



De plv. voorzitter van het Overleg Orgaan  
Goederenvervoer  
mr. F.J.D. Wiegerink  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
Ons kenmerk DGTL-2008/1325	- Uw kenmerk -
Onderwerp Rapport Beleidsbrief Zeevaart , "Verantwoord varen en een vitale vloot".	

Geachte heer Wiegerink,

Hierbij laat ik u weten dat ik kennis heb genomen van het door u opgestelde "Rapport Beleidsbrief Zeevaart". Ik dank de OGV voor de gepleegde inspanning. Het doet mij genoeg te vernemen dat de geconsulteerde stakeholders in algemene zin positief hebben gereageerd en hun waardering hebben uitgesproken voor de uitgezette koers en de integrale aanpak van de beleidsbrief zeevaart. Met deze waardering voor de beleidsbrief constateer ik dat er een breed draagvlak bestaat voor het uitvoeren van de concrete maatregelen, waarmee knelpunten kunnen worden aangepakt.

In uw rapport wordt ingegaan op een aantal specifieke deelgebieden. Onderstaand treft u mijn reactie daar op aan, waarbij ik opmerk dat vrijwel alle door de stakeholders opgebrachte punten reeds zijn verwerkt in de beleidsbrief. Ik zal puntsgewijs de gemaakt opmerkingen op de deelgebieden weergeven en daarbij aangeven op welke wijze deze in de tekst van de beleidsbrief zijn geadresseerd.

#### *Fiscale maatregelen*

In de beleidsbrief worden in aanvulling op de reeds bestaande fiscale maatregelen twee nieuwe fiscale maatregelen geïntroduceerd, die zo wijst onderzoek uit, een bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsland voor zeevaartondernemingen. Dit zijn ten eerste de verlaging van de tonnage belasting voor grote schepen en ten tweede voor scheepsmanagement. Ik wil daar aan toevoegen dat de overheid met de reders in gesprek is over de interpretatie van de uitvoeringspraktijk. Tevens wil ik m.b.t. de concurrentiepositie van de Nederlandse reders wijzen op een

Postadres Postbus 20901 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895  
Internet [www.verkeerenwaterstaat.nl](http://www.verkeerenwaterstaat.nl)



onderzoek dat thans wordt uitgevoerd naar het level playing field en waarbij ook naar de afdrachtvermindering wordt gekeken.

M.b.t. de wens van de visserijsector om eveneens gebruik te mogen maken van de fiscale maatregelen kan ik kortheidshalve volstaan met het feit dat de Europese Commissie in de richtsnoeren voor staatsteun aan de zeevaartsector de visserijsector heeft uitgesloten.

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

In de beleidsbrief zeevaart wordt uitvoerig stil gestaan bij de situatie op de maritieme arbeidsmarkt. De opmerkingen die op dit terrein door de deelnemers zijn gemaakt kan ik met instemming begroeten. Ook de daarin genoemde eigen verantwoordelijkheid van de sector juich ik toe en acht ik ook noodzakelijk. In dit kader wil ik graag refereren aan het aanbod van de waterbouwers hun kennis en expertise op dit terrein beschikbaar te stellen voor de gehele maritieme cluster en de activiteiten van de reders en vakbonden in de Task Force Arbeidsmarkt Zeevarenden.

De maatregelen in de beleidsbrief zijn enerzijds toegespitst op het vergroten van de instroom in een kwalitatief hoogwaardig nautisch en maritiem onderwijs, anderzijds het aantrekkelijk maken en houden van het maritieme beroep aan boord van schepen. Verkeer en Waterstaat speelt een actieve rol in de relevante overlegorganen op dit terrein. Ik stel vast dat ik vanwege die actieve opstelling grotendeels tegemoet kom aan de wens tot meer coördinatie vanuit mijn departement.

Met betrekking tot de wens van de visserijsector tot het beschikbaar stellen van fondsen ten behoeve van het versterken van de samenwerking in het maritieme onderwijs, wil ik verwijzen naar de activiteiten die onder auspiciën van de Stichting Nederland Maritiem Land in het project human Capital Roadmap II worden uitgevoerd. Daar wordt de visserijsector bij betrokken. De Nederlandse inzet bij het opstellen van mondiale en Europese regelgeving, is er op gericht dat onnodige criminalisering van zeevarenden wordt voorkomen. Ik deel tevens de mening dat er bij securitymaatregelen oog moet zijn voor de belangen van de zeevarenden. Security-maatregelen kunnen namelijk grote impact hebben op het sociale leven aan boord en het individuele welbevinden van zeevarenden.

Met betrekking tot de opmerkingen over fiscaal gunstiger regelingen voor de zeevarende zelf wil ik opmerken dat de beloning van zeevarenden primair een zaak is van de sociale partners.

Er zijn mij geen signalen bekend dat de beloning van zeevarende een knelpunt zou zijn in de context van de huidige, maritieme, arbeidsmarkt problematiek. Onderzoek heeft uitgewezen dat een verhoging van de beloning voor een zeevarende zelf nauwelijks effectief is in relatie tot de doelen van het zeevaartbeleid. Een extra fiscale maatregel specifiek ten voordele voor de zeevarenden zelf leidt volgens dat onderzoek niet tot een substantiële vergroting van de werkgelegenheid voor zeevarenden. Hiervoor zijn andere instrumenten nodig zoals in de beleidsbrief aangegeven. Ook zal de Task Force Arbeidsmarkt Zeevarenden (TAZ) in de komende maanden met initiatieven op dit terrein komen. Samenwerking tussen alle betrokkenen is op dit dossier noodzaak.

*Totstandkoming /ratificering van verdragen.*

Het doel van het nieuwe VN-Verdrag zeevervoerovereenkomsten (ter vervanging van huidige Hague-, Hague-Visby- en Hamburg-rules) is om de voortgaande verbrokkeling en



disharmonisatie op het gebied van het zeevervoerscontract met stijgende kosten voor gebruikers en sterk verminderde efficiëntie in het internationale zeevervoer tegen te gaan. Door het nieuwe verdrag zal naast de verdere ontwikkeling van internationale handel en vervoer worden voorzien in een betere mondiale economische infrastructuur. In tegenstelling tot hetgeen door de verladers wordt aangegeven beoordeel ik de huidige concept verdragtekst, welke uiteraard een internationaal compromis is, als positief.

Ten aanzien van de ratificatie van het IMO-verdrag voor bemannings- en opleidingseisen voor de zeevisserij (STCW-F) zal in overleg met sociale partners een standpunt worden bepaald.

*Verhoging van de lengtegrens bij vrijstelling loodsplicht.*

Het ingezette beleid van flexibilisering van de loodsplicht wordt voortgezet. Momenteel wordt met de voor de veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart verantwoordelijke Rijkshavenmeesters bezien op welke wijze binnen de geldende veiligheidskaders tot een verdere flexibilisering kan worden overgegaan.

*Internationale aanscherping van emissienormen, reductie van broeikassen en classificatie van biobrandstoffen.*

Met tevredenheid stel ik vast dat de deelnemers de aangekondigde maatregelen op dit terrein onderschrijven. M.b.t. de gemaakte opmerking dat er meer balans in de beleidsbrief zou moeten worden gebracht tussen verontreiniging naar lucht en water wil ik opmerken dat er, op basis van in de beleidsbrief opgenomen onderbouwingen, een grotere "sense of urgency" bestaat om iets te doen op het terrein van luchtmissies. Overigens heeft het beleid op de lozingen naar het water ook de nodige aandacht zoals u in de beleidsbrief kunt lezen. Ten aanzien van de wens om een meer ambitieus geformuleerde vermindering van de uitstoot naar de NOX-emissies, wil ik verwijzen naar de beleidsbrief daar waar de Nederlandse opstelling mede ten doel heeft de luchtverontreiniging door de zeevaart in stedelijke gebieden te verminderen. Ik wil hierbij benadrukken dat de Nederlandse inzet op dit terrein zeer ambitieus is.

