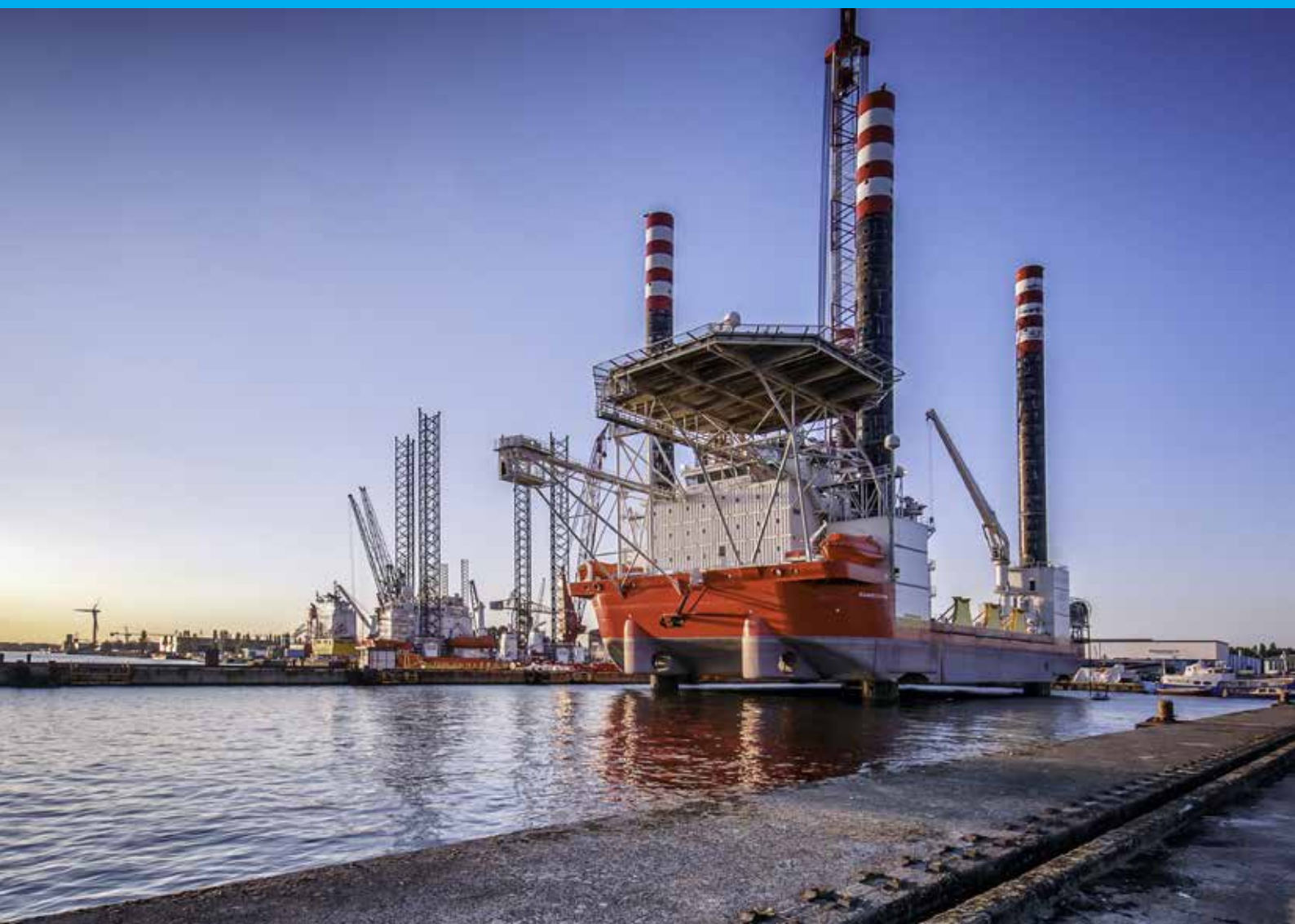




De Nederlandse Maritieme Strategie

2015 - 2025



Voorwoord

Voor u ligt de Nederlandse maritieme strategie, 2015-2025. Het is een uniek document dat een integraal kader biedt voor het rijksbrede¹ beleid voor de maritieme cluster. Het is dan ook in nauwe samenwerking tot stand gekomen met partijen uit de maritieme cluster.

Aanleiding voor de rijksbrede maritieme strategie is een besef van toenemende samenhang en verknoping van maritieme sectoren alsmede de noodzaak om beter aan te sluiten bij trends en ontwikkelingen in de maatschappij. Daarnaast vraagt een steeds nauwer samenwerkende cluster om een integraal maritiem overheidsbeleid. De maritieme strategie maakt duidelijk waar de komende jaren de belangrijkste uitdagingen voor het maritieme beleid liggen en welke bijdragen daaraan vanuit de overheid en vanuit de maritieme cluster worden geleverd.

De maritieme strategie staat niet op zichzelf, maar biedt tezamen met ander relevant nationaal en internationaal overheidsbeleid een antwoord op de uitdagingen waarvoor de maritieme cluster zich gesteld ziet.

Een in de strategie opgenomen rijksbrede beleidsagenda geeft invulling aan de maritieme strategie. Hier worden de maatregelen genoemd die noodzakelijk zijn om de ambities van de maritieme strategie te realiseren.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op het belang van de maritieme cluster en de onderlinge relaties daartussen. In hoofdstuk 2 staan het doel en de ambitie van de Nederlandse maritieme strategie centraal en worden relevante maatschappelijke trends en ontwikkelingen geschetst. Hoofdstuk 3 betreft de samenwerking en rolverdeling tussen Rijksoverheid en partijen uit de maritieme cluster en hoofdstuk 4 benoemt vervolgens de thema's waarop beleid geformuleerd wordt om de prestaties van de cluster als geheel te versterken. Tenslotte bevat hoofdstuk 5 een rijksbrede beleidsagenda met maatregelen die noodzakelijk zijn om de ambities van de rijksbrede maritieme strategie te realiseren.

¹ Bij het gebruik van het woord 'het Rijk', 'Rijksoverheid', '(overheid van) Nederland' of 'Nederlands(e) (overheid)' wordt in beginsel bedoeld: (de centrale overheid van) het land Nederland, inclusief de Nederlandse openbare lichamen in het Caribisch gebied (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) maar exclusief Aruba, Curaçao en Sint Maarten, tenzij het gaat om zaken die het Koninkrijk der Nederlanden als geheel betreffen, zoals aangelegenheden op het terrein van buitenlands beleid en defensie.

Inhoud

1	Inleiding	6
2	Doel en ambitie maritieme strategie	8
3	Samenwerking	11
4	Clusterbrede beleidsthema's	12
4.1	Human Capital	13
4.2	Innovatie	15
4.3	Handel	18
4.4	Bereikbaarheid	20
4.5	Veiligheid en Milieu	22
4.6	Veiligheidsdreigingen en Stabiliteit	24
5	Rijksbrede beleidsagenda	26
	Bijlage	39
	Economische kengetallen maritieme sectoren	40



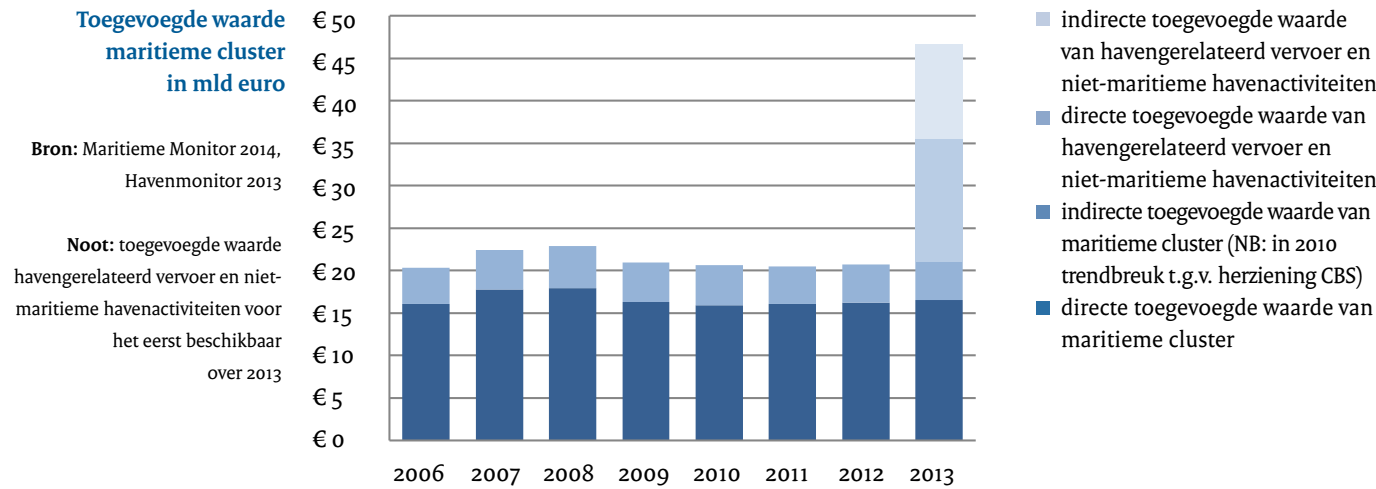
1

Inleiding

Nederland heeft als handelsnatie een sterke maritieme positie in de wereld kunnen opbouwen, mede dankzij zijn strategische ligging aan de monding van de Maas, Rijn en Schelde. Dat blijkt wel uit de internationale topositie van de sectoren uit de Nederlandse maritieme cluster. Een cluster die bij uitstek internationaal georiënteerd en gereguleerd is. Rotterdam wordt beschouwd als “gateway” van Europa en bedient als grootste haven van Europa een achterland met honderden miljoenen inwoners. Nederland heeft een open economie en behoort tot de tien grootste exporteurs in de wereld. De maritieme cluster draagt daar in belangrijke mate aan bij doordat ruim de helft van de omzet van de maritieme cluster in het buitenland wordt gerealiseerd. De totale export van de cluster bedroeg in 2013 ruim € 21 miljard.

De Nederlandse maritieme cluster is actief op alle continenten en omvat binnenvaart, havens, maritieme dienstverlening (inclusief maritieme onderwijs- en kennisinstituten), maritieme toeleveranciers, offshore, scheepsbouw, visserij, waterbouw, watersportindustrie en zeescheepvaart. Ook de Koninklijke Marine hoort hierbij. Deze zorgt voor adequate behartiging van vitale Nederlandse maritieme belangen door zorg te dragen voor een wereldwijd ongehinderd vervoer van grondstoffen en goederen en verzekerde toegang tot maritieme infrastructuur.

