

# Plenair verslag

## Tweede Kamer, 67e vergadering Donderdag 18 april 2024

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen) (36440).**

### Termijn inbreng

De **voorzitter**:

We gaan het vandaag hebben over de Wet bemanning zeeschepen. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Dat geldt ook voor de leden die zich hebben ingeschreven.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

Als eerste gaat vandaag de heer Stoffer spreken namens de SGP. Hoe kan het ook bijna anders als het over de scheepvaart gaat. Maritiem staat hoog in het vaandel bij de SGP. Gaat uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):

Zeker, voorzitter. Maritiem staat hoog in het vaandel bij de SGP. Dat is waar.

Voorzitter. Ik heb een korte bijdrage vandaag. Laat ik beginnen met te zeggen dat wij positief zijn over het voorliggende wetsvoorstel. Maar op één onderdeel heb ik samen met collega Pierik wel een amendement ingediend. We hebben daar best lang over nagedacht, maar we willen hiermee de wet nog toekomstbestendiger maken. Graag licht ik dat toe. De SGP ziet dat het varen onder Nederlandse vlag onder druk staat. In verschillende jaren voeren meer dan 1.200 schepen onder de Nederlandse vlag. De afgelopen jaren is dat aantal onder de 1.100 gezakt. Daar maak ik me grote zorgen over, want dat is uiteindelijk niet goed voor onze maritieme sector. Het risico is ook dat reders die uitvlaggen, Nederlandse zeevarenden ontslaan, omdat ze geen gebruik meer kunnen maken van de afdrachtvermindering voor de loonbelasting. Mijn vraag is of de minister dat risico ook ziet.

Een van de knelpunten voor varen onder de Nederlandse vlag is de nationaliteitseis voor de kapiteins. Ik constateer dat het aanbod van Nederlandse en Europese kapiteins onder druk staat door vergrijzing, beperkte instroom en vroegtijdige

uitstroom van zeevarenden. Mijn vraag is of de minister de analyse deelt dat er een tekort aan Nederlandse en Europese kapiteins aan het ontstaan is. Wat zou hij kunnen doen om voor meer nieuwe instroom te zorgen?

Op dit moment zijn er al ruim 800 niet-Europese kapiteins op Nederlandse zeeschepen actief. Voor al die kapiteins moeten Nederlandse reders regelmatig een separate vergunning aanvragen via een kwaliteitsstelsel van vergunningverlening.

**De voorzitter:**

Ik geloof dat u uw inbreng kunt afmaken.

**De heer Stoffer (SGP):**

Die route is een administratieve last voor reders die onder Nederlandse vlag varen en een belemmering voor reders die overwegen om te vlaggen naar het Nederlandse register. Want stel nu eens dat je een reder bent die al jarenlang naar tevredenheid met niet-Europese kapiteins vaart, wil je jezelf dan overleveren aan een onzekere vergunningprocedure, terwijl je dat helemaal niet gewend bent?

Deze route wordt dit jaar geëvalueerd. Om ervoor te kunnen zorgen dat we snel kunnen inspelen op de uitkomst van die evaluatie en op veranderende omstandigheden op de arbeidsmarkt, stel ik voor in de wet de mogelijkheid op te nemen om eenvoudiger niet-Europese kapiteins in te zetten. Ik zeg niet dat zo'n AMvB en vrijstelling er per se moeten komen, maar dan staat het haakje in ieder geval in de wet en is er niet over een jaar weer een wetswijziging met bijbehorend traject nodig. In een eventuele AMvB kunnen in overleg met de vakbonden voorwaarden opgenomen worden om ervoor te zorgen dat de positie van Nederlandse kapiteins en de kwaliteit van de Nederlandse vlag niet ondermijnd worden. Ik stel ook een voorhangbepaling voor, zodat we als Kamer de vinger aan de pols houden.

Voorzitter. De vraag kan dan zijn of je het niet te gemakkelijk maakt voor reders om goedkope buitenlandse kapiteins aan te nemen ten koste van Nederlandse kapiteins. Ik wil daar drie dingen over zeggen. Nederlandse reders werken al met niet-Europese kapiteins. Dat is volgens mij niet ten koste gegaan van Nederlandse kapiteins, want hun kwaliteiten staan buiten kijf. Een eventuele AMvB moet in overleg met vakbonden opgesteld worden en dusdanige voorwaarden bevatten dat de positie van Nederlandse kapiteins niet ondermijnd wordt. Als reders omvlaggen, dan zijn we volgens mij verder van huis, want dan is het voor hen minder aantrekkelijk om de Nederlandse zeevarenden in dienst te houden.

Voorzitter. Al met al heeft dat ertoe geleid dat collega Pierik en ik het amendement samen hebben ingediend.

Dank u wel.

**De heer Heutink (PVV):**

De SGP en de PVV willen hetzelfde op dit onderwerp: we willen scheepvaart met een sterke Nederlandse vlag. Maar wat de SGP nu doet, is de deur wagenwijd openzetten om straks met één pennenstreek een hele groep buitenlandse kapiteins binnen te halen. Die zijn dan goedkoper en gaan dus concurreren met Nederlandse

kapiteins. We zien al een groot tekort aan die Nederlandse kapiteins. Meneer Stoffer geeft in zijn bijdrage ook aan dat daar allemaal voorwaarden aan worden gesteld. Daarmee maakt hij zijn amendement eigenlijk ook overbodig. We kunnen het namelijk nu al doen, al is het iets ingewikkelder. Maar kunnen we de minister dan niet beter opdragen om het vak van kapitein aantrekkelijker te maken? Dat kan door een campagne op te starten. Het kan door het arbeidspotentieel te benutten dat we in Nederland hebben. We moeten meer mensen uit Nederland opleiden voor het prachtige vak van kapitein. We moeten niet op een makkelijke manier heel veel derdelanders met Nederlandse kapiteins laten concurreren.

De heer **Stoffer** (SGP):

Als het nou zo zou zijn dat er een heel blik aan kapiteins ergens staat te wachten, dan zou ik er wel anders tegen aankijken. Maar we zien natuurlijk dat er nu al ruim 800 niet-Europese kapiteins varen op schepen met Nederlandse vlag. Daaraan zie je dat daar dus gewoon een tekort aan is. Het is ook niet zo dat je er zomaar even een heleboel bij hebt. Het doel delen we, denk ik: het blijven varen onder Nederlandse vlag. Hier wil ik mee afronden. Ik ben er heel bang voor dat we dadelijk heel veel gaan omvlaggen, omdat het voor reders te veel werk wordt om met een andere kapitein of met een andere bemanning te varen. Ik ben uiteindelijk bang dat dat ten koste gaat van die Nederlandse vlag. Daarin zit voor mij dat belang. Wij hebben dat best wel gewikt en gewogen. Ik zie ook wel die andere kant. Als ik nu de kans had om te zeggen "nou, de minister en wij trekken met elkaar even een blik met nieuwe kapiteins open" dan zou ik het amendement zo verscheuren. Maar dat zie ik niet gebeuren. Dat is er ook niet. Het loopt eerder terug. Ik wil dan die Nederlandse vlag op de schepen houden.

De heer **Heutink** (PVV):

We delen die zorg. Wij zien ook de vergrijzing en het dalende aantal kapiteins onder Nederlandse vlag. Dat zien wij ook. Maar we hebben ook een onbenut arbeidspotentieel van meer dan een miljoen mensen. Als we dat vak aantrekkelijk maken, kunnen we die mensen eventueel gewoon inzetten en opleiden tot kapitein. We kunnen de minister toch op pad sturen om dat te gaan doen, zonder die concurrentiepositie van Nederlandse kapiteins door dit amendement in gevaar te gaan brengen?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ben het ermee eens dat we nog een heleboel mensen in Nederland hebben die potentieel aan het werk kunnen en dat om allerlei redenen nog niet doen. Ik vind dat altijd best wel mistig. Ik heb de afgelopen zes jaar in de Kamer elke keer geprobeerd om erachter te komen waar dat 'm nou in zit. Ik heb daar nog steeds niet direct het antwoord op. Maar we hebben heel veel mensen nodig uit landen om ons heen die bij ons komen werken, in de bouw, in de landbouw, in de tuinbouw, bij ASML en noem maar op. Ik heb niet de indruk dat we in één keer al die Nederlandse kapiteins ergens vandaan gaan halen als we nu ineens ontzettend ons best gaan doen. Het is me ook wel een vak; je moet ook wel wat kunnen. Het kost je ook wat, hè. Je bent ook vaak veel van huis. Kijk, als het ons lukt om ze allemaal klaar te zetten, wil ik de wet best alsnog weer aanpassen. Maar nu denk ik: de reden dat ik dit amendement heb ingediend, is om te voorkomen dat de Nederlandse vlag dadelijk van die schepen af is. Ik zie die andere kant ook; ik zou het ook best willen. Maar ik heb alles gewogen. Die vlag valt bij mij dan net de andere kant op dan bij de PVV.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik denk dat we hetzelfde doel hebben als de SGP: een sterke Nederlandse vlag op die schepen. Ik denk ook dat de heer Stoffer heel goed het dilemma waar we voor staan, die twee kanten, schetst. Dat is het dilemma of je, in mijn eigen woorden, soepeler wordt, met de kans dat je misschien iets inboet op kwaliteit — wie zal het zeggen? — of streng blijft en de kwaliteit behoudt van het varen onder de Nederlandse vlag. De heer Stoffer stelt een amendement voor. Daar gaat mijn vraag over. Want wat zou voor de heer Stoffer het moment moeten zijn waarop dat amendement ingaat? Onder welke condities zou het amendement precies moeten ingaan? Ik probeer het maar gewoon even in simpele Nederlandse taal, in mensentaal dus, te vragen. Geeft u de minister bijvoorbeeld nog een kans om te werken aan het op peil houden van opleidingen en te zorgen voor voldoende aanbod van kapiteins uit scholing, om het zo maar te zeggen? Of zegt hij: daar wacht ik niet op?

De heer **Stoffer** (SGP):

Over het amendement moeten we natuurlijk stemmen. Of we moeten de stemming uitstellen; dat kan natuurlijk ook. Maar ik kan niet zeggen: laten we nu een maand of twee maanden wachten. Ik denk ook niet dat de minister dan dat blik open heeft getrokken. Als er genoeg Nederlandse kapiteins waren, zouden die ook op die schepen varen, denk ik. Dat zie je nu ook. Er zitten juist al heel veel niet-Europese kapiteins op Nederlandse schepen. Dat zegt wel wat. Daarin zit voor mij het dilemma. Ik heb stevig zitten afwegen of ik het wel of niet zou doen. Het gaat mij om de Nederlandse vlag. Ik heb daar de afgelopen jaren geregeld gesprekken over gevoerd. De eerste keer was op Urk. Daar verdiep je je dan in. Ik wil het ook voor alle andere Nederlandse zeevaarders. Je hebt kapiteins, maar je hebt natuurlijk ook een hele berg andere Nederlandse zeevaarders. Ik wil de Nederlandse vlag en de Nederlandse zeevaarders zo veel mogelijk boven tafel krijgen. Het doel delen we dus, maar misschien kijken we net iets anders naar de uitvoering. Maar ik denk dat dit nodig is om ervoor te zorgen dat we onder de Nederlandse vlag blijven varen en niet van 1.200 naar 1.100 gaan en dan nog verder wegzakken.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik heb nog een korte vraag. Precies daarover ging mijn punt. Kijkt u vooruit en zegt u: het amendement zou moeten gelden als het fiftyfifty is, 1.000 om 1.000, als we het echt niet redden met de nieuwe instroom van kapiteins? Daar was ik een beetje naar op zoek. Waar ligt de grens voor u? Of zijn we al over die grens? Dan is dat namelijk helder.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is natuurlijk altijd de vraag. Je ziet het terugzakken. Mijn angst is ook dat het nog verder terugzakt en dat er, als je niet uitkijkt, dadelijk niks meer overblijft. Dat heeft natuurlijk allerlei gevolgen. Als je niet onder de Nederlandse vlag vaart, heeft dat gevolgen voor andere zeevarenden. Als je niet uitkijkt, heeft het ook gevolgen voor de plek waar je de schepen laat bouwen. Het kan ook van alles betekenen voor onze maritieme sector in zijn geheel. Die gedachten zitten er volgens mij allemaal achter. Toen dachten de heer Pierik en ik: wellicht is dit een kans om dat toch net een beetje te stutten.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ook ik heb op zich begrip voor de worsteling van de SGP. Toch ken ik de SGP als een partij die de Nederlandse vlag hoog in het vaandel heeft, net als NSC. Ik vraag mij af of die belangen hier echt goed gediend worden, juist voor jongeren die misschien een carrière richting officier of kapitein ambiëren. Er is al een mogelijkheid, via een andere route, de privaatrechtelijke, om kapiteins van buiten de EU te werven. Dat gebeurt ook al. Met dit amendement zet je een eerste stap om dat te verruimen. Dat past ook bij de trend van globalisering, die vaak ook heel veel negatieve effecten heeft. Ik probeer de heer Stoffer er toch nog van te overtuigen om het amendement misschien uiteindelijk weer in te trekken, dus mijn vraag is of hij niet bang is dat dit juist averechts werkt. Is hij niet bang dat door die concurrentie van buiten de EU en de lagere lonen de arbeidsmarktpositie onder druk komt te staan van die Nederlandse jongens en meisjes die nu nog wel zeggen "ik ga voor die carrière; ik wil kapitein worden", waardoor ze vervolgens zeggen "ik laat dit gaan; ik ga hier niet voor"?

