

Speech mevrouw Netelenbos TAZ-visieconferentie 22 mei 2008, Nieuwspoort

Den Haag

Sheet 1 TAZ voorkant brochure

Goedemiddag dames en heren,

Hartelijk welkom bij de presentatie van de aanbevelingen van de Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden. De Taskforce is 1 september 2007 op initiatief van de redersvereniging KVNR en Nautilus NL van start gegaan. Zij hebben mij als voorzitter gevraagd. Intussen is ook de Nederlandse vereniging van kapiteins ter koopvaardij aangesloten. Ook is het STC vertegenwoordigd. Het is bijzonder dat de sociale partners en het onderwijs deze stap hebben gezet. Het tekent de noodzaak en bereidheid sectorbreed om in actie te komen.

Boeien, werven en binden. Het centrale thema voor de aanbevelingen van de taskforce arbeidsmarkt zeevarenden die we vanmiddag presenteren. [met 'we' refereer ik aan de taskforce].

Ik zal in mijn speech niet alle aanbevelingen behandelen. Dat zou te veel tijd kosten. U kunt alle aanbevelingen lezen in de brochure die u aan het eind van de dag meekrijgt.

Naast een aantal aanbevelingen volgen aan het eind van mijn speech concrete voorbeelden van wat Nederlandse reders en andere partijen in de zeevaart nu al doen om meer jongeren te interesseren in het beroep, het onderwijs te versterken en zeevarenden langer te laten varen. En dat is al niet mis. Maar er is meer nodig, van alle partijen.

Boeien, werven en binden, met dank aan de heer Steenmeijer van wie ik dit thema heb geleend. Het geeft precies de kern van de uitdagingen weer waar we met zijn allen voor staan.

## Sheet 2 ontwikkeling vloot Europese landen 2003 - 2007

De eerste uitdaging betreft herstel van de groei van de Nederlandse vloot. Sinds 2003 is er geen groei meer, sterker nog de Nederlandse vloot krimpt. Als we dat vergelijken met andere Europese landen scoort Nederland gewoon ronduit slecht. Sterke groeiers zijn Duitsland, België, VK, Italië, Spanje.

## Sheet 3 ontwikkeling aantal Nederlandse zeevarenden

Een volgende uitdaging betreft het aantal Nederlandse zeevarenden. Deze sheet geeft de ontwikkeling weer. Op dit moment zijn het er ca. 4.200. De jaarlijkse instroom naar de vloot is op dit moment niet voldoende om de uitstroom op te vangen. Dus als er niets gebeurt daalt het aantal verder. En dat is niet alleen slecht voor de zeevaart, maar voor de gehele Nederlandse maritieme cluster. Want al die zeevarenden gaan na hun actieve vaarperiode aan de wal werken in de maritieme cluster. Met al hun kennis, kunde en ervaring zijn ze daar zeer welkom en leveren een belangrijke bijdrage aan de concurrentiekracht van de cluster. Dit cluster is goed voor ongeveer 3% van het bruto nationaal product en telt ca. 190.000 werknemers.

## Sheet 4 aantal nautisch studenten

Waar staan we met het onderwijs? De tabel laat zien dat er ca 2.000 nautisch studenten zijn. In vergelijking tot onze directe buurlanden als België en Duitsland nog een heel behoorlijk cijfer. Die landen kennen overigens sinds kort wel een forse groei van het aantal studenten, onder impuls van de krachtige groei van de sector. Maar in Nederland is zoals opgemerkt de instroom naar de vloot van afgestudeerden te laag om de uitstroom op te vangen.

## Sheet 5 Ranglijst fiscale concurrentiekracht

En wat is de huidige positie voor Nederlandse reders en Nederlandse zeevarenden met betrekking tot concurrentiekracht en arbeidsmarktpositie? In de

jaren '90 van de vorige eeuw waren we fiscaal koploper, nu zijn we volgens cijfers van Deloitte, in opdracht van het ministerie van V&W, afgezakt naar plaats 7.

Sheet 6 concurrentiekracht reders en arbeidsmarktpositie zeevarenden

Door allerlei fiscaal-technische oorzaken is de afdrachtvermindering zeevaart fors verslechterd. Daardoor hebben Nederlandse reders nu een forse loonkostenachterstand, tot maximaal zelfs 28% ten opzichte van hun concurrenten in België en Duitsland. Ook dit zijn cijfers van het ministerie.