De maritieme cluster biedt in 2013, met zo’n 12.000 bedrijven, werkgelegenheid aan circa 224.000 mensen en realiseerde een totale toegevoegde waarde van € 21 miljard. Dat is 3,3% van het BNP van Nederland. Indien daarbij ook het havenindustriële complex en havengerelateerd vervoer wordt opgeteld bedraagt dat 7,3%.



De cluster kent onderling financiële en ruimtelijke relaties en profiteert van kennisspillovers en schaalvoordelen. Zo zijn op nationaal niveau de zeevaart, offshore, binnenvaart, waterbouw, watersportindustrie, visserij en havens belangrijke afnemers van de scheepsbouw, maritieme toeleveranciers en dienstverleners. Op internationaal niveau bieden de exportactiviteiten van bijvoorbeeld de offshore weer kansen aan andere sectoren uit de maritieme cluster. De genoemde kennisspillovers bestaan uit innovatie- en arbeidsmarkteffecten. Daarbij heeft de zeevaart een aanjaagfunctie voor innovatie en kennisontwikkeling in andere sectoren. Via de jaarlijkse uitstroom van werknemers uit de zeevaartsector vloeit er belangrijke kennis naar de offshore, waterbouw, havens en maritieme dienstverleners. De Nederlandse havens zijn een voorbeeld van ruimtelijke relaties in de maritieme cluster doordat zij logistieke knooppunten zijn en een belangrijke vestigingsplaats zijn voor (grootschalige) industrie en dienstencentra. Hierdoor kunnen ook andere bedrijven profiteren van de agglomeratie- en imagoeffecten die dat biedt.

Met andere woorden: de cluster als geheel biedt meer dan de som der delen en is een stabiele, kapitaalintensieve en hoogwaardige sector en daarmee een drijvende kracht voor een welvarende toekomst. Midden in de maatschappij en open voor samenwerking. Het is ons nationale visitekaartje als het gaat om innovatie, durf en ondernemingszin. Eigenschappen die er aan hebben bijgedragen dat de maritieme cluster nieuwe wegen kon inslaan bij een veranderende wereld en economie. De cluster is wereldwijd toonaangevend in oplossingen die anderen niet zien of niet aandurven. Hiermee is Nederland hét maritieme centrum van Europa met één van de sterkste maritieme clusters van de wereld.



2

Doel en ambitie maritieme strategie

Als onderdeel van een van de meest open economieën ter wereld heeft de Nederlandse maritieme cluster fors en succesvol geïnvesteerd in zijn ontwikkeling. De cluster is krachtig, innovatief en heeft een sterke internationale positie. Dit is echter geen garantie voor de toekomst.

Wereldwijd zijn er meerdere trends en ontwikkelingen die de maritieme cluster beïnvloeden. Structurele economische, demografische, ecologische en ook veiligheidspolitieke veranderingen raken de maritieme cluster in meer of mindere mate. Denk aan bijvoorbeeld mondiale productiepatronen, geleidelijke verduurzaming van productie en consumptie, veranderingen in de energieconsumptie, technologische innovaties, klimaatverandering en nieuwe veiligheidsdreigingen. Hierbij verschuift het geostrategische gewicht van OESO-economieën in de wereldeconomie naar opkomende markten. Naast de BRICS-landen² maakt bijvoorbeeld ook Afrika een spectaculaire ontwikkeling door. Door de opkomst van nieuwe machten zal het relatieve economische aandeel van de VS, Japan en de EU de komende jaren verder dalen en dit beïnvloedt de wereldwijde vraag naar producten en diensten met de daaraan gerelateerde goederenstromen. Het blijft voor de verdere toekomst van de maritieme cluster van belang om mondiale ontwikkelingen te blijven volgen en daarop in te spelen.

Deze veranderende wereld biedt uitdagingen en kansen voor de maritieme cluster, zoals toegang tot nieuwe markten en handelspartners. Er zijn echter ook bedreigingen en risico's en de concurrentie staat niet stil. Extra inspanningen zijn nodig om de bijdrage van de maritieme cluster aan onze nationale economische en maatschappelijke belangen te behouden en versterken.

Dit vraagt om een overheidsbreed optreden en een actieve maritieme cluster. Dankzij zijn omvang, netwerk en sterke positie kan de maritieme cluster een grote bijdrage leveren aan een duurzame economische positie van Nederland. Intensievere samenwerking tussen de Rijksoverheid en relevante partijen uit de maritieme cluster leiden daarbij tot wederzijdse versterking van publieke en private belangen.

De Rijksoverheid kiest daarom voor de volgende ambitie:

Een internationale duurzame maritieme toppositie van Nederland door integrale samenwerking tussen Rijksoverheid en maritieme cluster op basis van een gezamenlijke maritieme strategie

Om te kunnen beoordelen in hoeverre deze ambitie wordt waargemaakt is internationaal vergelijkingsmateriaal nodig. Dit is maar ten dele beschikbaar, want de informatie die Nederland over de prestaties van de maritieme cluster verzamelt via de maritieme- en havenmonitor is niet één op één op internationaal niveau beschikbaar. Daarom moet de komende periode extra aandacht worden besteed aan het meetbaar maken van de prestaties van de maritieme cluster in vergelijking met andere landen. Voor zover wel informatie beschikbaar is, blijkt dat Nederland een naam hoog te houden heeft op het gebied van transport en logistiek gerelateerde onderwerpen. Op internationaal erkende ranglijsten daarover scoort Nederland in de top 3. Daarnaast beschikt Nederland met Rotterdam over de grootste haven van Europa, de Nederlandse binnenvaartvloot heeft het grootste Europese marktaandeel, Nederland is de belangrijkste producent van superjachten en de offshore en waterbouwsector behoren tot de wereldtop.

² Brazilië, Rusland, India, China, Zuid-Afrika





³ “Safety” en “Security”

⁴ Dit sluit aan bij acties in het kader van “Better Regulation” van de IMO en de Europese Commissie.

Samenwerking

Uitdagingen op maritieme kernthema’s zoals werkgelegenheid, innovatie, handel, logistiek, veiligheid en milieu, worden steeds complexer. Ook zijn er bij deze thema’s vaak zowel publieke als private belangen in het geding. Dit betekent dat Rijksoverheid en partijen uit de maritieme cluster elkaar nodig hebben om ambities op deze thema’s te realiseren. Samenwerking is een voorwaarde voor succes. Het gaat daarbij niet alleen om samenwerking tussen de Rijksoverheid, werkgevers en werknemers, maar ook om samenwerking met decentrale overheden en regio’s, kennis- en onderwijsinstellingen en NGO’s op het gebied van bijvoorbeeld natuur, milieu en gezondheid. Een voorbeeld van samenwerking tussen overheid en partijen uit de maritieme cluster is de uitvoering van de gezamenlijk (door bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid) bepaalde integrale actieagenda’s van de topsectoren Water en Logistiek, die met deze rijksbrede maritieme strategie extra energie en focus krijgen voor de Nederlandse maritieme cluster.

Bij zo’n gezamenlijke aanpak rekent de Rijksoverheid het tot haar rol en verantwoordelijkheid om optimaal ruimte te bieden voor ondernemerschap en het borgen van de publieke belangen op het gebied van economie, bereikbaarheid, veiligheid³ en milieu. De Rijksoverheid wil haar bijdrage daaraan leveren door te bevorderen dat er sprake is van:

- Een gunstig vestigingsklimaat en een Europees en mondiaal gelijk speelveld;
- Adequate (internationale) regelgeving⁴, inclusief tijdige implementatie, met een goed werkende keten van beleid, uitvoering en handhaving. Maar ook inspelen op internationale ontwikkelingen voor nieuwe regelgeving en waar mogelijk regeldruk verminderen;
- Gezamenlijke kennisontwikkeling en innovatie alsmede innovatiegericht en maatschappelijk verantwoord inkopen;
- Toereikende aanleg en adequaat beheer en onderhoud van de infrastructuur, inclusief betere benutting;
- Adequate opleidingseisen (afgestemd op de behoefte van de maritieme cluster) en een samenhangende onderwijsinfrastructuur;
- Adequate economische diplomatie en behartiging van vitale Nederlandse maritieme belangen (onder andere door bij te dragen aan de internationale “rule of law”, regionale stabiliteit en bescherming te bieden tegen zeeroverij).

Vanzelfsprekend kan een gezamenlijke aanpak en samenwerking alleen slagen als partijen uit de maritieme cluster bereid zijn om ook zelf een grote verantwoordelijkheid te nemen bij de realisatie van de maritieme ambities. Daarom verwacht de Rijksoverheid van deze partijen dat zij zich niet alleen voor hun eigen doelstellingen inzetten, maar zich ook verantwoordelijk voelen voor een bijdrage aan de publiek (maatschappelijke) belangen: werkgelegenheid, bereikbaarheid, integriteit, veiligheid en milieu. Het gaat dus om maatschappelijk verantwoord ondernemen met een goede balans tussen “people, planet en profit” door:

- Aantrekkelijk werkgeverschap, zodat maritieme kennis wordt behouden voor de Nederlandse maritieme cluster;
- Het inbrengen en delen van specifieke kennis en expertise;
- Het versterken van de onderlinge samenwerking;
- Een hoog milieu- veiligheidsbewustzijn zodat economische en personele schade wordt verminderd en wet- en regelgeving goed wordt nageleefd.

Daarnaast kan nationale samenwerking tussen sectoren ook behulpzaam zijn bij het internationaal vermarkten van expertise en daarmee bijdragen aan het verdienvermogen van de sectoren.

Bij de implementatie en uitwerking van de maritieme strategie zal regelmatig overleg plaatsvinden tussen alle betrokken ministeries en relevante partijen uit de maritieme cluster in de vorm van een periodiek overleg. Door deze structurele dialoog kan de voortgang van de maritieme ambities worden getoetst en kan zonodig vroegtijdig worden bijgestuurd. Hiermee wordt tegelijkertijd tegemoet gekomen aan de dringende wens van de maritieme cluster om aan overheidszijde een “één loket functie” te creëren, met als doel dat ministeries onderling goed afstemmen en dat beleidsambities ook daadwerkelijk worden vertaald in een robuust samenhangend instrumentarium (innovatie/export/financiering) dat de karakteristieken van de maritieme cluster in acht neemt. De in hoofdstuk 5 opgenomen rijksbrede beleidsagenda dient als basis voor het beoogde periodieke overleg.

4

Clusterbrede beleidsthema's

Om de maritieme belangen van Nederland te versterken, moet het beleid zich richten op thema's die relevant zijn voor de gehele maritieme cluster. Op deze verbindende thema's kunnen kennis, ervaring, best practices en innovaties clusterbreed gedeeld worden en kunnen oplossingen gezocht worden die bijdragen aan de versterking van de maritieme cluster als geheel. Het heeft immers geen zin om te komen tot oplossingen voor deelsectoren als daarmee de uitkomst voor de maritieme cluster in zijn geheel suboptimaal is. Verbindende beleidsthema's die in de maritieme strategie centraal staan, zijn:

- Human Capital
- Innovatie
- Handel
- Bereikbaarheid
- Veiligheid en Milieu
- Veiligheidsdreigingen en Stabiliteit

Op deze thema's wil de maritieme strategie aansluiten bij algemene maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Dit betekent dat de maritieme strategie zoveel mogelijk kiest voor oplossingen die in lijn zijn met de onderstaande ontwikkelrichtingen.

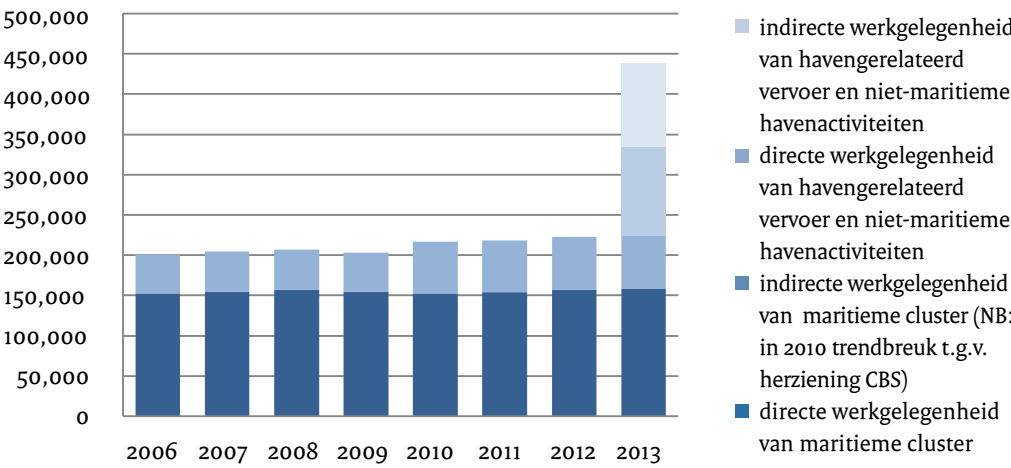
Gewenste ontwikkelingen maritiem beleid

Van	Naar
Deelsectoroplossingen	Clusterbrede oplossingen
Aanbodgestuurde generieke oplossingen	Vraaggestuurde maatwerkoplossingen
Uitbreiden infrastructuur	Aanleg en Beter Benutten
Afzonderlijke vervoersmodaliteit	Logistieke keten/Ladingstromen
Fysieke stromen	Informatiestromen
Incidentele oplossingen	Duurzame oplossingen



4.1 Human Capital

De sectoren uit de maritieme cluster genereren gezamenlijk zo'n 2,5% van de werkgelegenheid van heel Nederland en dan is daarbij nog niet de werkgelegenheid van het daaraan verbonden havenindustriële complex meegeteld. De maritieme cluster, het havenindustriële complex en het havengerelateerd vervoer bieden tezamen werkgelegenheid aan zo'n 5% van de Nederlandse beroepsbevolking. In de meeste sectoren van de cluster speelt vergrijzing een rol en is er behoefte aan nieuwe aanwas. Het gaat daarbij zowel om vakmanschap als hoogopgeleid personeel.



Werkgelegenheid maritieme cluster in werkzame personen

Bron: Maritieme Monitor 2014, Havenmonitor 2013

Noot: werkgelegenheid havengerelateerd vervoer en niet-maritieme havenactiviteiten voor het eerst beschikbaar over 2013

Het internationale speelveld van de maritieme cluster brengt met zich mee dat regelgeving met betrekking tot functievereisten internationaal wordt bepaald. Dat geldt voor de binnenvaart, waar eisen in EU en CCR-verband zijn vastgelegd. Dat geldt ook voor de zeevaart, waterbouw en visserij waar het internationale verdrag “Standards of Training, Certification and Watchkeeping” de minimumeisen stelt op het gebied van opleiding en training. Dit verdrag bepaalt in belangrijke mate de inhoud van het nationale nautische onderwijs. Bovendien is er op basis van dit verdrag sprake van een zware toezichtsfunctie vanuit de IMO en EMSA op het onderwijssysteem.

Vanwege het internationale speelveld vindt er binnen de zeevaartsector scherpe concurrentie op arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden plaats. Om bij te dragen aan verbetering van deze arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden en om “decent work” voor alle zeevarenden te bevorderen, trad in 2013 het Maritiem Arbeidsverdrag in werking. Voor de visserijsector heeft de Internationale Arbeidsorganisatie in 2007 het Verdrag betreffende werkzaamheden in de visserijsector aangenomen. Dit verdrag heeft dezelfde doelstellingen als het Maritiem Arbeidsverdrag. Een wetsvoorstel voor de implementatie van het verdrag voor de visserij zal in 2015 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal worden aangeboden.

Al sinds de tachtiger jaren maakt de zeevaartsector gebruik van buitenlandse zeevarenden onder andere vanwege onvoldoende aanbod van Nederlandse officieren en sterke internationale concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Om niet te afhankelijk te worden van buitenlands personeel en om kennis voor de maritieme cluster ook in de toekomst te behouden, is het van belang een goed evenwicht te vinden tussen nationale en internationale arbeidskrachten. Het is daarom essentieel dat aan tenminste twee voorwaarden wordt voldaan. In de eerste plaats moet in de toekomst voldoende vakbekwaam en gemotiveerd Nederlands personeel beschikbaar zijn. Hiervoor is het noodzakelijk de keuze voor maritieme beroepen blijvend te stimuleren. In de tweede plaats is het van belang om zittend personeel voor de maritieme sector te behouden. Op deze twee aspecten wordt hieronder nader ingegaan.

Initiatieven van het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en de Rijksoverheid om meer jongeren te werven voor technische en maritieme opleidingen, zoals maritieme kennismakingsstages en het

Techniek Pact, werpen hun vruchten af. In de meeste, voor de maritieme cluster relevante opleidingen op MBO-, HBO- en WO-niveau, is sprake van een stijging van de instroom. De verwachting is dat in de komende jaren meer gediplomeerde schoolverlaters voor de maritieme en technische arbeidsmarkt beschikbaar komen. De stijging legt wel een druk bij werkgevers om ook in deze tijd voldoende stageplaatsen ter beschikking te stellen. Om deze druk te verlichten zal door Nederland in internationaal verband gepleit worden voor verruiming van de mogelijkheden om ervaring op een equivalente wijze op te doen, door een intensiever gebruik van moderne technologie, zoals simulatoren. Dit is met name voor de zee- en binnenvaart van belang.



Ook het behouden van maritiem personeel is belangrijk. In de eerste plaats voor de continuïteit van bedrijven, maar ook voor het behoud van hoogwaardige maritieme kennis voor Nederland. Dit betekent dat bedrijven in de cluster, zowel grote als MKB-ondernemingen, hun medewerkers ontwikkelkansen en loopbaanperspectief moeten bieden en dat de mogelijkheden tot arbeidsmobiliteit binnen de Nederlandse maritieme cluster moeten worden vergroot.

Door de verschillende commissies waarin bedrijfsleven, Rijksoverheid en onderwijs zitting hebben is het nautisch onderwijs afgestemd op de behoefte van het bedrijfsleven. Ook in de maakindustrie en offshore is behoefte aan goede aansluiting van het onderwijs op de behoefte van het bedrijfsleven en versterking van doorlopende leerlijnen. Dit betekent dat ook het maritiem-technische onderwijs rekening moet kunnen houden met innovaties in de maritieme cluster, bijvoorbeeld door het aanbieden van flexibele MBO/HBO/WO-programma's die inspelen op nieuwe ontwikkelingen en door het aanbieden van doorlopende leerlijnen. Met het oog op ontwikkelkansen en arbeidsmobiliteit zijn daarnaast aanvullende opleidingsmodules en permanente vakgerichte bij- en herscholingsmogelijkheden wenselijk, waarbij gebruik gemaakt kan worden van moderne ICT-toepassingen. Daarmee wordt ook in de maritieme cluster het principe "een leven lang leren" breed geïntroduceerd. Innovaties in de maritieme cluster vragen van het maritieme onderwijs tot slot om een evenwichtig aanbod tussen specialistische en breed toepasbare maritieme kennis en competenties.

4.2 Innovatie

De stevige positie van de Nederlandse maritieme cluster is mede te danken aan zijn innovatieve vermogen. Een intensieve samenwerking tussen bedrijven, kennisinstellingen en Rijksoverheid ("gouden driehoek") binnen en tussen de topsectoren, gericht op innovaties van maritieme processen, producten en diensten, voedt het vermogen om te innoveren. Goede samenwerking tussen de kennisinstellingen onderling, zoals de Innovation Council van NML en de MARIN Adviesraad, is daarbij essentieel. De R&D inspanningen van de maritieme cluster bedragen 3,9% van de door de cluster gegenereerde toegevoegde waarde en zijn daarmee hoger dan het landelijk gemiddelde dat 2% bedraagt.

Om te kunnen blijven concurreren zal de maritieme cluster moeten blijven innoveren, niet alleen op technisch gebied maar ook volgens de principes van sociale innovatie. De cluster zal zich naar verwachting nog meer dan in het verleden met kennis en kwaliteit moeten onderscheiden. Belangrijke innovatiethema's die de maritieme cluster onderkent voor de komende jaren zijn verbetering van de milieuprestaties van de vloot (schone schepen), ondersteuning aan grondstof- en energiewinning op zee, slim en veilig varen, aandacht voor sociale innovaties⁵ en een verbetering van de integratie van de maritieme cluster in de logistieke keten. Om innovatie in de zeehavens verder te stimuleren wordt waar mogelijk kennis uitgewisseld en worden innovatietrajecten van havenbeheerders en- bedrijfsleven gekoppeld.



