

Vergaderjaar 2024–2025

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 467

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2024

In het Commissie Debat Maritiem van 3 oktober 2024 is toegezegd een beeld te schetsen van de acties die het Ministerie van IenW onderneemt om het marktaandeel van het varen onder Nederlandse vlag gelijk te houden.

De Nederlandse vloot bestaat momenteel uit 1.117 schepen onder Nederlandse vlag met een bruto tonnage van 6,9 mln., en 1.688 schepen in Nederlands beheer en onder buitenlandse vlag met een bruto tonnage van 23 mln.¹. In absolute zin is de Nederlandse vlag over de laatste 10 jaar gemeten naar aantallen schepen afgenomen met 9%². Nederland is daarmee nog steeds een vlaggenstaat die er internationaal toe doet, met wereldwijd, net als in 2014, een 23^e plaats qua aantal schepen onder haar vlag (en een 29^e plek qua tonnage), en een vloot die, in termen van aantal schepen, groter is dan die in landen om ons heen³.

Die positie is echter niet vanzelfsprekend. De voorbije jaren is de wereldvloot in aantallen schepen met 24% gegroeid. Het relatieve marktaandeel van de Nederlandse vloot is gedaald. Een belangrijke reden hiervoor ligt in het feit dat de groei van de wereldvloot zich vooral in de containerschepen heeft voorgedaan, een marktsegment waarin Nederlandse reders al langere tijd maar beperkt actief meer zijn. De Nederlandse vlag bestaat vooral uit gespecialiseerde schepen (zoals offshore werkschepen) en relatief kleinere *short sea* schepen. Het is dan ook niet realistisch om als Nederland gelijke tred te willen houden met de huidige groei van de wereldvloot.

¹ Bron: ILT en Lloyds List Intelligence. Handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw. Peildatum 31-12-2023. Verschillende bronnen laten verschillende cijfers zien als gevolg van andere selecties van de vloot.

² Voor een deel komt deze afname doordat de datakwaliteit van de cijfers is verbeterd en vervuiling uit het bestand is verwijderd.

³ Bron: UNCTAD.

Een sterke Nederlandse vlag is en blijft echter voor ons land van groot belang. Nederland heeft een sterk en divers maritiem cluster, dat een grote bijdrage levert aan de economie van ons land. De kracht van het cluster wordt bepaald door de samenhang van zijn onderdelen, zoals de maakindustrie, het maritiem onderwijs en de kennisinstituten. Gezamenlijk vormen zij een uniek maritiem ecosysteem van een zeer hoog niveau. Onmisbaar daarin is een aanzienlijk aantal schepen onder Nederlandse vlag, waarbij economisch gezonde rederijen moeten kunnen investeren in kwaliteit, innovatie en duurzaamheid. Dat vraagt om een goed samenspel tussen sector en overheid, waar deze laatste de aantrekkelijkheid en competitiviteit van de Nederlandse vlag kan ondersteunen met nationaal en internationaal beleid, moderne regelgeving en goede dienstverlening. Voorop staat daarbij dat Nederland een kwaliteitsvlag wil zijn en blijven; dat wil zeggen een vlag die internationaal bekend staat om haar hoge kwaliteitsstandaarden (waardoor bijvoorbeeld Nederlandse schepen op grond van hun lagere veiligheidsrisico internationaal minder vaak geïnspecteerd hoeven te worden), en die zich vooral richt op die marktsegmenten en schepen die de grootste toegevoegde waarde hebben voor het Nederlands maritiem cluster.

Het beleid ter ondersteuning van de Nederlandse zeevaartsector bevat een veelheid aan maatregelen en acties, die er deels op zijn gericht om reders te bewegen onder Nederlandse vlag te komen en te blijven varen, en deels gericht zijn op de Nederlandse zeevaart- en maritieme sector als geheel. Hieronder volgt een aantal concrete voorbeelden van lopende acties:

- Met het *Maritiem Masterplan* investeren sector en overheid samen in de verduurzaming en de toekomstbestendigheid van de maritieme sector. Kern hiervan is een omvangrijke subsidieregeling gericht op de ontwikkeling en de bouw van klimaatneutrale schepen. Hiertoe is vanuit het Nationaal Groeifonds een bijdrage van € 210 mln. gedaan. Tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in initiatieven om de aantrekkelijkheid van het werken in de maritieme sector te bevorderen. Het Maritiem Masterplan geldt daarmee als één van de *flagship* projecten uit de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Ten behoeve van de energietransitie is daarnaast vanuit het Klimaatfonds € 111,3 mln. gereserveerd voor de opschaling van duurzame aandrijftechnieken aan boord van schepen. Met dergelijke impulsen wordt de innovatiekracht van de Nederlandse maritieme sector versterkt, wat haar concurrentiepositie en aantrekkelijkheid ten goede komt.
- Met de *sectoragenda maritieme maakindustrie*⁴ is een breed pakket aan maatregelen gepresenteerd ter versterking van de totale maritieme sector in Nederland, en daarmee ook van de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag. Eén van de maatregelen betreft een innovatieregeling van € 30 mln. voor initiatieven op het gebied van verduurzaming, het verbeteren van de veiligheid van het delen van maritieme data, en het ontwikkelen en bouwen van veiligere, meer concurrerende en slimmere schepen. Uitvoering van de sectoragenda gebeurt in intensieve samenwerking tussen sector en overheid, met een centrale rol voor het recent gestarte Rijksregiebureau.
- Met de *modernisering van de zeevaartregelgeving* maken we het makkelijker voor de Nederlandse zeevaart om te innoveren en te experimenteren, en versterken we haar concurrentiepositie. Zo vermindert het recente Wetsvoorstel bemanning zeeschepen, dat momenteel voorligt in de Eerste Kamer, administratieve lasten en geeft ruimte voor de benodigde vernieuwingen in het zeevaartonderwijs.
- Door stappen te maken richting de *invoering van digitale certificaten* en persoonsdocumenten voor zeevarenden werkzaam op (voorname-

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 31 409 Nr. 423

lijk) Nederlands gevlagde schepen verminderen we administratieve lasten voor Nederlandse reders en verminderen we de fraudegevoeligheid en het misbruik van certificaten.

- Een *gunstig fiscaal klimaat* draagt bij aan een internationaal gelijk speelveld. Dat richt zich deels op de hele zeevaartsector (de tonnageregeling en de willekeurige afschrijving zeeschepen) en deels op schepen onder Nederlandse vlag (de afdrachtvermindering loonbelasting en premie voor de volksverzekeringen). Over de uitbreiding van de fiscale regelingen naar offshore werkschepen is, samen met de Staatssecretaris van Financiën, de Kamer eerder per brief ingelicht⁵, en is tijdens het CD Maritiem van 3 oktober jl. toegezegd om dit najaar hierover verder in gesprek te gaan met de Staatssecretaris voor Fiscaliteit.
- In het kader van de oprichting van de *Maritieme Autoriteit* werken we aan het verbeteren van de dienstverlening van het scheepsregister aan schepen onder Nederlandse vlag. Door onder andere verdere digitalisering van de afgifte van certificaten worden de doorlooptijden voor vergunningverlening verder verkort tot internationaal concurrerend niveau. Daarnaast wordt een intern innovatieloket ingericht waardoor complexe aanvragen (bijvoorbeeld bij innovatieve scheepsontwerpen) sneller en kundiger worden afgehandeld. Tevens wordt gewerkt aan een betere interne regie bij de overheidspartijen die betrokken zijn bij de vergunningverlening voor de zeevaart waardoor een duidelijker aanspreekpunt voor de reders ontstaat en wordt gewerkt aan modernisering van wet- en regelgeving.
- Kenmerkend voor een kwaliteitsvlag is dat reders onder Nederlandse vlag bij *problemen in het buitenland of in buitenlandse havens* kunnen rekenen op hulp vanuit hun vlaggenstaat. Zo heeft Nederland zich tijdens COVID ingespannen om bemanningswisselingen zo veel mogelijk te kunnen blijven doen en was Nederland wereldwijd een van de eerste landen die, in samenwerking tussen sector en overheid, een specifiek vaccinatieprogramma voor zeevarenden (ongeacht nationaliteit) op schepen onder de eigen vlag introduceerde.
- Het internationale karakter van de zeevaart vraagt om *maatregelen op internationaal niveau*. Dit zorgt voor een groter effect en een gelijk speelveld. Bij de ontwikkeling van die internationale regelgeving staan voor Nederland de bijzonderheden van de Nederlandse vloot voorop. Zo pleit Nederland al enige tijd voor een verruiming van de toepassing van EU-ETS en Fuel-EU Maritime tot schepen boven de 400 GT (i.p.v. 5.000 GT), wat oneerlijke concurrentie voor de Nederlandse vloot aanpakt. Ook pleit Nederland (met België) voor een eerlijke behandeling van offshore werkschepen (incl. baggerschepen) onder EU-ETS.

Tot slot wordt opgemerkt dat het aandeel Nederlandse vlag schepen ten opzichte van de wereldvloot niet alleen afhankelijk is van het Nederlandse overheidsbeleid, maar ook van bijvoorbeeld het beleid van andere landen en van investeringsbeslissingen van individuele bedrijven. Een sterke Nederlandse zeevaartsector met een Nederlandse vlag is en blijft afhankelijk van een goed samenspel tussen overheid, die de kaders schept, en sector.

Het Ministerie van IenW zal zich blijven inzetten voor een gezonde Nederlandse maritieme sector met wie samen geïnvesteerd wordt in een veilige, sociale en duurzame zeevaart.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

⁵ Kamerstuk 31 409 Nr. 459