De heer **Stoffer** (SGP):

De heer Van Dijk en ik hebben hier voorafgaand even over gesproken. We hebben beiden die worstelingen meegemaakt. Ik zei net tegen de PVV: welke kant valt de vlag dan op? Maar ik zie het terugzakken van 1.200 naar 1.100 en ik ben bang dat we dadelijk nagenoeg niet meer onder Nederlandse vlag varen. We varen nu al heel veel met niet-Europese kapiteins. Als er morgen tien Nederlandse kapiteins bij komen en volgende week nog tien, denk ik dat die allemaal een plek kunnen vinden, want die schaarste is er wel. Ik denk dus niet dat het ten koste gaat van Nederlandse kapiteins. Die kwaliteit staat buiten kijf, maar het zijn er te weinig. Uiteindelijk gaan we dan dat hele varen onder Nederlandse vlag verliezen. Daar zit voor mij het dilemma. Ik heb het echt wel stevig overwogen, zo van: moest dat wel, moest dat niet? Ik heb er goed over nagedacht en ik heb de vraag die de heer Van Dijk nu stelt ook een aantal keer overwogen. Toen is de keuze de ene kant op gevallen, dus nee, ik laat me er nu niet meer van overtuigen dat ik het amendement in zou moeten trekken. Volgens mij doet de heer Pierik dat ook niet. Ik zie hem af en toe wat hoofdbewegingen maken en denk dat we het daar nog wel over eens blijven.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Toch een laatste poging. De wet moet volgens mij gewoon door, want er staan heel veel goede dingen in. Daar komen we zo ook nog over te spreken in onze eigen bijdrage. Er is ook een evaluatie aangekondigd op een aantal punten. De minister stelt voor om die af te wachten voordat er stappen worden gezet. Het voorstel is om dan te wegen of verdere wijzigingen nodig zijn. Waarom zouden we dan toch niet voor die route kiezen?

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat kan, maar dan moet je opnieuw de wet aanpassen. Dat willen we voorkomen. We zien nu al van alles gebeuren. We zien al die hele afkalving. Het gaat van 1.200 naar 1.100 enzovoorts. Ik denk echt wel dat dit het moment is dat we gewoon de knoop moeten doorhakken, of niet, want we zijn met elkaar de keuze aan het maken. Ik proef een beetje dat een aantal partijen het amendement helaas niet gaat steunen. Het is dus maar de vraag of het het haalt. Maar wij houden ons voorstel overeind.

**De voorzitter:**

Toch nog een keer de heer Heutink.

**De heer Stoffer (SGP):**

Hij heeft zich bedacht!

**De heer Heutink (PVV):**

Nee, maar ik ben hogelijk verbaasd over het interruptiedebatje van zojuist. We kennen de SGP natuurlijk ook wat betreft het staatsrecht. De minister heeft aangegeven om in het kader van een zorgvuldig wetgevingsproces eerst de evaluatie te willen doen, om goed te kijken wat er voorligt en wat ervoor nodig is, en om dan een apart wetgevingstraject op te zetten. Maar nu fietst de SGP daar eigenlijk dwars doorheen. Met dit amendement gaan ze die evaluatie niet afwachten en gaan ze de wet aanpassen zonder dat we eigenlijk weten of dit de goede manier is. Is dat niet heel erg onhandig? Moeten we niet toch even die evaluatie afwachten?

**De heer Stoffer (SGP):**

Die route zou je op kunnen. Gisteren begon ook iemand mij te bevragen over staatsrecht en dat soort dingen. Dan denk ik: er zitten altijd twee kanten aan. Je maakt hier op de vierkante kilometer recht met elkaar, maar je vraagt je dan ook af of het nou helemaal past in het land. Dat is hier ook zo. Ik kijk naar de scheepvaart en zie het allemaal afkalven. Ik zit me al een aantal jaren druk te maken over dat varen onder Nederlandse vlag en zie het gewoon niet goed gaan. Dan denk ik na over wat ik kan doen om dit te borgen en die Nederlandse vlag erop te houden. Ik denk dat we dit echt nodig hebben om die omschakeling te kunnen maken, of om te zorgen dat we niet nog verder wegzakken. Dank voor de vragen en het is goed om het debat met elkaar hier te voeren, maar al die overwegingen had ik eigenlijk al gemaakt, moet ik eerlijk zeggen. Dat geldt ook voor de heer Pierik. We houden het amendement dus overeind.

**De voorzitter:**

Helder. Dank u wel voor uw inbreng en voor de antwoorden op de interrupties. De heer Heutink is de tweede spreker. Hij spreekt namens de Partij voor de Vrijheid.

**De heer Heutink (PVV):**

Voorzitter. Wat ons betreft had dit wetsvoorstel een hamerstuk kunnen blijven. We zijn blij dat met dit wetsvoorstel een poging wordt gedaan om de administratievelastendruk te verlichten en om de wet technisch te verbeteren. Wel willen we het nog even hebben over de nationaliteitseisen, en ik denk dat wij niet de enigen zijn op dit punt. De PVV wil dat zo veel mogelijk Nederlandse kapiteins op schepen onder de Nederlandse vlag werken. Natuurlijk zien wij ook dat het aantal Nederlandse kapiteins afneemt en dat, als er niets gebeurt, het risico ontstaat dat verschillende schepen zullen afvlaggen. Dat moeten we natuurlijk koste wat het kost voorkomen. Daarom is het goed dat we in ieder geval bij hoge uitzondering kunnen uitwijken naar andere EU-landen. Dat is helaas broodnodig.

Maar de primaire focus moet natuurlijk liggen op het werven van Nederlandse kapiteins. In het derde kwartaal van 2023 waren 360.000 mensen werkloos. We hebben een onbenut arbeidspotentieel van ruim 1 miljoen mensen. Daar moet toch voldoende personeel in zitten om warm te kunnen maken voor het prachtige vak van

kapitein? Ik vraag dan ook of het kabinet of de minister kan toezeggen om het vak van kapitein te promoten. Het is een prachtig vak, maar er moet wel voldoende interesse in zijn. Het laatste wat we willen, is dat we goedkopere kapiteins uit het buitenland gaan aanstellen met het risico dat Nederlandse kapiteins uit de markt worden geconcurrereerd, want dan weten we één ding zeker: dan wil geen enkele Nederlander nog als een kapitein op een schip werken. Graag hoor ik van de minister of hij een toezegging kan doen op het punt van zojuist.

Daar willen we het voor dit debat bij laten. Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer De Hoop. Hij spreekt namens de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid.

**De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):**

Dank, voorzitter. Ook wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft was het prima geweest als dit wetsvoorstel een hamerstuk was geworden, maar nu we het toch bespreken, ga ik natuurlijk van de gelegenheid gebruikmaken om wat algemene opmerkingen en vragen te stellen.

De zeevaart is, zeker gezien onze geschiedenis, een bron van allerlei emoties. Een schip dat door de golven beukt met in top een fier wapperende Nederlandse vlag; dat maakt bij veel mensen meer los dan de vrij bureaucratische realiteit rond de erkenning van diploma's, het betalen van belasting of andere regelgeving die schuilt achter die driekleur. Maar die regelgeving is wel waar het bij de vlag om gaat en daar horen wij ons als wetgever mee bezig te houden. Dit is een bij uitstek internationaal onderwerp. We zitten vast aan tal van verdragen en afspraken die de scheepvaart reguleren, en we beïnvloeden die ook met onze regels en voorschriften. Wat mijn fractie betreft leggen we de lat hoog wat veiligheid, sociale afspraken, werknemersrechten, opleidingen, milieu-eisen en handelsvoorwaarden betreft. Wij kunnen laten zien dat eerlijke en verantwoorde handel mogelijk en nodig is. Goede scheepvaartwetgeving hoort daarbij.

Wij begrijpen natuurlijk de argumenten van de reders dat het soms lastig kan zijn om voldoende personeel te vinden. Dat kan een bedreiging vormen voor de omvang van de Nederlandse vloot, maar dat mag niet betekenen dat we de standaarden van goed werkgeverschap enerzijds of de eisen aan de kwaliteit van de bemanning anderzijds mogen laten varen. Dat was ook de eis van de bonden. Gezien de wijzigingen die uit de inspraakprocedure kwamen, is kennelijk ook de minister ervan overtuigd dat zijn wetsvoorstel beter is zonder de eerdere mogelijkheid om per AMvB de nationaliteitseis verder te versoepelen. Was dat alleen een kwestie van ontbrekend draagvlak of is de noodzaak daadwerkelijk niet zo groot als gedacht, vraag ik de minister. Graag een toelichting.

We kunnen ook te veel regels hebben of regels maken waarvan we de gevolgen niet goed overzien. Zo maak ik mij een beetje zorgen over de nieuwe definitie van handelsschepen en pleziervaartuigen. Die is in deze wet aangepast omdat er ook in een andere wet een wijziging in de maak is. We hebben nu eigenlijk drie smaken: commerciële schepen, niet-commerciële schepen en de schepen van de overheid, zoals die van de marine en de Kustwacht. Met deze gewijzigde definitie van

pleziervaartuigen wordt ineens ongewis wat niet-commercieel gebruikte schepen zijn die ook geen plezierjacht zijn. Wat doen we met de varende museumschepen, de zeekadetten, een technology demonstrator als de Ecolution van Wubbo Ockels of theaterschip Azart? En wat te denken van de Reddingsbrigade of de zeehondenopvang? Dat zijn allemaal schepen die niet commercieel zijn, nu onder eenvoudige regels vallen, geen geld verdienen en mogelijk verdwijnen als ze aan dezelfde dure eisen moeten voldoen. Wat doen we met de schepen die geheel of gedeeltelijk door vrijwilligers worden bemand? Moeten die allemaal een duur internationaal erkend certificaat hebben voor iets wat ze soms al jaren doen, vraag ik de minister. Is er een lijst van wie hier allemaal last van krijgen? Is er een risicoanalyse gemaakt waaruit blijkt dat er een probleem is voor hen en dat dit probleem wordt verholpen door deze beroepswijziging? Moeten we dan niet eigenlijk de beide te wijzigen wetten, die voor de bemanning en die voor de schepen, tegelijk behandelen?

De wet laat in artikel 2 nog wat ruimte vrij voor een andere invulling, maar daarmee vallen nu allerlei stichtingen en verenigingen tussen wal en schip. Ik zou dan ook heel graag zien dat we hun uitzonderingspositie beter uitwerken voordat de wet van kracht wordt. Dat kan bijvoorbeeld per ministerieel besluit. Mijn vraag is of de minister daartoe bereid is.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Pierik namens BBB. Gaat uw gang.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. De BBB vindt het van cruciaal belang voor Nederland als handelsland dat de Nederlandse vlag een stabiele factor blijft in de internationale zeevaart. De Nederlandse vlag vertegenwoordigt zowel grote strategische als economische waarden voor de Nederlandse zeevaartsector. Uit onderzoek uitgevoerd door het Economisch Bureau Amsterdam is gebleken dat het huidige scheepsregister bijdraagt aan economische activiteiten ter waarde van 1,9 miljard euro en werk verschaft aan ruim 11.000 mensen. Om het varen met de Nederlandse vlag te stabiliseren en waar mogelijk ook te laten toenemen, zijn er wat ons betreft twee maatregelen nodig.

Laten we ons eerst richten op het behouden van de Nederlandse bemanningen. Dat is belangrijk, omdat het alternatief vaak inhoudt dat er personeel in het buitenland moet worden geworven. Dit brengt extra administratieve lasten met zich mee en kan zelfs leiden tot het overwegen van het varen onder een andere vlag. Verder is er een opmerkelijk hoog verloop onder de bemanningsleden. Vooral jongeren verlaten al na een aantal jaren de zeevaart voor een baan aan wal. Om dit te voorkomen moeten we extra investeren in kwalitatieve opleidingen en de arbeidsvoorwaarden aantrekkelijker maken. Dit zal ook helpen om jonge bemanningsleden te stimuleren om voor de zeevaartsector te kiezen. Onderschrijft de minister dat er ingezet moet worden op het stimuleren van het werken in de zeevaart? En zo ja, welke maatregelen worden er getroffen?



De tweede maatregel is door de heer Stoffer al uitgebreid toegelicht en die is ook een stuk concreter. We zien het belang van het toevoegen van een voorziening aan artikel 18 om via een gedegen procedure de nationaliteitseis voor kapiteins sneller aan te passen. Hierdoor kunnen we eenvoudiger inspelen op de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en het maakt het varen onder de Nederlandse vlag een stuk aantrekkelijker. We hebben het amendement dan ook ondertekend, met daarbij ook de afwegingen die hier net door de heer Stoffer naar voren zijn gehaald.

Voorzitter. Ik beëindig mijn betoog. Ik heb nog één alinea. Zal ik die nog even doen?

De **voorzitter**:

Ja, doet u dat maar, meneer Pierik. Een ogenblik, meneer Heutink.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik ben bijna klaar.

Voorzitter. We willen nogmaals benadrukken hoe belangrijk het is om onze schepen met de Nederlandse vlag te behouden. We kunnen investeren in de toekomst door het werken in de zeevaartsector voor de Nederlandse bemanning beter te faciliteren. Maar op korte termijn is het van groot belang dat we onze schepen niet kwijtraken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoor meneer Pierik zeggen dat hij het aantrekkelijker wil maken om te kunnen varen onder de Nederlandse vlag. Beseft meneer Pierik dat hij door dit amendement mede in te dienen met meneer Stoffer, het voor alles en iedereen aantrekkelijker maakt om te varen onder de Nederlandse vlag, behalve voor de Nederlanders? Want die worden straks weggeconcurrereerd. Het personeel ziet straks een buitenlandse kapitein van heinde en ver hier komen werken voor een lager salaris. Misschien dat dit wel een reden is waarom mensen stoppen met de opleiding, namelijk omdat daarover miscommunicatie ontstaat. Is het niet zo dat we door dit amendement aan te nemen onszelf belasten met veel meer problemen dan we nu al hebben?