Om innovatieve oplossingen mogelijk te maken en zo bij te dragen aan de concurrentiepositie van de maritieme cluster en de publieke belangen op het gebied van werkgelegenheid, veiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid, voeren de topsectoren Water en Logistiek hun Innovatiecontract uit, waarin op innovatiethema's wordt samengewerkt tussen bedrijfsleven (groot en MKB), kennisinstellingen (fundamenteel en toegepast) en overheden.

⁵ Sociale innovatie omvat veranderingen in organisatievormen, dynamisch managen, het gebruik maken van talenten en kennis van medewerkers en samenwerken met externe partijen met als doel om de kennisbasis beter aan te wenden en de concurrentiepositie te handhaven dan wel te versterken.

Daarbij wordt onderzoek gezamenlijk geprogrammeerd en gefinancierd. De Rijksoverheid geeft daarbij een impuls door privaat onderzoek bij publieke onderzoeksorganisaties te ondersteunen (TKI-toeslag), het MKB te stimuleren bij innovatie (MKB-innovatieregeling Topsectoren) en generieke ondersteuning te bieden via fiscale instrumenten als de afdrachtvermindering Speur- en ontwikkelingswerk, de Research & Development Aftrek en andere financieringsinstrumenten.

Ook stimuleert de overheid maritieme innovaties door zelf operationele en gebruikerskennis aan te dragen, mogelijkheden te bieden voor tests of evaluaties of zelf als “launching customer” op te treden. Dit gebeurt al bij de Koninklijke Marine en onderzocht wordt welke mogelijkheden de Rijksrederij biedt. Verder koopt de overheid innovaties van bedrijven om maatschappelijke problemen aan te pakken (bijv. milieuvervuiling). Kleine ondernemers krijgen meer kans bij aanbestedingen. De overheid kan bedrijven niet om een product vragen, maar vragen om een oplossing te bedenken. Tot slot is adequate overheidsregelgeving voor innovatie van belang. Door middel van doelregelgeving, het schrappen van overbodige regelgeving en het bieden van experimenteerruimte, kan de Rijksoverheid aan innovatieve oplossingen bijdragen. Ook het vereenvoudigen van regelgeving en goede informatievoorziening helpt ondernemingen om tijdig in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen.



Voor co-financiering van innovatie wordt vooral gekeken naar betere benutting van Europese middelen. Zo wordt via het topsectorenbeleid, naast de inzet van nationale instrumenten, gekeken naar de mogelijkheden van het Horizon 2020 programma van de Europese Commissie, de opvolger van het Zevende Kaderprogramma. In de periode 2014 – 2018 trekt de Europese Commissie voor dit programma bijna € 80 miljard uit voor het stimuleren van innovatie. Duurzaam en efficiënt transport is één van de thema's binnen het Horizon 2020 programma. Om optimaal van de mogelijkheden van Europese cofinanciering te profiteren is een gemeenschappelijke en gecombineerde vraagarticulatie door de betrokken partijen uit de maritieme cluster van groot belang. De Rijksoverheid zal daarom samen met de direct betrokken partijen uit de maritieme cluster kennis en ervaring omtrent aanvragen delen. Bij de Rijksdienst voor



Ondernemend Nederland ondersteunt Team IRIS de Nederlandse maritieme cluster bij de deelname aan het Europese programma Horizon 2020 voor onderzoek en innovatie.

De maritieme cluster heeft behoefte aan hoogwaardige en goed samenwerkende kennisinstituten. Daarbij speelt de specifieke kennis van bijvoorbeeld het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN), Technische Universiteiten en TNO een belangrijke rol. Het is van belang dat de bij MARIN aanwezige specifieke maritieme kennis ook in de toekomst laagdrempelig beschikbaar blijft voor vakdepartementen en bedrijfsleven. In dit verband zal tevens worden bezien in hoeverre versterking van het maritiem fundamenteel onderzoek via de topsector Water en het verhogen van de investeringen in maritiem toegepast onderzoek en de kennis-infrastructuur (zoals grote faciliteiten) noodzakelijk is. Voor zeehavens is een kennisagenda opgesteld waarin havenoverstijgende vraagstukken worden geadresseerd. Kennisinstituut Smart Port bundelt academische kennis tot een interdisciplinair havenonderzoeksinstituut.

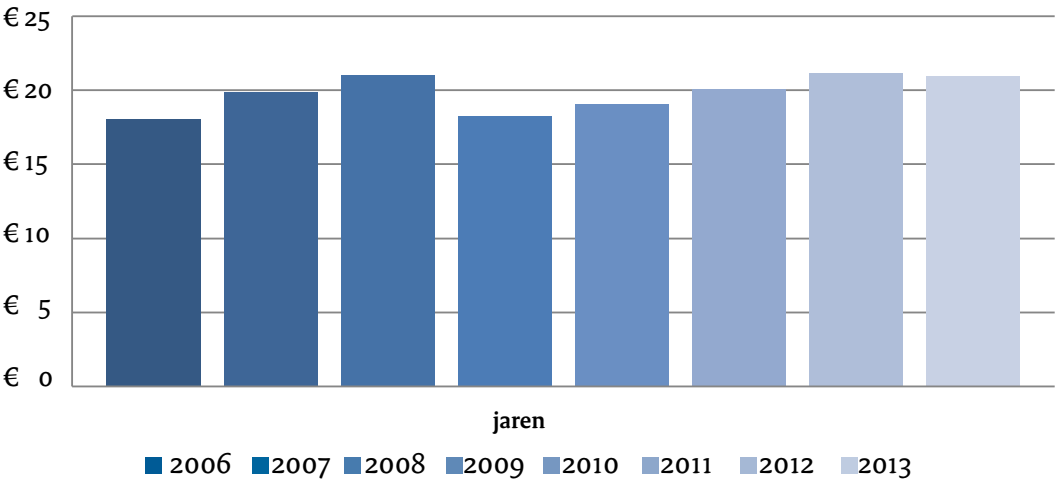
4.3 Handel

De maritieme cluster heeft van oudsher een sterk internationaal karakter. Op een aantal gebieden speelt Nederland wereldwijd een leidende rol, maar om groei te behouden is het nodig door te gaan met het smeden van strategische samenwerkingsverbanden. Samenwerking tussen de schakels: beveiligen, verbinden (ook met behulp van diplomatie), varen, maken en diensten verlenen, biedt extra kansen op de wereldmarkt voor de Nederlandse maritieme cluster. Dat heeft het verleden bewezen. Naast een solide basis van maritieme producten en dienstverlening onderscheidt Nederland zich ook in maritieme nichemarkten, zoals chemicaliën tankvaart en speciale scheepstypen (bijvoorbeeld werkschepen, shortsea schepen en megajachten). Zeker in deze nichemarkten is veel specialistische kennis vereist en is er de mogelijkheid om extra toegevoegde waarde te creëren. Dit biedt kansen voor de toekomst.

Export maritieme cluster in mld euro

Bron: Maritieme monitor 2014

Noot: Exclusief haven-gerelateerd vervoer en niet-maritieme havenactiviteiten



Om de duurzame positie aan de maritieme wereldtop te behouden, is een gunstig vestigingsklimaat essentieel en door aanwezigheid van nieuwe buitenlandse ondernemingen en hoofdkantoren van maritieme bedrijven, zoals rederijen, kan de centrumfunctie van ons land verder worden versterkt. Dit wordt in Rotterdam reeds opgepakt door de Rotterdam Maritime Services Community. Verzekeraars, juristen, financiële dienstverleners, commodity traders en andere partijen gericht op het aanbieden van hoogwaardige havengerelateerde maritieme diensten zijn een belangrijke bron voor de versterking en binding van de maritieme cluster.

Voor een goed vestigingsklimaat is het nodig om blijvend te investeren in de bovengenoemde thema's: Human Capital, Innovatie, een gelijk Europees en mondiaal speelveld, een adequaat scheepsregister, een ondersteunend (financieel) instrumentarium voor exportbevordering en het tegengaan van marktbelemmeringen door de ontwikkeling van vrijhandelsverdragen.

De Rijksoverheid geeft langs verschillende wegen invulling aan een gelijk speelveld en zal waar nodig en mogelijk de inspanningen daarvoor intensiveren. Het gaat daarbij om de volgende inzet:

- De Rijksoverheid vindt het van belang dat staatssteun die door de verschillende lidstaten gegeven wordt, gebaseerd is op Europese richtsnoeren. Het doel van deze richtsnoeren is het creëren van een gelijk speelveld binnen de Europese Unie. Voor de zeevaart streeft de Rijksoverheid naar een voortzetting van de bestaande richtsnoeren en waar nodig een actualisering daarvan op grond van de huidige beschikkings- en besluitenpraktijk van de Europese Commissie. Voor Nederlandse rederijen zijn de volgende fiscale regelingen van kracht: tonnageregeling, afdrachtvermindering zeevaart en willekeurige afschrijvingen zeeschepen. Deze zijn door de Europese Commissie goedgekeurd op basis van de richtsnoeren staatssteun zeescheepvaart en dragen bij aan het behoud van een Europees gelijk speelveld. Met betrekking tot zeehavens zijn er nog geen richtsnoeren. Deze zijn door de Europese

Commissie wel aangekondigd. Nederland streeft naar de vaststelling van deze richtsnoeren met het oog op een gelijk speelveld tussen zeehavens.

- Om gelijke concurrentievoorwaarden voor bedrijven te scheppen richt de Rijksoverheid zich op eenduidige internationale regelgeving. Afspraken komen tot stand in IMO- en CCR-kader en in toenemende mate ook in EU-verband. Daarbij wordt steeds het nationale belang van de maritieme cluster en de toepasbaarheid op het specifieke karakter van de Nederlandse vloot voorop gesteld. Bij implementatie worden vervolgens geen nationale koppen op de internationaal gemaakte afspraken gezet, tenzij dit nodig is voor verduidelijking of beter toegesneden regelgeving en indien dit niet tot verzwaring leidt.
- Ingezet wordt op versterking van de nationale en internationale samenwerking tussen inspectiediensten, omdat gebleken is dat niet alle landen de regelgeving op dezelfde wijze handhaven. Handhaving kan daardoor beter op elkaar worden afgestemd en er ontstaat geharmoniseerde uitleg en toepassing van regelgeving.

Vergelijkend internationaal onderzoek heeft uitgewezen dat het Nederlandse register in een aantal opzichten minder competitief is dan registers van andere landen. De Rijksoverheid werkt daarom aan een aantrekkelijker scheepsregister met efficiënte registratie- en certificeringprocedures.

