



HISWA
VERENIGING

Bijdrage HISWA Vereniging Rondetafel Maritieme Strategie Vaste Kamercommissie I & M

De Jachtbouw/Watersportindustrie in Nederland is een sector met een bruto omzet van 2.1 miljard Euro per jaar. Er wordt in de Jachtbouw 1.25 miljard geëxporteerd, in de superjachtbouw is de exportquote 100%. Nederland heeft met 1.900 ondernemingen (hoofdactiviteit) en 20.300 werknemers de hoogste dichtheid aan watersportbedrijven ter wereld. Van (super)jachtwerften, jachthavens, importeurs tot vaarscholen. Maar ook toeleveranciers, makelaars en jachtarchitecten. HISWA Vereniging is de werkgevers- en brancheorganisatie die de gehele bedrijfskolom vertegenwoordigt: van grondstof tot eindproduct en alle dienstverlening daaromheen. Nationaal en Internationaal, maar als enige branche binnen het Maritieme cluster ook hoofdzakelijk gericht op de consument. Alleen in eigen land bedient de sector zo'n 2 miljoen watersporters en -recreanten. Vanaf 1932 zijn wij de initiator en naamgever van de beide HISWA tentoonstellingen.

Met haar diversiteit aan bedrijven werkt HISWA Vereniging in 3 beleidsdomeinen samen met andere partners:

- de Waterrecreatie (de Stichting Waterrecreatie Nederland);
- de Gastvrijheidssector (Gastvrij Nederland, een VNO-NCW/MKB Nederland Platform);
- de Maritieme Cluster (de Stichting Nederland Maritiem Land).

Wij zijn zeer te spreken over het feit dat het Ministerie van I & M in samenwerking met de Stichting NML in 2014 een voorbeeldig traject heeft uitgezet dat heeft geresulteerd in de Rijks brede Maritieme Strategie, welke begin 2015 werd afgerond. Meerjarig, Rijks breed en Coalitie proof. De Maritieme Strategie ademt een stevige ambitie vanuit de overheid, bedrijfsleven en brancheorganisaties. Maar met ambitie alleen kom je er niet. 'Put your money where you're mouth is'. Wij pleiten dan ook voor een goede analyse op korte termijn van de mogelijkheden om de verwachtingen in het juiste perspectief te zetten. Met zowel een adequate bezetting op de Ministeries als benodigd meerjarig budget, willen we de vastgelegde ambities daadwerkelijk kunnen realiseren. Dat lijkt nu niet het geval, waardoor er kansen worden gemist of ambities niet gerealiseerd. Voor twee belangrijke onderwerpen die van wezenlijk belang zijn voor onze sector vragen wij de Kamer om steun. De onderwerpen CCV en duurzaamheid bestaande pleziervaartuigenvloot vragen nu om een impuls en een versnelling.

De Nederlandse vlag op superjachten; de introductie CCV (Commercial Cruising Vessels) ter versterking van de internationale concurrentiepositie en de werkgelegenheid van het Nederlandse Jachtbouwcluster.

Wat willen we?

HISWA Vereniging, gesteund door de KVNR en het Havenbedrijf Amsterdam, wil superjachten registreren onder Nederlandse vlag. De kerngedachte is dat deze jachten commercieel en vanuit Nederland worden geëxploiteerd.

Waarom willen wij dat?

Het Nederlandse Superjachtbouwcluster (Jachtwerften, Toeleveranciers, Jachtarchitecten en Kennisinstituten, samen zo'n 100 bedrijven) is leidend in de wereld en draagt daardoor bij aan het imago van Nederland. Deze positie is niet vanzelfsprekend en staat onder druk. De markt is in beweging en dat vraagt om nieuwe flankerende initiatieven. Door de mogelijkheid te bieden om superjachten, onder voorwaarden, onder Nederlandse vlag te registreren, kunnen we ook de 'redersactiviteiten', welke behoren bij een commerciële exploitatie, naar ons land brengen. Hiermee wordt het gehele Jachtbouwcluster 'voor meer ankers' gelegd en versterkt, werkgelegenheid op alle niveaus gecreëerd en de internationale concurrentiepositie versterkt. Aangesloten wordt bij de 'Speerpunten 2016', zoals geformuleerd door de Stichting Nederland Maritiem Land, met name bij die van Human Capital en Trade (benoemde thema's van de Maritieme Strategie en het EZ Werkprogramma Maritieme Maakindustrie).

