

Overlegorganen Verkeer en Waterstaat

Overlegorgaan Goederenvervoer

Aan

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

Mw J.e. Huizinga-Heringa

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

M. Bitterberg

Datum

Doorkiesnummer

070-3519540

Bijlage(n) 1

Ottskenmerk

OVW - 20081133

Onderwerp

Rapport Beleidsbrief Zeevaart

Uw kanmerk

Geachte mevrouw HuizingaHeringa,

Hierbij ontvangt u het rapport van het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) over de concept beleidsbrief Zeevaart.

Ik verzoek u de bevindingen van het OGV t6 betrekken bij de vaststelling van de definitieve beleidsbrief Zeevaart en het OGV te berichten over de wijze waarop er rekening mee is gehouden.

Hoogachtend,



Mr. F.J.D. Wiegerink

Plv. voorzitter

Rapport 28 februari 2008

Rapport Beleidsbrief zeevaart (verantwoord varen en een vitale vloot)

Datum behandeling Ovw: 30 januari 2008

Kenmerk: OVW - 2008 - 129

Aanleiding:

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat, bij monde van de Directie Maritiem Transport, heeft de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat gevraagd een bijeenkomst te organiseren waarin de betrokken organisaties uit het Overlegorgaan Goederenvervoer en een aantal specifiek geselecteerde maatschappelijke- en belangenorganisaties¹ zijn uitgenodigd zich uit te spreken over de concept Beleidsbrief Zeevaart (d.d. 22 januari 2008).

Het in de beleidsbrief opgenomen zeevaartbeleid geeft uitdagingen, ambities en concrete maatregelen op de deelgebieden economie, milieu en veiligheid en op het onderdeel toezicht.

Concreet is aan de deelnemers gevraagd de beleidsbrief te beschouwen in het licht van: 1. zijn de maatregelen de meest effectieve bijdrage aan de beleidsdoelstellingen. Hierbij is gefocust op de maatregelen die nieuw worden ingezet en maatregelen die een versterkte voortzetting van het bestaande beleid inhouden, en 2. welke doelstellingen en/of maatregelen worden gemist.

Reactie op hoofdlijnen

De algemene reactie op de beleidsbrief is positief. De betrokken bedrijfs- c.q. werkgeversorganisaties en opleidingsinstituten, de aanwezige milieuorganisatie en de organisaties van personen werkzaam in de zeevaartsector hebben veelal waardering voor de uitgezette koers en de integrale aanpak.

De reders wijzen erop dat voor een goede beoordeling de evaluatie van het beleid van de afgelopen jaren een onderdeel had moeten vormen van de beleidsbrief. Ook wijst men erop dat gepresenteerde doelstellingen voorzien zouden moeten zijn van een tijdpad en budgettaire gevolgen.

Aanwezige organisaties waren: nautilus NL, de Nederlandse Loodsencorporatie, de Vereniging van Waterbouwers in Bagger-, Kust-, en Oeverwerken (VBKO), het Scheepvaart en transportcollege (STC), de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

KVNR), de Eigen vervoerders Organisatie (EVO), Stichting de Noordzee, het Productschap Vis, Hogeschoolleuwarden, de Stichting Maritiem Land, de Nationale Havenraad en Scheepsbouw Nederland.

Toelichting

Deelgebied economie

a. Fiscale maatregelen

Deze worden gesteund, maar Van de mogelijk (heden die de Europese kaders op dit terrein bieden, wordt volgens de reders en de waterbouwers onvoldoende gebruik gemaakt Met *name* op het gebied van afdrachtvermindering wordt onderzoek naar de mogelijkheden en de gevolgen op de concurrentiekracht en de arbeidsmarkt gemist. Dit is, zo vindt men, noodzakelijk om het level playing field in Europa op peil te houden. Van de zijde van de visserijsector wordt de concurrentie binnen de maritieme arbeidsmarkt onder de aandacht gebracht. De fiscale mogelijkheid van afdrachtvermindering in de visserijsector geldt niet, waardoor de sector minder aantrekkelijk is voor (aspirant) werknemers in deze sector. Deze mogelijkheid wordt derhalve gemist.

b. Versterking van de arbeidsmarkt en de vergroting van de instroom in het nautisch onderwijs.