Nu zijn de vrachtmarkten nog redelijk goed, maar een omslag kan niet uitblijven. Te dure Nederlandse zeevarenden en een achterblijvende concurrentiekracht van Nederlandse reders vergen maatregelen van de overheid. Anders zijn reders gedwongen maatregelen door te voeren zoals uitvlaggen. Dit zou een herhaling zijn van begin jaren '90. In de uitgevoerde evaluatie van de fiscale maritieme regelingen, in opdracht van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, geeft 20% van de reders aan te overwegen een deel van de vloot naar het buitenland te verplaatsen. Het ontbreken van een fiscaal 'level playing field' voor Nederlandse reders is daarvoor een belangrijke verklaring.

Sheet 7 overzicht van de drie pijlers

De aanbevelingen van de taskforce zijn onderverdeeld in drie pijlers. U ziet ze vermeld. Met nadruk willen we opmerken dat de aanbevelingen een integraal pakket zijn. Een integrale benadering is het meest effectief en efficiënt. Het 'shoppen' in de aanbevelingen zo van 'deze wel en deze niet' verbreekt de integraliteit en verlaagt de effectiviteit en efficiency.

Een ander cruciaal uitgangspunt van de aanbevelingen is dat Nederland een maritiem land is en moet blijven. Dat vereist voldoende zeevarenden voor de Nederlandse vloot en later in hun carrière voor de havenbedrijven, maritieme toeleveranciers, klassebureau's, loodswezen enzovoort.

Dit alles vereist dat alle partijen er de schouders onderzetten. Niet alleen de overheid, maar juist sociale partners (werkgevers en werknemers) en onderwijsinstellingen dienen het voortouw te nemen. De sociale partners en onderwijsinstellingen hebben die instelling gelukkig al. Alleen zo wordt een maximaal resultaat bereikt.

Nu concreet pijler 1, de aanbevelingen voor meer zeevarenden

Sheet 8 aanbevelingen pijler zeevarenden

Wat zijn de aanbevelingen van de taskforce om meer Nederlandse zeevarenden naar de vloot te krijgen en ze langer te laten varen?

**‘werven’.**

- De stage- en baangarantie van de KVNR
- Een gerichte werving in de regio van de zeevaartopleidingen

**‘ boeien’**

- Zeevarenden die in hun verlofperiode basisscholen en voortgezet onderwijs bezoeken om jongeren te interesseren in het beroep
- Om hier een impuls aan te geven zullen zeevarenden financieel ondersteund worden door het o&o-fonds in hun onkosten.
- Laat geïnteresseerden kort meevaren op een schip ‘snuffelstages’

**‘ binden’**

- De leefbaarheid aan boord. Internet en e-mail. On line all the time
- Overheid kan het walverlof gemakkelijker maken door het betreffende ILO-verdrag te ratificeren.
- Faciliteit in de inkomstenbelasting voor zeevarenden, de zeevarendenaftrek.

Sheet 9 aanbevelingen pijler arbeidsmarkt

Zeevaart is internationaal in ieder denkbaar aspect. Het maken van regels voor het functioneren van de markt is centrale taak van de overheid.

Het is zeer belangrijk dat de overheid zorgt voor een level playing field, vooral op fiscaal gebied. Ik heb al genoemd dat de afdrachtvermindering zeevaart hard toe is aan verbetering.

- Op dit moment ligt de effectiviteit fors beneden de 40% zoals die in de wet staat. In sommige gevallen zelfs fors beneden de 30%.
- Bovendien is de wet zodanig technisch vormgegeven dat een kleine Nederlandse reder voor dezelfde Nederlandse zeevarende veel hogere loonkosten heeft dan een grotere reder. Dat is toch moeilijk uit te leggen.
- De achterstand ten opzichte van andere landen betekent dat een wat grotere Nederlandse reders ieder jaar een bedrag misloopt ten opzichte van een Duitse reder waarmee een schip gefinancierd kan worden. Ieder jaar opnieuw! Een duidelijker effect op de concurrentiekracht van reders van een achterblijvend fiscaal klimaat is niet te geven. Dat de arbeidsmarktpositie van Nederlandse zeevarenden daarmee ook onder druk staat zal een ieder duidelijk zijn.
- Ook de winstbelasting dient Europees concurrerend te zijn.

Een andere belangrijk kostenaspect voor reders betreft de stagekosten die zij maken voor nautisch studenten. Door kosten als hutaccommodatie, verzekeringen, voeding, reiskosten etc. zijn deze zijn in vergelijking tot landwerkgevers fors hoger. Nu we meer studenten en dus meer stagiairs willen lopen deze kosten verder op. Ook daarin vragen we de overheid financieel bij te springen.

Maar ook de sociale partners kunnen zich extra inspannen.

- de sociale zekerheid optimaal afstemmen op de bedrijfstak, verdere afspraken over maken in het kader van de cao-afspraken.
- Stroomlijnen procedures, één-loket benadering

## Sheet 10 aanbevelingen pijler onderwijs

Ik kom nu aan pijler 3, het onderwijs. Ik heb de studentenaantallen al genoemd.