*Invoeren van differentiatie van havengelden naar milieuprestaties.*

Er worden duidelijke eisen om voor korting op haventarieven in aanmerking te komen gemist. Ik kan daarop aangeven dat vooruitlopend op aanscherping van de internationale normen de overheid in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam de mogelijkheid van hogere haventarieven voor de meest vervuilende schepen en gelijktijdig lagere tarieven voor de schoonste schepen onderzoekt. Daarin zullen de gevraagde eisen aan bod komen.

Met betrekking tot de gemiste aandacht voor het probleem van de toenemende hoeveelheid plastic die overboord wordt gegooid, wil ik verwijzen naar de lopende besprekingen in de IMO op dit terrein waar Nederland aan deelneemt en naar de financiële ondersteuning die vanuit mijn departement in het kader van het milieubewustzijn voor zeevarenden tot 2011 beschikbaar wordt gesteld.



*Internationale voorschriften gericht op het verantwoord slopen van schepen.* Met u ben ik van mening dat het slopen van schepen niet naar Europa moet worden gehaald. Het uitgangspunt blijft de vervuiler betaalt. Het van overheidswege financieel ondersteunen van het slopen van schepen stemt niet overeen met dit uitgangspunt. Wel heeft Nederland binnen die randvoorwaarde aan de Europese Commissie gevraagd onderzoek naar een "sloopfonds" of een omslagsysteem te laten onderzoeken.

*De visserij sector mist in de Beleidsbrief Guardians of the Sea.*

Ik heb kennis genomen van dit EU-project maar ik acht het, gelet op de verantwoordelijkheden van het ministerie van LNV op dit terrein, niet op mijn weg liggen in deze brief over het zeevaartbeleid daar uitwerking aan te geven.

*Meer centraal stellen van risico-analyses in het beleid.*

Er wordt aandacht gevraagd om dergelijke risico-analyses meer wetenschappelijk te onderbouwen. Ik deel de mening dat de basis van een dergelijk beleid goed en wetenschappelijk moet zijn onderbouwd. In de beleidsbrief is dan ook een belangrijke rol weggelegd voor de kennisinstellingen op dit terrein.

*Extra aandacht voor het sjourneren van containers*

Met het toenemende scheepvaartverkeer en de grootte van containerschepen wordt het sjourneren van containers belangrijker. Ik ben verheugd te mogen constateren dat dit aspect in het nautisch onderwijs middels een opleiding en certificering specifieke aandacht krijgt, naast de aandacht die in de beleidsbrief op dit terrein aan handhaving en onderzoek wordt gegeven.

*Terugdringen van ongevallen met visserij schepen.*

Het onderwijsveld stelt dat een kader voor de zeevisvaartscholing ontbreekt en toezicht daarop wordt gemist. In de beleidsbrief wordt aangegeven dat tussen de betrokken overheidsinstanties nadere afspraken zullen worden gemaakt over het toezicht op de kwaliteit van het zeevaartonderwijs. Hier valt het zeevisvaartonderwijs ook onder. Zoals bekend worden aan de zeevaart bemanningswet ook beroepsvereisten voor de zeevisserij geformuleerd. Ik wil hier graag verwijzen naar de "audit" van het Nederlandse zeevaartonderwijs die naar verwachting dit najaar door de EMSA wordt gehouden. Daar zal ook de zeevisvaart bij worden betrokken. De aanbevelingen die hieruit voortkomen zullen worden opgepakt.

*Toezicht.*

Ook hier stel ik met tevredenheid vast dat de deelnemers zich kunnen vinden in de opgenomen doelstellingen en maatregelen. Het opvoeren van inspecties op het onderwijs vormt onderwerp van gesprek tussen de departementen van VenW en OCW. Ik onderschrijf de noodzaak zoals die door het Loodswezen wordt bepleit dat bij het verder uitbesteden van inspectietaken eerst onderzoek naar de markt voor die taken dient te zijn uitgevoerd.



Meneer Wiegerink, in deze brief ben ik uitvoerig in gegaan op de in uw rapport vermelde punten. Ik hoop dat ik daarmee de deelnemers naar tevredenheid heb kunnen antwoorden. Ik wil hierbij het OVW nogmaals dank zeggen voor deze consultatie in het kader van mijn beleidsbrief zeevaart.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa