

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2021/58158

**Uw kenmerk**  
2021Z02284

Datum 2 maart 2021  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Remco Dijkstra  
(VVD) over het artikel 'Helpende hand voor rood-wit-blauw'

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid Remco Dijkstra (VVD) over het artikel uit Nieuwsblad Transport d.d. 14 januari 2021 "Helpende hand voor rood-wit-blauw" (Kamerstuk 2021Z02284).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'Helpende hand voor rood-wit-blauw'?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom staat de populariteit van Nederland als vlaggenstaat onder druk? Kan dat komen omdat sommige niet-gouvernementele organisaties (NGO's), zoals Seawatch, onder Nederlandse vlag varen en gebruik maken van het scheepsregister als zijnde pleziervaartuigen, terwijl ze niet handelen als pleziervaartuig? Of komt dit bijvoorbeeld door acties van Greenpeace die schade aanrichten? Of zijn er andere redenen, zoals fiscale of juridische? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 2

De Nederlandse vlag staat bekend als een kwaliteitsvlag. Er zijn ons geen signalen bekend dat de populariteit van de Nederlandse vlag onder druk staat door het gebruik ervan door niet-gouvernementele organisaties zoals Sea Shepherd of Greenpeace. Meerdere factoren zijn van invloed op de populariteit van een vlag, waaronder fiscale en juridische zaken en de kwaliteit van dienstverlening van een register. Momenteel vindt een evaluatie plaats van de fiscale regelingen voor de zeevaart. Hierin komt ook het gelijke speelveld aan de orde. Deze zal, zoals aangegeven in antwoord op Kamervragen van de leden Agnes Mulder, Postma en Omtzigt<sup>1</sup> naar verwachting voor de zomer worden afgerond en naar Uw Kamer worden gezonden.

---

<sup>1</sup> Kamervragen (Aanhangsel) 2020-2021, nr. 484

### Vraag 3

Waarom groeide het aantal schepen onder Nederlandse vlag tussen 2006 en 2014 en daalt dat aantal nu licht? Wat vindt u van de positie van Nederland als 22e land met handelsschepen? Heeft u de ambitie die positie te verbeteren? Zo ja, hoe en welke plek wordt beoogd? Zo nee, waarom niet? Zou een top 10 positie in het verschiet liggen?

### Antwoord 3

In de jaren 2006 – 2008 zijn door Nederlandse reders veel schepen besteld. Ook in de jaren na 2008 zijn deze nog aan de vloot toegevoegd als gevolg van langere levertijden en het zo lang mogelijk uitstellen van oplevering in verband met de financiële crisis in die periode. Een dergelijke toename van nieuwbouwschepen heeft zich daarna niet meer voorgedaan, hetgeen de primaire verklaring is voor de genoemde trendbreuk in de ontwikkeling van het aantal schepen onder Nederlandse vlag. De Nederlandse vloot bestaat vooral uit kleinere droge ladingschepen en een relatief groot aandeel gespecialiseerde schepen. De schaalvergroting in het segment containerschepen en olietankers, is in Nederland niet opgetreden, omdat relatief weinig van dit soort schepen onder Nederlandse vlag vaart. Het is zeker mijn ambitie om te blijven werken aan een substantiële Nederlandse vloot gelet ook op onze belangen als kust- en havenstaat, de bijdrage aan het maritieme cluster en de Nederlandse economie. De precieze positie op de ranglijst is minder relevant. Temeer daar de invloed op de ranglijst beïnvloed wordt door vele factoren die buiten de invloedssfeer van de Nederlandse overheid liggen, zoals het fiscale beleid, de arbeidsvoorwaarden en de kwaliteit van dienstverlening van het register in andere vlaggenstaten.

### Vraag 4

Op welke wijze is het voor de overheid lucratief om schepen onder Nederlandse vlag te laten varen? Hoe geldt dit voor de reders?