De huidige positie biedt gelukkig nog voldoende basis om ook in de toekomst een excellent nautisch onderwijs te hebben, met voldoende spreiding over Nederland. Daarvoor moet er wel wat gebeuren, want bedreigingen zijn er. Maar tot mijn vreugde bruist het van de ideeën en van concrete initiatieven.

Bedreigingen worden zo omgevormd tot kansen. De kern van de aanbevelingen van de taskforce komen neer op

- krachtenbundeling en samenwerking
- een eenduidig en sterk profiel en het dichter bij elkaar brengen van de theorie en de praktijk. Ik noem als concrete aanbevelingen:

### **‘boeien’**

- Ontwikkel samen nieuwe lespakketten. Boeken van 30 jaar oud komen helaas voor;
- Biedt deze nieuwe lespakketten ook digitaal aan. Ontwikkel dat samen zodat kostenbesparingen mogelijk zijn. Twee voorbeelden van boeien.

### **‘binden’**

- Laat studenten eerder met de praktijk van het varen in contact komen. Zo worden ze eerder en sterker verbonden met het onderwijs.
- Maak een werken – leren traject mogelijk voor bijvoorbeeld mbo-zeevarenden die door willen leren op hbo-niveau. Op deze wijze wordt de vaarperiode verlengd.

En zo kan ik nog wel even doorgaan met concrete aanbevelingen. U kunt ze allemaal terugvinden in de brochure.

## Sheet 11, 12 en 13 Voorbeelden concrete projecten

Gelukkig vertrekken we niet vanuit een ‘blanco’ positie. Reders en andere partijen doen al veel. De TAZ geeft hier een impuls en verbreding aan, zodat de inspanningen omhoog gaan. Ik wil wat concrete voorbeelden laten zien wat

reders thans al doen. Deze informatie vindt u ook op de borden en op de TAZ website.

Ik wil kort speciale aandacht voor een nieuwe ontwikkeling waarbij reders nieuwbouwschepen geschikt maken voor onderwijs aan boord. Spliethoff rust een serie nieuwbouwschepen uit met extra hutten, lesvoorzieningen, ICT zodat er groepen studenten mee kunnen varen en een docent. Vandaag maakt JR Shipping bekend dat zij 6 nieuwbouwschepen uitrust met extra hutten en overige voorzieningen om studenten en docenten onderwijs aan boord te kunnen laten verzorgen. Hiermee zijn forse investeringen gemoeid en zijn een treffend voorbeeld van het versterken van de band tussen reder en zeevaartopleiding. Nog een aanbeveling van de TAZ die al in daden is omgezet. Theorie en praktijk komen zo dichterbij elkaar, wat de kwaliteit van de opleiding zal vergroten en de uitval verkleinen.

[aan het eind van de derde sheet]

En zo kan ik nog wel even doorgaan. Bekijk de borden of neem de hand-outs mee met de informatie per reder!

Sheet 14

Ik kom tot een afronding. In 1996 herstelde de overheid het elan in het beleid en in de sector met een integraal beleidspakket voor de zeevaart. Zoals u allen weet was dat tot 2003 zeer succesvol en een mooi voorbeeld dat overheidsbeleid echt werkt.

Nu staan we weer voor een beslissend punt. Andere landen – in europa en daarbuiten – hebben een zeer proactief zeevaartbeleid. Herstellen we in Nederland het elan? De tijd is er rijp voor. Nederlandse reders hebben 300 schepen in bestelling. Dat biedt veel kansen. Sinds 2003 is de vloot onder Nederlandse vlag gedaald, die in andere Europese landen fors gegroeid. We

kunnen de slag maken. De sector zelf is er klaar voor en ook al mee begonnen, getuige de aanbevelingen van de taskforce en de concrete acties die ik heb laten zien. De recent verschenen beleidsbrief zeevaart van het kabinet bevat zeker positieve punten, maar is nog niet krachtig genoeg. Er moet een schep bovenop. Vooral op fiscaal gebied en onderwijsgebied dient het kabinet extra maatregelen te nemen. Ik heb ze al geduid in mijn speech. Naast de directe effecten gaat daar bovendien een zeer krachtig signaal van uit naar de sector in binnen- en buitenland. Als het kabinet zich aansluit bij sociale partners en onderwijsinstellingen is het een ieder duidelijk: Nederland gaat voor een krachtige zeevaart en voor een krachtige maritieme cluster.

Sheet 15 Landkaart Europa met nieuwe positie Nederland

Waar dat toe kan leiden wordt duidelijk met de laatste sheet: de landkaart van Europa met Nederland een geheel andere kleur en weer met een positie als koploper!

Ik dank u voor uw aandacht.