

INBRENG NML VOOR RONDETAfelGESPReK MET VASTE KAMERCOMMISSIE I&W OVER 'CRUISE-REPAIR' D.D. 20 FEBRUARI 2020

Kern. Onduidelijke regelgeving en inconsistente uitleg daarvan door overheidsinstanties leidt tot 1) een ongelijk speelveld binnen de EU, 2) het wegblijven van orders door (internationale) reders voor scheepsreparatie bij Nederlandse werven en 3) imagoschade voor de gehele Nederlandse maritieme sector. Het vertrouwen van reders in de Nederlandse overheid moet worden herwonnen opdat Nederlandse havens weer in trek komen voor reparatie en onderhoud van cruiseschepen en offshore werkschepen. Het uitblijven van deze orders kost het bedrijfsleven jaarlijks € 200 miljoen aan (in)directe inkomsten (ergo € 1 miljard sinds 2014).

Deze notitie is geschreven vanuit het gezichtspunt van de Nederlandse maritieme sector in de volle breedte.

Inleiding. Elk jaar laat het ministerie van IenW onderzoeken hoe groot het economische belang van de Nederlandse maritieme sector is. In de laatste monitor uit 2019 staat dat de sector uit meer dan 21.000 bedrijven bestaat, die samen goed zijn voor 3% van de Nederlandse werkgelegenheid (277.000 werknemers) en voor meer dan 3,4% van het bruto binnenlands product (BBP). Indien daarbij alle niet-directe maritieme activiteiten in de havens worden opgeteld, dan genereert de maritieme sector een nog veel groter aandeel aan het BBP. De sector is bovendien van cruciaal belang voor de logistieke functie (import en export) van heel Nederland. 90% van alle goederen wordt immers wereldwijd over water vervoerd en de gehele energietransitie op de Noordzee wordt door de maritieme sector gefaciliteerd. Bijna de helft van de toegevoegde waarde wordt gecreëerd in Rotterdam en omgeving¹.

Deze kwestie betreft het mislopen van grote opdrachten door reparatiewerven in Nederland. Maar veel meer branches binnen de maritieme sector worden geraakt. Ook maritieme toeleveranciers, havens, loodsen, dienstverleners, ingenieursbureaus, etc. hebben last van de huidige impasse die is ontstaan door het gebrek aan vertrouwen van (internationale) reders om cruiseschepen en offshore werkschepen in Nederland te kunnen onderhouden, repareren en modificeren. De negatieve geluiden van (internationale) klanten raken de gehele sector. De imagoschade die sinds 2014 (beboeting 'Oasis of the Seas') is ontstaan, is moeilijk te herstellen.

Nederland combineert op een relatief klein oppervlak vrijwel alle aspecten van de maritieme sector. Dit is met veel kennis en ervaring gedurende een eeuwenlange maritieme traditie opgebouwd. Met voor elk probleem een oplossing: een maritieme 'one-stop-shop' met veel vakmanschap. Dat is uniek in de wereld. Deze internationale naam en faam is hard nodig omdat Nederland alleen, als thuismarkt, te klein is voor de maritieme sector om te kunnen voortbestaan. Daarom is de sector internationaal gericht. Ze is goed € 33 miljard aan export hetgeen neerkomt op ca. 7% van de export van heel de BV Nederland.

Probleem. Doordat Nederland **op voorhand** onvoldoende duidelijkheid biedt over de voorwaarden waaronder reders zogeheten 'riding crews' (bestaande uit niet-EU-personeel) voor schepelingsdiensten² kunnen inzetten noch over het handhavingregime van de Inspectie SZW, mijden (internationale) reders Nederlandse havens voor reparatie en onderhoudswerkzaamheden. Andere (Europese) havens³ bieden deze duidelijkheid wel, waardoor Nederland zichzelf op achterstand plaatst en belangrijke orders voor de maritieme sector mist. Internationale klanten laten weten dat het in Rotterdam moeilijk is om voor hun eigen mensen arbeidsvergunningen te regelen, terwijl ze in andere havens binnen Europa juist met open armen worden ontvangen vanwege de extra lokale werkgelegenheid die ze brengen.

¹ Bron: <https://www.maritiemland.nl/download-link.php?file=wpcontent/uploads/2019/11/Maritieme-Monitor-2019-eindversie.pdf>

² Waaronder 'refurbishment' werkzaamheden aan het interieur.

³ Onder andere Hamburg, Marseille, Brest en Cadiz.

Vooral de opgelegde boete van € 1,1 miljoen aan Royal Caribbean Cruises Ltd (RCCL), de reder van de 'Oasis of the Seas', zet kwaad bloed. Volgens de Inspectie SZW zou deze reder in 2014 niet hebben voldaan aan de vereiste vergunningen voor de inzet van een 'riding crew' tijdens een reparatieklus bij een werf in Nederland (Damen Shipyards). Over deze kwestie loopt nog een rechtszaak. Zolang de opgelegde boete aan RCCL niet wordt ingetrokken, is de kans op reputatieherstel en herwonnen vertrouwen bij (internationale) reders nihil.

Kennelijk passen we binnen Europa dezelfde wetgeving verschillend toe, waardoor geen sprake is van een gelijk speelveld en de Nederlandse maritieme sector door de eigen overheid wordt benadeeld.

Huidige stand van zaken. In overleg met alle betrokkenen is weliswaar een -in theorie- werkbare oplossing gevonden in de vorm van een collectieve vrijstellingsprocedure via het UWV (brief Minister Koolmees dd. 14 oktober). Tot op heden is deze oplossing in de praktijk echter niet overtuigend genoeg geweest voor buitenlandse klanten om weer terug te komen en scheepsreparaties aan te besteden in Nederland. Blijkbaar is deze oplossing onvoldoende voor het herwinnen van vertrouwen van reders in de Nederlandse overheid.

Vooral het niet-intrekken van de boete die aan RCCL is opgelegd, wordt niet begrepen omdat de reder van tevoren alle procedures voor niet EU-personeel had doorgesproken met het UWV. Het UWV had alle 'contractors' en werknemers waarvoor een vergunning was aangevraagd, een vrijstelling gegeven omdat er bij deze grote 'refurbishment' opdracht geen sprake was van verdringing van potentiële Nederlandse werknemers. Om dan toch een grootschalige controle uit te voeren en de reder een boete op te leggen voor de inzet van eigen personeel, schrikt de rederswereld nog steeds af. Dergelijke praktijken, die snel de wereld over gaan, schaden het vertrouwen in de Nederlandse overheid en de maritieme sector.

Oplossing. De maritieme sector heeft van overheidswege duidelijke signalen nodig dat we weer 'open for business' zijn. De uitdaging is potentiële (internationale) opdrachtgevers weer het vertrouwen te geven dat als ze zich houden aan alle procedures, die van tevoren met het UWV zijn afgesproken, het dan ook goed zit en ze zich volledig op hun werkzaamheden kunnen concentreren. Wat is daarvoor nodig?

- 1) Duidelijkheid vooraf over (interpretatie van) regelgeving, te volgen procedures en wijze van handhaven bij reders en werven. Deze moet aansluiten bij de gangbare internationale praktijk met het oog op een gelijk speelveld.
- 2) De opgelegde boete aan RCCL betreffende de 'Oasis of the Seas', moet van tafel. Indien de rechterlijke uitspraak van 18 maart aanstaande in het voordeel van de sector is en de boete wordt vernietigd, dien dan als overheid geen hoger beroep in. Wordt deze onverhoopt wel geheel of gedeeltelijk toegewezen, neem dan als overheid het standpunt in dat 'refurbishment' werkzaamheden door 'riding crews' onder de uitzonderingsregeling vallen en trek alsnog de boete in.
- 3) Zichtbare acties voor herstel van vertrouwen zoals hierboven onder punt 2) en zichtbare ondersteuning van onze bewindslieden naar potentiële opdrachtgevers toe.

Een gezamenlijke krachtsinspanning van sector en overheid is nodig om deze impasse van meer dan 5 jaar te doorbreken en het vertrouwen in de Nederlandse maritieme sector te herstellen.

Stichting Nederland Maritiem Land

17 februari 2020