De heer **Pierik** (BBB):

Wat we heel nadrukkelijk zien in die sector is dat het aantal zeeschepen dat onder Nederlandse vlag vaart, afneemt, van 1.200 naar 1.100 en misschien zelfs wel naar 1.000. We moeten een bepaalde balans hebben om de Nederlandse zeevaartsector voldoende body te geven om zich ook internationaal duidelijk te kunnen profileren. Dat heeft onder andere ook gevolgen voor de maritieme sector, de scheepsbouw en noem het maar op. Dat is de overweging geweest om dit amendement in te dienen. Bij heel veel keuzes die je maakt, schuurt er altijd wat en zitten er altijd wat spanningsvelden in. Wij hebben deze afweging gemaakt.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, tot slot.

De heer **Heutink** (PVV):

Tot slot. Is meneer Pierik niet gewoon een groot rookgordijn aan het optrekken hier? We komen dan in een situatie terecht waarin heel veel schepen onder Nederlandse vlag varen, maar waar geen Nederlands personeel meer op werkt. Dat is toch niet de Nederlandse vlag waar we echt voor staan, namelijk Nederlandse schepen onder een Nederlandse vlag en met Nederlands personeel? Dit is toch niets anders dan een rookgordijn?

De heer **Pierik** (BBB):

Daar ben ik niet van overtuigd geraakt. Internationaal zie je dat het cruciaal is dat er gevaren wordt onder Nederlandse vlag. Het is dan niet zo heel erg relevant of de kapitein uit Nederland, uit een ander EU-land of uit een ander land komt.

De **voorzitter**:

Helder. We gaan naar de volgende spreker: de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract. Gaat uw gang.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Wat mijn fractie betreft is het een goede zaak dat het wetsvoorstel Bemanning zeeschepen er ligt. Het bevat een grondige herziening en modernisering van de bestaande bepalingen. Dit zorgt voor een versterking van de zeevaartsector als onderdeel van het belangrijke maritieme cluster voor onze economie. Door goede, efficiënte en doelmatige wetgeving over de bemanning van zeeschepen — denk aan een verbeterde opleiding en training van zeevarenden — wordt optimale bedrijfsvoering aan boord van zeeschepen mogelijk. Zo wordt ook het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijker gemaakt.

Voorzitter. Sinds 2018 is met diverse belanghebbenden gesproken over dit wetsvoorstel, dat op draagvlak kan rekenen in de sector. Vanuit Nieuw Sociaal Contract kunnen we goed leven met het voorstel dat nu is geformuleerd. Na de schriftelijke behandeling resten wat Nieuw Sociaal Contract betreft nog een enkele opmerking en vraag.

Voorzitter. Eerder heeft ook NSC vragen gesteld over de nationaliteitseis van kapiteins, zoals meerdere fracties vandaag deden. De schriftelijke beantwoording van de minister onderbouwt wat ons betreft voldoende het belang om de nationaliteitseis op deze manier te handhaven. Voor de goede orde: dat betekent een handhaving van het huidige uitgangspunt in de wet. Voor ons is daarmee helder dat het belangrijkste bezwaar hiertegen niet opgaat, namelijk dat de Nederlandse vlag hierdoor minder aantrekkelijk wordt om onder te varen. Bovendien is ons beeld dat de ons omringende landen met kwaliteitsvlaggen ook de nationaliteitseis voor kapiteins handhaven. Wellicht kan de minister dat nog bevestigen.

Voorzitter. Het blijft dus mogelijk om naast kapiteins met een Nederlandse of een EU-nationaliteit ook kapiteins toe te laten die afkomstig zijn uit derde landen. De privaatrechtelijke regeling die dat mogelijk maakt, wordt geëvalueerd. We spraken daar al over. Dat wachten wij graag af om te bekijken of aanvullende maatregelen of regelgeving nodig zijn. Het is wel in het belang van de sector om dit wetsvoorstel daar niet op te laten wachten.

Voorzitter. Ik heb nog een laatste vraag over de inzet in dit wetsvoorstel om digitale persoonsdocumenten mogelijk te maken. Dit wordt gepresenteerd als een mogelijkheid tot kostenbesparing op de langere termijn. De beantwoording maakt duidelijk dat dit voorlopig niet aan de orde is. Ze zullen namelijk eerst geruime tijd naast fysieke persoonsbewijzen moeten bestaan, omdat toepasselijke internationale regelgeving nog vereist dat deze documenten fysiek aanwezig zijn. Er is weliswaar een IMO-richtlijn, maar deze heeft nog niet geleid tot aanpassing van de internationale regelgeving. Kan de minister schetsen op welke termijn hij deze aanpassingen verwacht? En is de pilot inmiddels opgestart? Ik heb geen bezwaar tegen het bestuderen van zo'n innovatie, maar is de minister het met ons eens dat de verdere uitwerking en prioriteit hiervan vooral in het licht moeten worden gezien van de daadwerkelijke kans op aanpassing van de internationale regelgeving, ook omdat het naast elkaar bestaan van fysieke en digitale documenten niet de beoogde lastenreductie bereikt?

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Hartelijk dank. Tot slot van de eerste termijn van de zijde van de Kamer is het woord aan de heer De Groot. Hij spreekt namens de VVD. Gaat uw gang.

**De heer Peter de Groot (VVD):**

Dank u wel, voorzitter. Voor de VVD staat de maritieme sector voor een sector die van grote meerwaarde is voor de economie van Nederland. Hij staat voor banen in bijvoorbeeld de offshore- en baggerwereld en de zeevaart. We hebben er in Nederland ook groot belang bij, gezien de vele grote havens die we kennen. Het is een sector waar hard gewerkt wordt en waar men trots is op het vak. Die trots moeten we in Nederland binnenboord houden.

We bespreken daarom met elkaar hoe we ervoor kunnen zorgen dat het varen onder de Nederlandse vlag de kwaliteit, de veiligheid en het statuut kan houden die we ervan gewend zijn. Het gaat om het met succes behouden van de maritieme sector zoals die zorgvuldig is vormgegeven onder de huidige nationaliteitseis, waar we net ook al over gesproken hebben. De VVD wil niet zomaar van dit pad afwijken. Een versoepeling van de nationaliteitseis zal het gebrek aan carrièreperspectief namelijk mogelijk verergeren. Maar ook de VVD ziet dat er in de toekomst wellicht een tekort aan kapiteins kan gaan ontstaan. Nu is dat er nog niet, maar hoe, vraag ik de minister, is dat over drie tot vijf jaar? Wat kan de minister überhaupt vanuit zijn verantwoordelijkheid doen om het varende personeel aan kapiteins, maar bijvoorbeeld ook aan officieren, alsook ander personeel, zoals werktuigbouwkundig personeel, op peil te houden? Welk verloop ziet de minister daarin? Het sectorplan maritiem is belangrijk voor de minister en ook voor de VVD. Maar biedt het voldoende handvatten om hier voortvarend mee aan de slag te gaan?

Dat zijn de vragen voor nu, meneer de voorzitter. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank voor uw inbreng.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik wil even terugkomen op de interruptie die de heer De Groot zojuist op mij deed. Hij vroeg: hoeveel tijd geeft u de minister, meneer Stoffer? Eigenlijk is mijn vraag als volgt. Het amendement dat de heer Pierik en ik hebben voorliggen, is natuurlijk niet meer dan een haakje in de wet om het eventueel per algemene maatregel van bestuur mogelijk te maken om een versoepeling toe te passen, waardoor ook kapiteins uit andere landen hier kapitein kunnen zijn. Hoeveel tijd zouden we moeten afspreken, vraag ik aan de heer De Groot, zodat de VVD denkt: dit amendement moeten we opnemen? Zo voorkomen we dat de Nederlandse vlag — ik zit er, terwijl ik hier sta, de hele tijd naar te kijken — zo dadelijk van die schepen af valt. Als we een bepaalde tijd moeten afspreken, wil ik daar best een afspraak over maken.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank aan de heer Stoffer voor deze vraag. Mijn vraag ging vooral over zijn initiatief om dat amendement in te dienen. Het was niet zozeer dat ik daarover graag een tijd met hem wilde afspreken. Ik snap de interruptie heel goed. Maar de VVD gelooft echt dat we met het sectorplan en de inzet van de minister het tij kunnen keren. We kunnen ervoor zorgen dat we het aantal kapiteins dat we nu in Nederland hebben, op niveau kunnen houden. Maar we zullen er echt een forse inzet op moeten plegen. Ik zou dus niet een-twee-drie een tijd willen afspreken. Ik geloof vanuit de VVD namelijk dat we het tij nog kunnen keren.

De heer **Stoffer** (SGP):

Stel nu eens het volgende. Je moet namelijk altijd alle scenario's in ogenschouw nemen. Zo is de VVD ook; ze kijkt altijd wat er zou gebeuren als het goed gaat en wat als het juist minder goed gaat. Eigenlijk is dit amendement niet meer dan een scenario, zo van: stel nu eens dat dit niet lukt, dan heb je een haakje in de wet om te kunnen handelen. Zou dat geen overweging zijn voor de heer De Groot? Zegt hij niet: laten we dat haakje toch maar opnemen?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Nee, niet direct. Wij steunen ook dat die evaluatie snel gedaan wordt. Ik heb daar ook een motie over voorbereid. Het hangt natuurlijk af van de beantwoording van de minister of wij er voldoende comfort over voelen dat die evaluatie gedaan wordt. Aan de hand daarvan zouden eventueel ook maatregelen genomen kunnen worden. Maar we zien niet dat het dit jaar zou moeten gebeuren.

De **voorzitter**:

Tot slot.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik doe nog één poging. Het gaat er niet om het haakje dit jaar al in werking te laten treden. Laten we er eerlijk over zijn: de heer Pierik en ik hebben het liefst dat het haakje niet opgehaald hoeft te worden. Het is meer het idee dat je, als het nodig is — je hebt een wondje — zagezegd een pleister hebt om te plakken. Meer is het niet.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik denk dat dat een hele simpele voorstelling van zaken is. Het gaat uiteindelijk om een wetswijziging. Ik herhaal eigenlijk het eerste stuk van mijn beantwoording: wij geloven echt dat we met het sectorplan en de inzet die de minister en de sector zelf

plegen, het tij kunnen keren. Wat de VVD betreft moet de balans echt uitslaan naar de Nederlandse kapiteins op het schip en het behouden van die vlag. Natuurlijk, ik heb in mijn interruptie ook al geschetst dat het dilemma is welke kant je daarmee opgaat. Wat voor effect heeft het toestaan van varen van niet-Nederlandse kapiteins onder die vlag voor die vlag? De VVD kiest echt voor die kwaliteitsslag, waarvan wij vinden dat die moet blijven bestaan. Ik heb het zojuist ook genoemd in mijn bijdrage: kwaliteit, veiligheid, maar ook de trots van die Nederlandse vlag. We denken dat we de afslag naar versoepeling niet moeten nemen.

**De voorzitter:**

Dank. We zijn aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. We gaan vijf minuten schorsen en dan begint de minister aan zijn termijn.

De vergadering wordt van 10.51 uur tot 10.56 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van Regels over het bemannen van zeeschepen. De minister van Verkeer en Waterstaat gaat beginnen aan zijn termijn.

## **Termijn antwoord**

**Minister Harbers:**

Voorzitter, dank u wel. Ik begin met het hele thema rond de nationaliteitseis. Daaruit vloeit mijn appreciatie van het bijbehorende amendement voort. Dan ga ik in op de vragen van de heer De Hoop en tot slot nog enkele resterende vragen. Maar het grootste onderdeel in de bijdrage van de Kamer in de eerste termijn betrof de regelgeving rond de nationaliteit van de kapiteins en de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag. Daar begin ik meteen maar mee. De heer Stoffer vroeg waarom het aantal schepen onder de Nederlandse vlag terugloopt. Dat heeft zeker niet alleen met de nationaliteitseis te maken. De belangrijkste redenen zijn economische en fiscale redenen. De Kamer is ervan op de hoogte dat de staatssecretaris van Financiën onderzoek laat doen naar de fiscale aspecten rondom de Nederlandse vlag. Alle sprekers hebben al genoemd dat het ook in de huidige regeling en in het voorstel mogelijk is om buitenlandse kapiteins aan te stellen. Daar wordt ook gebruik van gemaakt.

In de kern betreft het hier dus vooral een arbeidsmarktprobleem. Dat zullen we op tal van manieren te lijf moeten gaan. Het is belangrijk dat de maritieme sector aandacht heeft voor de huidige zeevarenden op de terreinen van opleiding, arbeidsomstandigheden en -voorwaarden en dat we daarnaast gaan proberen de trend te keren van het dalende aantal studenten in opleidingen en overigens ook van de uitstroom naar andere sectoren, die relatief hoog is. En daar komt de vergrijzing nog bovenop. Het kabinet en de sector hebben daartoe de handen ineengeslagen binnen de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Daarin werken we aan concrete acties om het arbeidspotentieel minimaal op peil te houden, onder andere door meer aandacht te besteden aan loopbaanpaden en het carrièreperspectief. Ik zeg daar gelijk bij dat dit niet iets is wat gelijk morgen is opgelost, want net als in vrijwel alle

andere sectoren waar technisch geschoold personeel wordt gevraagd, blijft het echt lastig om in voldoende mate mensen hiervoor te vinden en te motiveren. Maar ik denk wel, ook kijkend naar andere sectoren, dat we met die sectoragenda als overheden, onderwijs en sector vooroplopen in het daartoe ineenslaan van de handen. Er zijn ook al concrete activiteiten die daarvoor op het oog zijn, bijvoorbeeld een publiekscampagne, acties om de sector inclusiever te maken, daarmee ook met name het imago te verbeteren en op die manier dan te kijken hoe je de instroom in maritieme beroepsopleidingen verbetert. Daarbij kijken we overigens ook naar de mogelijkheid van herintreders en zijinstromers.

Meer in de breedte kom je natuurlijk ook bij de door velen, ook door de heer Pierik, genoemde aantrekkelijkheid van de fiscale vlag. Ik noemde net al economische redenen en fiscale redenen die daarbij spelen. Verder hebben we met die sectoragenda natuurlijk een verdere versterking van het maritieme cluster op het oog. We hebben ook extra gelden vrijgemaakt voor verbetering van het scheepsregister als eerste stap naar de ontwikkeling van een volwaardige maritieme autoriteit, zodat ook langs die weg de hele dienstverlening rond het varen onder Nederlandse vlag verder verbeterd kan worden. Ik noem ook versterking van kennis en kunde om in te kunnen spelen op innovatieve ontwikkelingen. En daarnaast zijn er natuurlijk de innovatieregelingen en wordt gezien of offshore werkschepen meegenomen kunnen worden in de fiscale regelingen voor de zeevaart. Daarmee heeft ook het wetsvoorstel dat nu voorligt, impact op het vestigingsklimaat voor reders in Nederland. Het wetsvoorstel biedt verbeteringen, zeg ik in de richting van de heer De Groot, op het gebied van experimenten en innovaties, opleiding en training van zeevarenden, de instroom van her- en zijntreders en digitalisering van persoonsdocumenten.

Op dat gebied had de heer Van Dijk nog een vraag: op welke termijn gaat dit allemaal spelen? De pilot is al opgestart in Nederland. Die loopt tot en met dit jaar. Dat geeft ons, denk ik, als land ook wel een voorsprong om inzicht te krijgen in wat er bij digitalisering komt kijken. Op dit moment is niet duidelijk wanneer in IMO-verband de regelgeving inzake digitale documenten van kracht wordt, maar verwacht wordt dat dat nog wel enkele jaren zal duren vanwege de algehele aanpassing van het STCW-verdrag. Niettemin leek het ons verstandig, ook al omdat wij die pilot doen in Nederland, om wel alvast in het wetsvoorstel in te spelen op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, al is het maar omdat dat op termijn gaat leiden tot verlaging van de administratieve lasten, betere handhavingsmogelijkheden, een kleinere kans op vervalsingen en een grotere betrouwbaarheid van documenten. Dan hebt u gelijk ook al onze redenen waarom we ons ook in IMO-verband er stevig voor inzetten om er toch tempo in te houden.

Dan het amendement zelf. De heer De Hoop had overigens ook nog een vraag: was het nou alleen ontbrekend draagvlak, of zit er meer achter en is de noodzaak niet zo groot? De kern waarom het niet in het wetsvoorstel zit — dat haakje dat de heer Stoffer en de heer Pierik door middel van een amendement zouden willen invoegen — is dat er op dit moment te weinig inzicht in is of een wijziging echt noodzakelijk is. Daarom denk ik dat het goed is dat we met de sociale partners die evaluatie doen van de nationaliteitseis voor de kapitein en de daaraan gekoppelde privaatrechtelijke vrijstellingsregeling. Dat moet een beter beeld geven van de ontwikkeling van de arbeidsmarkt. Zo zitten bijvoorbeeld ook de Nederlandse Vereniging van Kapiteins

ter Koopvaardij en Nautilus erin. Die evaluatie wordt in nauwe afstemming met de sociale partners gedaan. Die zal eind van dit jaar gereed zijn. Zodra die gereed is, wordt ze natuurlijk met de Kamer gedeeld. Ik denk dat dat het moment is om, maar dan gefundeerd door dit onderzoek, na te gaan of wijziging van regelgeving wenselijk is. Voor iedereen die denkt dat dan weer heel ingewikkeld is, zeg ik: als deze wet eenmaal is aangenomen en in werking getreden, dan is dit niet een heel grote wetswijziging. Maar ik zou het wel in die volgorde willen doen, omdat dat uiteindelijk ook is zoals we het met de sociale partners in aanloop naar dit wetsvoorstel met elkaar hebben besproken en overeen zijn gekomen.

En inderdaad — de heer Van Dijk vroeg daarnaar — hebben ook andere EU-landen een nationaliteitsvoorwaarde in de wetgeving. In een aantal landen mag een kapitein ongeacht de nationaliteit dienstdoen aan boord. Dat is onder andere bij Cyprus en Malta het geval. Maar de meeste Noord-Europese landen — onder andere onze buurlanden Duitsland en België, maar ook Noorwegen, Denemarken en Frankrijk — hebben in de nationale wetgeving ook een nationaliteitsvoorwaarde aan de positie van kapitein opgenomen, net zoals in Nederland.

Dit hele betoog werkt natuurlijk toe naar een appreciatie van het amendement van de heer Stoffer. Het zal niet verbazen dat ik het amendement zou willen ontraden, ook al omdat het werken met niet-Europese kapiteins op dit moment al goed mogelijk is. Er zijn grofweg 800 niet-Europese kapiteins actief. Dat wordt keurig geregeld in die paritaire commissie van werkgevers en bonden. De sociale partners kunnen daar vanuit het oogpunt van de arbeidsmarkt zelf nadere afspraken over maken. Ik vind het vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid echt van belang om eerst de huidige regeling te evalueren, samen met de sociale partners, en pas op basis van die evaluatie mogelijk in de toekomst tot andere voorstellen te komen.

Voorzitter. Dan kom ik bij de vragen van de heer De Hoop.

**De voorzitter:**

Een ogenblik. De heer De Groot heeft nog een vraag.

**De heer Peter de Groot (VVD):**

Ik refereerde al aan een eventuele motie die ik had meegenomen, over die evaluatie. Ik heb eigenlijk een vraag aan de minister. Wat kunnen we verwachten van de snelheid van die evaluatie? Uiteindelijk gaat het erom dat we allemaal dat dilemma zien en dat we dat graag in de gaten willen houden. De VVD ziet dat we die evaluatie misschien wel binnen een jaar zouden moeten afronden, maar ik weet niet of dat haalbaar is. Ik ben dus een beetje aan het zoeken naar hoe we ervoor kunnen zorgen dat we er niet jaren over doen om een eventuele aanpassing aan deze wet, als deze in de toekomst nodig is, voor elkaar te krijgen.

**Minister Harbers:**

Ik kan de heer De Groot op dit punt geruststellen. Die evaluatie start op korte termijn en zal voor het einde van het jaar afgerond worden.

Dan de vragen van de heer De Hoop. Hij vroeg naar niet-commercieel gebruikte schepen die geen pleziervaartuig zijn. Het is niet zo dat deze schepen na inwerkingtreding van de wet direct onder de Wet bemanning zeeschepen vallen. De

in 2018 afgekondigde beleidswijziging voor schepen van organisaties met ideële doelstellingen wordt per categorie van gebruik uitgewerkt. Momenteel wordt er gewerkt aan een regeling met veiligheids- en bemanningseisen voor schepen die worden gebruikt voor betogingen. De door het Kamerlid genoemde specifieke schepen vallen daar niet onder.

De heer De Hoop vroeg ook of er een lijst of risicoanalyse is van de schepen die geraakt worden door de aangepaste definitie. De veiligheids- en bemanningseisen die worden gesteld, zijn gericht op een specifiek gebruik van het schip. Indien het schip met dat doel wordt gebruikt, zijn er bepaalde eisen van toepassing. Het gaat er dus niet om hoe het schip eruitziet of zo. Het gaat echt om hoe er gebruikt wordt gemaakt van een schip. Nu gelden er voor deze schepen geen bemanningseisen en worden de zeevarenden daarop dus niet beschermd. Een lijst van schepen die dit betreft is niet aan de orde. Daarom zijn er ook geen risicoanalyses per schip. Je valt altijd weer terug op hoe er gebruik wordt gemaakt van een schip.

De heer De Hoop vroeg ook of beide wetten, voor zowel bemanning als schepen, niet tegelijk behandeld zouden moeten worden. Dat hoeft niet, wat mij betreft. De definitie is onderling afgestemd en eensluidend. Met de begripwijziging wordt verduidelijkt dat de schepen die niet-commercieel zijn niet zijn uitgezonderd van de wet. Dat was al het geval, maar daarover bestond onduidelijkheid door de verschillende termen "pleziervaartuij" en "niet-commercieel gebruikte schepen". Schepen van organisaties met ideële doelstellingen worden niet uitsluitend recreatief gebruikt en zijn bij het gebruik soms dus geen pleziervaartuij.

Dan kom je bij het vraagstuk of je stichtingen en verenigingen met schepen en particuliere schepen niet op enorme kosten jaagt. Ik denk dat de vraag of de eigenaar een schip al dan niet commercieel gebruikt, niet bepalend mag zijn voor de mate van bescherming van de personen die werkzaam zijn aan boord van dat schip, want iedere zeevarende verdient dezelfde bescherming. Tegelijkertijd voorziet het wetsvoorstel voor schepen die niet-commercieel gebruikt worden, al in een mogelijkheid tot lastenverlichting door de mogelijkheid om deze schepen uit te sluiten van bepaalde verplichtingen, bijvoorbeeld van het hebben van het certificaat maritieme arbeid. De veiligheids- en bemanningsregels voor schepen van ideële organisaties worden straks per categorie van gebruik uitgewerkt bij ministeriële regeling, zoals ik al eerder aangaf. Ik denk dat ik hiermee alle vragen van de heer De Hoop op dit terrein heb beantwoord. Ik had ondertussen ook al de vragen over digitalisering meegenomen, dus daarmee heb ik volgens mij alle vragen van de Kamer beantwoord.

**De voorzitter:**

Dank. Er is toch nog een vraag van de heer Stoffer.

**De heer Stoffer (SGP):**

Op zich is het een verheugend bericht dat de minister de evaluatie van de wet zo snel wil doen, namelijk tussen nu en het eind van het jaar. Mijn vraag is wel of de minister denkt dat er binnen negen maanden een compleet ander zicht komt op de vraag of we voldoende Nederlandse en Europese kapiteins gaan krijgen voor onze schepen.



**Minister Harbers:**

Dat moet wat mij betreft uit dat onderzoek blijken. Het goede is dat er aan de hand van de ontwikkeling van dit wetsvoorstel afspraken gemaakt zijn met zowel de rederijen als de sociale partners om dat onderzoek nu te gaan doen. Ik ga hier nu niet speculeren. Ik wacht gewoon de evaluatieresultaten af.

**De heer Stoffer (SGP):**

Ik hoop natuurlijk dat daaruit komt dat het allemaal helemaal goed gaat lopen. Dat hopen de minister en ik volgens mij allebei en ook iedereen die hier in de Kamer zit. Ik kijk altijd een beetje naar resultaten uit het verleden, hoewel die geen garantie voor de toekomst geven; dat is helder. Maar het ziet er toch wel wat grijs en somber uit. Zou het dan toch niet verstandig zijn om dat haakje op te nemen, is mijn vraag aan de minister. Je hoeft namelijk niks te doen. Je kunt zo'n haakje zelfs erin krijgen met een voorhangprocedure, dan ga je er als Kamer weer over. Dan kun je het heel snel effectueren, zonder dat je weer een wetstraject hoeft te doorlopen. Stel dat er iets negatiefs uitkomt; dat zou zomaar kunnen. Hiermee kun je het dan toch heel snel operationeel maken, zonder dat we weer aan wetgeving hoeven te doen. Dan denk ik: daarmee is die wet zo toekomstbestendig mogelijk als het maar kan.

**Minister Harbers:**

Ook van het opnemen van zo'n haakje gaat al wel het signaal uit dat er verandering geboden is. Dat zou ik echt eerst willen laten aantonen in zo'n evaluatie. Op dit moment zijn er al ongeveer 800 niet-Europese kapiteins actief. Dat is al uitvoerig door vele sprekers genoemd. Er zijn ook geen gevallen bekend waarin in die commissie van werkgevers en bonden vergunningen zijn geweigerd. Het geeft omgekeerd wel veel comfort aan alle betrokken partijen dat de procedure op dit moment is zoals die is, waardoor iedereen permanent goed zicht heeft op hoe die arbeidsmarkt is en hoe die zich ontwikkelt. Om die reden zou ik echt willen ontraden, ook gelet op alle betrokkenen die ik de afgelopen jaren hierover heb gesproken, om nu al dat haakje aan te brengen. Ik weet zeker dat van alleen al het opnemen van dat haakje gedoe gaat komen, omdat partijen dan denken: er wordt nu meteen al voorgesorteerd op een verandering van de situatie. Laten we dat echt beantwoorden aan de hand van de evaluatie.

**De heer Stoffer (SGP):**

Nog één poging. In wetgeving gaat het er ook altijd om wat je als Kamer en kabinet met elkaar deelt. De insteek van de heer Pierik en mij is absoluut niet: dit moet. Als uit de evaluatie komt dat het allemaal goed gaat komen, dan moet je dat haakje totaal niet gebruiken. Dat is volgens mij ook de context die bij de wetgeving hoort. Dus ik doe nog één poging. Zou het met deze kleuring erbij niet toch verstandig zijn? Dan kun je gewoon handelen. Als het niet nodig is, dan doen we er helemaal niks mee. Ik geef nadrukkelijk mee dat het signaal niet moet zijn dat je hierdoor allerlei dingen al in gang moet zetten. Het gaat puur hierom: als we een beetje doortrekken wat we in het verleden hebben gezien, dan zou het zo kunnen zijn dat het misschien nodig is. Het is niet meer dan dat.

**Minister Harbers:**

Maar als ook de heer Stoffer bedoelt dat je er niet van uit moet gaan dat je dit al wilt wijzigen ... Kijk, als het eenmaal nodig is op basis van de evaluatie, dan is dat haakje zo in de wet gezet. Dat heb ik zo straks al betoogd. Dat is niet een heel ingewikkelde

exercitie. Dat betekent één artikel toevoegen aan de wet met een deugdelijke onderbouwing. Die deugdelijke onderbouwing is dan gelegen in een beschikbaar evaluatieverslag.

**De voorzitter:**

Dank aan de minister voor zijn termijn. Is er nog wel behoefte aan een tweede termijn? Ik zie dat dat niet het geval is. Dan zijn we klaar met de behandeling van deze wet.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

**De voorzitter:**

We gaan daar in principe dinsdag 23 april aanstaande over stemmen.