Deze activiteit voorziet in de basis in een 'one stop shopping' aanpak voor de opdrachtgever/eigenaar, die het commercieel geëxploiteerde superjacht vanuit Nederland laat managen. Potentieel 65% van de vloot van 6.000 superjachten ligt hierdoor binnen bereik. Alle aspecten die relevant zijn voor een

succesvolle exploitatie, zoals yachtmanagement, verzekeren, bemannen, charter, onderhoud/ reparatie, refit, e.d. moeten de service industrie rondom jachten in Nederland een enorme impuls geven. Nederland heeft een toppositie in de nieuwbouw, maar de zeer lucratieve refitmarkt en overige dienstverlening staan hier nog in de kinderschoenen, waardoor veel omzet wordt gemist. Deels ook het gevolg van onze geografische ligging. De gewenste combinatie van Nederlandse vlag en een samen met het Havenbedrijf Amsterdam te realiseren Noordwest Europese Superjacht route moet eigenaren 'verleiden' de Middellandse zee te verlaten voor een volstrekt nieuwe beleving in andere wateren, langs interessante havensteden, met goede voorzieningen en Nederland als 'draaipunt'. Dit naar analogie van de zo succesvolle cruiseport aanpak. Daarnaast is het anno 2016 noodzakelijk eigenaren in toenemende mate te 'ontzorgen' door transparante business- en operationele concepten te bieden. CCV biedt deze kansen, ook in fiscaal opzicht. De actuele belangstelling voor het Nederlands Schepenregister, voortkomend uit de door de KVNR geconstateerde knelpunten in de keten beleid, uitvoering en handhaving, past uitstekend in onze wens ook voor deze volledig nieuwe markt van superjachten een competitief, goed functionerend en marktgericht Register te realiseren. Toegerust om de concurrentie met o.a. de Registers van Malta en Cayman Islands aan te kunnen.

Wat is daarvoor nodig?

- Om een superjacht als commercieel schip te kunnen registreren, dient het te voldoen aan de van toepassing zijnde regelgeving. Zowel technisch als qua bemanning. Daarbij vragen wij om gerichte en actieve ondersteuning (beleid, capaciteit en middelen) van het Ministerie van I & M, teneinde de laatste belemmeringen weg te nemen om in 2017 een kansrijke uitrol te realiseren.
- Verder vragen wij om actieve ondersteuning in menskracht en middelen (ook van EZ) om de internationale marketing en promotie in de komende jaren vorm te geven.
- Ook vragen wij om ondersteuning om op korte termijn een inventariserend onderzoek te laten uitvoeren naar de Toegevoegde Waarde van het CCV project aan de BV Nederland en een publicatie in het kader van de NML 'Blauwe Reeks'.

De benoeming van dit project tot 'pilotproject' in het kader van het stimuleren van het nieuwe elan van het Nederlands Schepenregister en het instellen van een "Taskforce CCV" om een succesvolle 'uitrol' in de volle breedte te realiseren, zullen de noodzakelijke aandacht en ter beschikking te stellen middelen op korte termijn moeten stimuleren.

Oplossing voor de toenemende kosten voor overheid en bedrijfsleven van 'verweesde' pleziervaartuigen die verwijderd en ontmanteld moeten worden.

Wat willen we?

HISWA Vereniging wil een gesloten systeem van recycling van pleziervaartuigen: van de bouw tot en met demontage. Maar ook het identificeren van de eigenaar, transport en hergebruik van grondstoffen.

Waarom willen we dat?

HISWA Vereniging werkt aan een emissieloos pleziervaartuig. Op veel punten is succes geboekt. Relatief nieuw is de circulaire economie. HISWA Vereniging pleit ervoor dat in EU verband richtlijnen worden opgesteld zodat bij het ontwerp, bouw en op de markt brengen van pleziervaartuigen al rekening kan worden gehouden met toekomstige demontage en hergebruik. Op dit moment is daar nog geen sprake van. Vaartuigen die buiten gebruik raken, om welke reden dan ook, worden vroeg of laat achtergelaten in openbaar water of in de jachthavens. De eigenaar is vaak niet traceerbaar, er is kans op milieuschade en waterbeheerders en jachthavens maken noodzakelijkerwijs de kosten voor het transport en de sloop. Deze kosten komen nu uiteindelijk terecht bij de 'niet vervuilers', namelijk belastingbetalers of de ligplaatshouders. Op basis van onderzoek uit 2013 blijkt dat er tot aan het jaar 2018 maar liefst 12.500 sloopboten zijn en dat aantal loopt op tot 75.000 in 2030.

Wat is daarvoor nodig?

Op basis van 'de vervuiler betaalt' pleit HISWA voor een afdoende identificatie & registratie van pleziervaartuigen, zodat de laatste eigenaar de kosten gepresenteerd kan krijgen van ontmanteling. Dit vereist een wettelijke verankering.

Tevens wordt steun gevraagd aan het Ministerie van EZ en I & M voor het ontwikkelen van richtlijnen in EU verband voor circulair ontwerpen en bouwen, het opzetten van een nationaal netwerk van demontagelocaties en de ontwikkeling van nieuwe technieken voor hergebruik van polyester.