### Antwoord 4

Schepen onder Nederlandse vlag betekent invloed op thema's als veiligheid en verduurzaming van de zeevaart door beleidsontwikkeling en regelgeving in internationaal en nationaal verband en het levert een bijdrage aan de Nederlandse economie, werkgelegenheid en het maritieme cluster. Reders kiezen voor de Nederlandse vlag om diverse redenen. Een belangrijke reden is de historische band en het feit dat zij daarmee met een kwaliteitsvlag kunnen varen.

### Vraag 5

Waarom vlagt een gerenommeerde reder als MAERSK zijn schepen om van Nederlandse- naar de Liberiaanse vlag? Welke voordelen kennen zij die Nederland niet kent? Wat betekent dit voor de werkgelegenheid in de maritieme sector voor Nederland?

### Antwoord 5

Maersk heeft de Nederlandse overheid daarover niet geïnformeerd. Uit het artikel spreekt dat het om bedrijfsbeleid gaat dat gericht is op het terugbrengen van het aantal vlaggen uit efficiency oogpunt. Maersk heeft daarbij gekozen voor één Europese vlag (de Deense 'moeder' vlag, aangezien Maersk een Deens bedrijf is) en twee niet Europese vlaggen. Het is niet bekend waarom juist voor deze vlaggen is gekozen, maar veelal gaat het hier om economische of andersoortige bedrijfsoverwegingen. Het feit dat Maersk een aantal schepen omvlagt heeft niet direct grote negatieve gevolgen voor de bredere maritieme sector in Nederland.

#### Vraag 6

Welke voordelen heeft Nederland te bieden als het gaat om speciale schepen of handelsschepen? Hoe kunnen we de toepositie terugpakken en zeeschepen en hun Nederlandse bemanning als kraamkamer zien voor onze maritieme natie?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/40839

#### Antwoord 6

De Nederlandse vlag is een kwaliteitsvlag die wereldwijd goed bekend staat. Het biedt de reder flexibiliteit bij het bemannen van zijn schip binnen de regelgevende kaders en bij problemen in buitenlandse havens kan een beroep gedaan worden op de Nederlandse vlaggenstaat. Nederland kent kwalitatief hoogwaardige trainingen en opleidingen voor zeevarenden. Daarnaast zijn er voor Europese begrippen fiscaal gunstige regelingen voor de zeevaart van kracht. Zoals ook bij vraag 2 aangegeven, worden deze nu geëvalueerd. Daarnaast heb ik, zoals vermeld in mijn brief d.d. 26 november 2020, het principebesluit genomen over de meest passende organisatievorm voor het Nederlands scheepsregister met een focus op hoogwaardige kwaliteit van de dienstverlening<sup>2</sup>.

#### Vraag 7

Welke stappen dienen gezet te worden om de publieke maritieme autoriteit (PMA) een feit te maken en welke speerpunten en bevoegdheden krijgt zij mee? Kunt u een overzicht van deze stappen inclusief bijbehorende termijnen geven? Komt met de vorming van een PMA een einde aan versnippering tussen instellingen en welke doelstellingen worden nagestreefd? Wat betekent dit voor reders en hun huidige vloot?

#### Antwoord 7

Zoals ik in mijn brief d.d. 26 november 2020<sup>3</sup> heb aangegeven zal de eerste helft van 2021 worden benut om het transitietraject richting de vorming van een maritieme autoriteit binnen het ministerie nader in beeld te brengen, inclusief de condities waaraan voldaan moet worden om deze autoriteit succesvol te kunnen laten functioneren. Op basis hiervan zal ik na de zomer een definitief besluit nemen. De speerpunten en bevoegdheden die deze maritieme autoriteit krijgt, worden met name gebaseerd op het Price Waterhouse Coopers rapport dat ik u bij deze brief meestuurde en zullen in het transitietraject nader bepaald worden. De bredere doelstelling is een scheepsregister dat onderscheidend is op het gebied van kwaliteit, klantbeleving en innovatie. Voor de reders en hun vloot betekent dit een scheepsregister met focus op kwalitatief hoogwaardige dienstverlening.

#### Vraag 8

Kunt u bovenstaande vragen een voor een beantwoorden?

#### Antwoord 8

Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 31409, nr. 305

<sup>3</sup> Kamerstuk 31409, nr. 305