Het maritieme bedrijfsleven wil structurele relaties met belangrijke maritieme regio's continueren en uitbouwen middels de "Maritime Hotspots" aanpak, die ook onderdeel is van de bredere internationaliseringsagenda van de topsector Water. De bijdrage van de Rijksoverheid aan een gunstig internationaal handels- en investeringsklimaat verloopt onder andere via het reguliere exportinstrumentarium, totstandkoming van vrijhandels- en investeringsbeschermingsovereenkomsten en het betrekken van de maritieme cluster bij onder andere handelsmissies.

Daarnaast wordt gezien op welke wijze het maritieme cluster onderdeel kan uitmaken van het nieuwe "Partners voor water" programma per 2016. In het nieuwe programma kan het daarbij gaan om projecten en activiteiten waarbij een relatie ligt met de water- en deltatechnologie en waar sprake is van een combinatie van hulp en handel.



Export is de sleutel voor economische groei van de Nederlandse maritieme industrie. Het topsectorenbeleid biedt het Nederlandse bedrijfsleven een stimulans om zijn kennis en kunde ook internationaal beter te vermarkten onder andere door het betrekken van de maritieme cluster bij handelsmissies in het kader van buitenlandpromotie. De Rijksoverheid ondersteunt het bedrijfsleven aan de hand van specifieke behoeften eveneens met een breed postennetwerk, ook in kleinere landen.

4.4 Bereikbaarheid

Het optimaliseren van de positie van Nederland als logistiek knooppunt in Noordwest-Europa draagt bij aan het verder uitbouwen van de betekenis van ons land als maritieme natie. Overheid en bedrijfsleven staan hier voor een gezamenlijke uitdaging. De bereikbaarheid van Nederland moet worden vergroot, waarbij congestie moet worden teruggedrongen. Hiervoor moeten alle modaliteiten worden ingezet, waarbij met name vervoer over de binnenwateren en Short Sea uitstekende mogelijkheden bieden.

Daarom stelt de Rijksoverheid, in plaats van nadruk op afzonderlijke modaliteiten, het belang van integratie van maritiem transport in de logistieke keten voorop. Om lading duurzaam, betrouwbaar, snel, tijdig en tegen lage kosten door Nederland te kunnen vervoeren is een naadloos transportnetwerk nodig, met verzekerde toegang tot veilige en beveiligde maritieme toegangswegen, sterke logistieke knooppunten en goede achterlandverbindingen, inclusief een goede aansluiting van het maritieme transportnetwerk op andere vervoerswijzen zoals wegvervoer, spoor en buisleidingen. Maar het gaat niet alleen om goede fysieke connectiviteit. Ook administratieve harmonisatie is van belang. Vervoersdocumenten die gehanteerd worden bij de ene modaliteit moeten geen belemmering vormen bij voortzetting van het vervoer met een andere modaliteit. Het Short Sea vervoer heeft daarin nog een achterstand ten opzichte van ander intra EU vervoer. Met het Europese Blue Belt project wordt daarom de eerste stap gezet op weg naar een Europese Maritieme Ruimte zonder grenzen.



Het centraal stellen van ladingstromen en het faciliteren daarvan betekent ook dat meer nadruk komt te liggen op de behoeften en verantwoordelijkheden van verladers. Bij keuzes op het gebied van bereikbaarheid, vaarwegcapaciteit, bedieningsniveau en reistijden moet daarmee primair rekening gehouden worden. Het vervoer zal meer dan in het verleden in het teken staan van het leveren van logistieke diensten op maat (waaronder synchromodaliteit). Het inspelen op behoeften aan vernieuwende logistieke concepten biedt kansen aan de vervoerssectoren.



Een slimmer, efficiënter en innovatiever gebruik van weg, spoor en water is de kern van het door de Rijksoverheid ingezette beleid met betrekking tot beter benutten. Doel is 20% minder files op de belangrijkste knelpunten op de weg in de spits, groei op het spoor en beter benutten van de vaarwegen, zodat het verkeer doorstroomt in Nederland. Daarnaast wordt op dit moment geïnvesteerd in weginfrastructuur zoals bijvoorbeeld in de Blankenburgverbinding, de ring Utrecht (A27), de verlengde A15 en wordt in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) onderzoek gedaan naar de goederencorridor Oost en de goederencorridor Zuid. Ook wordt geïnvesteerd in sluisen (zeesluis IJmuiden, zeesluis Terneuzen, Beatrixsluis, sluis Eefde etc.), ligplaatsprojecten en verruiming van vaarwegen (o.a. Twente kanalen).

Een vlotte doorstroming van het netwerk is van groot belang met het oog op de achterlandverbindingen van de zeehavens. De Rijksoverheid zal in het kader van beter benutten samen met decentrale overheden en bedrijfsleven de benutting van de belangrijkste (inter)nationale achterlandverbindingen verbeteren, alsmede komen tot een efficiënter gebruik van multimodale knooppunten en omliggende bedrijfsterreinen. Bijvoorbeeld doordat decentrale overheden bedrijfsterreinen gelegen aan binnenvaartwegen (her)bestemmen en optimaliseren voor een natte gebruiksfunctie, zodat mogelijkheden worden gecreëerd voor het inzetten van de binnenvaart. Naast een betere benutting van vaarwegen zorgt de Rijksoverheid voor toekomstbestendige en betrouwbare vaarwegen en kunstwerken door adequaat beheer en onderhoud. Waar betere benutting onvoldoende soelaas biedt, vindt uitbreiding van de capaciteit van vaarwegen en kunstwerken plaats. Goede verbindingen en de juiste bedrijven op de juiste plaats dragen zo bij aan een goede maritieme concurrentiepositie en duurzame logistieke oplossingen.

De rol van informatie- en communicatietechnologie (ICT) is ook steeds belangrijker in transport. Doordat de fysieke goederenstroom zich steeds sneller en efficiënter verplaatst, neemt de behoefte aan snellere informatiedeling in de transport- en logistieke sector toe. Mede daardoor is er momenteel een verschuiving gaande van de focus op goederenstromen naar informatiestromen. Op maritiem gebied zet de Rijksoverheid hierbij in op verschillende initiatieven, zoals het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP) als onderdeel van de topsector Logistiek waar het gaat om informatie van bedrijven en de aansluiting van het maritieme beleid op rijksbrede initiatieven zoals het “Single Window Handel en Transport” voor overheidsinformatie. Daarmee wordt niet alleen bijgedragen aan efficiënte informatie-uitwisseling, maar ook aan vermindering van regeldruk, handelsfacilitatie en een effectiever en efficiënter overheidsoptreden. Alles bij elkaar levert dit een aanzienlijke daling van administratieve lasten op. Het Maritiem Single Window is onderdeel van het Single Window Handel en Transport. Als aanvulling op het Maritiem Single Window is het van groot belang dat ook het “Co-ordinated Border Management” (samenwerking door controlediensten aan de grens) verder wordt uitgebouwd.

Op en rondom de Nederlandse vaarwegen is veel geïnvesteerd in onderhoud en verbetering van de vaarweginfrastructuur en technische systemen. Ook aan de kant van de gebruikers heeft de tijd niet stil gestaan. Technologische ontwikkelingen zoals ICT-navigatie en Automatic Identification Systems hebben er toe geleid dat gebruikers in de binnenvaart, mits zij over de juiste informatie beschikken, steeds beter in staat zijn om autonoom besluiten te nemen over een veilige, vlotte en efficiënte deelname aan het scheepvaartverkeer. Tegelijkertijd is er sprake van toenemende verkeersintensiteit, complexe ladingen, meervoudig ruimtegebruik op zee en een intensiever gebruik van de vaarweginfrastructuur. De Rijksoverheid streeft er daarom naar om bij verplichtingen ten aanzien van het gebruik van nautische dienstverlening zo veel mogelijk maatwerk te (laten) leveren. Dat wil zeggen dat bij het opleggen van verplichtingen op het gebied van nautische dienstverlening maximaal rekening wordt gehouden met het veiligheidsprofiel van de vaarweggebruiker en de lokale omstandigheden. Daarmee worden in voorkomende gevallen tevens onnodige kosten voorkomen.

Door de toegenomen ICT-toepassingen zijn er bovendien meer mogelijkheden voor marktpartijen om door middel van hergebruik van overheidsinformatie zelfstandig in te spelen op de behoefte van gebruikers aan (specifieke) verkeers- en reisinformatie. Hiermee kunnen vraag en aanbod optimaal op elkaar worden afgestemd. Tot nog toe is het aanbieden van maritieme reis- en verkeersinformatie een overheidstaak. De Rijksoverheid is bereid te bezien bij welke informatie dit kan worden verlaten.

4-5 Veiligheid en Milieu

Veiligheid en milieu zijn belangrijke voorwaarden voor de economische groeimogelijkheden van de maritieme cluster. Alleen een veilig, milieuvriendelijk en duurzaam opererend maritiem cluster, kan zijn economische potentie blijvend waarmaken. Een schone zee- en binnenvaart dragen bij aan de verbetering van het leefklimaat voor omwonenden van havens en aan de ontwikkelruimte voor diezelfde havens. Onverminderde inzet door overheid en bedrijfsleven voor een veilige, milieuvriendelijke en duurzame ontwikkeling van de scheepvaart, zowel in nationaal als in internationaal verband, is daarom noodzakelijk⁶.

Mede door een hogere verkeersintensiteit en meervoudig ruimtegebruik in de kustgebieden en op de binnen-vaarwegen zullen veiligheidsrisico's toenemen. Dit betekent dat ruimtelijke ordening op het water en de internationale afstemming daarover in belang toeneemt. Vooral door de ruimtedruk die kan ontstaan door de aanleg van windparken, is het belangrijk om de veilige en efficiënte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het oog te houden. Op de toenemende ruimtedruk op het water moet geanticipeerd worden, niet alleen met het oog op de bescherming van mens en milieu, maar ook als randvoorwaarde voor een sterke concurrentiepositie. De Rijksoverheid heeft de afgelopen decennia een op veiligheid gericht regelgevend, uitvoerend en handhavend kader ontwikkeld voor het beroepsmatige en recreatieve scheepvaartverkeer.



