker is het, te kunnen constateren dat de sociale partners zelf in onderhandeling zijn gegaan en op bestuurlijk niveau een concept voor een privaatrechtelijke regeling hebben geprobeerd te treffen. Die privaatrechtelijke regeling is nu juist de basis van deze nota van wijzigingen. Want als er iets duidelijk is geworden in de afgelopen periode, is het dat er een diepgeworteld wantrouwen bestaat tussen werkgevers en werknemers in deze sector. Het nu voorliggende wetsvoorstel kan het begin betekenen van een herstel van vertrouwen tussen sociale partners.

De wettelijke verankering van een private overeenkomst en het versterken van de monitorfunctie kunnen voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen kunnen worden tegengegaan en beleidsbijstelling snel kan plaatsvinden. Ook de toezegging van de minister dat herziening van de vrijstellingsregeling plaatsvindt indien bij evaluatie na drie jaar toch sprake is van ongewenste effecten voor het loopbaanperspectief van de Nederlands gekwalificeerde zeevarenden, is naar onze mening een stevige stok achter de deur voor sociale partners om toch vooral ook gezamenlijk oplossingen te vinden.

Dan is het buitengewoon jammer, te moeten constateren dat sociale partners – ik bedoel de FEZ en de redersverenigingen – op enkele punten nog steeds verschil van mening hebben over deze privaatrechtelijke overeenkomst. Tijdens de hoorzitting van afgelopen donderdag werd overduidelijk, wat die bezwaren

waren. De bezwaren van de FEZ om bij het niet bereiken van een akkoord over de privaatrechtelijke regeling de ministeriële regeling op te schorten, kunnen wij niet delen. Dit zou namelijk betekenen dat regeringsbeleid dat er juist op gericht is, verdringing op deze arbeidsmarkt tegen te gaan, in de knel komt en volgend zou moeten zijn op deze privaatrechtelijke regeling. Maar ook het voorstel van de FEZ om het verschil in beloning tussen Nederlandse en buitenlandse kapiteins op een bepaalde wijze te compenseren, vindt mijn fractie niet passen in deze regeling. Dit probleem dient naar onze mening in onderling overleg tussen sociale partners te worden opgelost, waarbij ik mij zou kunnen voorstellen dat reders zich extra inspannen, zowel materieel als immaterieel, om vooral ook het onderwijs in deze sector te stimuleren.

Mevrouw **Gerken** (SP): U vindt dat de urgentie te groot is om de privaatrechtelijke regeling af te wachten. Toch heeft u tijdens de hoorzitting kunnen horen dat er op termijn een probleem zal zijn met kapiteins, waarmee de urgentie van een wetswijziging een stuk kleiner geworden. Zou het niet goed zijn, eerst te kijken of deze twee partijen het via de privaatrechtelijke regeling kunnen oplossen, een regeling die ook u zo prijst?

De heer **Buijs** (CDA): In mijn bijdrage heb ik duidelijk aangegeven dat ik niet wil dat regeringsbeleid wordt achtergesteld bij een privaatrechtelijke regeling. Juist het nu aannemen van zo'n overeenkomst kan sociale partners stimuleren, snel tot een oplossing te komen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Maar bent u het niet met mij eens dat wij daarmee één van de twee partijen meer onder druk zetten dan de ander, wat ongewenst is?

De heer **Buijs** (CDA): De regering moet haar eigen verantwoordelijkheid nemen. Onderhandelingen tussen sociale partners over een privaatrechtelijke overeenkomst staan buiten dit beleid.

Mevrouw **Gerken** (SP): Zelfs wanneer de urgentie niet zo hoog is?

De heer **Buijs** (CDA): Nogmaals,

mevrouw Gerken, regeringsbeleid mag niet afhankelijk zijn van onderhandelingen tussen sociale partners. Ik doe hierbij een oproep aan betrokkenen om snel een privaatrechtelijke overeenkomst te sluiten. Het is inmiddels duidelijk dat de minister verdringing op de arbeidsmarkt wil tegengaan. Dit moet een extra aansporing voor de sociale partners zijn.

Uit de toelichting op de nota van wijzigingen blijkt dat de minister er alles aan zal doen om te bevorderen dat er geen verdringing plaatsvindt van Nederlandse kapiteins en officieren op de arbeidsmarkt. Mijn fractie moet daar vertrouwen in hebben. Ik hoor de minister graag nog eens expliciet in de Kamer uitspreken dat het beleid hier inderdaad op gericht is. Daarmee kan hij het bestaande wantrouwen wegnemen.

De CDA-fractie heeft nog behoefte aan een enkele toelichting. Wat doet de minister indien de paritaire commissie geen advies uitbrengt, bijvoorbeeld omdat de reder niet georganiseerd is? Wat is de handelwijze van het hoofd van de scheepvaartinspectie indien er buiten de paritaire commissie om toch om een erkenning wordt gevraagd?

In de brief van 28 maart jl. schrijft de minister dat de uitvoering van de nu overeengekomen privaatrechtelijke regeling tewerkstelling kapiteins (RTK) analoog aan de regeling tewerkstelling officieren (RTO) zal worden uitgevoerd. Wil de minister verduidelijken of er naar zijn mening een samenhang is tussen de nu bestaande drie regelingen? Betekent dat eerst de RAZ en de RTO van toepassing zijn alvorens de RTK in beeld komt? Ik weet dat ik veel afkortingen gebruik, maar de minister begrijpt wat ik bedoel. Is het niet wenselijk om deze drie regelingen tot één regeling in elkaar te schuiven? Als dat het geval is, wil de minister dan in overleg met de sociale partners het initiatief daartoe nemen? De achterliggende reden van dit verzoek is om te voorkomen dat de administratieve lastendruk en de bureaucratie toenemen door deze drie afzonderlijke maatregelen. Wil de minister erop toezien dat de te volgen procedures snel en efficiënt gestalte krijgen.

Veiligheid op zee heeft ook voor de CDA-fractie de hoogste prioriteit. Dat geldt zeker met de scheepsrampen in de afgelopen periode in

Buijs

het achterhoofd. Nederland moet zijn goede naam in internationaal verband hooghouden. Zonder kapiteins uit de zogenaamde derde landen te diskwalificeren, is de CDA-fractie van mening dat het de voorkeur verdient om voldoende Nederlandse kapiteins c.q. officieren op te leiden. Het convenant Maritieme arbeidszaken en nautisch onderwijs kan daarbij een belangrijke impuls geven. Het plan van aanpak daarvoor is nog niet zo lang geleden – eind augustus 2002 – vastgesteld. Het is dus eigenlijk nog te vroeg om conclusies te trekken. Is het niet wenselijk om, rekeninghoudend met de toenemende vraag op de arbeidsmarkt, nu alvast een na te streven doelstelling te formuleren voor het aantal op te leiden officieren? Is het niet nuttig om een soort inspanningsverplichting op te nemen?

Mocht blijken dat de Nederlandse arbeidsmarkt te krap is of wordt, dan kan nu al uitgeweken worden naar andere EU-landen. Daarbij is de Nederlandse belasting- en premiedruk zodanig dat het niet direct aantrekkelijk is voor kapiteins uit andere EU-landen om hier te solliciteren. In het verslag hebben wij hier aandacht voor gevraagd. De minister schrijft in de nota naar aanleiding van het verslag dat tegemoetkomen aan deze bezwaren niet past in de Nederlandse fiscale systematiek. Moet hierop niet het principe "nood breekt wet" van toepassing worden verklaard? Kan een poging worden ondernomen om de fiscale faciliteiten uit te breiden naar EU-kapiteins? Laten wij wel wezen, het budgettaire effect hiervan kan toch niet zo groot zijn dat dit bij de minister op overwegende bezwaren stuit. Graag nog een nadere toelichting hierop.

Ik rond af met een oproep aan sociale partners om tot een akkoord te komen en zich in te spannen om het wederzijds vertrouwen te herstellen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Verdaas, die zijn maidenspeech zal houden.

□

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik bedacht thuis dat dit toch wel een prachtig Hollands thema is om een maidenspeech over te mogen houden. Tot voor kort had ik niet

heel veel met de zeevaart, maar sinds enige tijd wel degelijk. Ik heb even overwogen, want ik zie een paar zeemannen op de tribune zitten, om er een mermaidspeech van te maken, maar wij zijn hier niet met sprookjes bezig. Ik heb dan ook maar besloten om dat achterwege te laten.

Het gaat om een sector met een traditie die ver teruggaat, een rijke traditie. Dat blijkt ook uit de vele spreekwoorden die wij uit de sector hebben overgehouden. Ik wijs op de Zeevaartbemanningswet. Ik heb overigens ooit met vrouwelijke ex-collega's om minder ruzie gehad. Ik zou dan meteen zijn aangevallen. Ik weet niet of er nog een motie over wordt ingediend, maar dat terzijde.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik mag niet interrumpen tijdens een maiden-speech!

De **voorzitter**: Dat heeft u goed gezien, mevrouw Giskes.

De heer **Verdaas** (PvdA): Discipline is er niet altijd!

Voorzitter. De wetswijziging beoogt, een versoepeling te bewerkstelligen van de nationaliteits-eis voor kapiteins op Nederlandse zeeschepen. Deze versoepeling is nodig vanwege een tekort aan gekwalificeerd personeel in eigen land, de Europese Unie en ook de Europese Economische Ruimte.

In de aanloop naar deze wetswijziging is hierover veelvuldig overlegd met de sociale partners. Het viel daarbij op dat de werkgevers geen zorgen hebben. Zij kunnen volledig instemmen met de wetswijziging. De werknemers hebben echter nog wel zorgen, die zich met name richten op de versoepeling en – de heer Buijs sprak hier al over – op de vraag of dit toch niet, ondanks alle waarborgen, leidt tot verdringingseffecten op de arbeidsmarkt. De PvdA-fractie deelt deze zorgen. Het is voor ondernemers aantrekkelijk om goedkoper personeel uit de zogeheten derde landen naar Nederland te halen. Dat is niemand kwalijk te nemen. In de oorspronkelijke versie van de wetswijziging vonden wij de waarborgen nog te gering. Bij dezen dank ik dan ook mijn collega Dijsselbloem omdat wij door zijn voorstellen nu wel met de wetswijziging kunnen instemmen. De waarborgen zijn nu gericht op de privaatrechtelijke overeenkomst, waarop ik nog nader zal ingaan, en

op de arbeidsmarkttoets. Evenals de heer Buijs krijg ik graag de volgende bevestiging van de minister: het mag toch niet zo zijn dat ook maar één iemand van de arbeidsmarkt wordt verdrongen door deze wet? Zodra dat gebeurt, hoop ik dat de minister zijn verantwoordelijkheid neemt.

Een andere zorg die wij serieus moeten nemen, betreft de kwaliteit van de kapiteins uit de zogeheten derde landen. In de discussies vielen mij twee zaken op. Ik vind dat wij voorzichtig moeten zijn. De discussie dreigt te verzanden onder het motto "wat de boer niet kent, vreet hij niet", dus mensen van buiten Nederland zullen wel geen goede kapitein op een Nederlands schip kunnen zijn. Ik begrijp dat, want de eigen kapiteins ken je, je spreekt dezelfde taal en je kent de opleidingen. De keerzijde is echter wellicht onbedoeld een diskwalificatie van kapiteins uit derde landen. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Wij moeten bovenop de eisen blijven zitten die wij aan de kapiteins, aan de opleidingen stellen. Op dit moment waarborgt de wetswijziging voldoende dat dit gebeurt. Er zijn voldoende richtlijnen aangegeven op dat punt.

Kortom, wij steunen de voorgestelde wetswijziging in haar huidige vorm. De privaatrechtelijke regeling is daarbij cruciaal. Zoals reeds eerder is opgemerkt, zijn de sociale partners er nog niet geheel uit. Toch zijn wij van mening dat wij niet met de wetswijziging moeten wachten op een akkoord van de sociale partners, omdat je dan de wet voor een oneigenlijk doel gebruikt, namelijk voor het beïnvloeden van de onderhandelingen. Daarvoor is de wet niet bedoeld.

Mijn volgende opmerking is ook bedoeld voor mensen op de publieke tribune uit de sector. Ik heb gemerkt dat het hierbij vooral gaat om vertrouwen in de onderhandelingen. Er is een dringend beroep op ons gedaan nog meer waarborgen in het wijzigingsvoorstel op te nemen, maar vertrouwen kun je niet bij wet regelen. Je moet met elkaar in het diepe springen en het avontuur aangaan.

Wij steunen uiteraard het voorstel van een driejaarlijkse evaluatie. Als er echter een geval van verdringing bekend is, moeten wij mijns inziens niet drie jaar wachten op de resultaten van de evaluatie, maar meteen actie ondernemen. Ik zag het



De heer Hermans (LPF)

© M. Sablerolle – Gouda

liefst dat de Kamer dan meteen werd geïnformeerd over de onbedoelde effecten van de wet, want anders kunnen wij pas na drie jaar constateren dat de beste stuurder, in dit geval de Kamerleden, aan wal hebben gestaan.

Tot besluit wens ik de Nederlandse zeevaart een behouden vaart.

De **voorzitter**: Mede namens de Nederlandse zeevaart wens ik u een behouden vaart. Ik feliciteer u van harte met uw maidenspeech. U stond er stevig bij: als een zeeman of zeevrouw!

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Eerdmans

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Aan mij de eer om namens de Kamer de heer Verdaas te feliciteren met zijn maidenspeech. De Kamer kan ongetwijfeld nog veel vakkundige bijdragen van hem tegemoet zien.

Ik kan heel kort zijn. De LPF is van mening dat de wijziging van de Zeevaartbemanningswet een hamerstuk had kunnen zijn. Er ligt een voorstel voor waarin waarborgen zijn opgenomen voor werknemers, werkgevers en ook de politiek

om bij te kunnen sturen als het nodig is. Wij juichen deze wetswijziging van harte toe. Wij hebben te maken met een haperende economie en door het grote succes van de zeevaartsector is er gelukkig grote behoefte aan meer kapiteins.

Voorzitter. Ik denk dat de heer Weisglas de korthed van mijn bijdrage zeer op prijs had gesteld!

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ik geloof dat wij vandaag ook nog een "maidenvoorzitter" in ons midden hebben. Het kan niet op!

D66 is er erg voor dat er zoveel mogelijk Nederlandse kapiteins op Nederlandse schepen zitten. Wij hebben daar een goede naam in en de Nederlandse vloot staat over het algemeen goed bekend. Als zodanig is het een belangrijk exportproduct en dat willen wij graag zo houden. Het is van belang dat de sfeer op een schip goed blijft en een gemeenschappelijke achtergrond kan daarbij helpen. Ik ben het overigens eens met de heer Verdaas dat je niet al te krampachtig moet doen als het gaat om mensen die van elders komen. Een amendement van D66 heeft indertijd gezorgd voor een tijdelijke ontheffingsmogelijkheid. Het was de bedoeling om het tekort aan nieuw-opgeleiden te overbruggen en te voorkomen dat schepen gaan

uitvlaggen. Het wetsvoorstel voorziet in de permanente mogelijkheid om kapiteins uit EU- en EER-landen op die schepen te laten varen. Bovendien komt er een ontheffing voor kapiteins uit landen waarmee een memorandum of understanding is gesloten. Ten slotte zorgt een nota van wijziging voor een wettelijk verankerde privaatrechtelijke regeling voor het uitvoeren van de vrijstellingsregeling.

De grootste angst in het veld is dat de nieuwe mogelijkheid misbruikt gaat worden om goedkope kapiteins van elders te halen. De reders en ook de minister roepen bij hoog en bij laag dat die angst onterecht is. Zij zeggen dat het nog steeds hun wens is om zoveel mogelijk Nederlands personeel aan te nemen. Samen met de fiscale faciliteit zou dat genoeg moeten zijn. D66 was op grond van het uitgangspunt dat de scheepvaart zoveel mogelijk een eigen bedrijfstak moet blijven, aanvankelijk niet zo enthousiast over het wetsvoorstel. Tegelijkertijd kunnen wij niet om de geleverde cijfers heen. Het gaat dan om mensen die aan de wal gaan, de leeftijdsopbouw en dergelijke. Dit alles is redelijk problematisch. Hoe is het mogelijk dat er ondanks de algemeen erkende urgentie van het probleem nog steeds onvoldoende instroom is in de nautische opleidingen? Wij hebben hierover zo'n drie jaar geleden al gesproken. Wat is er concreet gedaan en wat kan er nog meer gebeuren? In Europa is er tegelijkertijd nog altijd vrij verkeer van personen. Wij moeten eigenlijk willen dat de landsgrenzen niet meer gelden inzake de werkgelegenheid. De combinatie van de kwantitatieve situatie en de Europese gedachte maakt het voor ons waard te bedenken dat het wetsvoorstel misschien maar moet worden aangenomen, mits een aantal waarborgen geldt. Hoe kijkt de minister in dit verband aan tegen het richtlijnvoorstel van de EU dat ons net bereikte? Volgens dat voorstel stemmen de verschillende landen de erkenning van door derde landen afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen af. Daarbij zijn met name taaleisen en eisen voor communicatie tussen schip en autoriteiten aan de wal in het geding. Is het voorstel een stimulans in de richting die de minister zelf beoogt of denkt hij dat het ons verder van huis brengt?

Misschien is het onvermijdelijk dat wij wat ruimhartiger worden in het toelaten van anderen op de Nederlandse schepen. Hoe bevorderen wij in dat geval toch met alle macht dat de instroom in het nautische onderwijs beter wordt en hoe blijven wij dat bevorderen? Dat is de enige voorwaarde waardoor het aanbodargument in ieder geval niet langer kan spelen in deze wereld. Is het mogelijk om, als er dan een privaatrechtelijke regeling komt, te zorgen dat de onderwijsbevordering daarvan een onderdeel wordt? Als het een verplichting wordt, voelen beide aan tafel zittende partijen – ik doel vooral op de vraagkant, oftewel de reders – zich verantwoordelijk voor het bevorderen van het aantal opgeleiden in Nederland.

De sector wenst nadrukkelijk dat de commissie, als zij er dan toch komt, een bindend advies moet kunnen geven. In dat geval zal niet de minister beslissen na de commissie te hebben gehoord. Wat is daartegen? Het is belangrijk dat wij die wens op zijn minst goed hebben overwogen, want daardoor zou wellicht een deel van de kou uit de lucht worden gehaald. Het belangrijkste is wellicht de wens van de minister dat het wetsvoorstel wordt aangenomen met ingangsdatum en al. Als binnen drie maanden nadat de wet in werking is getreden geen commissie is gevormd, wil hij zelf beslissen. Hij wil desnoods dus zonder advies beslissen. Dat roept de vraag op in wiens voordeel en in wiens nadeel dat is. Ik zou zeggen dat het in het voordeel is van degenen die heel graag een beroep willen doen op kapiteins van buiten. Het is in het nadeel van degenen die stellen dat het vooral Nederlanders moeten zijn. Je zou kunnen zeggen dat de wet moet ingaan als de regeling er is. Dat bevoordeelt misschien de anderen, maar als de belangen zo groot zijn om te willen dat van buiten de EU en de EER kapiteins kunnen worden aangetrokken, bevordert dat ook de mate waarin men overeenstemming weet te bereiken over de inhoud van de regeling. Ik stel dus voor om een en ander om te draaien: eerst de regeling, daarna de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel.

De evaluatie is over drie jaar gepland. Gezien de argwaan en de discussie die eraan ten grondslag ligt, stel ik voor om in ieder geval in

het begin jaarlijks te evalueren en het wetsvoorstel in die zin aan te passen. Het mooiste zou zijn als de minister er zelf een voorzet toe zou doen, maar in afwachting van de discussie kan ik het natuurlijk altijd nog zelf vormgeven in een amendement.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mijnheer de voorzitter. Nederland kent een lange en aansprekende traditie als maritieme natie. De SGP-fractie vindt het van groot belang om krachtig in te zetten op het verder verbeteren en aantrekkelijk maken van de maritieme sector. Vanuit dat perspectief kijken wij tegen het wetsvoorstel aan. De Zeevaartbemanningwet, waarvan nu een wijziging wordt voorgesteld, is nog niet zo lang geleden aangenomen. Dat was in 1997. In deze wet is de vereiste neergelegd dat Nederlandse zeeschepen varen onder een Nederlandse kapitein. Voor deze vereiste bestonden er ook naar de mening van de SGP-fractie belangrijke argumenten. Ik noem het Nederlandse werkgelegenheidsbelang, het waarborgen van een veiligheidsniveau conform Nederlandse veiligheidseisen en het feit dat de kapitein ook een aantal publiekrechtelijke bevoegdheden heeft. Hij is de burgemeester op zee, zogezegd. Deze argumenten pleiten naar onze mening nog steeds voor het handhaven van de nationaliteitseis voor kapiteins, maar mijn fractie is er inmiddels van overtuigd dat het tekort aan Nederlandse kapiteins niet tijdelijk is, maar structureel. Deze ontwikkeling doet zich niet alleen in Nederland voor, maar ook in andere EU-landen. Het tekort aan Nederlandse kapiteins heeft ernstige gevolgen. In combinatie met het onverkort vasthouden aan zo'n nationaliteitseis heeft het een negatieve invloed op de omvang van de Nederlandse vloot. De nationaliteitsbeperking leidt immers tot het zogenaamde uitvlaggen van Nederlandse schepen. Het groeiende aantal schepen dat vanwege de nationaliteitsbeperking wordt uitgevlagd of niet onder Nederlandse vlag wordt gebracht, onderstreept naar onze mening de noodzaak, de wetgeving op dat punt spoedig aan te passen c.q. te verruimen. Daarbij komt dat op dit moment het aanvragen van een ontheffing van de

nationaliteitseis middels de bestaande dispensatieregelingen voor zowel de overheid als de reders een enorm tijdrovende procedure is, die gewoonweg niet goed werkt. Een vrijstellingsregeling betekent een aanzienlijke vermindering van de huidige administratieve lasten. Nu het tekort aan Nederlandse kapiteins structureel van aard lijkt te zijn, ligt bovendien een vrijstellingsregeling ook meer voor de hand dan een ontheffingsmogelijkheid. De laatste gaat immers nog steeds uit van een verbod, waarop zeer incidenteel een uitzondering wordt toegestaan.

Aan het voorgaande wil ik graag een "mits" toevoegen. Het introduceren van een vrijstellingsregeling ter compensatie van het tekort aan Nederlandse kapiteins mag de overheid noch de sector ontslaan van de plicht er alles aan te doen om het tekort aan Nederlandse kapiteins zo klein mogelijk te houden. Er dient hard gewerkt te worden aan het bevorderen van de instroom in maritieme opleidingen en aan de vermindering van de uitstroom uit de sector. Het imago van het beroep moet verbeterd worden, evenals de opleiding, het nautisch onderwijs en de carrièremogelijkheden. Kan de minister toezeggen dat hij alle zeilen zal bijzetten om de inspanningen op dit terrein op hoog peil te houden, ook na de introductie van de vrijstellingsregeling?

Een grote zorg van werknemersorganisaties in de maritieme sector, maar ook van de SGP-fractie, is de mogelijkheid van verdringing van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden door buitenlandse kapiteins. Ik vind het bijzonder positief dat ook de minister op dit punt een zorgvuldige houding heeft ingenomen, zoals uit zijn brief van 27 maart blijkt. Deze houding komt ook terug in een nota van wijziging, waarin nadere voorschriften worden verbonden aan de versoepeling van de nationaliteitseis voor kapiteins. De SGP-fractie staat positief ten opzichte van de voorgestelde wettelijk verankerde privaatrechtelijke regeling voor de uitvoering van de vrijstellingsregeling. Wij hebben op dit punt reeds ervaring kunnen opdoen met de vergelijkbare Regeling arbeidsvoorziening zeevarenden en de Regeling tewerkstelling officieren, collega Buijs heeft er al naar verwezen en er wat vragen over gesteld. De SGP-fractie is ervan overtuigd dat

Van der Staaij

met de nu voorgestelde privaatrechtelijke regeling, inclusief klachtenprocedure en tussentijdse aanpassingsmogelijkheden, in combinatie met de aangekondigde evaluatie na drie jaar, ongewenste neveneffecten van de nationaliteitsverruiming adequaat kunnen worden voorkomen. De nota van wijziging heeft wat ons betreft wat druk van de ketel gehaald. Het gegeven dat met de versoepeling van de nationaliteitseis voor de functie van kapitein niet zomaar eenieder wordt toegelaten, maar slechts kandidaten uit een geselecteerde groep van landen, waar de individuele nautische opleidingsinstellingen aan een internationale en Europese screening onderhevig zijn, biedt in de ogen van de SGP-fractie bovendien voldoende zekerheid dat de kwaliteit van de Nederlandse vloot op hoog niveau blijft.

Als laatste punt wil ik de inwerkingtreding aansnijden. Een belangrijke vraag is in hoeverre de wetswijziging en de genoemde privaatrechtelijke regeling parallel in werking zouden kunnen treden. Als je ervan uitgaat dat én de verruiming noodzakelijk is én de privaatrechtelijke regeling, dan ligt een gelijktijdige inwerkingtreding voor de hand en is het meest gewenst. De minister schrijft dat het opstellen van een privaatrechtelijke regeling aanzienlijk langer kan duren dan was verwacht. Hoe ver zijn de sociale partners inmiddels gevorderd met hun inspanningen ten behoeve van de desbetreffende regeling? Wat zijn precies de nadelen van het direct koppelen van de inwerkingtreding van het wetsvoorstel aan de beschikbaarheid van de privaatrechtelijke regeling die de minister suggereert in de toelichting op de nota van wijziging? Die koppeling heeft toch hoogstens als gevolg dat er enige maanden langer moet worden gewerkt met de huidige dispensatieregeling? Dat is toch geen onoverkomelijk bezwaar?

Wat is de reactie van de minister op het amendement dat is ingediend door mevrouw Gerkens? Ik heb op zichzelf sympathie voor de strekking van dit amendement. Ik vraag mij echter af of wij ons niet alle mogelijkheden ontnemen om druk op het proces uit te oefenen indien er wordt getraineed, als de koppeling zo rigide in de wet wordt vastgelegd.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer De Krom van de VVD. Hij zal zijn maidenspeech houden.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. "Land was created to provide a place for steamers to visit", schreef iemand in 1951. Wij Nederlanders hebben dit altijd goed begrepen. De Nederlandse driekleur wappert al eeuwenlang op de wereldzeeën. Wij zijn trots op onze maritieme geschiedenis. Wie herinnert zich niet de scheepsjongens van Bontekoe waarin stoere jongens het ruime sop kozen in ruil voor het onbekende en het avontuur als slaven van hun dromen?

De romantiek van de zee is kennelijk afgenomen. Het onbekende is meer bekend, de techniek heeft zijn intrede gedaan, dromen komen tot ons via cyberspace en veel zeevarenden houden de zee na een aantal jaren voor gezien. De belangstelling voor technische beroepen staat in het algemeen onder druk. Dit probleem speelt echter nog sterker in de zeescheepvaart, zeker omdat de Nederlandse vloot sinds 1995 met 50% is gegroeid.

In Nederland, maar ook in de in de EU- en de OESO-landen, is niet voldoende belangstelling onder jongeren voor een varend beroep. Daarnaast is het aantal Nederlandse officieren waaruit kapiteins worden gerekruteerd, niet groot genoeg om aan de vraag te voldoen. Er ontstaat dus een structureel tekort aan Nederlandse kapiteins. Als wij niets doen, kan dit tot gevolg hebben dat schepen worden uitgevlagd en dat er een breuk wordt veroorzaakt in de opwaartse trend van de afgelopen jaren. Dit heeft negatieve gevolgen voor de economie en voor de werkgelegenheid.

De Nederlandse vloot is nog steeds een van de veiligste ter wereld. Met het toelaten vanaf 1998 van buitenlandse officieren is daarin geen verandering gekomen. De zorg voor de veiligheid en het marine milieu is voor mijn fractie zeer belangrijk. Daarom zijn wij van mening dat de kennis, de kunde en de kwaliteit van kapiteins, inclusief die uit landen die niet tot de EU of de EER behoren, voldoende moeten zijn gewaarborgd. Dit is ook een publiek belang vanwege de burgemeesters- en de opsporings-

functie die kapiteins hebben. De opleidingseisen voor kapiteins zijn vastgelegd in het STCW-verdrag via de IMO- en de EU-richtlijnen. Alleen kandidaten uit landen waarmee een "memorandum of understanding" is gesloten en die dus op de witte lijst van de IMO staan, worden toegelaten.

Er wordt samengewerkt met scholen in "supplier countries" om het niveau van het onderwijs op Nederlands peil te brengen. Zijn er plannen om die samenwerking uit te breiden naar andere landen? Opleidingen en scholen in het buitenland worden ook gecontroleerd. Kandidaten worden geschoold in en getest op hun kennis van de Nederlandse wet- en regelgeving en die van het Engels. Die opleiding is voor de VVD-fractie een essentieel punt. Is het aantal opleidingsuren voor buitenlandse kapiteins voldoende om het vereiste kennisniveau te garanderen?

Mijn fractie begrijpt de zorg over het wegvloeiën van kennis door het aannemen van buitenlandse kapiteins. Als het aannemen van buitenlandse kapiteins echter niet wordt toestaan, bestaat het gevaar dat schepen moeten worden uitgevlagd. In dat geval dreigen wij in ons eigen zwaard te vallen. Uitvlaggen kan namelijk niet alleen de werkgelegenheid nadelig beïnvloeden. Het kan ook leiden tot uitstroom van Nederlandse zeevarenden en dus tot het weglekken van kennis naar buitenlandse werkgevers. Ik vraag mij af of de veiligheid op zee daarbij is gediend. Als moet worden gekozen tussen uitvlaggen en het behouden van de vloot onder Nederlandse vlag met deels buitenlandse kapiteins, kiest mijn fractie voor het laatste. Dat neemt echter niet weg dat er alles aan moet worden gedaan om de werkgelegenheid voor Nederlandse kapiteins veilig te stellen. Mijn fractie vindt het essentieel dat de minister nauw toeziet op de uitvoering van het Convenant maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs. Kan de minister toezeggen dat de Kamer jaarlijks over de voortgang wordt geïnformeerd?

Verdringing van Nederlandse kapiteins op de arbeidsmarkt wordt genoemd als een mogelijk probleem. Dit lijkt voorlopig hypothetisch nu juist sprake is van een structureel tekort. Het belangrijkste instrument om verdringing te voorkomen, is dat

De Krom

de sociale partners via het bipartiet overleg de mogelijkheid hebben om instroom van buitenlandse kapiteins feitelijk te weren. Deze verantwoordelijkheid van de sociale partners sluit goed aan bij de regeringsverklaring, waarin het kabinet stelt dat niet de overheid en de regels centraal staan, maar de eigen verantwoordelijkheid van mensen en maatschappelijke organisaties.

In de hoorzitting van de vorige week hebben de werkgevers met zoveel woorden gezegd, geen verzoeken tot het afgeven van een vaarbevoegdheidsbewijs aan buitenlandse kapiteins bij de inspectie in te dienen als er geen schriftelijke toestemming of vergunning is afgegeven. Daarmee ligt er tegelijk een verantwoordelijkheid bij de werknemers in dat overleg om dergelijke verzoeken ook in redelijkheid te beoordelen. De verantwoordelijkheid van de reders wordt hiermee dus een collectieve voor de sector. Er is geen enkele reden voor mijn fractie om te veronderstellen dat het overleg hierover tussen de partners niet succesvol zou zijn. Ik constateer dan ook dat het gehele proces om te komen tot aanstelling van buitenlandse kapiteins met deze regeling aardig lijkt te zijn dichtgetimmerd. Als het niet werkt zoals bedoeld, kunnen wij de regeling na de evaluatie over drie jaar nog altijd aanpassen.

Wat de nota van wijziging betreft rijst de raag naar de precieze omvang en reikwijdte van de ministeriële verantwoordelijkheid. In de toelichting bij het wetsvoorstel stelt de regering dat het vaarbevoegdheidsbewijs slechts kan worden afgegeven als de commissie privaatrechtelijke vergunningen schriftelijk toestemming heeft gegeven. Verderop stelt de regering echter dat deze vergunning de status heeft van een zwaarwegend advies. Kan de minister hierover duidelijkheid geven? Ik neem aan dat het afgeven van een vergunning de verantwoordelijkheid van de minister voor het afgeven van vaarbevoegdheidsbewijzen inderdaad onverlet laat. De privaatrechtelijke regeling die in de nota van wijziging wordt bedoeld, is een afspraak tussen private partijen. Betekent het feit dat de grondslag van de privaatrechtelijke regeling in de wet wordt verankerd, dat de ministeriële verantwoordelijkheid ook van

toepassing is op de privaatrechtelijke regeling zelf en de uitvoering daarvan? Kan de minister dat toelichten?

Mijn fractie begrijpt de zorgen die rond dit wetsvoorstel leven bij een trotse beroepsgroep met een lange en uitstekende staat van dienst. Politiek is echter de kunst van het kiezen. Over dit wetsvoorstel is al jaren gepraat. De twee grootste fouten die een strateeg kan maken, zijn enerzijds te vroeg handelen en anderzijds de gelegenheid voorbij laten gaan. Als wij altijd het ideale moment afwachten om iets te veranderen, komen wij nooit van onze plaats. Voordat je het weet, zijn schepen uitgevlagd. En daar is niemand bij gebaat.

De **voorzitter**: Ik feliciteer u met uw maidenspeech.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik wil de heer De Krom graag hartelijk feliciteren met zijn doorwrochte speech. Wij zullen de komende periode vast nog heel veel van hem horen.

Voorzitter. Nederland heeft als maritieme natie een naam hoog te houden. Toen aan het eind van de vorige eeuw het aantal zeeschepen onder Nederlandse vlag fors was geslonken, werd met groot succes een gunstiger belastingklimaat voor deze sector gecreëerd. Het uitvlaggen werd een halt toegeroepen. Sterker, het aantal schepen onder Nederlandse vlag nam fors toe. De hiermee gepaard gaande krapte op de Nederlandse markt voor officieren, in het bijzonder kapiteins, is de directe aanleiding voor het opstellen van dit wetsvoorstel. Het voorstel heeft een lange en ook turbulente voorgeschiedenis. De belangen van werkgevers en werknemers in de sector lopen niet in alle opzichten parallel, en dan druk ik mij nog zacht uit. Er is onenigheid over basale vragen. Moet een kapitein op een Nederlands schip bij voorkeur Nederlander zijn? Dreigt voor Nederlandse kapiteins, al dan niet in opleiding, verdringing door buitenlanders als de dispensatieregeling een structureel karakter krijgt?

De nota van wijziging die ons op 27 maart is toegezonden, leek de angel uit de discussie te halen. De minister verdient een compliment voor de wijze waarop hij geprobeerd heeft de partijen bij elkaar te brengen. Hij meldt in de toelichting op de nota van wijziging dat de sociale partners de voorgestelde aanpassingen aanvaardbaar vinden. Wij vonden het een plezierige gedachte dat men in goed overleg uit de impasse was gekomen door de introductie van de privaatrechtelijke regeling tewerkstelling kapiteins en door de mogelijkheid van een klachtenprocedure. Uit de reacties van de werknemers kan echter worden afgeleid dat die conclusie te voorbarig is geweest. Hoe is het mogelijk dat de gedachte kon postvatten dat de sociale partners overeenstemming hadden bereikt, terwijl de werknemersgeleding allerminst gelukkig was met de stand van zaken? Is de wens de vader van de gedachte geweest?

Het is duidelijk dat beide partijen moeten geven en nemen. De werknemers vinden dat zij al eerder een flinke concessie hebben gedaan door in te stemmen met de tewerkstelling van buitenlandse kapiteins op Nederlandse schepen. De werkgevers zien de nota van wijziging als een gebaar in de richting van de werknemers. Het oorspronkelijke wetsvoorstel bood immers ruimere mogelijkheden om onder buitenlanders te werven.

Bij mijn fractie rijst de vraag waarom niet wordt gekozen voor de systematiek van het prioriteit genietend aanbod van de Wet arbeid vreemdelingen. De FWZ stelt voor eventuele belemmeringen te ondervangen door aan artikel 2 van de WAV toe te voegen dat arbeid aan boord van Nederlandse zeeschepen in het kader van de WAV gelijk wordt gesteld met arbeid in Nederland. Is dat juridisch houdbaar?

Het is opvallend dat de minister in dit kader stelt dat het niet meer mogelijk zal zijn andere voorwaarden van toepassing te laten zijn op buitenlandse zeevarenden als de zeescheepvaart onder de WAV wordt gebracht. Wordt hier eigenlijk met zoveel woorden gezegd dat het mogelijk moet blijven om ook met relatief goedkope kapiteins in zee te gaan? Ik zou dat een enigszins zwak argument vinden. Het zou de gedachte voeden dat hier sprake is van een dubbele agenda. Niet alleen

Huizinga-Heringa

de krapte op de arbeidsmarkt zou leiden tot deze wettelijke regeling, maar ook de wens van reders om zonder belemmeringen relatief voordelig personeel in dienst te kunnen nemen. Kan de minister die gedachte wegnemen?

Van de werkgevers wordt door de overheid wel het een en ander verwacht. We hebben het convenant Maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs dat eind 2001 tussen overheid en werkgevers is afgesloten. Het zal de minister bekend zijn dat de werknemers daarover vrij sceptisch zijn. Voldoet het convenant aan de verwachtingen? Welke prikkel ondervinden werkgevers om een personeelsbeleid te voeren ten gunste van Nederlandse zeevarenden? Het convenant kent immers geen resultaatsverplichting, maar is slechts een inspanningsverplichting. Kan de minister in dit verband iets zeggen over de toekomstperspectieven van de maritieme opleidingen in ons land en dus over de instroommogelijkheden van de Nederlandse zeevarenden in spe?

Dit soort vragen is zeer belangrijk in dit debat, omdat onder werknemers wantrouwen heerst ten aanzien van de inspanningen van werkgeverszijde op dit punt. Zij zien graag meer inspanningen van werkgevers in opleidingen en instroommogelijkheden, vooral gelet op de toekomstperspectieven van de Nederlandse kapiteins. Deze vragen blijven actueel, omdat hierover in deel B van de conceptregeling tewerkstelling kapiteins ook afspraken worden gemaakt. Het is mij opgevallen dat in deel A van de regeling min of meer wordt aangesloten bij de WAV-systematiek, simpel gezegd "Nederlanders eerst". Maar eerlijk gezegd heb ik de indruk dat de werkgevers hiermee naast andere goede afspraken in deze regeling voor een heel eind tegemoet zijn gekomen aan de wensen van de werknemers. Het enige breekpunt blijft nu nog de beloning. Werknemers hebben verschillende varianten voorgelegd aan de werkgevers, die er alle drie op neerkomen dat buitenlandse kapiteins niet goedkoper zullen zijn dan Nederlandse. Daarmee zou de prikkel verdwijnen om vooral in het buitenland te werven en zou de aandacht primair zijn gericht op de Nederlandse markt. Ik kan mij de bezwaren van de werkgevers op dit punt wel voorstellen: worden zij hier

niet overvraagd? Het is echter niet aan de overheid om die vraag te beantwoorden; dat zullen de partijen zelf moeten regelen. Van cruciaal belang daarbij is dat de werkgevers erin slagen het vertrouwen van de werknemers te winnen wat hun intenties betreft ten aanzien van de scholings- en instroommogelijkheden. Dat lijkt mij een mooie uitdaging.

Ik stel hierbij de informatieve en niet-suggestieve vraag welke garanties er zijn dat de werkgevers inderdaad een forse inspanning leveren, als zij weten dat de minister overgaat tot een vrijstellingsregeling als na drie maanden geen regeling tot stand is gekomen. Worden zij door de voorgestelde constructie niet als het ware uitgenodigd tot calculerend gedrag in het nadeel van de Nederlandse werknemers? Weliswaar geldt de ministeriële regeling die dan van kracht wordt slechts gedurende een beperkte periode, maar het vervolg is dan ook volslagen onbekend. Wie zegt dat daarna wel tot overeenstemming kan worden gekomen over een privaatrechtelijke regeling?

De minister schrijft in de toelichting op de nota van wijziging dat ook de overheid belang heeft bij een optimaal aantal Nederlandse kapiteins en officieren. Als eerste rijst natuurlijk de vraag waarom wordt gesproken van "optimaal" en niet van "maximaal"? Afgezien hiervan denk ik dat het goed verdedigbaar zou zijn ervoor te kiezen de totstandkoming van de privaatrechtelijke regeling niet te laten beïnvloeden door een vrij forse tijdsdruk. Misschien kan de route van het amendement van collega Gerkens de impasse doorbreken. De wet zou dan niet in werking treden voordat er een regeling is getroffen door de sociale partners.

Ik rond af. Ervan uitgaande dat de overheid en de sociale partners ernaar streven verdringing van Nederlandse kapiteins op zeeschepen te voorkomen, moet het mogelijk zijn in goed overleg een goede regeling tot stand te brengen. De wettelijke basis daarvoor is gelegd met dit wetsvoorstel. Het is nu vooral aan de sociale partners hoe zij hiermee omgaan. Ook ik doe een oproep aan hen om er in onderling overleg en in goed vertrouwen met elkaar uit te komen. De antwoorden van de minister wacht ik met belangstelling af.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg met de Kamer vorig jaar juli heeft mijn voorganger onder andere aan de hand van het evaluatierapport inzake de kapiteinsdispensatie reeds aangegeven dat de behoefte aan buitenlandse kapiteins nijpend en ook van structurele aard is geworden. Het is inmiddels overduidelijk dat aan de behoefte van de Nederlandse vloot onmogelijk meer kan worden voldaan met uitsluitend Nederlandse kapiteins of kandidaat-kapiteins. Een belangrijke constatering is dat het inzicht dat er thans maatregelen moeten worden genomen ook door de sociale partners in de zeescheepvaartsector wordt gedeeld. Hierbij wijs ik op mijn brief van 27 maart aan uw Kamer met een gewijzigd wetsvoorstel. In deze brief meld ik dat er overeenstemming bestaat tussen alle betrokkenen in de koopvaardijsector en in de baggersector over het wettelijk kader waarbinnen sociale partners via een privaatrechtelijke regeling tot verdere afspraken zullen komen. Het genoemde kader verwoordt op evenwichtige wijze de afzonderlijke verantwoordelijkheden van overheid en sociale partners bij de toelating van buitenlandse kapiteins op Nederlandse zeeschepen. Over dit kader bestaat dus overeenstemming. Daarom is het ook opgenomen in het aangepaste wetsvoorstel. Het gaat thans verder om de uitwerking door de sociale partners. Ook in antwoord op de vraag van de heer Van der Staaij zeg ik met nadruk dat de overheid daarbij geen rol te vervullen heeft. Ik heb begrepen dat de sociale partners over deze uitwerking nog overleg voeren en nog geen overeenstemming hebben bereikt.

Ik heb ook begrepen dat de sociale partners op een aantal punten wél overeenstemming hebben bereikt. Zij hebben overeenstemming bereikt over de instelling van de vergunningscommissie, de klachtenprocedures, het verstrekken van een financiële bijdrage aan een gezamenlijk beheerd onderwijs- en ontwikkelingsfonds, en bevordering van instroomcampagnes en promotieactiviteiten. Ik heb begrepen dat het overeenkomen van een beloning voor buitenlandse kapiteins nog een geschilpunt is. Met nadruk zeg ik dat het duidelijk moge zijn dat

De Boer

de overheid ook hier geen rol te vervullen heeft. Zo zit het in Nederland nu eenmaal in elkaar. Dat betekent ook dat ik de Kamer het aannemen van het amendement-Gerkens op stuk nr. 10 ontraad. Niettemin spreek ik de hoop en de verwachting uit dat de sociale partners er op korte termijn uit zullen komen en gebruik zullen maken van het kader dat thans via het wetsvoorstel wordt geboden.

Overigens voorziet het wetsvoorstel in de situatie dat de komende maanden onverhoopt geen overeenstemming tussen de sociale partners zal worden bereikt. Ik denk dat het niet anders kan dan dat de overheid in dat geval haar verantwoordelijkheid neemt voor het afgeven van vergunningen voor de aanstelling van buitenlandse kapiteins.

Mevrouw **Giskes** (D66): Door enkele collega's is het idee aan het amendement van mevrouw Gerkens gekoppeld om die wet pas in te laten gaan als de sociale partners eruit zijn gekomen. Ik begrijp goed dat de minister moeite heeft met de inhoud van het amendement, maar wat vindt hij van de gedachte dat de sociale partners eerst overeenstemming moeten hebben voordat het zo gebeurt?

Minister **De Boer**: Ik kom daarop later terug, maar nu kan ik u al antwoorden dat de sociale partners nog drie maanden de tijd hebben om eruit te komen. Aan de ene kant zijn er de resultaten die de sociale partners ook in de zeescheepvaart hebben bereikt en aan de andere kant is er het ook door mij gesignaleerde wantrouwen tussen de partners. De sociale partners hebben regelingen getroffen voor buitenlandse bemanningsleden en officieren voor Nederlandse schepen. Ik vind deze regelingen schoolvoorbeeld van geslaagd overleg tussen sociale partners. Mij hebben echter ook signalen bereikt dat het vertrouwen beter kan. Vandaar ook die nota van wijziging waarmee ik een aantal stappen heb gezet om de partijen dichter bij elkaar te brengen. Ik sluit mij aan bij de dringende oproep aan de sociale partners die vanmiddag ook door diverse fracties is gedaan om er binnen die periode uit te komen, en ik hecht eraan dat dit ook gebeurt.

Met de steun van de sociale partners voor het genoemde

wettelijke kader is er draagvlak ontstaan. Het herziene wetsvoorstel is gericht op het wegnemen van de vertrouwensbreuk door het nu wettelijk verankeren van een privaatrechtelijke overeenkomst en het versterken van de monitorfunctie. Hierdoor kunnen noodzakelijk geachte beleidsbijstellingen sneller worden getroffen. Ik vind het ontzettend belangrijk dat het nu aan de sociale partners is om hun verantwoordelijkheid te nemen en er op korte termijn voor te zorgen dat die privaatrechtelijke uitwerking haar beslag krijgt. Ik ben het eens met de opmerkingen die de heer Buijs hierover heeft gemaakt. Ook de heer Verdaas heeft er wat over gezegd. Meer doen dan ik met het aanbieden van een herzien wetsvoorstel heb gedaan, is voor mij niet mogelijk.

Ik maak nog een aantal meer algemene opmerkingen over mijn wetsvoorstel tot versoepeling van de nationaliteitseis voor kapiteins. Onder anderen mevrouw Giskes heeft gesproken over de kapiteinstekorten in Nederland en de EU. De thans tot onze beschikking staande gegevens bevestigen feitelijk de tendens die in het evaluatierapport met betrekking tot de kapiteinsdispensatie al werd geschetst. Ondanks intensieve campagnes in het verleden en heden om het zeevarende beroep te promoten, is de animo bij jongeren, ook in de ons omringende Europese landen, gering gebleven. Overigens is dat in de zeevaart niet anders dan in de binnenvaart, want in de binnenvaart zien wij een vergelijkbare tendens. De tekorten zullen bovendien versneld gaan optreden, doordat elke willekeurige rederij kampt met een vergrijzend personeelsbestand. Dat helpt dus niet echt.

Wij moeten ons realiseren dat er al schepen zijn uitgevlagd of niet onder Nederlandse vlag zijn gebracht. Dat geeft ook de urgentie van het probleem aan. Verder is een aantal nieuwbouwschepen helemaal niet meer onder Nederlandse vlag gekomen vanwege het feit dat daarvoor geen Nederlandse kapitein gevonden kon worden. Zo zijn er in de periode 2000-2002 volgens een opgave van de redersvereniging bij een zestal Nederlandse reders in totaal 29 schepen uitgevlagd in verband met het kapiteinstekort. Uitgevlagd is met name naar de Nederlandse Antillen, maar ook naar de Bahama's. Verder zijn er in de

periode 2000-2002, wederom volgens de opgave van de redersvereniging, door een vijftal reders al zeker vijftien schepen aangekocht of nieuw gebouwd die niet onder de Nederlandse vlag zijn gebracht vanwege het kapiteinstekort. Terecht kan men stellen dat de Nederlandse zeescheepvaartsector wat dat betreft een beetje aan het eigen succes ten onder dreigt te gaan, terwijl Nederland en de Nederlandse vlag in principe uiterst interessant zijn voor de zeescheepvaart en daarmee ook voor de Nederlandse economie. Er zijn dus concrete maatregelen nodig om dit scenario te keren.

De relatie tussen de nationaliteit van de kapitein en de kwaliteit is vanmiddag nadrukkelijk aan de orde gesteld door de heer Buijs en de heer Verdaas. Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om de Kamer erop te wijzen dat er geen relatie is tussen de nationaliteit van de kapitein en de kwaliteit van de vloot. En dat is maar goed ook, want slechts 1% van de totale wereldvloot vaart onder Nederlandse vlag. Dat betekent dus dat 99% van de wereldvloot niet onder Nederlandse vlag en met een Nederlandse kapitein vaart. Op de witte lijst van de Internationale maritieme organisatie, de IMO, gebaseerd op de havenstaatcontroles die uitgevoerd zijn in 2001 – die lijst van scheepvaartregisters is gepubliceerd in juli 2002 – staat Nederland zesde van de in totaal 77 onderzochte landen. De hoogste plaatsen worden ingenomen door Duitsland, Denemarken, Zweden, Finland en het Verenigd Koninkrijk. In het kader van het wetsvoorstel is het volgens mij belangrijk om te vermelden dat het Verenigd Koninkrijk met de meest soepele wetgeving ten aanzien van de nationaliteit van de kapitein op de eerste plaats van die IMO-lijst staat. Met andere woorden: voor kwaliteitsverlies hoeft niet te worden gevreesd, indien de versoepeling tot stand komt. De rangschikking op de witte lijst geeft aan dat buitenlandse kapiteins geen negatief effect hebben op de veilige vaart. Er moeten uiteraard wel strikte regels blijven gelden ten aanzien van de vereiste kennis en de kunde van kapiteins.

Over de loonkostenverschillen en de mogelijke uitbreiding van de loonkostenfaciliteit wil ik het volgende opmerken. De vrees is geopperd dat door bestaande internationale loonkostenverschillen

De Boer

Nederlandse reders massaal zullen gaan kiezen voor kapiteins afkomstig uit de zogenaamde lagelonenlanden. Ik ben echter van mening dat dit niet het geval zal zijn. Het Nederlandse beleid is erop gericht dat op Nederlandse schepen Nederlandse kapiteins varen. Maar nood breekt wet: wij hebben niet genoeg Nederlandse kapiteins. Het is heel belangrijk om vast te houden aan dat beleid.

De bestaande loonkostenfaciliteit heeft invloed op de kosten van een Nederlandse kapitein voor een Nederlandse reder. Deze faciliteit, een forse beperking van door de werkgever af te dragen loonbelasting en premies volksverzekeringen, is in de eerste plaats bedoeld om Nederlandse zeevarenden of EU-zeevarenden die onder het Nederlandse belastingregime vallen, niet op grond van loonkostenverschillen uit de markt te laten prijzen. Daarnaast moet een reder vaak extra kosten maken voor het aantrekken van een buitenlandse kapitein. Daarbij moet worden gedacht aan kosten voor vliegtickets, voor wervingsactiviteiten, additionele verzekeringen enzovoorts. Juist de aanstelling van een Nederlandse kapitein is voor een reder vanuit strategisch personeelsbeleid meestal verstandiger. Dat sluit aan bij mijn zojuist gemaakte opmerking over de insteek van de Nederlandse regering op het punt van de kapiteinsdispensatie. Ook wijs ik op het tussen overheid en reders overeengekomen convenant over een duurzaam en kwalitatief goed personeelsbeleid, dat gunstig is voor Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden.

Er is gesuggereerd dat de uitbreiding van de fiscale loonkostenfaciliteit naar EU-kapiteins wellicht enig soelaas kan bieden. Echter, het uitgangspunt voor de loonkostenfaciliteit is de onderworpenheid aan de Nederlandse belastingen en premiedruk. Daarom is de voorgestelde uitbreiding naar andere EU-ingezetenen geen reële optie. Naar verwachting zal deze ook strijdig zijn met het Europese steunkader. Ten slotte zal van de uitbreiding van de loonkostenfaciliteit tot de gehele EU weinig te verwachten zijn qua invloed op het aanbod van gekwalificeerde zeevarenden, waarom het uiteindelijk toch is te doen. Reeds eerder heb ik uitgelegd dat de gehele EU kampt

met dezelfde problemen als Nederland wat betreft het tekort aan officieren. Dat betekent dat de oplossing daar dus niet kan zitten.

Mevrouw **Gerkena** (SP): U betoogt dat er voor de rederijen meer kosten zitten aan het werven van buitenlandse kapiteins, in vergelijking met de werving van Nederlandse kapiteins. In mijn amendement staat dat er bepalingen moeten worden opgenomen ten aanzien van de bruto- en nettoloonkosten voor rederijen. Er moet namelijk tegemoet worden gekomen aan het argument van de KNVR dat grote nettoverschillen op een boot moeten worden voorkomen. Verder moet tegemoet worden gekomen aan alle pogingen van de FEZ om op een creatieve manier dit probleem op te lossen. Bent u het daarmee eens?

Minister **De Boer**: Ik kom daar nog op.

Ik kom toe aan flankerend beleid, een zeer belangrijk onderwerp. Gekoppeld aan de versoepeling van de nationaliteitseis voor de kapitein wordt ernaar gestreefd om langs verschillende sporen het aanbod aan Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden op een zo hoog mogelijk peil te houden. Voorbeelden hiervan zijn drempelverlagende maatregelen om het nog onbenutte potentieel aan de wal weer te interesseren voor het varende beroep. Zo wordt momenteel een opfriscursus ontwikkeld voor oud-zeevarenden, opdat zij via een korte om- en bijscholing weer terug kunnen keren in het oude beroep. De sector zelf voert op dit moment een promotiecampagne met als titel "Zeebenen gezocht". Het doel is in eerste instantie om jongeren te interesseren voor een beroepsopleiding aan een van de zeevaartscholen ter voorbereiding van een loopbaan aan boord.

Een ander voorbeeld van flankerend beleid is het door mijn voorgangster samen met de toenmalige minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen reeds op 10 oktober 2001 gesloten convenant met een drietal brancheorganisaties in de zeevaart om eerder in gang gezet beleid van een nieuwe, krachtige impuls te voorzien. Ook in het convenant Maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs committeren de zeewerkgevers zich aan het uitvoering geven aan een

strategisch personeelsbeleid ten gunste van Nederlandse zeevarenden, maar ook aan een kwaliteitsverbetering van het Nederlands nautisch onderwijs.

Daarnaast zijn in het convenant afspraken gemaakt over het intensief monitoren van relevante ontwikkelingen met betrekking tot de werkgelegenheid van Nederlandse officieren en de in- en uitstroom van Nederlandse studenten in het nautisch onderwijs. De onlosmakelijke band tussen de effectiviteit van het nautisch onderwijs en de werking van de maritieme arbeidsmarkt en de noodzakelijke en wenselijke medewerking van meerdere partijen, hebben ertoe geleid dat in de slotverklaring van de rondetafelconferentie van 10 oktober 2001 alle betrokken partijen zich aan de inspanningsverplichtingen hebben gecommitteerd. De afspraken met name op het gebied van het nautisch onderwijs worden door de betrokken partijen dan ook nader uitgewerkt. Er wordt vooral gewerkt aan een kwaliteitsslag in het nautisch onderwijs. Het doel is om ervoor te zorgen dat vaardigheden en kennis van Nederlandse zeevarenden goed blijven aansluiten op de eisen die de sector van de zeescheepvaart tegenwoordig aan de bemanning stelt.

Het convenant wordt na drie jaar geëvalueerd. De Kamer wordt daarover nader geïnformeerd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het verbaast mij dat er het nodige wordt gedaan aan de kwaliteit van het onderwijs. Ik hoopte dat dit niet het probleem was. Is de kwaliteit van ons nautisch onderwijs onvoldoende?

Minister **De Boer**: De kwaliteit van het nautisch onderwijs in Nederland staat op een zeer hoog peil, maar dat wil niet zeggen dat je achterover kunt leunen. Om het hoge niveau te handhaven, moet men constant alert zijn. U heeft gelijk dat Nederland op dit punt een naam heeft hoog te houden. Daar moeten wij ons dan ook blijvend voor inzetten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het grootste probleem is om mensen enthousiast te krijgen voor een baan in de zeescheepvaart.

Minister **De Boer**: Absoluut!

De Boer

Mevrouw **Giskes** (D66): Waar ligt dat aan?

Minister **De Boer**: De eerste zeventien jaar van mijn carrière heb ik in de zeescheepvaart gezeten. Ik heb daar enig idee van.

Mevrouw **Giskes** (D66): Gaat u ook naar de opfriscursus?

Minister **De Boer**: Dat zou kunnen, maar dat ligt niet aan mij. Sinds vanmiddag is die vraag wellicht meer voor anderen aan de orde. Ik loop daar overigens niet op vooruit.

Het beroep verliest wat aan glans. Dat is heel jammer, want het is een ongelooflijk mooi beroep. Jongeren blijken echter steeds moeilijker hiertoe te bewegen. Dit geldt ook voor de binnenvaart. Men is lang van huis en tegenwoordig blijken de prioriteiten wat anders te liggen. Wij moeten er alles aan doen om jongeren wel te interesseren voor het vak van de binnenvaart en van de zeescheepvaart. Daartoe worden veel initiatieven ontplooid. Ik heb er een aantal genoemd.

De heer **De Krom** (VVD): Bent u bereid om de Kamer jaarlijks van informatie te voorzien over de uitvoering van het convenant? Een mooie datum daarvoor is 1 april, wanneer u toch al informatie krijgt over de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.

Minister **De Boer**: In principe moet dat mogelijk zijn. Ik vind overigens de datum van 1 april bij zo'n serieus onderwerp wat minder geschikt. Daar moeten wij nog maar eens goed naar kijken. Op zichzelf moet dit natuurlijk wel mogelijk zijn.

Ik ga nader in op de overeenstemming die sociale partners in de zeescheepvaart op hoofdlijnen, verankerd in het wettelijk kader, toch al hebben bereikt. Deze overeenstemming op hoofdlijnen bestaat, kort samengevat, uit de volgende onderdelen. Paritair samengestelde commissies van werkgevers- en werknemersorganisaties in zowel de koopvaardij als in de zeegaande waterbouw reguleren de toelating van buitenlandse kapiteins. De wijze van regulering wordt vastgelegd in de privaatrechtelijke vergunningsregelingen tussen genoemde organisaties. De regeling behelst ook een klachtenprocedure voor Nederlandse officieren. De minister

wordt jaarlijks geïnformeerd door de sociale partners over de arbeidsmarkteffecten van deze regeling. Deze onderdelen van het akkoord worden wettelijk vastgelegd, waarbij uiteraard ook de eigen verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat voor een gezond scheepvaartbeleid helder is verwoord.

Het oorspronkelijke wetsvoorstel heeft de nodige reacties opgeroepen zowel uit de Kamer als van zeevarenden, maar ook van hun organisaties. Naar aanleiding van de aard van deze reacties zijn er gesprekken gevoerd met en tussen de sociale partners in zowel de sector koopvaardij als in de sector zeegaande waterbouw, ook wel bekend als de baggersector. Deze gesprekken maakten nogmaals de zorgen duidelijk die leven binnen de werknemersgeleding ten aanzien van de mogelijke verdringing van Nederlandse kapiteins door goedkopere kapiteins van buiten de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte. Ook wordt gevreesd dat deze buitenlandse kapiteins te weinig vakkennis zullen hebben voor een veilige vaart. Verder wordt de zorg uitgesproken dat het aanstellingsbeleid van reders ten aanzien van de kapitein zal veranderen. Dit zal dan vervolgens een negatieve invloed hebben op de arbeidsmarkt en de aantrekkelijkheid van het zeevarend beroep zowel voor Nederlandse kapiteins maar ook voor Nederlandse officieren die op termijn in principe in aanmerking kunnen komen voor de functie van kapitein.

Uit de gesprekken is de behoefte van sociale partners gebleken aan het stellen van voorwaarden met betrekking tot de tewerkstelling van buitenlandse kapiteins op onder Nederlandse vlag varende schepen. Tevens is daarbij de wenselijkheid uitgesproken van een klachtenprocedure voor Nederlandse eerste officieren die van oordeel zijn dat zij door een reder ten onrechte zijn afgewezen voor de functie van kapitein ten faveure van een buitenlandse kapitein. Ook is geconstateerd dat er met name binnen de werknemersgeleding behoefte bestaat aan een wettelijke regeling die de mogelijkheid in zich heeft om sturing te geven aan de sociale partners, maar ook ruimte laat voor beïnvloeding van het proces voor wat de toelating van buitenlandse kapiteins betreft. Verder

is er, gelet op een eventuele beleidsbijstelling, behoefte aan een regelmatige rapportage aan de minister over de effecten van het vrijstellingsbeleid.

In reactie op wat verschillende sprekers vanmiddag naar voren hebben gebracht, deel ik mee dat de zorgen omtrent de mogelijke verdringing van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden door de overheid worden gedeeld. In de memorie van toelichting op het oorspronkelijke wetsvoorstel alsmede in de nota naar aanleiding van het verslag is reeds uitvoerig ingegaan op het verdringingsvraagstuk. Gewezen is daarbij onder meer op het gesloten convenant Maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs tussen de overheid en de werkgevers in de zeescheepvaart. Daarin zijn de inspanningsverplichtingen opgenomen om een kwalitatief goed personeelsbeleid te voeren ten gunste van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden. Ook is in het oorspronkelijke wetsvoorstel een evaluatie uiterlijk na drie jaar voorzien op het punt van doelmatigheid en doeltreffendheid van de vrijstellingsregeling. Indien uit deze evaluatie naar voren komt dat de wetswijziging tot ongewenste neveneffecten heeft geleid voor de loopbaanperspectieven van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden, zal alsdan beleidsbijstelling dienen plaats te vinden, bijvoorbeeld via herziening van de vrijstellingsregeling.

Ondanks deze reeds in het oorspronkelijke wetsvoorstel opgenomen mogelijkheid tot bijstelling wil de overheid tegemoetkomen aan de bestaande zorgen bij werknemers in de zeescheepvaartsector. Zo wordt gehoor gegeven aan de overeenstemming die sociale partners thans hebben bereikt op een aantal punten met betrekking tot het onderhavige vraagstuk. Zo is tussen sociale partners overeenstemming bereikt over het in de wet opnemen van een kader waarbinnen sociale partners de privaatrechtelijke regeling verder kunnen uitwerken. Een dergelijke regeling moet het aanstellen van buitenlandse kapiteins mogelijk maken, maar met gelijktijdige bewaking van de arbeidsmarkt voor Nederlandse kapiteins. Dat laatste is ontzettend belangrijk. Wij moeten daar goed op letten. Een dergelijke privaatrechtelijke regeling bestaat thans reeds enkele jaren voor

De Boer

de sector koopvaardij voor de tewerkstelling van officieren afkomstig uit niet EU-landen op zeeschepen onder Nederlandse vlag. Ik heb dat al eerder gezegd.

Met het wettelijk kader en de uitwerking in een privaatrechtelijke regeling wordt een aanzet gegeven voor de zelfregulering en de continue bewaking van de arbeidsmarkt voor kapiteins door de sector. Ook wordt de mogelijkheid geboden van het door sociale partners in de sectoren koopvaardij en zeegaande waterbouw stellen van voorwaarden voor de afgifte van een vergunning. De heer Verdaas en anderen hebben daarover gesproken. Het betreft het verlenen van een vergunning aan scheepsbeheerders. Dat wordt gedaan in door sociale partners in te stellen commissies. Verder wijs ik nogmaals op de voorgestelde klachtenregeling voor zeevarenden die van oordeel zijn dat zij ten onrechte niet zijn aangesteld in de vacante functie van kapitein door de reder bij wie zij in dienst zijn, respectievelijk door een reder bij wie zij een sollicitatie voor een vacante functie als kapitein hebben ingediend.

In reactie op hetgeen mevrouw Gerkens heeft gezegd, wijs ik op de voorgestelde wettelijke verplichtingen voor sociale partners om jaarlijks bepaalde informatie aan de minister van Verkeer en Waterstaat te verstrekken. Deze informatie is wezenlijk voor het volgen, maar ook voor het kunnen analyseren van de ontwikkelingen van de arbeidsmarkt in de zeevaart. Deze informatie kan dan ook voor de minister een belangrijke leidraad vormen voor de vorming en de ontwikkeling van nieuw bemanningsbeleid, maar uiteraard ook voor de bepaling of het gehanteerde vrijstellingenbeleid doelmatig en doeltreffend is, dan wel dat er op kortere dan wel langere termijn aanpassing, respectievelijk opschorting van de mogelijkheid van een vrijstelling nodig is. Verder zal, zoals reeds is opgenomen in het oorspronkelijke wetsvoorstel, de minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer uiterlijk drie jaar na inwerkingtreding van de wet informeren over de ervaring met het vrijstellingenbeleid. Er is gekozen voor een termijn van drie jaar, omdat je even de gelegenheid moet krijgen om na te gaan hoe de regeling in de markt uitwerkt en om op basis van de ervaringen in een iets langere

periode met de Kamer te kunnen praten. De termijn is overigens uiterlijk drie jaar.

Bovenstaande aanpak is mijns inziens gebaseerd op een juiste verdeling van de verantwoordelijkheden, zowel van de sociale partners, maar ook van de eigen verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het nieuwe wetsvoorstel geeft deze eigen verantwoordelijkheid voor de minister duidelijk aan. Zo ontvangt de minister de jaarlijkse informatie over de werking van de regeling. Bij de beoordeling van deze informatie kan dan ook op basis van andere bevindingen besloten worden dat het beleid op punten zou moeten worden bijgesteld. Verder kan de minister vrijstelling verlenen, indien sociale partners niet langer overeenstemming hebben. Ook dat is een mogelijkheid.

Ik ga nog even in op de status van de door de privaatrechtelijke commissie vergunningen afgegeven schriftelijke verklaring van toestemming.

De heer **Buijs** (CDA): Dit sluit aan bij mijn vorige vraag. Wat gebeurt er als een paritaire commissie niet wordt ingeschakeld, omdat een reder niet is aangesloten bij de redersvereniging en buiten deze commissies om zich toch wendt tot de scheepvaartinspectie of de minister?

Minister **De Boer**: Dat kan niet. Er zou dan een oncontroleerbare situatie ontstaan. Daarop doelt u. Alle aanvragen moeten via deze commissies lopen en pas dan komen zij bij de minister terecht.

Ik zal dan nu ingaan op de status van de door de privaatrechtelijke commissie vergunningen afgegeven schriftelijke verklaring van toestemming. In de nota van wijziging wordt hierover gezegd dat deze verklaring het karakter van een advies voor de overheid heeft, waarmee dan terdege rekening wordt gehouden. Vanmiddag is daar het een en ander over gezegd. Deze passage heeft betrekking op de relatie tussen de afgifte van een schriftelijke toestemming door de genoemde commissie enerzijds en de afgifte van het vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning als kapitein door het hoofd van de divisie scheepvaart van de inspectie Verkeer en Waterstaat anderzijds.

In mijn brief van 27 maart jl. waarmee ik de nota van wijziging aan uw Kamer heb aangeboden heb ik het volgende over de status van de commissie gezegd. Ik citeer: "De privaatrechtelijke commissies zullen aanvragen van Nederlandse reders om een kandidaat-kapitein afkomstig uit de zogenaamde derde landen aan te willen stellen, beoordelen. Deze reder zal vervolgens schriftelijke toestemming of weigering van de commissie krijgen alvorens er daadwerkelijk tot aanstelling van de kandidaat-kapitein overgegaan kan worden." Einde citaat. Ik ga ervan uit dat enkel in geval van positieve besluitvorming de overheid door de commissie wordt bericht. Dit bericht, zijnde de schriftelijke toestemming, zal worden beschouwd als een positief advies van de commissie. Vervolgens is de overheid – in casu het hoofd van de scheepvaartdivisie van de inspectie – aan de beurt. Gecontroleerd wordt of de uit hoofde van de Zeevaartbemanningswet vereiste gegevens en bescheiden aanwezig zijn, of er sprake is van een memorandum of onderstanding enz. enz.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat lijkt mij toch wat lastig. Als u geen advies krijgt van de commissie, kunt u geen beslissing nemen. En de commissie stuurt alleen een bericht als er sprake is van een positief besluit, maar betrokkene moet op een gegeven moment natuurlijk ook weten hoe de vlag erbij hangt.

Minister **De Boer**: Het bericht gaat in eerste instantie naar de inspectie; als er geen positief besluit is, komt er niets bij de minister. Er wordt door de inspectie getoetst op een aantal technische zaken (opleidingen, kwaliteitseisen, bevoegdheden, al of niet aangesloten bij het memorandum of onderstanding enz.) en dan komt het uiteindelijk terecht bij de minister. Maar daar doet het dan niet zoveel meer, want in feite zijn dan alle stations gepasseerd.

Binnen drie maanden na publicatie van de wet in het Staatsblad moeten sociale partners een privaatrechtelijke overeenkomst hebben afgesloten. Het lijkt mij dat deze termijn sociale partners voldoende ruimte en tijd geeft om naar eigen inzicht invulling te geven aan de vrijstellingsregeling voor buitenlandse kapiteins. De termijn is wel eindig om te voorkomen dat het de

De Boer

minister onmogelijk wordt gemaakt, op een zeker moment zijn eigen verantwoordelijkheid te nemen. Ten slotte moet de termijn van drie maanden voorkomen dat door het niet tot stand komen van een privaatrechtelijke regeling de primaire functie van de onderhavige wetswijziging – te weten het oplossen van de kapiteinstekorten waar de sector in toenemende mate te maken krijgt – teniet wordt gedaan. Het lijkt mij dat het amendement van mevrouw Gerkens op dit punt strijdig is met de eindverantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat voor een adequaat zeescheepvaart-beleid. Daarom ontraad ik aanne-ning van dit amendement.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister zegt dat er sprake is van een zekere mate van urgentie. Dat zal ik niet ontkennen, ook al zijn er diverse gradaties van urgentie bij reders en werknemers. Is hij het met mij eens dat er door opnemering van een driemaandentermijn meer druk op de werknemers komt te liggen? Dat laatste lijkt mij onwenselijk. Als de minister erop vertrouwt dat men er binnen drie maanden uitkomt, moet er geen bezwaar zijn tegen het overnemen van mijn amendement.

Minister **De Boer**: Ik ben van mening dat de door mij voorgestelde wijziging de meest optimale is. Als sociale partners er binnen drie maanden onverhoopt niet uitkomen, breekt een periode aan waarin de minister zijn verantwoordelijkheid moet nemen voor het verlenen van vrijstellingen maar waarin men nog steeds de kans heeft om er met elkaar uit te komen. Het is echter in de eerste plaats een taak voor sociale partners om daarmee aan de slag te gaan. Ik refereer in dit verband nog even aan de regeling voor buitenlandse bemanningsleden en officieren aan boord van Nederlandse schepen. In dat kader zijn ook uitstekende afspraken gemaakt tussen sociale partners. Men moet dan ook een dringend beroep doen op de sociale partners om eruit te komen. Vele leden hebben dat vandaag ook gedaan. Ik moet als minister van Verkeer en Waterstaat heel nadrukkelijk niet verder gaan. Daarom ontraad ik aanvaarding van het amendement.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben het

helemaal met de minister eens dat wij een beroep moeten doen op de sociale partners om dit probleem op te lossen. Zowel in de hoorzetting als zojuist heb ik gezegd dat ik niet begrijp waarom zij er nog niet uitgekomen zijn. Zoals de minister al heeft aangegeven, heeft de overheid daarop minder invloed dan wij zouden willen. De minister doet nu voorkomen alsof wij een probleem hebben als de private regeling niet tot stand komt. Op grond van mijn amendement vallen wij dan echter terug op de huidige regeling, die ook functioneert, zij het wat trager dan wij zouden willen. De minister zet de druk op de werknemers, maar ik vraag hem om de druk op de werkgevers te zetten.

Minister **De Boer**: Met haar sturende rol heeft de overheid getracht de sociale partners dichter bij elkaar te brengen. Op grond van de nota van wijziging zeg ik dat wij nu aan het einde zijn van wat de overheid kan en wil doen. Het is nu echt aan de sociale partners. Ik ben het er niet mee eens dat nu alleen erg hoge druk wordt gelegd op de werknemers. Gebaseerd op de stappen die zijn gezet en de ervaringen die ik vanmiddag al genoemd heb, denk ik dat men er uitkomt. Ik noem de termijn van drie maanden en de mogelijk daaropvolgende termijn van zes maanden. Wij zijn nu zeer theoretisch bezig. Ik ga ervan uit dat de sociale partners er uitkomen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Als de minister daarvan uitgaat, is er niets op tegen om mijn amendement over te nemen. Met de nota van wijziging heeft de minister een muur gebouwd, maar hij is vergeten het cement te gebruiken. Dat vind ik jammer, want die muur kunnen wij zo omver duwen.

Minister **De Boer**: De bedoeling van de minister was niet om muren te bouwen, maar om een brug te bouwen. Die brug ligt er. Ik hoop dat hij wordt bewandeld door de sociale partners.

Voorzitter. Ik licht de termijn van drie maanden toe. Na publicatie van de wijziging in het Staatsblad geeft de periode van drie maanden de sociale partners overigens ruimte voor nog zes maanden. Daarover heb ik voldoende gezegd en dat herhaal ik niet. In het algemeen dank ik alle partijen die in de afgelopen

periode intensief hebben meege- werkt aan hetgeen thans is bereikt. Ik ben ervan overtuigd dat hiermee een goede stap naar voren is gezet. Die stap is in het belang van de hele maritieme sector.

De heer Buijs heeft gevraagd of ik de beleidsuitgangspunten kan aangeven voor de opleiding van Nederlandse officieren en de jaarlijkse behoefte aan op te leiden jongeren. In de stuurgroep van het maritieme platform waarin de sociale partners zitting hebben, wordt uitgebreid gesproken over de inrichting van de zeevaart- opleidingen. Daarbij wordt gekeken naar de behoefte aan een zeker aantal op te leiden jongeren tot officier, maar ook aan de mogelijkhe- den om voormalige officieren ter introductie weer terug te krijgen op de Nederlandse vloot. Wij moeten dat stukje markt zeker nog bekijken. Het is mijns inziens niet nodig om deze aangelegenheden hierbij nog verder te regelen, want ik denk dat ze hiermee voldoende onder controle zijn.

De heer Buijs vroeg ook naar de samenhang tussen de RAZ-, de RTO- en de RTK-regelingen en of ze in elkaar geschoven kunnen worden. De drie genoemde regelingen hebben betrekking op verschillende functies aan boord, namelijk de gezellen, de officieren en de kapiteins. Of de regelingen in elkaar moeten worden geschoven, moeten de sociale partners met elkaar bedenken. Dat spreekt mij buitengewoon aan in het licht van de wens tot vermindering van bureaucratie en administratieve lasten. Ik neem het liever niet op mijn eigen bordje en leg het, met dank voor de vraag, heel graag op het bordje van de sociale partners.

Voorzitter. Mevrouw Giskes vroeg naar mijn mening over het richtlijn- voorstel inzake de erkenning van bevoegdheden van derde landen. Dat voorstel richt zich op het harmonise- ren van de procedures binnen de Europese Unie voor de erkenning van de bevoegdheden van officieren en dus ook kapiteins uit derde landen. Daarmee komen er nog betere garanties voor de kwaliteit van kapiteins uit derde landen. Het voorstel is onderwerp geweest van de beraadslagingen die de Transport- raad op 27 en 28 maart jl. heeft gehouden. Het is dus een zeer actueel thema. Ik heb mij evenals mijn EU-collega's in zeer positieve

De Boer

zin erover uitgesproken. Ik denk dat het hiermee de goede kant uit gaat.

Mevrouw Giskes vroeg mij verder te regelen dat de sociale partners ook afspraken maken over het opleiden aan en aantrekken van jongeren naar nautische opleidingen. Ten aanzien van het doen regelen van opleidingen en het aantrekken van jongeren naar zeevaartopleidingen via privaatrechtelijke regelingen, kan ik u mededelen dat de sociale partners daar op dit moment al overeenstemming over hebben bereikt. Dat is een buitengewoon goede ontwikkeling.

De heer De Krom vroeg hoe de kwaliteit van het buitenlandse zeevaartonderwijs, dus ook van kapiteins, wordt gewaarborgd. Het antwoord is dat de opleidingen via de STCW gaan, en de IMO. Dat is een eerste module waaraan deze opleidingen worden getoetst, daar bestaan allerlei eisen voor. Overigens hebben wij MOU afgesloten met minder landen dan er op de IMO-lijst staan, omdat wij de lat toch iets hoger leggen. Een tweede toetsing gebeurt dan nog door de Europese Commissie.

De heer Van der Staaij bracht de burgemeester op zee ter sprake. Er is een wetgevingsmodule waaraan de kapiteins moeten voldoen. Zij worden dus niet alleen getoetst op taal en op kwaliteit, maar er is ook een wetgevingsmodule waaraan zij eveneens moeten voldoen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De minister was kennelijk zo onder de indruk van mijn maidenspeech dat hij mijn vraag niet helemaal goed heeft begrepen. Ik vroeg of de minister een oordeel kan geven over de vraag of 40 tot 60 opleidingsuren voor kapiteins uit derde landen voldoende zijn om het benodigde niveau te garanderen.

Minister **De Boer**: Ik vind het aantal voldoende om het niveau dat wij daarvoor gewenst achten, te garanderen. Het is er niet voor niets zo in komen te staan. De zonet genoemde modules bevatten de basisvoorwaarden waaraan moet worden voldaan.

Voorzitter. De heer De Krom wilde weten of wij nog meer MOU's gaan afsluiten en zo ja, waarom wij dat zouden doen. Het antwoord is simpel. Met het huidige aantal MOU's kan volgens de werkgevers op afdoende wijze worden voorzien

in de huidige en toekomstige tekorten. Er is dus geen aanleiding om daar nog nieuwe MOU's aan toe te voegen. Daarnaast speelt een rol dat in de landen waarmee geen MOU's zijn afgesloten, eerder sprake is van een tekort aan zeevarenden dan van een aanbod. Daar zit je dus met een balans die in negatieve zin doorslaat.

Hiermee dacht ik de vragen in eerste termijn beantwoord te hebben.

De **voorzitter**: Dank u zeer. Ik kijk of er in de Kamer behoefte is aan een tweede termijn.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Ik wil graag twee vragen stellen aan de fracties van de VVD en de PvdA. Iedereen benadrukt hier in zijn of haar betoog het belang van de privaatrechtelijke regeling. De heer De Krom zei zelf dat hiermee het voorstel aardig is dichtgetimmerd. Het probleem is volgens mij echter dat de minister, als een van de twee partijen dwars blijft liggen bij het afsluiten van die privaatrechtelijke regeling, het roer in handen neemt. Dan is de uitkomst afhankelijk van hoe zijn vlag erbij hangt, terwijl er volgens mij al voldoende waarborgen zijn. De druk wordt bij de werknemers gelegd en dat vindt de SP-fractie zeer onwenselijk. Kan de PvdA-fractie uitleggen waarom zij de druk op de werknemers opvoert in plaats van die op de werkgevers? Vindt zij dat, na de beantwoording van de minister, nog steeds de juiste keuze? Beseft de VVD-fractie dat de privaatrechtelijke regeling alles dichttimmerd, maar dat dit slechts voor die maanden is en, zo ja, vindt zij dat voldoende?

De heer **Verdaas** (PvdA): Mijn formele standpunt is dat de overheid een voorstel tot wetwijziging geen rol moet laten spelen in onderhandelingen tussen sociale partners. De keerzijde van het afhankelijk maken van de invoering van de uitkomst van het overleg tussen de sociale partners is dat de druk eenzijdig bij de werkgevers wordt gelegd. Het is het een of het ander. Ik houd daarom vast aan het argument dat de wet die functie niet moet krijgen. De wetwijziging biedt volgens mijn fractie voldoende waarborgen. Op grond van de hoorzitting en van verschillende contacten ben ik er ook van overtuigd dat het de werkgevers

en de werknemers moet lukken om binnen drie maanden tot overeenstemming te komen.

De heer **De Krom** (VVD): Het aannemen van het amendement-Gerken op stuk nr. 9, zou tot gevolg hebben dat indien een van de partners dwars ligt – mogelijk zelfs voor onbepaalde tijd – het wetsvoorstel net zo goed niet had kunnen worden ingediend. Het leidt tot een openeinderegeling. Tijdens de hoorzitting vorige week bleek dat de sociale partners het voor 99% met elkaar eens zijn en dat de relaties goed zijn. Ik heb dus geen enkele reden om te veronderstellen dat men er niet uitkomt binnen drie maanden.

De minister zei vanmiddag dat hij in principe geen vaarbevoegdheidsbewijzen zal afgeven zonder voorafgaande vergunning en de reders hebben gezegd dat zij geen vaarbevoegdheidsbewijzen zullen aanvragen zo lang er geen vergunning is. Het is toch volkomen dichtgetimmerd? Er kan toch eigenlijk niets meer misgaan?

Mevrouw **Gerken** (SP): De heren Verdaas en De Krom betogen beiden dat mijn amendement ertoe leidt dat het hele voorstel vastzit als de sociale partners niet tot overeenstemming kunnen komen en dat deze wetwijziging dan niet in werking treedt. Dat betwist ik omdat beide partijen in de hoorzitting stelden dat er op korte of langere termijn een tekort aan kapiteins zal ontstaan en dat hier iets aan moet gebeuren. Zij zien allebei de urgentie. Op grond daarvan verwacht ik dat de partijen eruit zullen komen. Wij kunnen de druk nu opvoeren door te zeggen dat men binnen die korte termijn tot overeenstemming moet komen en dat het wetsvoorstel ook in werking treedt als er geen privaatrechtelijke regeling is. Dit zou ook kunnen worden omgekeerd door de partijen te vragen om tot overeenstemming te komen omdat anders de oude regeling, waar niemand tevreden over is, van kracht blijft. Nu komen wij de werkgevers tegemoet.

De heer **De Krom** (VVD): Daarmee betoogt u eigenlijk dat het ook in het belang van de reders is om tot overeenstemming te komen en dat de druk niet alleen bij de werknemers ligt.

De Boer

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat klopt niet. Als deze privaatrechtelijke regeling niet doorgaat, gaat de wetwijziging wel door. Dat betekent dat de werkgevers het voordeel hebben en de werknemers het nadeel.

De heer **De Krom** (VVD): Beide partijen hebben er belang bij om binnen drie maanden tot een regeling te komen. Mede gelet op wat er vorige week tijdens de hoorzitting is gezegd, heb ik er alle vertrouwen in dat dit lukt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Als u dat vertrouwen hebt, kunt u mijn amendement steunen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik gebruik de gelegenheid om mijn excuses aan te bieden aan mevrouw Gerkena. Ik had haar amendement niet gezien, dus ik praatte erover alsof ik het zelf had bedacht. Dat is overigens ook zo. Wij hadden kennelijk dezelfde gedachte.

Ik vind dat mevrouw Gerkena een punt heeft en daarom wil ik nog een vraag stellen aan de minister. Er wordt een nieuw wetsvoorstel gemaakt om tegemoet te komen aan de wens van de reders, die niet genoeg kapiteins kunnen krijgen. Aan het wetsvoorstel is de voorwaarde verbonden dat de reders het eens worden met de werknemers omdat er ook andere belangen in het geding zijn. Het blijft echter raar dat die regeling zo wordt gemaakt dat degene die belang heeft bij de wetwijziging er geen enkel belang bij heeft dat er echt een afspraak komt. Er zullen genoeg argumenten zijn waarom het zal lukken, maar als je er zo positief over bent, kun je ook andersom redeneren. Dan zou je erop kunnen wachten en vervolgens verder kunnen gaan.

Minister **De Boer**: Wij moeten wel een punt maken. Wij moeten op enig moment constateren dat wij te maken hebben met een probleem dat moet worden opgelost. Wij kennen de cijfers over het aantal schepen dat onder buitenlandse vlag is gebracht en over het aantal nieuwe schepen, gebouwd in Nederland, die niet eens meer onder een Nederlandse vlag komen. Wij zien door die cijfers hoe urgent het probleem is. Wij moeten dus schakelen. Ik vind dat de overheid en dus ook de minister de verantwoor-

delijkheid moet nemen en moet aangeven hoe het wordt opgelost.

Het is nu aan de sociale partners om het verder te regelen. Ik heb ook getracht een brug te slaan. Ik heb hier vanmiddag beide partijen al een compliment gemaakt voor de stappen die zij hebben gezet. Vanmiddag hebben vele sprekers een oproep gedaan, die ik met nadruk herhaal, om het met elkaar in te vullen. Wij hebben het in het verleden gezien bij de buitenlandse gezellen en de buitenlandse officieren. Laten de sociale partners hun verantwoordelijkheid nemen; dan neemt de minister de zijne!

De **voorzitter**: Ik constateer dat er geen behoefte is aan een tweede termijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 18.07 uur



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

1. de volgende brieven:

een, van de minister en de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, over de recente ontwikkelingen in Irak, waarbij wordt ingegaan op politieke, humanitaire en wederopbouwaspecten (23432, nr. 104);
twee, van de minister van Justitie, te weten:

een, over de tijdelijke regeling tarieven notariële onroerendgoedpraktijk (23706, nr. 49);
een, ten geleide van een reactie op de aangenomen motie van het lid Teeven c.s., nr. 67 (28600-VI, nr. 128);
twee, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, te weten:
een, inzake sponsoring van scholen in het primair en voortgezet onderwijs (28512, nr. 4);
een, over de ontwikkeling van de groeps grootte (28729, nr. 8);
een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, over de opdrachtformulering voor de Commissie vervolgonder-

zoek Rekenschap en de profielschets van de leden van de Commissie (28248, nr. 36);

een, van de minister van Financiën, ten geleide van antwoorden op vragen die gesteld zijn tijdens het algemeen overleg van 20 februari 2003 ter voorbereiding van de Ecofin-raad (21501-07, nr. 396);

een, van de staatssecretaris van Financiën, over de stand van zaken m.b.t. de invoering van het BTW-compensatiefonds bij gemeenten (27293, nr. 20);

een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, over de ophoging van de grens gebundelde doelluitkering (28600-XII, 28600-A, nr. 92);

een, van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, inzake informatie over staatssteun aan luchtvaartmaatschappijen (21501-33, nr. 21);

vier, van de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, te weten:

een, ten geleide van het draaiboek crisisbeheersing LASER (27622, nr. 121);

een, ten geleide van deel 2 van het Structuurschema Groene Ruimte 2 (28182, nr. 4);

een, over handreiking voor de toepassing van de VHR in relatie met de ammoniakemissie van landbouwbedrijven (28600-XIV, nr. 122);
een, ten geleide van de leidraad "opvang gewone en grijze zeehonden" (28600-XIV, nr. 123);

een, van de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, over het toepassingsbereik en de werkingssfeer van het Dierentuinenbesluit (28378, nr. 3);

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over het Abw-uitkeringsrecht in geval van samenloop met een onvolledige AOW-uitkering (28619, nr. 101);

een, van de minister en staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over de Wet basisvoorziening kinderopvang (Wbk) (28447, nr. 6);

twee, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, te weten:

een, over versterking van de huisartsenzorg (28600-XVI, nr. 115);
een, over de verruiming van de ZBC-regeling (28600-XVI, nr. 116);

vier, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, te weten:

een, over het advies van de commissie Rechtsherstel Homosek-