Deze maatregelen en de verantwoordelijkheid die daarbij aan de sector zelf wordt toebedacht, worden onderschreven, Door betrokkenen wordt in dat verband verwezen naar de Taksforce arbeidsmarkt zeevarenden (TAZ) , een werkgroep onder leiding van Mw Netelenbos ingesteld door werknemers en werkgevers in de zeevaart (het onderwijsveld heeft zich inmiddels ook aangesloten), met als opdracht een actieplan op te stellen om te komen tot een blijvend carrièreperspectief op de vloot en in het maritieme cluster.

De waterbouwers wijlen op het door hen opgebouwde kennisnetwerk met geselecteerde scholen. Dit kennisnetwerk is zowel effectief in de vergroting Van de instroom in het waterbouwonderwijs als in de versterking van de kwaliteit van dit onderwijs. De waterbouwers stellen hun kennis en expertise graag ter beschikking voor het gehele maritieme cluster.

Een grotere en duidelijker inbreng van de overheid/het ministerie van V&W wordt 013 een aantal punten mogelijk en soms nodig geacht:

-Zo vraagt de visserijsector bij het beschikbaarstellen van fondsen ten behoeve van het versterken van de samenwerking in het maritieme onderwijs, om een gelijke positie voor de (visserij)val(scholen als voor de grootschalige opleidingscentra.

- De reders missen een toelichting op de actievare rol van V&W die de samenwerking moet ondersteunen.

- De waterbouwers zouden graag zien dat V&W binnen de samenwerking een coördinerende rol op zich neemt.

. De werknemers missen beleid gericht op de huidige groep zeevarenden. Men denkt daarbij aan wat men noemt de toenemende criminalisering (handelingen die achteraf verkeerd blijken te zijn, kunnen zware straffen tot gevolg hebben). Verder noemt men de gevolgen van de toegenomen securitymaatregelen, die een negatieve invloed op het sociale leven van zeevarenden hebben en die een zeer verschillende behandeling van :zeevarenden aan boord en aan de wal tot gevolg hebben}. Voorts zouden zij graag een

terugkeer van fiscaal gunstige regelingen voor de zeevarenden zelf zien. Ten slotte bepleiten zij een coördinerende rol voor V&W bij maatregelen van andere departementen die een (onbedoeld) negatief effect voor zeevarenden kunnen hebben. Het onderwijsveld tenslotte stelt voor de manier waarop de inzet van de overheid bij het vergroten van de instroom in het nautisch onderwijs kan plaatsvinden nog nader uit te werken en daarbij de voorstellen uit de onderwijswereld (die op niet al te lange termijn zullen worden gepresenteerd) te betrekken. Maatregelen ter verbetering van het imago ook tijdens de stages worden gemist.

c. Totstandkoming/ratificering van verdragen~

De totstandkoming van een nieuw UNCITRAL verdrag (zeevervoeroverdrag) wordt door de verladers afgewezen. Men acht het verdrag voor verladers nadelig, omdat het onduidelijk is en tot interpretatieverschillen zal leiden.

Verder mist de visserijsector een passage over Nederlandse inzet voor ratificatie van het STCW-F verdrag op Europees niveau. Hierdoor zou in de visserijsector een level playing field op het gebied van veiligheid en opleidingen ontstaan,

d. Verhoging van de lengtegrens bij vrijstelling van de loodsplicht.

Deze maatregel heeft een vermindering van de kosten voor loodsen tot gevolg. Het Loodswezen vindt de maatregel niet geschikt, omdat SSS niet (goed) is gedefinieerd en er schepen van 90 tot circa 300 meter onder kunnen vallen.

De reders zijn echter groot voorstander van de maatregel, maar zijn van mening dat zowel moet worden gekeken naar de mogelijkheid van ontheffing (voor een enkel schip) als naar de mogelijkheid van vrijstelling (voor een categorie schepen).