Voor verdere verhoging van de veiligheid ligt daarom de eerste verantwoordelijkheid bij het bedrijfsleven en individuele gebruikers door het hanteren van een professionele veiligheidscultuur en goede naleving van wet- en regelgeving. Daarbij is in het bijzonder extra aandacht nodig voor het terugdringen van de menselijke factor bij ongevallen en incidenten. In het nautisch onderwijs en onderzoek moet hieraan, evenals aan duurzaamheid, blijvend aandacht worden besteed.

Op milieugebied ligt de uitdaging in het terugdringen van emissies en op bevordering van duurzaam gebruik van de zee en de zeehavens. Door de voorziene groei van transport, de te verwachten afname van fossiele grond- en brandstoffen en aanscherping van internationale milieuregelgeving zijn extra inspanningen door de maritieme cluster nodig. De Rijksoverheid wil deze inspanningen, zoals bijvoorbeeld het streven naar “zero emission schepen”, ondersteunen door juridische belemmeringen voor innovatie weg te nemen, waardoor schepen en hun operaties schoner en veiliger worden (onder andere door gebruik van alternatieve brandstoffen, alternatieve systemen voor aanmeren)⁷. Ook incentives zoals Green Award en implementatie van de Europese Clean Power richtlijn en het Energieakkoord voor duurzame groei, dragen bij aan het bereiken van milieudoelstellingen.

⁶ Voor wat betreft de ruimtelijke ordening van het scheepvaartverkeer op de Noordzee bieden de Beleidsnota Noordzee 2009 – 2015 en de opvolger Beleidsnota Noordzee 2016 – 2021 het kader.

⁷ MVO Nederland streeft onder het initiatief Grensverleggers in de Maritieme Sector naar geluidloze, emissieloze en volledig recyclebare zeeschepen.

4.6 Veiligheidsdreigingen en Stabiliteit

De opkomst van nieuwe geopolitieke en economische grootmachten, verschuivende internationale machtsverhoudingen en thema's als grensoverschrijdende criminaliteit (onder andere zeeroverij), illegale migratie, cyber security, proliferatie van (delen van) massavernietigingswapens en terrorisme leiden ertoe dat de wereld ondoorzichtiger en onvoorspelbaarder is geworden. Interne en externe veiligheid, ook in het maritieme domein, zijn daarbij steeds minder goed van elkaar te scheiden.

Binnen deze mondiale veiligheidsschil vindt handelsverkeer voor een groot deel plaats via zeeroutes, de zogeheten “Sea Lines of Communication” (SLOC's). Interruptie van SLOC's kan direct ontwrichtend zijn voor de goederenstromen, waarbij vernauwingen in de SLOC's (“Choke Points”) in het bijzonder kwetsbaar zijn voor verstoringen. Dit raakt ook de vitale belangen van Nederland vanwege de ligging van Nederland aan belangrijke zeeroutes en noodzaak van een ongehinderde toevoer van grondstoffen en goederen via het maritieme domein. Nieuwe scheepvaartroutes en zeegebieden die in economische zin belangrijker worden, zoals in de Arctische regio, kunnen de komende decennia in toenemende mate onze aandacht vergen⁸.

De behartiging van de vitale belangen van Nederland en de fysieke veiligheid van zijn ingezetenen vraagt om een continue inspanning van publieke en private actoren. De Rijksoverheid levert een bijdrage via diplomatie en het internationaal recht aan mogelijkheden om de internationale rechtsorde te handhaven en te bevorderen. De Koninklijke Marine vervult een belangrijke rol bij de bescherming van Nederlandse (economische) veiligheidsbelangen in het maritieme domein wereldwijd, door afschrikking, voorkoming of bestrijding (geweldsinzet) van bedreigingen.

Bij bedreigingen van Nederlandse maritieme belangen op zee en in kustgebieden is samenwerking tussen civiele en maritiem-militaire actoren, zowel nationaal als internationaal, noodzakelijk. Gezamenlijke beeldopbouw, effectieve informatie-uitwisseling, coördinatie en het afstemmen van acties en maatregelen, zoals dat tussen de kustwachten en zeestrijdkrachten steeds meer gestalte krijgt, vormen daarvoor cruciale voorwaarden.

Afhankelijk van de aard, intensiteit en de locatie van een eventuele dreiging wordt gekozen voor optreden in nationaal verband, EU-kader, NAVO- of VN-verband, of in ad hoc coalitieverband. Met de beleidsbrief Internationale Veiligheid, ter actualisering van de Internationale Veiligheidsstrategie, en de nota “In het belang van Nederland” als basis, vormen het United Nations Convention on the Law of the Sea verdrag (UNCLOS), de NAVO Maritieme Strategie en de EU Maritieme Veiligheidsstrategie belangrijke kaders voor optreden op de betreffende internationale niveaus. Met het oog op bestending van duurzame ontwikkeling en voorkoming van instabiliteit en conflict kan de inzet van de Koninklijke Marine bijdragen aan capaciteitsopbouw enerzijds en ondersteuning van diplomatie en industrie anderzijds. Ook kan de inzet tot doel hebben crises of zware criminaliteit in te dammen, bijvoorbeeld door het bestrijden van zeeroverij⁹ en drugsmokkel of het tegengaan van mensensmokkel. In het ultieme geval is de Koninklijke Marine toegerust om tijdens een conflict of crisis de koopvaardij te beschermen, zeeroutes (SLOC's) open te houden en maritieme infrastructuur bereikbaar te houden. Door op te treden in internationaal verband kan een hogere mate van doeltreffendheid worden bereikt, evenals een hogere mate van solidariteit, versterking van politieke banden en effectievere behartiging van gedeelde belangen.

⁸ Ten aanzien van de Arctische regio zal begin 2015 de kabinetsreactie op het advies van de Adviesraad Internationale Vraagstukken (advies nr. 90, oktober 2014) aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal worden aangeboden.

⁹ Ten aanzien van gewapende particuliere beveiliging aan boord van Nederlandse schepen zal begin 2015 door het kabinet een beleidsstandpunt aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal worden aangeboden.



5

Rijksbrede beleidsagenda

In onderstaande beleidsagenda worden per beleidsthema de maatregelen genoemd die noodzakelijk zijn om de ambities van de rijksbrede maritieme strategie te realiseren. Per maatregel wordt aangegeven welke partij het voortouw heeft, welke partijen erbij betrokken zijn en wat de doorlooptijd van de maatregel is.

Deze beleidsagenda zal nadere invulling en uitwerking krijgen tijdens het beoogde periodieke interdepartementale overleg. Ten behoeve van de verdere uitwerking van de beleidsagenda en de daaruit voortvloeiende kennisvragen, zal de Rijksoverheid waar nodig een dynamisch werkprogramma opstellen op basis waarvan de dialoog met de partijen uit de maritieme cluster wordt gevoerd. Voor de zeehavens is in 2014 reeds een “Werkprogramma Zeehavens 2014-2016” overeengekomen tussen de Rijksoverheid, de havenbeheerders en het haven-bedrijfsleven. De acties uit dit werkprogramma sluiten aan bij de doelen van de maritieme strategie. Onderdelen van deze beleidsagenda worden uitgevoerd via de agenda’s van het topsectorenbeleid.



Human Capital

Kennis en ervaring

Actie Overheid, Bedrijfsleven en Kennis- en Onderwijsinstellingen

De overheid zal in overleg met het bedrijfsleven en kennis- en onderwijsinstellingen onderzoeken en zo nodig internationaal bepleiten, of een groter deel van de voorgeschreven stagevaartijd voor nautische studenten kan worden vervangen door een intensiever gebruik van moderne technologie, zoals simulatoren. Voor de binnenvaart wordt gezien of de simulator kan worden ingezet in het kader van een te ontwikkelen praktijkexamen voor het groot vaarbewijs. Het maritiem-technische (maakindustrie, offshore) en nautische onderwijs is van hoge kwaliteit en wordt optimaal afgestemd op de behoeften en vernieuwingen in de maritieme cluster. Waar nodig wordt de mogelijkheid van doorlopende leerlijnen (VMBO, MBO en HBO) versterkt. In het Werkprogramma Zeehavens is een aanpalende actie opgenomen om de aansluiting van het arbeidspotentieel in de steden op de (toekomstige) behoefte in de havens te borgen. In de topsectoren Water en Logistiek wordt met de Human Capital Agenda’s ook gewerkt aan de uitdagingen om te komen tot voldoende gekwalificeerd personeel.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Ministerie van OCW	Ministeries van IenM, EZ en Def, NML, Kennis- en Onderwijsinstellingen, Brancheorganisaties, Bedrijfsleven, Werknemersorganisaties, Topsectoren Water en Logistiek	Doorlopend

Aantrekkelijk maritiem beroep

Actie Bedrijfsleven

Het bedrijfsleven zal jongeren stimuleren om te kiezen voor maritieme beroepen en zal de huidige en toekomstige werknemers loopbaanperspectief en ontwikkelkansen bieden. Aan de keuze voor maritieme beroepen wordt door de overheid bijgedragen door de financiering van een zogenaamde “zeebenenstage” voor de periode 2015 – 2018.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
NML	Brancheorganisaties, Bedrijfsleven, Ministeries van IenM, EZ en Def, Onderwijsinstellingen, Topsectoren Water en Logistiek	Doorlopend

Arbeidsmobiliteit
Actie Overheid

De overheid zal belemmeringen voor arbeidsmobiliteit in internationaal verband aan de orde stellen en in nationale wet- en regelgeving zoveel mogelijk wegnemen teneinde de overstap tussen maritieme beroepen te vergemakkelijken.

Trekker

Ministerie van IenM

Betrokken

Ministerie van Def, Onderwijsinstellingen,
Brancheorganisaties en Werknemersorganisaties

Tijdvak

Doorlopend



Innovatie

Benutten mogelijkheden Europese cofinanciering
Actie Bedrijfsleven en Overheid

Bedrijfsleven en overheid zullen zich gezamenlijk inspannen om de mogelijkheden van (co)financiering voor innovatieprojecten te vergroten, onder andere door ervoor te zorgen dat innovatieve speerpunten van de maritieme cluster hun weg vinden in nationale en Europese regelingen voor onderzoek en ontwikkeling. NML en brancheorganisaties dragen zorg voor een gebundelde vraagstelling op het gebied van innovatiefinanciering. Bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ondersteunt Team IRIS de Nederlandse maritieme cluster bij de deelname aan het Europese programma Horizon 2020 voor onderzoek en innovatie.

Trekker

NML en Brancheorganisaties

Betrokken

Ministeries van IenM, EZ en Def, Kennisinstellingen,
Bedrijfsleven, Topsectoren Water en Logistiek

Tijdvak

Doorlopend

Stimuleren en wegnemen belemmeringen innovatie
Actie Overheid en Bedrijfsleven

De overheid zal als launching customer en opdrachtgever innovaties in de maritieme cluster stimuleren (bijvoorbeeld door een oplossing in plaats van een specifiek product te vragen) en zal belemmeringen voor innovatie in wet- en regelgeving wegnemen. Ook zal de overheid binnen de internationale context zoveel mogelijk wettelijke experimenteerruimte bieden om innovatieve oplossingen mogelijk te maken en zal dit koppelen aan snelle processen van goedkeuring. Het bedrijfsleven zal daarbij concreet aangeven om welke belemmeringen het gaat en de overheid zo vroeg mogelijk informeren over nieuwe ontwikkelingen die niet passen binnen bestaande regelgeving.

Trekker

Ministerie van IenM

Betrokken

Ministeries van EZ, OCW, Def en SZW, Branche-
organisaties, Bedrijfsleven en
Werknemersorganisaties

Tijdvak

Doorlopend

Handel

Borging van een level playing field

Actie Overheid en Bedrijfsleven

De overheid zal zich in Europees verband inzetten voor de totstandkoming van staatssteunrichtsnoeren voor zeehavens. In 2014 heeft een evaluatie van de fiscale maatregelen in het zeescheepvaartbeleid plaatsgevonden.¹⁰ Daarin is geconcludeerd dat er een discussie is over het kwalificeren van werk- en serviceschepen voor de tonnageregeling. In de kabinetsreactie¹¹ is opgenomen dat dit nader zal worden bezien. Voor zover sprake zal zijn van een accentverschuiving in het fiscale pakket, zal dit gebeuren onder de budgettaire randvoorwaarden die gelden voor de huidige fiscale maatregelen. Bij de totstandkoming van internationale regelgeving zal de overheid rekening houden met het specifieke karakter van (delen van) de Nederlandse vloot en de Nederlandse maakindustrie, zodat geen maatregelen worden genomen die onuitvoerbaar of extra nadelig zijn voor de Nederlandse vloot ten opzichte van de Europese respectievelijk de wereldvloot. In het kader van optimalisatie van de keten beleid-uitvoering-handhaving en in lijn met de kabinetsreactie op het WRR-rapport “Toezen op publieke belangen” wordt meegewerkt aan het initiatief van VNO-NCW, MKB Nederland en LTO Nederland “Actieplan aan Tafel – Samen naar een beter, slimmer en efficiënter toezicht”. Toezichthouders, departementen en bedrijfsleven zullen samenwerken aan pragmatische oplossingen, betere afstemming tussen toezichthouders en nieuwe toezichtarrangementen die rekening houden met risico’s en verantwoordelijkheden van publieke en private partijen. De overheid zal een versterking van de nationale en internationale samenwerking tussen handhaving- en opsporingsdiensten bevorderen om te zorgen voor geharmoniseerd toezicht en geharmoniseerde interpretatie van de regelgeving.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Ministerie van IenM	Ministeries van FIN, SZW, VenJ en BZ, Brancheorganisaties, Bedrijfsleven, Toezichthouders, Havenbedrijven	2015 – 2020

¹⁰ Evaluatie van de Fiscale maatregelen; <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2014/09/18/evaluatie-zeevaartbeleid-2008-2013.html>.

¹¹ Brief 13 oktober 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/220443.01; <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/09/18/aanbiedingsbrief-bij-het-rapport-evaluatie-zeevaartbeleid.html>.

Een aantrekkelijk scheepsregister

Actie Overheid en Bedrijfsleven

De overheid zal de registratie en certificering van zeeschepen efficiënter inrichten, zodat de kwaliteit vergelijkbaar is met andere belangrijke maritieme registers. Onderdeel daarvan zijn snelle registratie- en certificeringsprocedures. Voorwaarde daarvoor is dat aanvraagprocedures, toelichting, webportals e.d. duidelijk en consistent zijn en dat het bedrijfsleven de benodigde gegevens tijdig en correct aanlevert. Ook wordt gestreefd naar een soepeler betalingsregime. De overheid is verantwoordelijk voor de voorlichting over de interpretatie van nautische regelgeving en zal de daarvoor bestaande informatiekanalen en –middelen verder verbeteren. Bij nieuwe regelgeving zullen brancheorganisaties en overheid bezien wanneer gezamenlijke inspanningen, bijvoorbeeld in de vorm van seminars, wenselijk zijn. Brancheorganisaties zullen daarnaast, daar waar nodig, hun leden aanvullend informeren over reeds geldende regelgeving.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Ministerie van IenM	Brancheorganisaties, Bedrijfsleven	2015 – 2017

Promotie van de maritieme cluster in het buitenland

Actie Bedrijfsleven en Overheid

De maritieme cluster promoot zich in het buitenland via de branding “Maritime by Holland”. De overheid zal indien nodig en waar mogelijk deze buitenlandpromotie ondersteunen vanuit de topsectoren, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, het Netherlands Foreign Investment Agency (voor wat betreft het aantrekken van buitenlandse (maritieme) ondernemingen), het postennet in samenwerking met de Netherlands Business Support Offices (voor wat betreft economische diplomatie en handels- en investeringsbevordering) en de Koninklijke Marine (voor wat betreft eventuele vlootbezoeken). Ook worden bij de promotie van de maritieme cluster voor wat betreft de watersportindustrie verbindingen gezocht met de marketingactiviteiten van de Gastvrijheidssector en het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen. De overheid zal via de topsectorenstructuren ook het maritieme cluster betrekken bij handelsmissies. Tevens zal onder regie van het NFIA en samen met de brancheorganisaties en andere (lokale) partijen in kaart worden gebracht waar zich thans acquisitiemogelijkheden voordoen, zoals in Griekenland, Zweden en Cyprus, waarna eveneens onder regie van het NFIA en samen met de brancheorganisaties en andere (lokale) partijen gerichte acties opgezet en uitgevoerd kunnen worden.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
NML	Ministeries van BZ, Def, OCW, EZ en IenM, NFIA Brancheorganisaties, Bedrijfsleven, Kennis- en Onderwijsinstellingen, Topsectoren Water en Logistiek	Doorlopend

Bereikbaarheid

Ketenoptimalisatie en nautische dienstverlening

Actie Overheid en Bedrijfsleven

Het bedrijfsleven zal in overleg met de overheid de inspanningen voortzetten om te komen tot een naadloos logistiek transportnetwerk en integratie van maritiem vervoer in de logistieke keten. In dit kader zullen meer dan voorheen ladingstromen centraal worden gesteld bij keuzes op het gebied van bereikbaarheid en benutting. Naast verbetering van de fysieke connectiviteit, waaraan in MIRT kader onder meer wordt bijgedragen met onderzoek naar de goederencorridor Oost en de goederencorridor Zuid, zal ook toegewerkt worden naar administratieve connectiviteit. Het gaat hierbij om harmonisatie van vervoersdocumenten tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Short Sea heeft daarbij bijzondere aandacht. Op het gebied van nautische dienstverlening wil de overheid in samenwerking met het bedrijfsleven meer ruimte bieden voor innovatie en maatwerk. In dit verband zal de functionaliteit van het huidige verkeersinstrumentarium voor nautische dienstverlening worden herijkt. Aan marktpartijen zullen ruimere mogelijkheden worden geboden om te voorzien in reis- en verkeersinformatie door hergebruik van overheidsinformatie. In afstemming tussen de Rijksoverheid en decentrale vaarwegbeheerders zal, zowel voor de beroeps- als de recreatievaart, worden gezien hoe de mogelijkheden van betere benutting van het landelijk vaarwegennet (zowel hoofdtransportassen als kleinere vaarwegen) kunnen worden geoptimaliseerd.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Ministerie van IenM	Ministerie van Def, NML, Topsector Logistiek, Brancheorganisaties, Bedrijfsleven, decentrale overheden	2015 - 2020



Veiligheid en Milieu

Adequaat regelgevend kader

Actie Overheid

Overheid en bedrijfsleven zullen zich inspannen voor een modern en adequaat internationaal regelgevend kader voor veilige, milieuvriendelijke en duurzame ontwikkeling van de scheepvaart en havens. De overheid spant zich in om nieuwe regelgeving tijdig te implementeren, streeft naar een goed werkende keten van beleid, uitvoering en handhaving en speelt waar mogelijk in op internationale ontwikkelingen voor nieuwe regelgeving. Ook zal de overheid waar mogelijk de regeldruk verminderen.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Ministerie van IenM	Ministeries van SZW en Def, Brancheorganisaties, Inspectiediensten, Bedrijfsleven, NGO's, Werknemersorganisaties	Doorlopend

Veiligheidscultuur

Actie Bedrijfsleven en Overheid

Het bedrijfsleven zal opereren op basis van een professionele veiligheidscultuur. Voor wat betreft de zeevaart streeft het bedrijfsleven samen met de overheid naar een permanente positie in de top 10 van het Paris MOU voor schepen onder Nederlandse vlag. In het nautisch onderwijs zal meer aandacht worden besteed aan veiligheidsbewustzijn en duurzaamheid. Het bedrijfsleven en de vaarweggebruikers zullen werken aan het terugdringen van de menselijke factor bij ongevallen waarmee personele en economische schade zoveel mogelijk wordt voorkomen. In dat verband zal tevens worden gezien of de registratie van de vaarweggebruikers en de ongevalstatistieken verbetering behoeven.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Brancheorganisaties en Bedrijfsleven	Ministeries van IenM, SZW en Def Inspectiediensten, NGO's, Kennis- en Onderwijsinstellingen, Werknemersorganisaties	Doorlopend

Duurzaamheid

Actie Bedrijfsleven, Zeehavens en Overheid

De overheid zal het streven naar “zero-emission schepen” ondersteunen door belemmeringen in wet- en regelgeving daarvoor weg te nemen. De zeehavenbeheerders en het havenbedrijfsleven stellen in samenspraak met de overheid een gezamenlijk Actieplan Energie op om de implementatie van het nationaal Energieakkoord voor duurzame groei te faciliteren.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Brancheorganisaties en Bedrijfsleven	Ministeries van IenM en Def, NGO's, Kennisinstanties, NML, Topsector Water, Zeehavens	Doorlopend