Het Loodswezen mist bij maatregelen voor SSS een benadering voor de gehele keten van dienstverleners in de haven. Verder bepleit men aandacht voor een verdergaande ontwikkeling van LRiT (Long Range Identification and Tracking) en van elektronica ter ondersteuning van de dienstverlener aan board.

Deelgebied milieu

a. Internationale) aanscherping van emissienormen, reductie van broeikasgassen en classificatie van biobrandstoffen.

De aangekondigde maatregelen worden door de deelnemers onderschreven.

De waterbouwers onderstrepen het belang van internationale afspraken en verwachten dat de Nederlandse overheid dit uitgangspunt ook binnen Europa krachtig zal uitdragen, Door de milieuorganisatie worden twee kanttekeningen geplaatst. In de eerste plaats vindt men dat de maatregelen gericht op vermindering van de NOx uitstoot ambitieuzer zouden moeten zijn en in de tweede plaats dat de nadruk in de beleidsbrief te zeer op de luchtemissie ligt. Aandacht voor luchtemissies en lozingen op het water zou meer in balans moeten worden gebracht.

b. Invoeren van differentiatie van havengelden naar milieuprestatie

Bij deze maatregel worden door de milieuorganisatie duidelijke eisen om voor korting" in aanmerking te komen, gemist. Voorts mist men aandacht voor het probleem Van de toenemende hoeveelheid plastic die overboord wordt gegooid.

c. Internationale voorschriften gericht op het verantwoord slopen van schepen.

Door de deelnemers wordt gesteld dat men vindt dat het slopen niet in z'n geheel naar Europa moet worden gehaald, maar dat het slopen elders financieel moet worden ondersteund.

d. De visserijsector mist in de beleidsbrief aandacht voor het Europese project "Guardians of the Sea". Dit project heeft tot doel alternatieve taken voor vissers te vinden, waarbij hun deskundigheid en bedrijfsmiddelen kunnen worden ingezet voor een duurzame ontwikkeling in de context van de EU maritieme aangelegenheden. De visserijsector ondersteunt het project en wil graag mede invulling en uitvoering daaraan geven.

Deelgebied veiligheid

a. Meer centraal stellen van risicoanalyses in het beleid.

De reders waarschuwen tegen het baseren van analyses op vooringenomen standpunten. Men vindt dat het onderzoek wetenschappelijk onderbouwd moet zijn.

b. Extra aandacht voor het sjoeren van containers.

Het onderwijsveld mist aandacht voor het onderwijs. Voorbeelden zijn een opleiding en certificering van het sjoeren.

c. Terugdringen van ongevallen met visserij schepen.

Het onderwijsveld stelt dat een kader Voor zeevisvaartscholing en toezicht daarop worden gemist. Ook internationaal is er geen vergelijkend onderzoek voor zeevisvaartscholing.

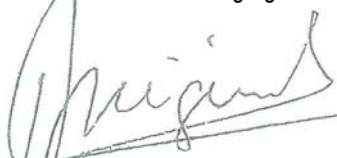
Hoofdstuk toezicht

De deelnemers kunnen zich vinden in de opgenomen doelstellingen en maatregelen, waarbij het onderwijsveld er nog voor pleit de inspectie op het onderwijs op te voeren. Bij de (voortgezette) maatregel inspectietaken verder uit te besteden naar erkende organisaties en marktpartijen wordt door het loodswezen bepleit eerst onderzoek te doen naar de markt voor die taken. Door de deelnemers wordt in dit verband gesteld dat de IVW extra zorg moet besteden aan opbouw en behoud van kennis en expertise binnen haar organisatie.

Tot slot

De deelnemers aan de bijeenkomst verzoeken de staatssecretaris het voorgaande te betrekken bij de opstelling van de definitieve beleidsbrief en uitvoeringagenda.

Voorzitter van het Overlegorgaan Goederenvervoer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wiegerink', written over a horizontal line.

Mr. F.J.D. Wiegerink,

Ply. voorzitter