Veiligheidsdreigingen en Stabiliteit

Effectieve informatie-uitwisseling

Actie Overheid

In het kader van de behartiging van vitale belangen en afschrikking, voorkoming en bestrijding van eventuele dreigingen zet de overheid in op optimale informatie-uitwisseling als onderdeel van effectieve samenwerking, zowel interdepartementaal als internationaal. De overheid faciliteert het bieden van adequate vormen van bescherming tegen zeeroverij en andere vormen van criminaliteit op zee. Defensie vervult een belangrijke rol op het terrein van de koppeling van informatie uit militaire en civiele systemen.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Ministerie van Def	Ministeries van IenM, BZ en VenJ, Kustwacht (Nederland en Caribisch gebied), NML, Brancheorganisaties, Bedrijfsleven, Werknemersorganisaties	Doorlopend

Communicatie

Eensluitende en clusterbrede communicatie

Actie Bedrijfsleven en Overheid

Het is zinvol om eensluitend te communiceren over de maritieme cluster bij lobby- en exportactiviteiten in binnen- en buitenland onder andere om jongeren te interesseren voor een maritiem beroep, belangen te behartigen bij internationale regelgevende organisaties en buitenlandse maritieme markten. Voor de economische kengetallen laat de overheid in samenwerking met het bedrijfsleven de Maritieme en (binnen) Haven Monitor uitvoeren. Nederland Maritiem Land zal de “branding” verzorgen voor de gehele maritieme cluster.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
NML	Ministeries van IenM, EZ, BZ en Def, Bedrijfsleven, Brancheorganisaties, Topsectoren Water en Logistiek	Doorlopend

Opstellen van een kennisagenda

Actie Overheid en Bedrijfsleven

Voor de goede uitwerking en monitoring van de ambities van de maritieme strategie is gerichte kennis benodigd. In navolging van de reeds ontwikkelde kennisagenda voor de zeehavens zal nagegaan worden welke additionele kennisvragen verbonden zijn aan de uitvoering en implementatie van de maritieme strategie. Van belang is om over deze kennis clusterbreed te communiceren.

Trekker	Betrokken	Tijdvak
Ministerie van IenM	Ministeries van EZ, BZ, Def, SZW en OCW, NML, Bedrijfsleven, Brancheorganisaties, NGO's, Werknemersorganisaties, Kennisinstanties	2015



Bijlage

Economische kengetallen maritieme sectoren

Toegevoegde waarde maritieme sectoren (in mln euro)

Werkgelegenheid maritieme sectoren (in wzp)

Export maritieme sectoren (in mln euro)

Economische kerngetallen maritieme sectoren

Toegevoegde waarde maritieme sectoren (in mln euro)

Sector	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Zeevaart	3.122	3.150	3.182	2.267	2.082	1.718	1.770	1.603
	direct	2.220	2.240	2.164	1.541	1.281	1.057	986
	indirect	903	910	1.019	726	801	661	617
Scheepsbouw	2.420	2.805	2.784	2.707	2.420	1.862	1.834	1.983
	direct	1.265	1.467	1.391	1.295	1.309	992	1.072
	indirect	1.155	1.339	1.393	1.412	1.111	842	911
Offshore	2.934	3.203	3.316	3.235	3.363	3.488	3.544	3.720
	direct	1.870	2.049	2.104	2.049	2.130	2.245	2.357
	indirect	1.063	1.154	1.212	1.186	1.233	1.299	1.364
Binnenvaart	1.366	1.463	1.566	1.331	1.502	1.656	1.627	1.593
	direct	1.009	1.083	1.138	992	924	1.001	980
	indirect	357	381	428	338	578	626	613
Waterbouw	956	1.039	1.112	1.205	1.248	1.142	1.231	1.194
	direct	500	544	617	643	631	623	604
	indirect	456	495	496	561	617	608	590
Marine	946	940	939	993	919	911	797	843
	direct	709	703	692	721	666	578	611
	indirect	237	237	247	272	253	219	232
Visserij	669	729	607	568	378	353	360	331
	direct	482	521	408	381	293	279	257
	indirect	187	208	198	187	85	81	74
Maritieme dienstverlening	1.104	1.194	1.226	1.208	1.238	1.310	1.328	1.315
	direct	821	886	910	883	906	971	962
	indirect	283	308	316	325	332	357	353
Watersportindustrie	1.533	1.793	1.860	1.833	1.480	1.434	1.397	1.395
	direct	881	1.029	1.025	971	934	881	880
	indirect	652	764	835	863	547	516	515
Maritieme toeleveranciers	2.335	2.774	2.798	2.738	2.280	2.376	2.395	2.482
	direct	1.578	1.869	1.850	1.777	1.559	1.638	1.697
	indirect	757	905	949	961	721	757	785
Havens*	33.394	36.152	38.863	32.518	32.194	33.769	35.544	37.040
	direct	21.960	23.532	25.223	20.351	20.981	21.594	22.242
	indirect	11.434	12.620	13.640	12.167	11.213	13.084	14.798

*Inclusief havengerelateerd vervoer en niet-maritieme havenactiviteiten; bron: Havenmonitor 2013, EUR
Bron: Maritieme Monitor 2014, Ecorys

Economische kerngetallen maritieme sectoren

Werkgelegenheid maritieme sectoren (in wzp)

Sector	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Zeevaart*	12.624	12.568	12.986	12.500	12.173	12.759	13.213	13.796
	direct	6.889	6.855	6.708	6.561	6.877	7.122	7.436
	indirect	5.735	5.713	6.131	5.792	5.612	5.882	6.360
Scheepsbouw	23.499	23.535	22.939	22.130	23.331	21.485	22.637	22.899
	direct	12.172	12.041	11.982	11.708	11.553	10.639	11.340
	indirect	11.327	11.494	10.958	10.422	11.777	10.846	11.560
Offshore	38.357	38.750	40.059	39.099	39.495	39.934	41.256	43.750
	direct	23.849	24.053	24.722	24.271	24.519	24.791	25.612
	indirect	14.508	14.697	15.337	14.828	14.976	15.143	16.590
Binnenvaart	17.215	17.550	17.582	17.191	25.085	25.935	26.093	25.236
	direct	13.394	13.563	13.553	13.289	13.521	13.979	14.064
	indirect	3.820	3.987	4.029	3.902	11.564	11.956	11.634
Waterbouw	13.370	13.876	14.566	14.508	13.390	13.836	14.454	14.284
	direct	5.392	5.599	5.875	5.852	5.921	6.118	6.316
	indirect	7.978	8.277	8.691	8.657	7.469	7.718	7.968
Marine	18.580	18.590	18.470	18.580	21.886	21.157	20.589	19.060
	direct	14.420	14.290	14.270	14.250	14.120	13.650	13.283
	indirect	4.160	4.300	4.200	4.330	7.766	7.306	6.763
Visserij	3.935	3.932	3.772	3.673	2.947	3.147	3.137	3.124
	direct	2.326	2.312	2.269	2.242	2.135	2.273	2.263
	indirect	1.609	1.620	1.503	1.431	812	867	861
Maritieme dienst- verlening	14.459	14.682	14.850	14.492	14.554	14.835	15.070	15.168
	direct	10.674	10.808	10.964	10.785	10.830	11.040	11.287
	indirect	3.785	3.874	3.885	3.707	3.724	3.796	3.881
Watersportindustrie	23.139	23.986	24.404	24.093	21.621	20.866	20.472	20.307
	direct	13.071	13.553	13.789	13.585	13.199	12.738	12.397
	indirect	10.068	10.433	10.615	10.508	8.422	7.974	7.910
Maritieme toe- leveranciers	22.196	22.924	23.993	23.038	21.778	21.777	22.305	22.906
	direct	15.032	15.362	16.113	15.715	14.862	14.861	15.222
	indirect	7.164	7.562	7.880	7.323	6.916	6.915	7.083
Havens**	310.731	326.819	328.413	325.591	311.812	315.663	324.123	325.825
	direct	159.593	164.297	166.945	169.237	163.429	164.284	170.500
	indirect	151.138	162.522	161.468	156.354	148.383	151.379	155.336

*Het betreft hier de Nederlandse zeevarenden plus de werkzame personen aan wal. Het totaal aantal zeevarenden op Nederlandse vlagschepen (Nederlanders en niet-Nederlanders) is ruim 28.000 in 2013.
**Inclusief havengerelateerd vervoer en niet-maritieme havenactiviteiten; bron: Havenmonitor 2013, EUR
Bron: Maritieme Monitor 2014, Ecorys

Economische kerngetallen maritieme sectoren

Export maritieme sectoren (in mln euro)

Sector	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Zeevaart	4.949	5.319	5.622	4.323	4.539	4.596	4.920	4.762
Scheepsbouw	1.494	1.598	1.707	1.517	1.658	1.670	1.666	1.310
Offshore	1.559	1.586	1.816	1.721	1.927	2.150	2.229	2.260
Binnenvaart	954	1.025	1.116	919	951	964	1.032	999
Waterbouw	1.062	1.202	1.412	1.330	1.326	1.239	1.496	1.562
Marine	0	0	0	0	0	0	0	0
Visserij	461	495	478	425	417	420	410	366
Maritieme dienstverlening	211	226	243	228	235	259	265	276
Watersportindustrie	785	824	881	835	821	823	813	820
Maritieme toeleveranciers	1.695	2.004	2.005	1.948	1.854	1.977	2.028	2.096
Havens*	5.338	6.057	6.260	5.492	5.792	6.384	6.777	7.004

*Exclusief havengerelateerd vervoer en niet-maritieme havenactiviteiten

Bron: Maritieme Monitor 2014, Ecorys

Colofon:

Dit is een gezamenlijke uitgave van de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Buitenlandse Zaken, Defensie, Economische Zaken, Financiën, Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Veiligheid en Justitie.

Beelden:

Omslag: Dick Bleeker

Pagina 4 en 5: Wijnne Barends

Pagina 7: Netherlands Maritime Technology

Pagina 9, foto 1: Hiswa Holland Yachting Group

Pagina 9, foto 2, 10 en 32: IenM Beeldbank

Pagina 12: Portpictures

Pagina 14 en 16: STC Group

Pagina 15, 21, 26, 28 en 36/37: Nederland Maritiem Land

Pagina 17: Rotterdam Offshore Group BV

Pagina 19: Henk Honing

Pagina 20: Hollandse Hoogte

Pagina 23: Max Dijksterhuis

Pagina 25: Ministerie van Defensie

Januari 2015

Contact:

Directie Maritieme Zaken
Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag
Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag