

Policy Research Corporation

MANAGEMENT SOLUTIONS FOR COMPANIES AND GOVERNMENTS

Rapportage

Verbetering Nederlands Scheepsregister



8 november 2016

In opdracht van:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Dit document, waarop auteursrecht van toepassing is, is bestemd voor intern gebruik door de geadresseerde. Elke vorm van gebruik door derden, volledig of gedeeltelijk, vergt een voorafgaande schriftelijke toestemming van *Policy Research Corporation*.

**Policy
Research
Corporation**

© ***Policy Research Corporation***
Copyright 2016

Parklaan 40
3016 BC Rotterdam
tel: +31 10 436 03 64
e-mail: info@policyresearch.nl
website: www.policyresearch.nl

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	I
MANAGEMENT SAMENVATTING MET CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	1
I. INLEIDING	7
I.1. ACHTERGROND VAN HET ONDERZOEK	7
I.2. DOEL EN SCOPE VAN HET ONDERZOEK	7
I.3. ONDERZOEKSOPZET	8
I.4. LEESWIJZER	8
II. HET NEDERLANDS SCHEEPSREGISTER	9
II.1. ORGANISATIE VAN HET NEDERLANDS REGISTER	9
II.2. AMBITIES VOOR EEN GOED PRESTEREND SCHEEPSREGISTER	13
III. KNELPUNTEN IN HET NEDERLANDS SCHEEPSREGISTER	15
III.1. SCHEEPSREGISTRATIE EN -CERTIFICERING	15
<i>III.1.1. Zeebrief</i>	15
<i>III.1.2. Continuous Synopsis Record (CSR)</i>	20
<i>III.1.3. Rompbevrachting</i>	22
<i>III.1.4. Bareboat-out verklaring en terugkomst na een korte periode van bareboat-out</i>	23
<i>III.1.5. Liability certificates voor het schip</i>	26
<i>III.1.6. Goedkeuring bemanningsplan</i>	27
III.2. BEMANNINGSREGISTRATIE EN -CERTIFICERING	29
<i>III.2.1. Vaarbevoegdheidsbewijzen / bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers voor Nederlandse zeevarenden</i>	29
<i>III.2.2. Erkenning vaarbevoegdheidsbewijzen / bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers voor buitenlandse zeevarenden</i>	31
<i>III.2.3. Monsterboekje</i>	32
III.3. RANDVOORWAARDELIJKE PROCESSEN EN ELEMENTEN	33
<i>III.3.1. Vorming van beleid, wet- en regelgeving</i>	33
<i>III.3.2. Interpretatie van wet- en regelgeving</i>	35
<i>III.3.3. Voorlichting over wet- en regelgeving</i>	36
<i>III.3.4. Naleving van de regelgeving</i>	37
<i>III.3.5. Promotie en acquisitie</i>	38
III.4. BESCHOUWING	38
IV. MAATREGELEN VOOR VERBETERING VAN HET NEDERLANDS SCHEEPSREGISTER	47
IV.1. AMBITIE UIT DE MARITIEME STRATEGIE IN PERSPECTIEF	47
IV.2. EEN ANDER ORGANISATIEMODEL VOOR HET NEDERLANDS REGISTER	48

IV.2.1.	<i>Mogelijkheden van een ander organisatiemodel: Inzet van een commerciële partij of sterke overheidsautoriteit.....</i>	49
IV.2.2.	<i>Mogelijke effecten van een ander organisatiemodel.....</i>	49
IV.2.3.	<i>Aandachtspunten en vraagstukken bij een ander organisatiemodel..</i>	52
IV.3.	CONCRETE VERBETERINGEN VOOR HET NEDERLANDS REGISTER	53
IV.4.	BASIS OP ORDE.....	53
IV.4.1.	<i>Impact van kortere doorlooptijden en snellere reactietijden</i>	54
IV.4.2.	<i>Digitalisering van processen bij de ILT.....</i>	56
IV.5.	SCHAKELS BETER LATEN AANSLUITEN	60
IV.5.1.	<i>Betere aansluiting van processchakels tussen de ILT en Kadaster... </i>	60
IV.6.	KETEN OPTIMAAL LATEN PRESTEREN.....	61
IV.6.1.	<i>Sterkere regierol met doorzettingsmacht voor IenM beleid en duidelijke overlegstructuren binnen het register.....</i>	62
IV.6.2.	<i>Verbetering informatievoorziening en website van het Nederlands register</i>	65
IV.7.	BESCHOUWING	67
V.	BIJLAGE I: ONTWIKKELING VAN ANDERE REGISTERS.....	71
V.1.	ONTWIKKELING OMVANG SCHEEPSREGISTER VAN NEDERLAND	71
V.2.	ONTWIKKELING OMVANG SCHEEPSREGISTER VAN MARSHALL ISLANDS.....	75
V.3.	ONTWIKKELING OMVANG SCHEEPSREGISTER VAN DENEMARKEN.....	76
VI.	BIJLAGE II: OVERZICHT VAN GEÏNTERVIEWDE PERSONEN	79

MANAGEMENT SAMENVATTING MET CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Introductie

Dit onderzoek presenteert de conclusies en aanbevelingen voor verbetering van het Nederlands scheepsregister. Een goed functionerend register is bepalend voor het versterken van het Nederlandse vestigingsklimaat. Dit is vervolgens cruciaal om de Nederlandse positie aan de maritieme wereldtop te behouden. Eerder vergelijkend onderzoek heeft uitgewezen dat het Nederlandse register in een aantal opzichten minder competitief is dan registers van andere landen.

In dit onderzoek is gekeken naar verbeteringen in het registratie- en certificeringsproces en de daaraan verbonden consequenties. Verder is in het onderzoek geanalyseerd hoe het huidige organisatiemodel van het register functioneert, waarbij er onder andere wordt gekeken naar de overlegstructuren, de wijze waarop wet- en regelgeving tot stand komt en hoe informatievoorziening en promotie omtrent het Nederlands scheepsregister plaatsvindt.

De huidige complexe organisatie van het Nederlands scheepsregister

Het Nederlands scheepsregister valt primair onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De minister draagt de politieke verantwoordelijkheid voor het register. Het Nederlands scheepsregister is complex ingericht met betrokkenheid van verschillende partijen, die verantwoordelijk zijn voor verschillende (deel)processen. Onder registeractiviteiten vallen de verschillende registratie- en certificeringsprocessen om te zorgen dat een reder in Nederland een schip kan inschrijven en onder de Nederlandse vlag kan laten varen.

Het beleidsmatige deel van het register, bestaande uit het opstellen en implementeren van beleid en wet- en regelgeving, wordt uitgevoerd door de beleidskern van IenM. Hierbij kan de beleidskern rekenen op de ondersteuning vanuit de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de sector. De ILT heeft een toezichthoudende functie, waarbij het controleert op de naleving van de internationale normen op het gebied van veiligheid, milieu, en leef- en werkomstandigheden aan boord.

De uitvoerende taken in het register worden door meerdere partijen vervuld. De ILT vervult naast het toezicht een aantal uitvoerende taken. Zo dienen diverse documenten voor registratie bij de ILT aangevraagd te worden. Dit betreft bijvoorbeeld de zeebrief, het bemanningscertificaat (Minimum Safe Manning Document) en diverse verzekeringscertificaten (Liability Certificates). Klassenbureaus zijn door de minister via ILT gemandateerd om verschillende registratie- en certificatieprocessen en keuringen uit te voeren. In praktijk vormen klassenbureaus het eerste aanspreekpunt van reders bij vragen omtrent het register en wanneer zich problemen voordoen. Kiwa Register (hierna: Kiwa) verzorgt diverse bemanningsdocumenten, zoals het vaarbevoegdheidsbewijs en het monsterboekje voor zeevarenden. Ook dit gebeurt onder mandaat van de minister van IenM via ILT. Verder is het Kadaster verantwoordelijk voor de eigendomsregistratie van schepen. Andere uitvoerende cq.

handhavende organisaties zijn onder meer het Agentschap Telecom¹, de douane en zeehaven- en waterpolitie.²

Andere belangrijke partijen die een rol spelen in het Nederlands register zijn de reders, de brancheverenigingen (van scheepvaart, waterbouw, jachtsector evenals scheepswerven en toeleveranciers) en de vakbonden.

Ambitie en kenmerken van een efficiënt en competitief scheepsregister

De Maritieme Strategie 2015 – 2025 formuleert een ambitieuze strategie voor de Nederlandse maritieme cluster om op wereldniveau te kunnen concurreren. Een belangrijke steunpilaar voor realisatie van de strategie is het hebben van een efficiënt scheepvaartregister. De aantrekkelijkheid van een scheepsregister wordt mede bepaald door efficiënte registratie- en certificeringsprocessen, goede dienstverlening en correcte informatievoorziening. Een goed presterend register beschikt over de volgende kenmerken:

- Efficiënte registratie- en certificeringsprocessen (korte doorlooptijden en zo min mogelijk fouten)
- Duidelijke en snelle reacties over de volledigheid van ingediende aanvragen voor certificering en registratie door reders
- Tijdige implementatie van nieuwe wet- en regelgeving en duidelijke en snelle reacties over interpretatie van wet- en regelgeving ('minimaal een level playing field met andere registers')
- Effectief en eerlijk toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving op milieu-, veiligheids- en sociaal gebied
- Goede klantgerichte informatievoorziening over de bestaande processen en prestaties van het Nederlands register ('uniformiteit in voorlichting')
- Klantgerichte dienstverlening aan reders bij problemen, waarbij er snel veilige en praktische oplossingen worden gevonden
- Effectieve organisatiestructuur met duidelijke aanspreekpunten, escalatieniveaus en een goede bereikbaarheid ('weten bij wie je moet zijn')

Conclusies over het presteren van het Nederlands scheepsregister³

Het Nederlands scheepsregister kent een aantal sterke en verschillende zwakke punten. Positief is dat het Nederlands register bekend staat als een kwaliteitsregister. Schepen onder Nederlandse vlag voldoen in vrijwel alle gevallen aan de hoogste internationale standaarden met betrekking tot veiligheid, milieueisen en werkomstandigheden aan boord. Hierdoor ondervinden deze schepen doorgaans geen tot weinig problemen bij Port State Controls⁴.

Een ander positief punt aan het Nederlands register is dat reders bij problemen over het algemeen goed worden geholpen. De reder kan vaak binnen een dag weer verder varen door de snelle handelwijze vanuit medewerkers van de klassenbureaus en de ILT. Reders ervaren dat er over het

¹ Verantwoordelijk voor registratie van maritieme zendapparatuur en frequentiegebruik.

² Verantwoordelijk voor onder meer handhaving en toezicht.

³ Zie *Hoofdstuk III* voor een nadere toelichting van de conclusies over het presteren van het Nederlands register.

⁴ Port state controls zijn de controles op schepen in buitenlandse havens.

algemeen goed wordt meegedacht door klassenbureaus over werkbare oplossingen.⁵ Verder zijn reders veelal tevreden over de dienstverlening van een aantal partijen binnen het register, waaronder met name de klassenbureaus en het Kadaster. Deze registerpartijen hebben de eigen processen goed op orde, zijn goed benaderbaar bij vragen en voorzien reders vaak snel van goede dienstverlening.

Daarnaast zijn er ook verschillende terugkerende knelpunten te definiëren binnen het register. De complexe inrichting van het register komt mede voort uit het feit dat veel processen (die bij diverse partijen zijn belegd) afhankelijk van elkaar zijn. Daarom is het belangrijk dat deze goed op elkaar zijn afgestemd. Uit dit en eerder onderzoek blijkt dat dit vaak niet het geval is.⁶ Zo functioneert de keten voor verschillende registertaken niet optimaal doordat de schakels tussen processen en partijen vaak niet goed op elkaar afgestemd zijn. Dit resulteert in langere doorlooptijden door vertragingen in het overdrachtsproces. Verder duurt het vaak lang voordat reders uitsluitel krijgen over de juistheid en volledigheid van de aangeleverde documenten. Hoe eerder een reder te horen krijgt dat er een ander document dient te worden aangeleverd, hoe eerder de documenten aangevuld kunnen worden en de reder het benodigde certificaat kan verkrijgen. Korte maar vooral betrouwbare doorlooptijden zijn voor reders van groot belang. Indien een schip niet zou kunnen varen doordat bepaalde certificaten ontbreken, kan dit een reder snel duizenden of zelfs tienduizenden euro's per dag kosten. Reders ervaren als gevolg van verschillende positieve ervaringen met buitenlandse registers de doorlooptijden van het Nederlands scheepsregister als lang.

De complexe inrichting van het register zorgt voor versnippering. Zo is de informatievoorziening over het Nederlands register belegd bij verschillende partijen. In veel gevallen worden de klassenbureaus benaderd inzake algemene vragen en problemen omtrent het schip. In bepaalde complexe gevallen kan een klassenbureau geen uitsluitel geven en wordt de kwestie doorgesluisd naar de ILT. De ILT wordt door de strikte scheiding van taken door de reders gezien als minder benaderbaar, maar kan worden benaderd voor zaken waar klassenbureaus niet over gaan of bij spoedaanvragen. Voor informatie omtrent bemanningsdocumenten dienen reders zich voornamelijk te wenden tot het Kiwa. Voor vragen en informatie omtrent eigendomsregistratie kan het Kadaster worden benaderd. Voor vragen over implementatie en interpretatie van wet- en regelgeving worden zowel de ILT als lenM beleid benaderd. Hierdoor ontbreekt het 'one stop information shop'-principe, waardoor partijen soms niet weten bij wie ze moeten zijn of steeds van de ene naar de andere partij worden doorverwezen.

Op de website van het Nederlands register, die deel uitmaakt van de website van ILT, is niet altijd de informatie te vinden waar partijen naar op zoek zijn. Met name de informatie over wet- en regelgeving en informatie over fiscale zaken is schaars in verhouding tot de beschikbare informatie hierover van andere registers die (veelal online beschikbare) volledige boekwerken hierover hebben in het Engels. Tevens bevat de website soms verouderde informatie en in enkele gevallen is de informatie op de website zelfs onjuist. Verder wordt er onvoldoende doorverwezen op de website naar andere partijen binnen het register en wordt er niet goed inzichtelijk gemaakt dat bepaalde processen binnen een

⁵ Tijdens de gesprekken met reders zijn meerdere voorbeelden gegeven waarin reders met problemen in het buitenland snel en goed zijn geholpen door klassenbureaus en de ILT

⁶ Dit blijkt bijvoorbeeld uit fouten in procesoverdrachten tussen partijen in het register die geen volledig inzicht hebben in elkaars processen. Ook blijkt dit doordat reders met bepaalde vragen steeds door partijen binnen het register worden doorgestuurd.

registratieproces naast elkaar kunnen verlopen om de duur van het totale proces te verkorten. Ook is slechts een deel van de informatie op de website beschikbaar in het Engels. Dit alles maakt het moeilijker om buitenlandse reders goed te informeren en aan te trekken.

Verder is er door het complexe samenspel van de partijen niet één partij die de regie voert over het register of verantwoordelijkheid draagt voor het register, met uitzondering van de minister van IenM die politieke verantwoordelijkheid draagt. Daarnaast richten partijen in het register zich vooral op het optimaliseren van eigen processen en wordt de samenhang van de processen tussen partijen niet voldoende meegenomen. Hierdoor ontstaat er een gebrek aan aansluiting van de verschillende delen van het register. Het gat tussen de uitvoering en het beleid in het Nederlands register blijkt in de praktijk vaak groot. Hierdoor duurt het lang voordat er definitieve uitsluiting en duidelijkheid komt over implementatie en interpretatie van internationale wet- en regelgeving. Ook terugkoppeling over de stand van zaken ontbreekt veelal.

Tot slot is de promotie en de acquisitie voor het register niet belegd bij een bepaalde partij. Er is geen eenduidig beeld over wat Nederland precies zou willen uitdragen en welke doelgroep hierbij specifiek moet worden aangesproken.

Aanbevelingen voor verbetering van het Nederlands register⁷

Een aantal registers waar Nederland mee concurreert kennen een groei in de afgelopen jaren terwijl de handelsvloot onder Nederlandse vlag de afgelopen twee jaar is gedaald. Concurrerende registers blijven inzetten op verbetering, zoals digitalisering van processen en snelle en uitgebreide informatievoorziening. Ook zijn zij actief in het voeren van acquisitie. Dit zorgt ervoor dat niets doen geen optie is. De ambitie uit de Maritieme Strategie is niet haalbaar bij voortzetting van de huidige situatie met slechts beperkte verbeteringen.

Voor verbetering van het Nederlands scheepsregister is inspiratie opgedaan bij concurrerende registers. Andere registers met een commerciële partij (bijvoorbeeld Marshall Islands en Liberia) of een sterke overheidsautoriteit (bijvoorbeeld Denemarken en Singapore) die het register beheert hebben in de afgelopen jaren een sterke groei in vloot en tonnage gekend.⁸ Belangrijke beoogde voordelen van dergelijke modellen zijn eenduidigheid in aansturing, regievoering en uitvoering van registeractiviteiten. Een succesvol ander organisatiemodel voor het Nederlands register kan aanzienlijke economische effecten voor Nederland op termijn meebrengen in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Een grove inschatting bedraagt een extra directe toegevoegde waarde van € 135 miljoen tot € 650 miljoen met een onzekerheidsmarge van minimaal 50%. Geadviseerd wordt om daarom **het potentieel van een ander organisatiemodel voor het Nederlands register en haalbaarheid ervan nader te onderzoeken**. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de verschillende aandachtspunten voor een ander organisatiemodel.

⁷ Zie *Hoofdstuk IV* voor een nadere toelichting van de aanbevelingen voor verbetering van het Nederlands scheepsregister.

⁸ UK Government, Department for Transport Statistics, World Fleet Registered Vessels, (FLE05), laatste update 1 juni 2016.

In de tussentijd kunnen verschillende maatregelen voor de huidige structuur en organisatie van het Nederlands register doorgevoerd worden om de kwaliteit en de dienstverlening te verbeteren. In totaal zijn hiervoor vijf maatregelen geformuleerd. Sommige van deze maatregelen hebben als doel dat registerpartijen hun interne processen beter beheersbaar maken, andere maatregelen richten zich op het beter verbinden van de schakels tussen partijen en tot slot zijn er maatregelen toegespitst op het verhogen van de efficiëntie, dienstverlening en promotie van het gehele Nederlands register. De maatregelen dienen in samenhang beschouwd en opgepakt te worden. De maatregelen versterken elkaar en kunnen zo een sterke boost geven aan het Nederlandse register.

De belangrijkste maatregel is het tegengaan van de versplintering van het register door middel van het geven en oppakken van **een duidelijke regierol door de beleidskern van lenM** (lenM beleid). Door de regie bij één partij onder te brengen ontstaat er betere coördinatie over het register. Daarnaast dient lenM beleid meer rechtstreeks met andere partijen als klassenbureaus en het Kiwa te kunnen overleggen om vanuit hun praktijkervaring inhoudelijk advies te krijgen rond scheeps- en bemanningszaken en over de gevolgen van nieuw beleid en wet- en regelgeving. De verschillende schakels binnen ILT dragen niet bij aan een effectieve samenwerking tussen registerpartijen. Door het oppakken van de regierol staan schakels binnen het register dicht bij elkaar en verdwijnt het risico van ruis op de lijn tussen partijen die als tussenschakel functioneren. Deze regierol dient gepaard te gaan met voldoende doorzettingsmacht, zodat genomen besluiten ook daadwerkelijk kunnen worden doorgevoerd. De invulling van de regierol zou door lenM beleid zelf opgepakt kunnen worden (bijvoorbeeld wijzigingen in capaciteit en formatie), maar zou bijvoorbeeld ook in de vorm van een door lenM beleid opgezette task force of projectgroep kunnen plaatsvinden.

Een andere maatregel beoogt **de informatievoorziening rondom het Nederlands register en de website van ILT te verbeteren**. Aanbevolen wordt de informatievoorziening omtrent het register, wet- en regelgeving en fiscale zaken te verbeteren door middel van een centrale up-to-date website over het Nederlands register. Een goede website in het Engels met verwijzing naar contactpersonen en andere registerpartijen waar nodig zorgt ervoor dat het Nederlands scheepsregister toegankelijker en aantrekkelijker wordt voor bestaande en geïnteresseerde reders.

Naast het oppakken van de regierol en verbetering van de informatievoorziening dienen ook schakels tussen partijen waar mogelijk verder verbeterd te worden. Een derde maatregel is om concreet **de processen tussen de ILT en het Kadaster beter te laten aansluiten**. De nationaliteitsverklaring die door de ILT wordt afgegeven en de teboekstelling bij het Kadaster zijn processen die aan elkaar gerelateerd zijn binnen het aanvraagproces van de zeebrief. In de praktijk blijkt dat het Kadaster en de ILT geen directe inzage hebben in het systeem van de ander met betrekking tot deze tot elkaar gerelateerde processen en dat het hierdoor af en toe scheef loopt. Door IT-systemen te koppelen krijgen de partijen inzage in het verloop van elkaars processen en kan dit bijdragen aan een snellere doorlooptijd voor de reder en minder administratieve lasten. Het laten aansluiten van de processen tussen de ILT en het Kadaster is één van doelstellingen van de nieuwe Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen. De nieuwe Rijkswet voorziet dat het Kadaster en ILT een gemeenschappelijk front office creëren voor de privaatrechtelijke teboekstelling en de publiekrechtelijke vlagregistratie van schepen.

Verder dienen registerpartijen hun eigen processen en organisatie blijvend te verbeteren. Een maatregel hiervoor richt zich op **kortere doorlooptijden en snellere reactietijden** voor registratie- en certificeringsprocessen. Hierbij kan gekeken worden naar snellere afwikkeling in de processen, een snellere overdracht tussen de schakels indien er sprake is van een proces dat zich in een keten afspeelt, het tegengaan van fouten en het zorgen voor een tijdige tussentijdse terugkoppeling. Dit kan worden bewerkstelligd door middel van digitalisering, waarbij gegevens automatisch worden verwerkt, waardoor deze niet opnieuw hoeven worden ingevoerd. Dit versnelt het proces en vermindert de kans op fouten. Daarnaast kunnen processen sneller worden uitgevoerd als er tijdig voldoende capaciteit kan worden gereserveerd bij verwachte piekdruktes. Verder is goede communicatie met reders over de aanlevering van documenten van belang met snelle terugkoppeling over de juistheid en volledigheid van een aanvraag en voldoende communicatie met de sector wanneer blijkt dat dit bij bepaalde processen vaak misgaat. Bij ILT kan hierbij gedacht worden aan het instellen van accountmanagement voor reders.

Een andere maatregel richt zich op het **digitaliseren van processen bij de ILT**. Momenteel is het huidige informatiesysteem waarin de registratie- en certificeringsprocessen binnen de ILT worden bijgehouden sterk verouderd. Dit leidt tot een verminderde inzage in de procesbeheersing, doordat het niet direct mogelijk is om per proces de gemiddelde doorlooptijden of het aantal fouten te analyseren. Een nieuw IT-systeem kan bijdragen aan een betere dienstverlening aan de reder in de vorm van kortere doorlooptijden, minder fouten en betere informatievoorziening aan reders. Daarnaast creëert een nieuw IT-systeem een beter fundament, waarop in een latere fase andere digitale verbeteringen - zoals de digitale uitgifte van certificaten - sneller en gemakkelijker kunnen worden doorgevoerd.

Het potentieel voor verbetering is groot en de wil bij individuele medewerkers van registerpartijen voor verbetering van het Nederlands register is duidelijk aanwezig. De maatregelen zijn beoogd om op gestructureerde wijze en in samenhang de registeractiviteiten te verbeteren. Voor verbetering van het register dienen de voorgestelde aanbevelingen en maatregelen nader uitgewerkt en opgepakt te worden in concrete plannen. Hiervoor is het verstandig een regiegroep in te zetten die toeziet dat de aanbevelingen nader worden uitgewerkt op projectmatige wijze. Deze regiegroep kan toezien hoe de voorgestelde concrete maatregelen uitgevoerd kunnen worden binnen de huidige structuur. Daarnaast kan de regiegroep bezien wat concrete alternatieve organisatiemodellen kunnen zijn en hoe de taakverdelingen en koppelvlakken dan worden ingericht.

Verder is het van belang te beseffen dat andere factoren zoals het fiscaal klimaat, de arbeidsmarkt en -situatie en relevante beleid, wet- en regelgeving rond thema's als veiligheid, milieu en anti-piraterij mede de aantrekkelijkheid van een register beïnvloeden.

I. INLEIDING

In onderliggend rapport zijn de resultaten gepresenteerd van het externe onderzoek van *Policy Research* naar de mogelijkheden voor verbetering van het Nederlands scheepsregister.

I.1. ACHTERGROND VAN HET ONDERZOEK

Een van de ambities van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025 is om te zorgen voor het hebben en houden van een aantrekkelijk Nederlands scheepsregister. Vergelijkend internationaal onderzoek heeft uitgewezen dat het Nederlandse register in een aantal opzichten minder competitief is dan registers van andere landen. Een goed functionerend register is bepalend voor het Nederlandse vestigingsklimaat, welke weer essentieel is om de Nederlandse positie aan de maritieme wereldtop te behouden.⁹

I.2. DOEL EN SCOPE VAN HET ONDERZOEK

Doel van het onderzoek is om inzicht te bieden in de mogelijkheden om het Nederlandse scheepsregister verder te optimaliseren door middel van verbeteringen in het registratie- en certificeringsproces en door inzicht te bieden in de daaraan verbonden consequenties. Een verbetering van de kwaliteit van het Nederlands register dient toegevoegde waarde te leveren voor de Nederlandse economie. De schepen die onder de Nederlandse vlag ingeschreven blijven staan en mogelijk nieuwe schepen die onder de Nederlandse vlag zullen varen, brengen activiteiten en werkgelegenheid mee naar Nederland.

Het onderzoek richt zich op verbeteringen op zowel de korte termijn als de lange termijn. Binnen de scope van het onderzoek wordt gekeken naar het registratie- en certificeringsproces van zeeschepen (onder meer koopvaardij schepen, werkschepen ten behoeve van de offshore industrie en waterbouwschepen) en zeegaande commerciële recreatievaart (de zogenoemde commercial cruising vessels) in Nederland.

Hierbij wordt rekening gehouden dat het Rijk ook werkt aan een aantrekkelijker scheepsregister met efficiënte registratie- en certificeringprocedures. Verschillende maatregelen zijn reeds in gang gezet om de kwaliteit van dienstverlening van het register te verbeteren. Hierbij valt te denken aan het terugdringen van doorlooptijden, het voorkomen van administratieve fouten en het verbeteren van informatievoorziening.

⁹ Bron: De Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025, 15 januari 2015.

I.3. ONDERZOEKSOPZET

Voor het onderzoek zijn inzichten uit eerdere benchmarkonderzoeken uit 2012 en 2013 naar het Nederlands scheepsregister geactualiseerd¹⁰. Door een combinatie van analyse van documenten en gesprekken met marktpartijen en partijen verantwoordelijk voor de uitvoering van registerprocessen is een objectief beeld gekregen van het presteren van het Nederlands register. Uit analyses en gesprekken¹¹ zijn de knel- en verbeterpunten voor de huidige situatie geïnventariseerd. Vervolgens zijn mogelijke maatregelen voor verbetering bepaald en zijn de verwachte consequenties van kansrijke maatregelen inzichtelijk gemaakt.

Voor het onderzoek is een klankbordgroep ingesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In deze klankbordgroep zijn vertegenwoordigers opgenomen van:

- Directie Maritieme Zaken van het ministerie van Infrastructuur en Milieu
- KVNR
- Vereniging van Waterbouwers
- HISWA

De ILT heeft ondersteuning geleverd aan het onderzoek.

Het onderzoeksteam van *Policy Research* bestond uit:

- De heer prof. dr. C. Peeters
- De heer S. Djohan MSc
- Mevrouw L. van Beek MA

I.4. LEESWIJZER

Achtereenvolgens komen in dit rapport de volgende hoofdstukken aan bod:

- **Het Nederlands scheepsregister:** in dit hoofdstuk wordt een algemene beschrijving gegeven van het Nederlands scheepsregister en ambities voor het register;
- **Knelpunten in het Nederlands scheepsregister:** in dit deel worden de prestaties en knelpunten in belangrijke registratie- en certificeringsprocessen van het Nederlands register gepresenteerd;
- **Maatregelen voor verbetering van het scheepsregister:** in dit hoofdstuk worden maatregelen voor verbetering van het Nederlands register en consequenties van deze maatregelen gepresenteerd en geanalyseerd.

De belangrijkste conclusies over het presteren van het register en aanbevelingen voor verbetering van het Nederlands scheepsregister zijn opgenomen in de management samenvatting aan het begin van dit rapport.

¹⁰ Bron: Policy Research Corporation, *Benchmark registers*, 2012 en Policy Research Corporation, *Aanvullend onderzoek benchmark registers*, 2013.

¹¹ Zie Bijlage II voor een overzicht van geïnterviewde personen.

II. HET NEDERLANDS SCHEEPSREGISTER

Dit hoofdstuk geeft een algemene beschrijving van de werking en organisatie van het Nederlands scheepsregister ten behoeve van dit onderzoek.¹²

II.1. ORGANISATIE VAN HET NEDERLANDS REGISTER

Indien een reder een zeeschip in Nederland wil registreren en onder de Nederlandse vlag wil laten varen dient deze verschillende registratie- en certificeringsprocessen te doorlopen. Hierbij krijgt een reder te maken met verschillende partijen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van deze processen.

Om onder de Nederlandse vlag te varen dient een reder te zorgen dat een schip beschikt over een zeebrief. Onderliggende processen zijn hiervoor het verkrijgen van een meetbrief. Indien het schip in Nederland te boek wordt gesteld dient ook gezorgd te worden voor een nationaliteitsverklaring. Schepen dienen verder te beschikken over de jaarlijks geldige verzekeringscertificaten. Reders dienen tevens te beschikken over de benodigde certificaten voortvloeiend uit internationale verdragen en nationale regelgeving. Naast de documenten voor het schip dient een reder ook bemanningsdocumenten als een bemanningsplan, vaarbevoegheidsbewijzen en monsterboekjes voor de zeevarenden op orde te hebben om daadwerkelijk onder de Nederlandse vlag te kunnen varen.

Voor deze processen heeft een reder te maken met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), het Kadaster, Kiwa Register (hierna: Kiwa) en de klassenbureaus. De meeste processen omtrent registratie en certificering zijn belegd bij de ILT. Zo geschiedt de aanvraag van de zeebrief, de inschrijving in het rompbevrachtingsregister, de *bareboat-out* verklaring¹³ en de Minimum Safe Manning Documents van het schip via de ILT. Ook verloopt de indiening en goedkeuring van de bemanningsplannen via de ILT. Het Kadaster verzorgt de zaken rondom de eigendomsregistratie van de schepen. De uitgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen, bewijzen voor het dienstdoen op tankers en monsterboekjes worden binnen het Nederlands scheepsregister verzorgd door het Kiwa. Via de website van het Kiwa kunnen deze documenten digitaal worden aangevraagd. Verder kunnen reders in uitzonderlijke situaties een persoonsdispensatie aanvragen bij het Kiwa.¹⁴ Hiermee kan het schip verder varen met een andere bemanning dan vooraf is aangegeven. De klassenbureaus regelen de certificeringen bij nieuwbouw van een schip, zijn het eerste contactpunt bij vragen en problemen van een reder en worden door de

¹² De beschrijving van de organisatie en werking van het Nederlands register is niet als uitputtend overzicht bedoeld waarin alle benodigde certificaten voor een schip aan bod komen.

¹³ Via *bareboat-out* kan een in Nederland geregistreerd schip worden uitgevlagd en de vlag van een ander register voeren. Hiervoor wordt doorgaans een verklaring gevraagd waarin staat dat de Nederlandse wetgeving geen bezwaar heeft tegen de voorgenomen inschrijving en dat gedurende de inschrijving de Nederlandse vlag niet gevoerd zal worden

¹⁴ Bijvoorbeeld bij ziekte van bemanningsleden of het tijdelijk niet voldoen aan de bevoegdheidseis,

reder op de hoogte gesteld bij *bareboat-out* of bij terugkomst na *bareboat-out*. Daarnaast zijn klassenbureaus verantwoordelijk voor het merendeel van het inspectie- en certificeringswerk.¹⁵

Belangrijke randvoorwaardelijke processen voor de registratie- en certificeringsprocessen zijn gekoppeld aan de implementatie en handhaving van internationale wet- en regelgeving. De wijze van implementatie en interpretatie van internationale wet- en regelgeving in Nederland vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)¹⁶ tot en met de klassenbureaus en Kiwa is onderdeel van het presteren van het Nederlands register. Verder vormen voorlichting over en informatievoorziening van het register ook belangrijke randvoorwaardelijke processen van het presteren van het Nederlands register. Uiteraard vormt tot slot het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving een onderdeel van het register.

In *Figuur 1* is er een versimpeld overzicht van de verschillende registratie- en certificeringsprocessen en randvoorwaardelijke processen voor het Nederlands register weergegeven die in dit onderzoek nader zijn bekeken.¹⁷ Deze processen zullen in *Hoofdstuk III* van deze rapportage nader worden uitgelicht.

¹⁵ Een andere partij waar een reder mee te maken heeft is het Agentschap Telecom voor registratie en certificering van maritieme zendapparatuur en frequenties. Verder dient ook rekening gehouden te worden met controle en handhaving door douane en zeehaven- en waterpolitie. Deze partijen worden niet verder meegenomen in dit onderzoek.

¹⁶ Hierbij is binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu specifiek de beleidsafdeling Maritieme Zaken verantwoordelijk voor beleid, wet- en regelgeving. In dit rapport zal als het gaat om relevante processen rond beleid, wet- en regelgeving voor het Nederlands register specifiek naar de beleidsafdeling, 'IenM beleid', worden verwezen.

¹⁷ Het is niet een uitputtend overzicht. Op basis van gesprekken met registerpartijen en de sector zijn bij het begin van het onderzoek en uit eerdere benchmarkonderzoeken naar het Nederlands register zijn de meest relevante registratie- en certificeringsprocessen geïdentificeerd waar sprake is van knelpunten dan wel aanzienlijk potentieel voor verbetering. Andere registratie- en certificatieprocessen betreffen het verlenen van tijdelijke en permanente ontheffingen en dispensaties door de ILT en inspectie- en certificeringswerk door klassenbureaus.

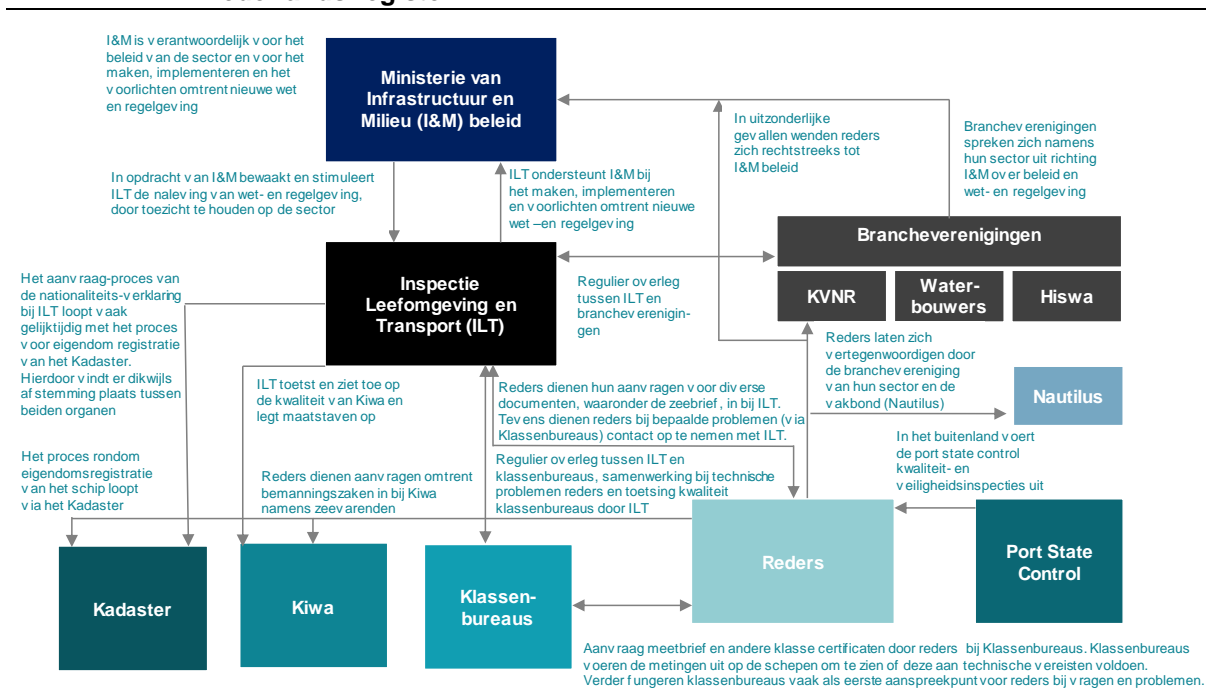
Figuur 1: Overzicht van nader bekeken registratie- en certificeringsprocessen en randvoorwaardelijke processen van het Nederlands register

Registratie- en certificeringsprocessen
<i>Scheepsgelateerde processen</i>
• Aanvraag zeebrief
• Aanvraag CSR
• Rompbevrachting door een schip in buitenlands eigendom
• Aanvraag <i>bareboat-out</i> -verklaring en terugkomst van een schip na een periode van <i>bareboat-out</i>
• Liability insurance
• Bemanningcertificaat/Minimum safe manning document
<i>Bemanningsgerelateerde processen</i>
• Aanvraag van het vaarbevoegdheidsbewijs voor zeevarenden en het bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers
• Aanvraag van erkenning van het vaarbevoegdheidsbewijs voor zeevarenden en het bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers voor buitenlandse zeevarenden
Randvoorwaardelijke processen
• Maken van, implementeren van en voorlichting over beleid, wet- en regelgeving
• Interpretatie van nieuwe wet- en regelgeving
• Voorlichting over wet- en regelgeving
• Naleving van wet- en regelgeving
• Promotie en acquisitie

Bron: Policy Research Corporation

De minister van IenM is politiek verantwoordelijk voor het Nederlands register en verantwoordt hierover aan de Tweede Kamer, die de kaderstellende en controlerende rol vervult. De verantwoordelijkheid voor het beheer en uitvoering van registertaken is belegd bij verschillende partijen. In *Figuur 2* wordt een algemeen overzicht getoond van de verantwoordelijke en betrokken partijen bij het Nederlands register. Hieronder zullen de rollen van de verantwoordelijke partijen nader worden toegelicht.

Figuur 2: Overzicht van verantwoordelijke partijen voor beheer en uitvoering van het Nederlands register



Bron: Policy Research Corporation

Toelichting van de verantwoordelijkheden van verschillende partijen

lenM beleid

Binnen het register is lenM beleid primair verantwoordelijk voor het beleid. Bij beleidsvorming wordt er getoetst en geconsulteerd bij brancheorganisaties en de ILT. Bij totstandkoming van (internationale) regelgeving wordt lenM bijgestaan door expertise en ondersteuning vanuit de ILT. Verder is er een rol voor lenM beleid in de voorlichting over nieuwe wet- en regelgeving.

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

De ILT fungeert in het register als toezichthouder op de sector, waarbij de ILT toezicht houdt op de naleving van wet- en regelgeving. Daarnaast geeft de ILT de zeebrief en diverse certificaten uit aan reders. Voor vragen over deze certificaten kunnen de reders rechtstreeks de ILT benaderen. Voor uitbestede zaken dient men contact op te nemen met de uitvoerende instantie (bijvoorbeeld het klassenbureau). Dit betreft bijvoorbeeld vragen over de interpretatie van wet- en regelgeving. Verder ziet de ILT toe op de kwaliteit van de klassenbureaus en het Kiwa en zijn er vanuit de ILT diverse overleggen met de sector, zoals het overleg tussen reders, brancheverenigingen en de ILT. ILT is ook primair verantwoordelijk voor de taken die zijn gemandateerd. Daarnaast bepaalt ILT de te nemen acties wanneer reders met problemen kampen. Hierbij verloopt het contact met de reder via de klassenbureaus.

Klassenbureaus

Klassenbureaus voeren het merendeel van de inspectie en certificering uit. Zij zijn hiertoe gemandateerd door de minister. De klassenbureaus werken op basis van een privaat contract met

de ILT. Klassenbureaus fungeren in de praktijk vaak als eerste aanspreekpunt van de reder indien deze met een schip problemen heeft en bij algemene vragen over zaken binnen het register die vanuit ILT uitbesteed zijn aan klassenbureaus. Hierbij stemmen de klassenbureaus af met de ILT wat de reder in deze situatie dient te doen. Buiten kantooruren zijn klassenbureaus gemachtigd zelf deze beslissingen te nemen, zodat de reder snel geholpen kan worden. Zij dienen dit terug te koppelen aan de ILT. Verder zijn klassenbureaus betrokken bij de *bareboat-out* procedure, waarbij de reder het klassenbureau informeert wanneer hij *bareboat-out* gaat. Hetzelfde geldt voor de terugkomst van de reder na een periode *bareboat-out* te zijn geweest. Er zijn verschillende door de EU erkende klassenbureaus. Deze zijn aangewezen door de Minister en geautoriseerd om onder mandaat certificaten namens de Nederlandse overheid af te geven. Klassenbureaus zijn verantwoordelijk voor de eigen procesafhandeling. Reders kunnen zelf kiezen bij welk klassenbureau zij zich aansluiten.

Kadaster

Binnen het Nederlands scheepsregister is het Kadaster verantwoordelijk voor de teboekstelling van het schip en het plaatsen van het brandmerk. Deze processen zijn onderdeel van de aanvraagprocedure van de zeebrief.

Kiwa Register

Kiwa is een commerciële organisatie die, gemandateerd door de minister, de uitgifte van bemanningsdocumenten in het register regelt. Het gaat hierbij om vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden of bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers voor zowel Nederlandse als buitenlandse zeevarenden en het monsterboekje. Tevens regelt Kiwa 'exemptions' als deze betrekking hebben op bemanning (bijvoorbeeld in geval dat de stuurman niet kan varen en de tweede stuurman het overneemt) op basis van een door de ILT verstrekt normenkader/beoordelingskader. De aanvraag van deze documenten door een reder verlopen geheel via het Kiwa. Tevens kan Kiwa benaderd worden door reders voor vragen omtrent bemanningsaspecten. Kiwa werkt op basis van een privaat contract met de ILT.

II.2. AMBITIES VOOR EEN GOED PRESTEREND SCHEEPSREGISTER

In de Maritieme Strategie 2015 – 2025 en het onderliggend werkprogramma¹⁸ is opgenomen om de concurrentiekracht van de zeer goed aangeschreven Nederlandse maritieme cluster te behouden en te versterken. Het streefbeeld is om te zorgen voor *een zeevaartsector die in staat is om vanuit een Nederlandse vestiging te concurreren op de wereldmarkt en opereert onder andere met schepen onder Nederlandse vlag en Nederlandse zeevarenden, waardoor de maritieme cluster gevoed blijft met hoogwaardig zeevarend personeel*. Onderdeel hiervan is het hebben van een efficiënt scheepvaartregister.

¹⁸ Bron: De Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025, 15 januari 2015. Werkprogramma Zeevaart 2015 – 2017, Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De aantrekkelijkheid van een scheepsregister wordt gezocht in efficiënte registratie- en certificeringsprocessen en goede dienstverlening en informatievoorziening. Een goed presterend register beschikt over de volgende kenmerken:

- Efficiënte registratie- en certificeringsprocessen (korte doorlooptijden en zo min mogelijk fouten)
- Duidelijke en snelle reacties over de volledigheid van ingediende aanvragen voor certificering en registratie door reders
- Tijdige implementatie van nieuwe wet- en regelgeving en duidelijke en snelle reacties over interpretatie van wet- en regelgeving ('minimaal een level playing field met andere registers')
- Effectief en eerlijk toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving op milieu-, veiligheids- en sociaal gebied
- Goede klantgerichte informatievoorziening over de bestaande processen en prestaties van het Nederlands register ('uniformiteit in voorlichting')
- Klantgerichte dienstverlening aan reders bij problemen, waarbij er snel veilige en praktische oplossingen worden gevonden
- Effectieve organisatiestructuur met duidelijke aanspreekpunten, escalatieniveaus en een goede bereikbaarheid ('weten bij wie je moet zijn')

Ook acquisitie en promotie van een scheepsregister vormt een aandachtspunt. Buitenlandse registers (zowel overzeese als registers van andere EU landen) voeren een actief promotiebeleid om hun geregistreerde vloot te laten groeien.

In het volgende hoofdstuk worden de verschillende registratie- en certificeringsprocessen nader beschreven en geïdentificeerde knelpunten benoemd.

III. KNELPUNTEN IN HET NEDERLANDS SCHEEPSREGISTER

In dit hoofdstuk worden de verschillende registratie- en certificeringsprocessen van het Nederlands scheepsregister nader beschreven. Ook belangrijke randvoorwaardelijke processen zoals implementatie van internationale wet- en regelgeving en informatievoorziening komen in dit hoofdstuk aan bod. Geïdentificeerde knelpunten bij de verschillende processen worden geïnventariseerd en benoemd.

III.1. SCHEEPSREGISTRATIE EN -CERTIFICERING

Voor het varen onder de Nederlandse vlag dient een reder te beschikken over de juiste documenten voor het schip. De volgende onderliggende scheepsregistratie en certificeringsprocessen zijn hierbij van belang:¹⁹

- Verkrijgen zeebrief
- Aanvraag Continuous Synopsis Record (CSR)
- Inschrijving in het rompbevrachtingsregister
- Aanvraag tijdelijk *bareboat-out* en terugkeer in het register
- Verkrijgen verzekeringscertificaten (*liability certificates*)
- Goedkeuring bemanningsplan (ten behoeve van afgifte bemanningscertificaat / *Minimum safe manning document*)

Naast bovengenoemde documenten zijn er nog diverse andere certificaten (waaronder diverse certificaten op basis van internationale conventies), ontheffingen en vergunningen die door klassenbureaus worden afgegeven.²⁰

III.1.1. ZEEBRIEF

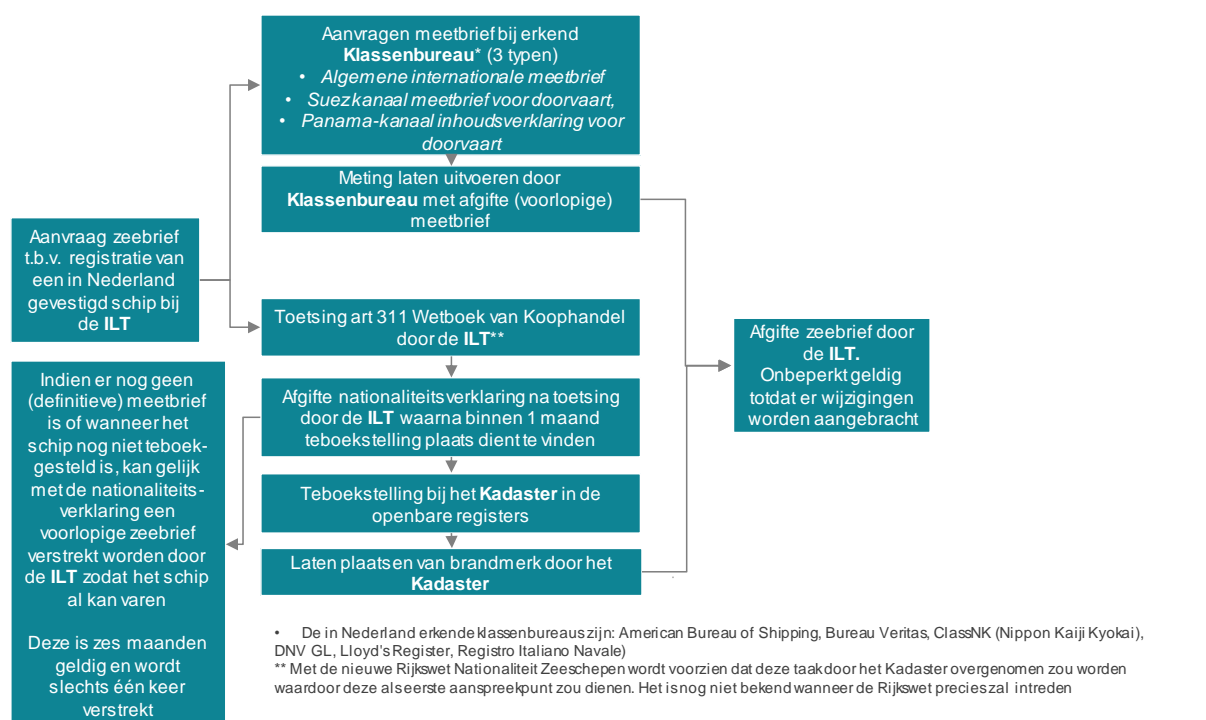
Een Nederlands schip dat onder de Nederlandse vlag wil varen heeft een zeebrief nodig; de zeebrief is het nationaliteitsbewijs van een zeeschip. Wanneer een zeebrief is aangevraagd heeft deze onbeperkte geldigheid, tenzij één van de gegevens verandert (naamswijziging, eigendomsoverdracht of de plaatsing van een nieuwe motor).

¹⁹ Het is geen uitputtend overzicht waarbij alle certificaten aan bod komen. Op basis van gesprekken met registerpartijen en de sector zijn bij het begin van het onderzoek en uit eerdere benchmarkonderzoeken naar het Nederlands register zijn de meest relevante registratie- en certificeringsprocessen geïdentificeerd waar sprake is van knelpunten dan wel aanzienlijk potentieel voor verbetering. Dit zijn certificaten met een directe rol van de Nederlandse overheid.

²⁰ Uit de eerder benchmarkonderzoeken en gesprekken in het kader van dit onderzoek zijn er geen grote knelpunten gesignaleerd in de processen bij klassenbureaus. Reders hebben de keuze om hun eigen klassenbureau te kiezen.

De zeebrief wordt afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Voor het verkrijgen van een zeebrief is een toetsing van Artikel 311 van het Wetboek van Koophandel²¹ door de ILT noodzakelijk om een nationaliteitsverklaring af te geven. Met een nationaliteitsverklaring kan een schip in Nederland worden teboekgesteld door het Kadaster en voorzien worden van een brandmerk. Verder dienen reders te beschikken over de juiste meetbrief van een erkend klassenbureau voor hun schip. Met deze documenten kan een reder een definitieve zeebrief krijgen voor een schip. Zie *Figuur 3* voor een visuele weergave van dit registratieproces.

Figuur 3: Het proces van de zeebrief voor een Nederlands schip



Bron: Policy Research Corporation op basis van de ILT

Voor de doorlooptijd voor een nationaliteitsverklaring en zeebrief staat volgens de richtlijn van de ILT twee weken (tien werkdagen). De mogelijkheid van het afgeven van een voorlopige zeebrief door de ILT stelt een reder echter in staat om sneller met een schip te varen. Zie *Figuur 4* voor een overzicht van de doorlooptijden voor verschillende registratieprocessen bij de ILT zoals aangegeven op de website.

²¹ Wettelijke eisen om te bepalen of een schip 'Nederlands' ten aanzien van onder meer eigenaarschap en het hebben van beheeractiviteiten in Nederland.

Figuur 4: Richtlijnen voor doorlooptijden bij de ILT

Certificaat / aanvraagreden	doorlooptijd ¹	
	geklasseerde schepen	SI klasse schepen
Nationaliteitsverklaring + Zeebrief (ook rompbewrachting)	2 weken	2 weken
Artikel 2 bis	3 weken	12 weken
Continuous Synopsis Record	4 weken	4 weken
Civil Liability Certificate (Tankers / Bunkers / Passengers)	4 weken	n.v.t.
Condition Assessment Scheme	12 weken	n.v.t.
Declaration Maritime Labour Convention	4 weken	4 weken
Keuren Bemanningsplan inclusief afgifte Bemanningscertificaat	6 weken	6 weken
Vernieuwing Bemanningscertificaat	3 weken	Zit in vernieuwing certificaten
Keuren Algemeen Plan inclusief afgifte Verblijvcertificaat	6 weken	6 weken
Vernieuwing Verblijvcertificaat	3 weken	Zit in vernieuwing certificaten
Vernieuwing jaarlijks passagiersschepen (inclusief afgifte Veiligheidscertificaat)	12 weken ²	n.v.t.
Vernieuwing 5 jaarlijks passagiersschepen (inclusief afgifte IOPP certificaat)	12 weken	n.v.t.
Vernieuwing certificaten SI klasse schepen (incl. afgifte Nationaal Veiligheidscertificaat)	n.v.t.	20 weken
Bestending certificaten SI klasse schepen	n.v.t.	16 weken
Restore procedure voor SI klasse schepen	n.v.t.	6 weken
Goedkeuring vrijstellingen af te geven door het klassenbureau	2 weken	n.v.t.
Complexe autorisaties	4 weken	
Losse certificaten en/of verklaringen zonder beoordeling door ILT/Scheepsvaart	3 weken	
Losse certificaten en/of verklaringen met beoordeling door ILT/Scheepsvaart	12 weken (of langer afhankelijk van beoordeling)	
Bijzondere werkzaamheden	12 weken (of langer afhankelijk van beoordeling)	
Afgifte ontheffing Haven Ontvangst Installaties	3 weken	
Spoed³	3 dagen	
niet scheepsgebonden certificaten		
Type goedkeuring uitrustingsstuk	12 weken (of langer afhankelijk van beoordeling)	
Erkenning bedrijf/ instituut/ opleiding	12 weken (of langer afhankelijk van beoordeling)	

¹ De complete aanvraag moet bij voorkeur zo ver mogelijk van tevoren worden ingediend. Wanneer een beoordeling of inspectie moet plaatsvinden moet met een beperkte capaciteit bij de ILT rekening worden gehouden. Afhankelijk van het soort werkzaamheden, de uitkomsten van een beoordeling of de compleetheid van de aanvraag kunnen de doorlooptijden oplopen. De doorlooptijden gaan pas tellen wanneer de aanvraag compleet is.

² De planning voor de inspecteurs moet bij voorkeur 26 weken van tevoren worden aangeleverd.

³ Een spoedaanvraag is een aanvraag die voortvloeit uit een situatie die niet van tevoren bekend had kunnen zijn. Denk aan een onverwacht defect aan veiligheidsmiddelen, een scheeps- en/of bemanningsdispensatie wegens ziekte en een Verklaring Werkhaven en Verklaring Buitenvaar gebied. Een aanvraag voor het verlopen van eerder afgegeven certificaten is beslist geen spoedaanvraag. Bij een spoedaanvraag moet u in de aanvraag gmail het onderwerp beginnen met de tekst SPOED. Wanneer u nog dezelfde dag een reactie van de ILT verlangt moet u telefonisch contact opnemen met het telefoonnummer dat op het aanvraagformulier staat.

Bron: Policy Research Corporation op basis van website ILT

ILT heeft echter aangegeven al langer dan een jaar kortere doorlooptijden te hanteren. *Figuur 5* toont deze doorlooptijden.

Figuur 5: Gehanteerde doorlooptijden binnen de ILT

Certificaat / aanvraagreden	doorlooptijd ¹	
	geklasseerde schepen	SI klasse schepen
Nationaliteitsverklaring + Zeebrief (ook rompbewrachting)	2 weken	2 weken
Artikel 2 bis	2 weken	12 weken
Continuous Synopsis Record	2 weken	4 weken
Civil Liability Certificate (Tankers / Bunkers / Passengers)	2 weken	n.v.t.
Condition Assessment Scheme	6 weken	n.v.t.
Declaration Maritime Labour Convention	2 weken	4 weken
Keuren Bemanningsplan inclusief afgifte Bemanningscertificaat	6 weken	6 weken
Vernieuwing Bemanningscertificaat	2 weken	Zit in vernieuwing certificaten
Keuren Algemeen Plan inclusief afgifte Verblijvcertificaat	6 weken	6 weken
Vernieuwing Verblijvcertificaat	2 weken	Zit in vernieuwing certificaten
Vernieuwing jaarlijks passagiersschepen (inclusief afgifte Veiligheidscertificaat)	12 weken ²	n.v.t.
Vernieuwing 5 jaarlijks passagiersschepen (inclusief afgifte IOPP certificaat)	12 weken	n.v.t.
Vernieuwing certificaten SI klasse schepen (incl. afgifte Nationaal Veiligheidscertificaat)	n.v.t.	20 weken
Bestending certificaten SI klasse schepen	n.v.t.	16 weken
Restore procedure voor SI klasse schepen	n.v.t.	6 weken
Goedkeuring vrijstellingen af te geven door het klassenbureau	2 weken	n.v.t.
Complexe autorisaties	4 weken	
Losse certificaten en/of verklaringen zonder beoordeling door ILT/Scheepsvaart	3 weken	
Losse certificaten en/of verklaringen met beoordeling door ILT/Scheepsvaart	12 weken (of langer afhankelijk van beoordeling)	
Bijzondere werkzaamheden	12 weken (of langer afhankelijk van beoordeling)	
Afgifte ontheffing Haven Ontvangst Installaties	3 weken	
Spoed³	3 dagen	
niet scheepsgebonden certificaten		
Type goedkeuring uitrustingsstuk	12 weken (of langer afhankelijk van beoordeling)	
Erkenning bedrijf/ instituut/ opleiding	12 weken (of langer afhankelijk van beoordeling)	

¹ De complete aanvraag moet bij voorkeur zo ver mogelijk van tevoren worden ingediend. Wanneer een beoordeling of inspectie moet plaatsvinden moet met een beperkte capaciteit bij de ILT rekening worden gehouden. Afhankelijk van het soort werkzaamheden, de uitkomsten van een beoordeling of de compleetheid van de aanvraag kunnen de doorlooptijden oplopen. De doorlooptijden gaan pas tellen wanneer de aanvraag compleet is.

² De planning voor de inspecteurs moet bij voorkeur 26 weken van tevoren worden aangeleverd.

³ Een spoedaanvraag is een aanvraag die voortvloeit uit een situatie die niet van tevoren bekend had kunnen zijn. Denk aan een onverwacht defect aan veiligheidsmiddelen, een scheeps- en/of bemanningsdispensatie wegens ziekte en een Verklaring Werkhaven en Verklaring Buitenvaargebied. Een aanvraag voor het verlopen van eerder afgegeven certificaten is beslist geen spoedaanvraag. Bij een spoedaanvraag moet u in de aanvraag mail het onderwerp beginnen met de tekst SPOED. Wanneer u nog dezelfde dag een reactie van de ILT verlangt moet u telefonisch contact opnemen met het telefoonnummer dat op het aanvraagformulier staat.

Bron: Policy Research Corporation op basis van aangeleverde informatie door de ILT

Prestaties en knel- en verbeterpunten van het proces

De ILT houdt bij dat maandelijks meer dan 95% van alle afgegeven certificaten binnen de gestelde doorlooptijden worden afgegeven en correct zijn. Door het verouderde IT-systeem van de ILT zijn deze statistieken niet uit te splitsen naar type document (zoals een zeebrief). De ILT streeft naar kortere doorlooptijden dan de genoemde doorlooptijden uit de richtlijnen en stelt dat de daadwerkelijke doorlooptijd vaak korter is dan de doorlooptijd van de richtlijn. Er is uit het systeem geen zicht op het gemiddelde aantal dagen voor een procedure.²² De mogelijkheid tot een voorlopige zeebrief zorgt dat een reder al relatief snel met een schip onder de Nederlandse vlag kan varen.

²² Aan het eind van dit onderzoek heeft de ILT met behulp van een technische expert en herstelwerk een overzicht kunnen maken van de doorlooptijden van de afgifte van certificaten over de maand augustus 2016. Op basis van de late aanlevering van deze informatie en de beperkte periode (één zomermaand) is deze informatie niet nader geanalyseerd.

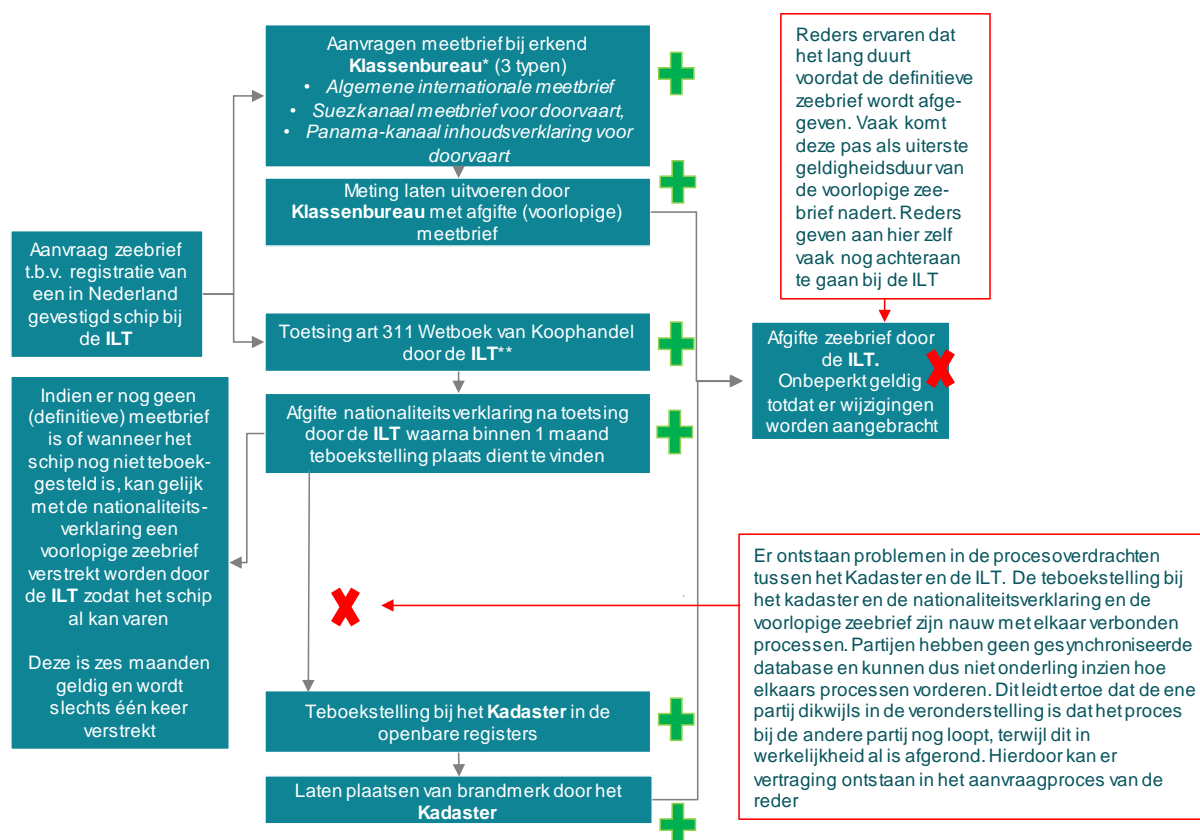
Er vinden jaarlijks circa 180 – 210 teboekstellingen van zeeschepen voor de handelsvaart plaats bij het Kadaster. Het Kadaster oordeelt binnen 24 uur na aanvraag of een schip teboekgesteld kan worden. Dit wordt door het Kadaster voor meer dan 99% gehaald.

De afgifte van meetbrieven door klassenbureaus voor schepen wordt niet als probleem ervaren in het proces. Veelal kan tijdens de bouw van een schip al gestart worden met het proces voor het krijgen van een meetbrief en ook kunnen voorlopige meetbrieven worden aangevraagd.

Knelpunten in dit proces zijn in *Figuur 6* gevisualiseerd:

- Procesoverdracht en aansluiting tussen de ILT en het Kadaster kan beter: hoewel het Kadaster snelle reactietermijnen hanteert, kan de procesoverdracht en aansluiting tussen het Kadaster en de ILT worden verbeterd. Door onduidelijkheden en dubbelingen kan het zijn dat processen niet goed op elkaar aansluiten. Een goede aansluiting wordt beoogd met de nieuwe Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen, waarin onder meer een gezamenlijke front office wordt voorzien van de ILT en het Kadaster.
- Geen tot beperkte tijdige terugkoppeling aan reders: bij verkeerde of onvolledige aangeleverde documentatie (bij 1 op de 10 aanvragen) hebben de reders de behoefte aan tijdige terugkoppeling door de ILT om de onjuiste of de ontbrekende documenten aan te passen en/of aan te vullen in plaats van dit pas laat of op het eind van een traject te horen.
- Grote reders geven aan dat er vaak weinig tijd zit tussen de vervaldatum van de nationaliteitsverklaring en de voorlopige zeebrief en de aanlevering van de definitieve zeebrief: Gezien de grote gevolgen van het niet op tijd bemachtigen van de zeebrief, zoeken zij vaak in de weken voor de vervaldatum opnieuw contact met de ILT. Vaak wordt het net op tijd geregeld. Deze periode wordt overigens niet alleen krap ervaren omdat een reder wacht op aanlevering vanuit de ILT. Soms wachten reders ook nog op goedkeuringen van certificaten uit het buitenland (als het schip daar wordt gebouwd). Dit kan ook lang duren waardoor het soms niet zeker is of de definitieve zeebrief zal worden uitgegeven voor de geldigheid van de voorlopige documenten verloopt.
- Schepen kunnen als schepen in aanbouw alleen in het Nederlands scheepsregister worden geregistreerd als zij in Nederland worden gebouwd. Om schepen te registreren die in het buitenland worden gebouwd moeten nu juridische constructies worden bedacht om deze tijdelijk (tijdens de bouw) te registreren. In praktijk worden schepen bijvoorbeeld in Malta geregistreerd. Hierdoor heeft men tijdens de bouw te maken met de geldende regelgeving in het land van registratie. Na de bouw wordt het schip omgevlagd naar het Nederlands register. Vanuit de sector is er vraag om ook schepen in aanbouw in het buitenland als Nederlands schip te kunnen registreren.

Figuur 6: Knelpunten in het proces van de zeebrief



Bron: Policy Research Corporation op basis van de ILT en diverse interviews met reders, brancheorganisaties en bij het register betrokken partijen

Vanuit een zakelijk commercieel perspectief is er behoefte van reders aan duidelijkheid en snelheid voor de registratie- en certificeringsprocessen. Dit om te voorkomen dat een schip onnodig stil ligt. De exploitatiekosten van een schip bedragen immers als gauw rond de \$ 10 000 per dag.

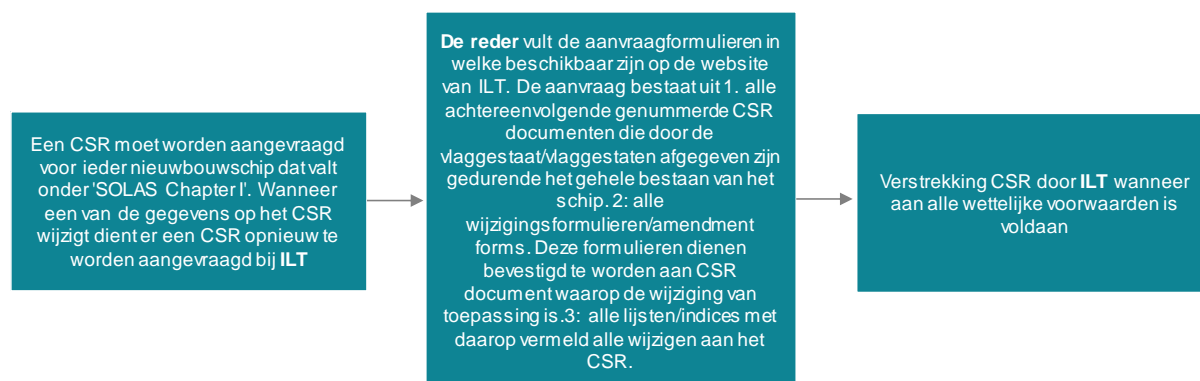
III.1.2. CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR)

Een 'Continuous Synopsis Record' (CSR) wordt afgegeven door de vlaggenstaat en beschrijft de administratieve geschiedenis van een schip over de vlag, identificatiegegevens van het schip, de eigenaar, de beheerder en de betrokken klassenbureaus. De CSR dient te worden aangevraagd bij de ILT. Het CSR is verplicht voor schepen die vallen onder hoofdstuk 1 van SOLAS²³. Wanneer de aanvraag compleet en correct is ingevuld en alle gevraagde bijlagen worden ingediend ontvangt men gemiddeld binnen 10 dagen het nieuwe CSR, mits aan alle wettelijke voorwaarden is voldaan.²⁴ In *Figuur 7* wordt het aanvraagproces van een CSR weergegeven.

²³ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) is een internationaal verdrag voor de veiligheid op zee. SOLAS beschrijft aan welke eisen zeegaande schepen moeten voldoen op het gebied van constructie, uitrusting en bemanning, afhankelijk van het vaargebied.

²⁴ Bron: website van de ILT

Figuur 7: Het proces van de CSR



Bron: Policy Research Corporation op basis van website van de ILT

Prestaties en knel- en verbeterpunten in het proces

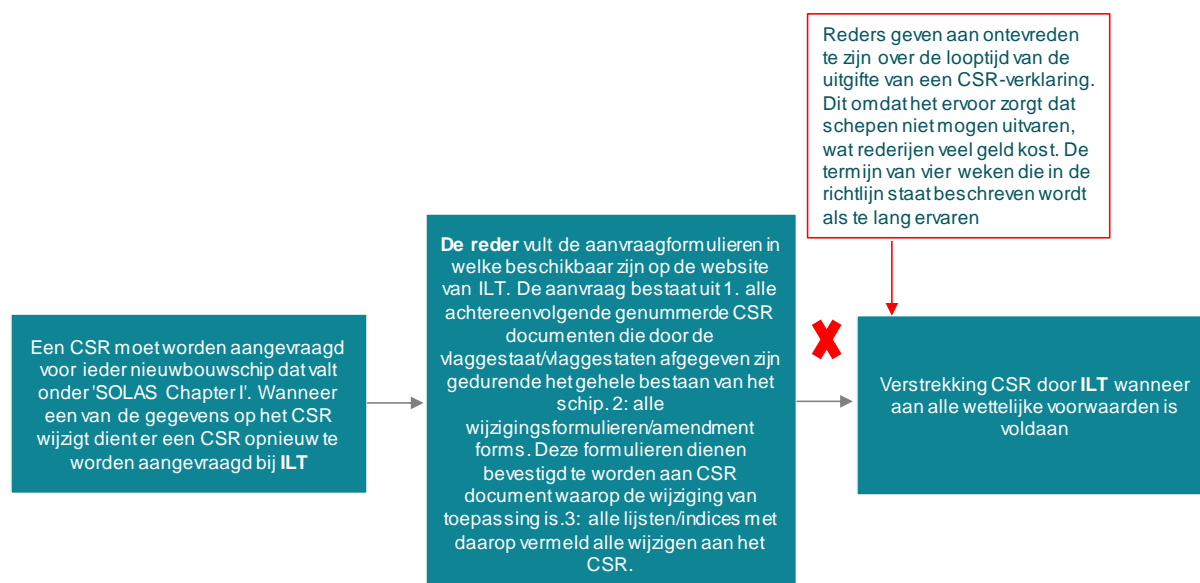
In *Figuur 8* worden de voornaamste knelpunten die reders ervaren omtrent het proces rondom de CSR in kaart gebracht. Reders vinden de doorlooptijd voor de CSR verklaring te lang. De procesduur rondom CSR-verklaringen van tien werkdagen - wat binnen de doorlooptijden valt - wordt als lang ervaren mede op basis van ervaringen met andere registers.²⁵ Door het verouderde IT-systeem van de ILT zijn deze statistieken niet uit te splitsen naar type document (zoals een CSR). De ILT streeft naar kortere doorlooptijden dan de genoemde doorlooptijden uit de richtlijnen en stelt dat de daadwerkelijke doorlooptijd vaak korter is dan de doorlooptijd van de richtlijn. Er is uit het systeem geen zicht op het gemiddelde aantal dagen voor een procedure.²⁶

Ook met betrekking tot een 'closing CSR' (als een schip verkocht wordt aan een bedrijf in het buitenland) wordt deze termijn door reders erg lang bevonden. Het schip mag van de nieuwe vlaggenstaat namelijk nog niet weg als er geen CSR is. Er dient eerst een closing certificate in NL te worden verstrekt voordat er in het nieuwe land een nieuw certificaat kan worden aangemaakt. Er loopt momenteel een pilot bij de ILT om dit proces te optimaliseren.

²⁵ De ILT stelt dat alleen in geval van het eerst CSR er spoed achter zit en dat opvolgende CSR's pas geruime tijd later fysiek aan boord hoeven zijn, mits het aanvraagformulier aan boord is.

²⁶ Aan het eind van dit onderzoek heeft de ILT met behulp van een technische expert en herstelwerk een overzicht kunnen maken van de doorlooptijden van de afgifte van certificaten over de maand augustus 2016. Op basis van de late aanlevering van deze informatie en de beperkte periode (één zomermaand) is deze informatie niet nader geanalyseerd.

Figuur 8: Knelpunten in het proces rondom de CSR



Bron: Policy Research Corporation op basis van gesprekken met reders, brancheorganisaties, uitvoerende partijen binnen het register en andere stakeholders

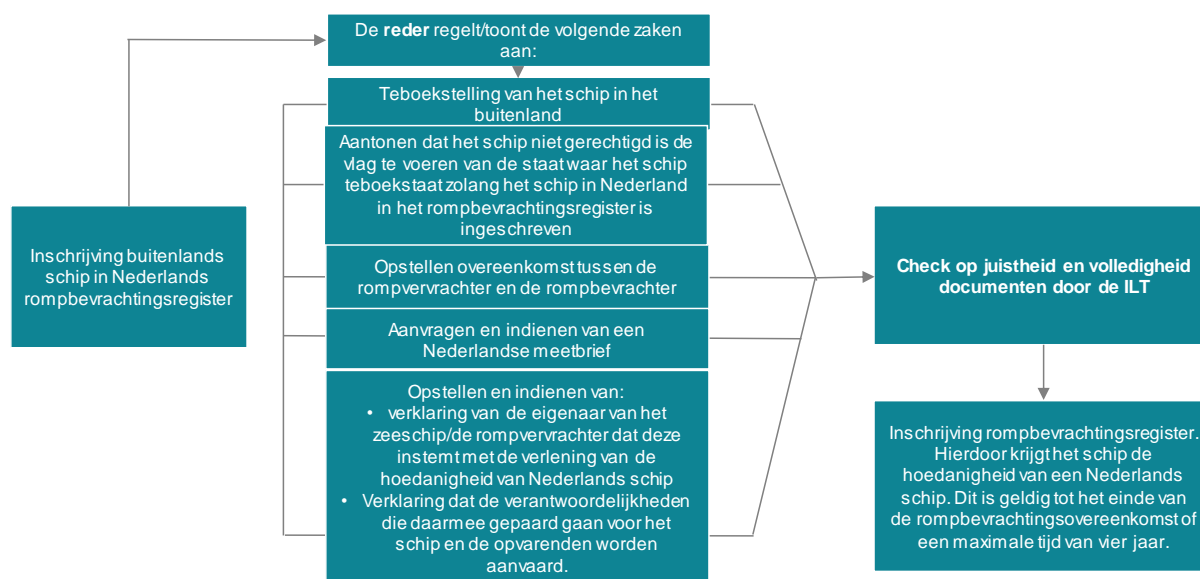
III.1.3. ROMPBEVRACHTING

Via inschrijving in het rompbevrachtingsregister kan een zeeschip dat buiten Nederland teboekstaat, de hoedanigheid van een Nederlands schip krijgen. Rompbevrachting is een overeenkomst waarmee de rompvervrachter zich verbindt om een zeeschip zonder bemanning voor een bepaalde tijd ter beschikking te stellen aan haar wederpartij, de rompbevrachter, zonder daarover nog enige zeggenschap te houden. De rompbevrachter exploiteert dan het schip.²⁷

Een reder dient voor rompbevrachting verschillende zaken te regelen en te tonen aan de ILT zoals de teboekstelling van het schip in het buitenland, een verklaring van de vorige vlaggenstaat dat het recht diens vlag te voeren geschorst is, het hebben van een rompbevrachtingsovereenkomst, het hebben van een meetbrief en een akkoord van de eigenaar van het zeeschip. Na een check op juistheid en volledigheid van de documenten door de ILT kan een buitenlands schip ingeschreven worden en de Nederlandse vlag voeren (zie *Figuur 9*).

²⁷ Het zeeschip in rompbevrachting verliest weer de hoedanigheid van Nederlands schip wanneer de inschrijving in het rompbevrachtingsregister wordt doorgehaald.

Figuur 9: Het proces van rompbevrachting



Bron: Policy Research Corporation op basis van de ILT

Prestaties en knel- en verbeterpunten in het proces

De maximale doorlooptijd voor de procedure rompbevrachting bedraagt twee weken. De ILT houdt bij dat maandelijks meer dan 95% van alle afgegeven certificaten binnen de gestelde doorlooptijden zijn en correct zijn. Door het verouderde IT-systeem van de ILT zijn deze statistieken niet uit te splitsen naar type document. De ILT streeft naar kortere doorlooptijden dan de genoemde doorlooptijden in de richtlijnen. Er is uit het systeem geen zicht te krijgen op het aantal gemiddelde dagen voor afzonderlijke procedures (zoals rompbevrachting).²⁸

Reders die met dit proces te maken hebben ervaren vergelijkbare problemen als bij de zeebrief zoals een onvoldoende tijdige terugkoppeling bij onvolledigheid of fouten in de aanvraag en onzekerheid over de duur van het proces.

III.1.4. BAREBOAT-OUT VERKLARING EN TERUGKOMST NA EEN KORTE PERIODE VAN BAREBOAT-OUT

Wanneer een schip in Nederlands eigendom in een buitenlands rompbevrachtingsregister komt en onder buitenlandse vlag vaart is een *bareboat-out* verklaring nodig. Redenen hiervoor kunnen protectionistische maatregelen van andere landen zijn, bepaalde eisen die worden gesteld bij een opdracht of omdat het varen onder een buitenlandse vlag voor bepaalde opdrachten economisch voordeliger kan zijn (bijvoorbeeld door het hanteren van andere regels omtrent beveiliging aan boord

²⁸ Aan het eind van dit onderzoek heeft de ILT met behulp van een technische expert en herstelwerk een overzicht kunnen maken van de doorlooptijden van de afgifte van certificaten over de maand augustus 2016. Op basis van de late aanlevering van deze informatie en de beperkte periode (één zomermaand) is deze informatie niet nader geanalyseerd.

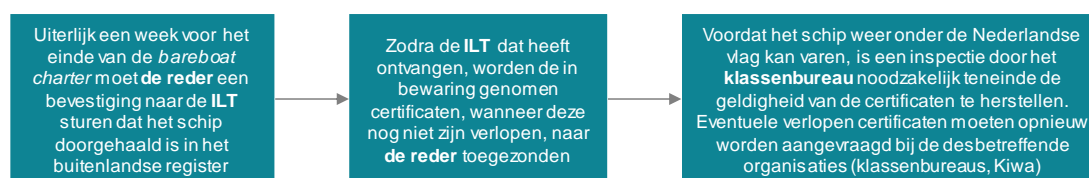
door andere vlaggenstaten). Door de reder wordt een verklaring gevraagd waarin staat dat de Nederlandse vlaggenstaat geen bezwaar heeft tegen de voorgenomen inschrijving en dat gedurende de inschrijving de Nederlandse vlag niet gevoerd zal worden. Het zeeschip verliest de hoedanigheid van Nederlands schip met ingang van de dagtekening van de doorhaling van de inschrijving in het register. Reders vragen een verklaring voor *bareboat-out* aan bij de ILT. Reders informeren zelf klassenbureaus dat een schip *bareboat-out* is.

Na verloop van tijd keert het schip dat *bareboat-out* is gegaan weer terug onder Nederlandse vlag. Certificaten kunnen dan door de ILT bevroren zijn, zodat een schip bij terugkomst gebruik kan blijven maken van eerdere certificaten (indien deze nog geldig zijn). In *Figuur 10* is dit proces weergegeven.

Figuur 10: Het proces van *bareboat-out* en terugkomst na periode van *bareboat-out*



Bij terugkeer in het Nederlands register:



Bron: Policy Research Corporation op basis van de ILT

Prestaties en knel- en verbeterpunten in het proces

Er zijn in 2016 (tot augustus) drie *bareboat-out*-verklaringen uitgegeven. In totaal zijn er, met peildatum 1 augustus 2016, 132 *bareboat-out* schepen geregistreerd bij de ILT. Van begin tot augustus 2015 zijn er negen schepen teruggekomen van *bareboat-out*. In totaal stonden er per 1 augustus 2016 44 teruggekomen schepen van *bareboat-out* geregistreerd.²⁹

Door het verouderde IT-systeem van de ILT zijn de statistieken niet uit te splitsen naar type document en proces (zoals een *bareboat-out*-verklaring). De ILT streeft naar kortere doorlooptijden dan de genoemde doorlooptijden in de richtlijnen. Er is uit het IT-systeem van de ILT geen zicht te verkrijgen op het gemiddelde aantal dagen van de duur van deze procedure.³⁰

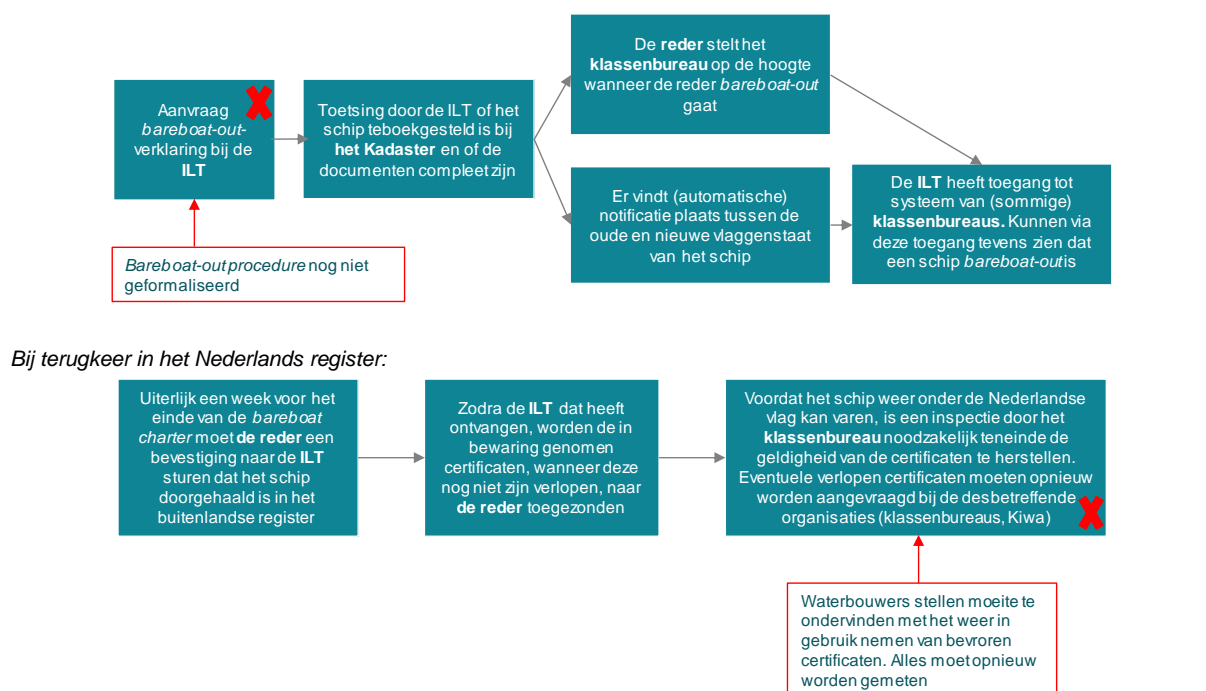
²⁹ Bron: de ILT

³⁰ Aan het eind van dit onderzoek heeft de ILT met behulp van een technische expert en herstelwerk een overzicht kunnen maken van de doorlooptijden van de afgifte van certificaten over de maand augustus 2016. Op basis

Knelpunten en verbeterpunten in het proces (zie *Figuur 11*):

- Er is momenteel geen formele regeling voor het geven van een *bareboat-out* verklaring.³¹ Het proces loopt in praktijk anders dan op de site van de ILT staat.³² Beoogd wordt met de Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen om *bareboat-out* een wettelijke basis te geven.
- De waterbouwsector loopt tegen diverse knelpunten aan in het proces. Zo duurt het volgens de sector lang om bevroren certificaten bij terugkomst opnieuw in gebruik te nemen. Waterbouwschepen die, na *bareboat-out* te zijn geweest, terugkomen dienen vaak opnieuw processen te doorlopen en opnieuw op te worden gemeten voor certificeringen (terwijl er zich geen significante wijzigingen hebben voorgedaan). ILT geeft aan dat er soepel kan worden teruggekeerd naar het Nederlandse register wanneer de reder het klassenbureau controles laat voortzetten en aftekenen tijdens de *bareboat-out* periode. Het klassenbureau kan gedurende deze periode geen certificaten afgeven, maar hier wel aantekeningen van maken, zodat bij terugkeer direct certificaten kunnen worden verstrekt.
- Het aanmelden van nieuwbouwschepen en het leveren van de benodigde documenten bij (tijdelijk) afmelden wordt door de waterbouwsector als langdurig en soms als onnodig gecompliceerd ervaren. De sector geeft tevens aan dat verzoeken vanuit de vakbond om reders te verplichten om bij *bareboat-out* het personeel hiervan schriftelijk in kennis te stellen de procedure complexer maken. Het personeel binnen de waterbouwsector zou vaak in een aparte BV zijn geplaatst waardoor er voor hen geen veranderingen zouden zijn.

Figuur 11: Knelpunten in het proces van en terugkomst na periode van *bareboat-out*



Bron: Policy Research Corporation op basis van gesprekken met reders, brancheorganisaties, uitvoerende partijen binnen het register en andere stakeholders

van de late aanlevering van deze informatie en de beperkte periode (één zomermaand) is deze informatie niet nader geanalyseerd.

³¹ Er is geen wettelijke basis voor de *bareboat-out*. De ILT heeft de verklaring juist in het leven geroepen om *bareboat-out* voor de sector makkelijker te maken.

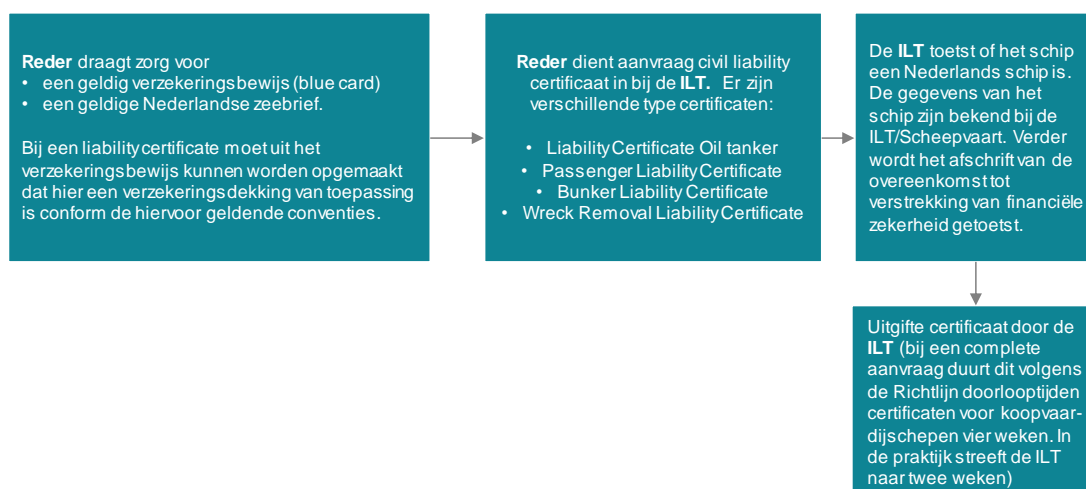
³² Zo meldt de website van de ILT dat de ILT het klassenbureau zou informeren als een schip *bareboat-out* gaat. In praktijk is de reder zelf verantwoordelijk voor het informeren van het klassenbureau.

III.1.5. LIABILITY CERTIFICATES VOOR HET SCHIP

Op basis van internationale regelgeving gelden voor schepen uit bepaalde gewichtsklassen dat ze over de juiste verzekeringen dienen te beschikken en hiervoor certificaten (liability certificates) nodig hebben. Deze verzekeringen hebben bijvoorbeeld betrekking op milieuschade (zoals het lekken van olie), maar ook met het varen door conflictgebieden. Met dit certificaat kunnen schepen aantonen dat zij voor deze risico's verzekerd zijn.

Deze certificaten dienen elk jaar opnieuw te worden aangevraagd. Aanvragen lopen gelijk met de twee verzekeringsjaren. De ene eindigt op 31 december en de ander op 20 februari. Alle aansprakelijkheidscertificaten worden in deze periode afgegeven. ILT controleert hierbij op de echtheid van het verzekeringsbewijs, de gegevens van de reder, het schip en de verzekeringsmaatschappij. Wanneer deze in orde blijken te zijn wordt het certificaat afgegeven. Dit resulteert jaarlijks in een grote bulk aanvragen tussen november en februari van reders bij de ILT. De verzekeringseisen zijn aangescherpt waardoor schepen met lagere brutotonnages ook over specifieke verzekeringscertificaten (onder meer wreck removal liability certificate) dienen te beschikken en zodoende een groter deel van de vloot verzekeringscertificaten nodig heeft.

Figuur 12: Proces van liability certificaat voor het schip



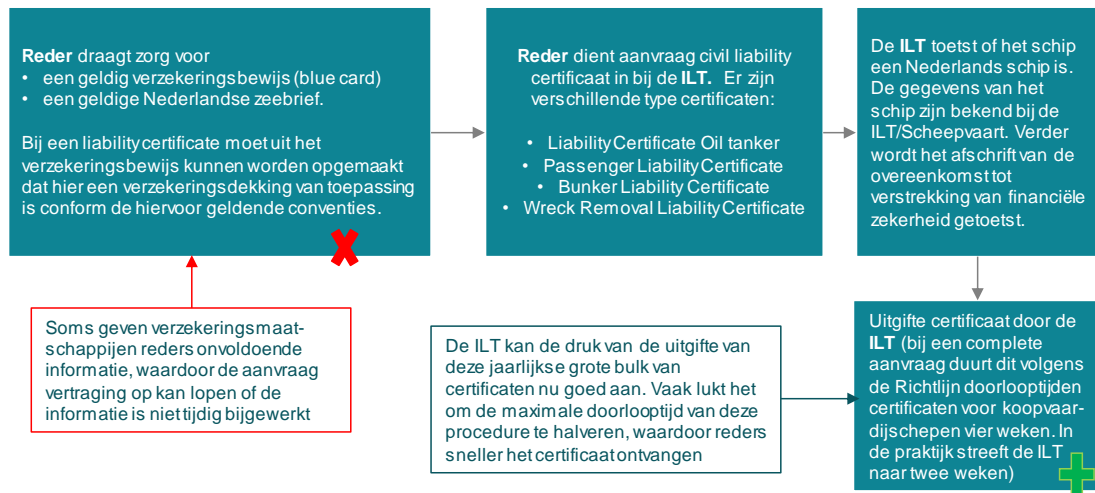
Bron: Policy Research Corporation op basis van de ILT

Prestaties en knel- en verbeterpunten in het proces

Voor deze procedure geldt een doorlooptijd van maximaal vier weken. Deze jaarlijkse grote hoeveelheid aanvragen legt een grote druk op de capaciteit bij de ILT. In het verleden zorgde dit voor veel overwerk. De ILT heeft in de afgelopen jaren verschillende maatregelen genomen om het proces te verbeteren, zoals veelvuldig overleg met reders en de KVNR om te zorgen dat de aanvragen bijtijds worden ingediend. Ook wordt er qua interne capaciteit rekening gehouden met deze jaarlijkse drukte om afhandeling binnen de gestelde doorlooptijden te halen. Hiervoor wordt extra capaciteit inzet tussen begin november en 20 februari. Hierdoor stelt de ILT nu goed te kunnen omgaan met deze piekdrukke en de maximale doorlooptijden te kunnen halveren.

Aandachtspunten zijn de informatievoorziening van verzekeraars aan reders en het zorgdragen dat reders ook correcte en bijgewerkte verzekeringen. Dit kan voor problemen en vertragingen met de aanvraag van een verzekeringscertificaat zorgen. Daarnaast kunnen er incidenteel problemen zijn omdat reders een adreswijziging niet (goed) hebben doorgegeven bij het Kadaster, waardoor het proces voor het verkrijgen van een verzekeringscertificaat langer duurt.

Figuur 13: Knelpunten in het proces van liability certificaat voor het schip



Bron: Policy Research Corporation op basis van de ILT en diverse gesprekken met reders, brancheorganisaties, uitvoerende partijen binnen het register en andere stakeholders

III.1.6. GOEDKEURING BEMANNINGSPLAN

Een reder dient voor elk zeeschip een beoordeling van de ILT te krijgen op het bemanningsplan, waarmee de manager van het schip kan aantonen dat de operaties op zee veilig en verantwoord met de bemanning kunnen worden uitgevoerd. In dit bemanningsplan staan zaken als het aantal bemanningsleden en hun taken, de rusttijden van de bemanning, het type zeeschip en de doeleinden hiervan, de uitrusting van het schip, gehanteerde noodprocedures en de geografische gebieden waarin het schip zal varen. In *Figuur 14* is het proces omtrent keuring van een bemanningsplan beschreven.

Figuur 14: Proces van keuring van een bemanningsplan



Bron: Policy Research Corporation op basis van de ILT

Prestaties en knel- en verbeterpunten in het proces

Het keuren van het bemanningsplan inclusief de afgifte van het bemanningscertificaat door de ILT duurt volgens de richtlijnen zes weken. In de praktijk kan een reder al vroeger starten met het laten keuren van een bemanningsplan (bijvoorbeeld tijdens de laatste fase van de bouw van een schip), zodat de uiteindelijke goedkeuring sneller kan plaatsvinden en afgifte op het laatst kan plaatsvinden.

Na een wetswijziging in 2002, waarin voorgeschreven bemanningsmodellen werden vervangen door doelregelgeving, ontstond er meer flexibiliteit omtrent de bemanning. Hierdoor is er meer vrijheid voor interpretatie en zijn er minder vaste richtlijnen. Soms zorgt dit voor reders echter voor het beeld van een langere doorlooptijd, omdat ingediende bemanningsplannen niet snel worden goedgekeurd en tussentijdse gesprekken en afstemming nodig is. Spelers uit de *Commercial Cruising Vessel (CCV)* branche³³ ervaren dat het moeilijk is om in te schatten of het bemanningsplan goedgekeurd wordt. Soms moet hierdoor meerdere keren een nieuw plan worden ingediend. Bij het indienen van het bemanningsplan voor standaardtype schepen ondervinden reders vrijwel nooit problemen.

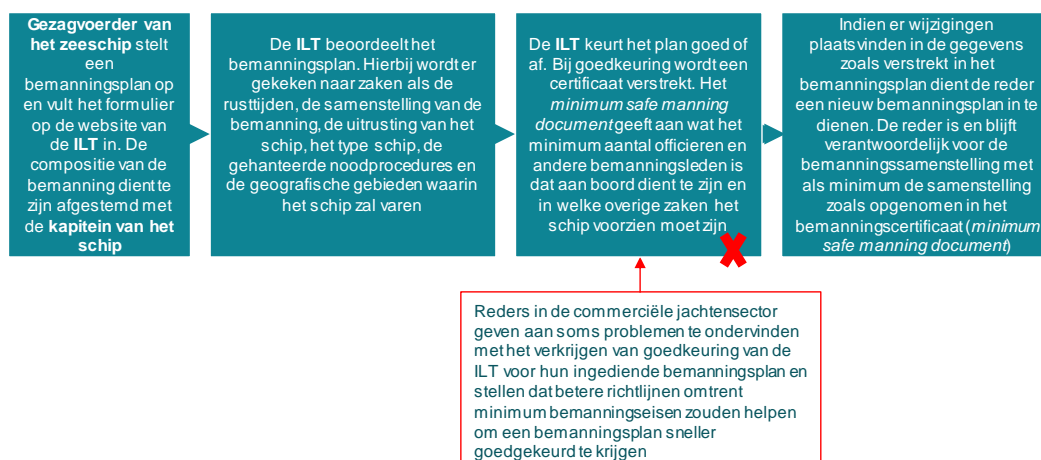
De ILT houdt bij dat maandelijks meer dan 95% van alle afgegeven certificaten binnen de gestelde doorlooptijden worden afgegeven en correct zijn. Door het verouderde IT-systeem van de ILT zijn deze statistieken niet uit te splitsen naar type document. ILT streeft naar kortere doorlooptijden dan de genoemde doorlooptijden in de richtlijnen. Er is uit het IT-systeem van de ILT geen zicht te verkrijgen op het aantal gemiddelde dagen van de duur van deze procedure.³⁴

Specifiek voor jachten onder de Nederlandse vlag is er behoefte aan flexibiliteit van regelgeving voor bemanningseisen. Momenteel dienen jachteigenaren met jachten langer dan 24 meter personeel met vaarbevoegdheden te verwerven die gelijk staan aan die voor de koopvaardij. De sector zou een *Yacht Certificate System* willen zien die in de mogelijkheid voorziet een vaarbevoegdheid te behalen met als limitatie 'yachts', om zo niet aan alle eisen die gelden voor de koopvaardij te hoeven voldoen. In vlaggenstaten als het Verenigd Koninkrijk, Cayman Island, Marshall Islands worden deze vaarbevoegdheden al geaccepteerd.

³³ Nederland heeft momenteel 6 CCV schepen, er is er maximaal 1 per jaar in vaart gekomen (bron: de ILT).

³⁴ Aan het eind van dit onderzoek heeft de ILT met behulp van een technische expert en herstelwerk een overzicht kunnen maken van de doorlooptijden van de afgifte van certificaten over de maand augustus 2016. Op basis van de late aanlevering van deze informatie en de beperkte periode (één zomermaand) is deze informatie niet nader geanalyseerd.

Figuur 15: Knelpunten in het proces van keuring van een bemanningsplan



Bron: Policy Research Corporation op basis van de ILT en gesprekken met reders, brancheorganisaties, uitvoerende partijen binnen het register en andere stakeholders

III.2. BEMANNINGSREGISTRATIE EN -CERTIFICERING

Voor het varen onder de Nederlandse vlag dient een reder te zorgen dat deze over de juiste documenten voor de bemanning beschikt. De volgende onderliggende bemanningsregistratie- en certificeringsprocessen zijn hierbij van belang³⁵:

- Verkrijgen vaarbevoegdheidsbewijzen/bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers voor Nederlandse zeevarenden
- Verkrijgen erkenning vaarbevoegdheidsbewijzen/bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers voor buitenlandse zeevarenden
- Verkrijgen monsterboekje

III.2.1. VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJZEN / BEKWAAMHEIDSBEWIJS DIENSTDOEN OP TANKERS VOOR NEDERLANDSE ZEEVARENDEN

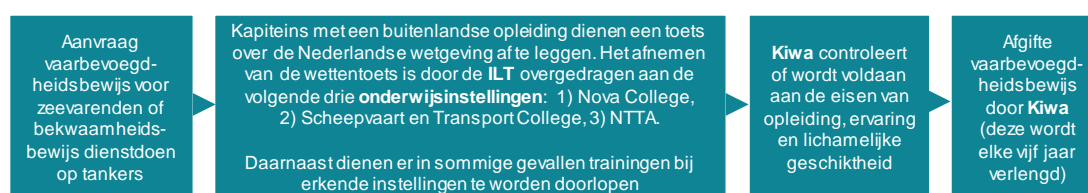
Elke Nederlandse zeevarende moet in het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs en/of een bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers. Reders vragen hiervoor een bewijs aan bij het Kiwa.

Om in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs en/of een bekwaamheidsbewijs, moet een zeevarende kennis en ervaring (diensttijd) aantonen en bepaalde opleidingen en trainingen hebben gevolgd. Via de website van het Kiwa kan een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers worden aangevraagd en betaald. Hierbij kunnen reders digitaal de documenten

³⁵ Het is geen uitputtend overzicht waarbij alles certificaten aan bod komen. Op basis van gesprekken met registerpartijen en de sector zijn bij het begin van het onderzoek en uit eerdere benchmarkonderzoeken naar het Nederlands register zijn de meest relevante registratie- en certificeringsprocessen geïdentificeerd waar sprake is van knelpunten dan wel aanzienlijk potentieel voor verbetering.

uploaden. Vanuit Kiwa wordt direct een automatische terugkoppeling verzonden wanneer de documenten zijn ontvangen. Jaarlijks worden er ongeveer 3 000 tot 4 000 vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen afgegeven. De gemiddelde doorlooptijd van uitgifte is volgens Kiwa tien werkdagen. Daarnaast bestaat er een express service, waarbij reders tegen extra betaling het document versneld kunnen ontvangen. Hierbij zouden de meeste reders dit document in twee dagen kunnen ontvangen.

Figuur 16: Proces van vaarbevoegdheidsbewijs / bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers



Bron: Policy Research Corporation op basis van Kiwa

Prestaties en knel- en verbeterpunten in het proces

In het verleden (met name rond 2013) werd de dienstverlening door het Kiwa door reders veelal negatief beoordeeld: de foutenmarges waren hoog en de doorlooptijden lang. Momenteel heeft Kiwa de processen verbeterd: processen lopen sneller, er wordt eerder aangegeven wanneer de door de reder aangeleverde documentatie onjuist of onvolledig is en processen kunnen in bepaalde gevallen worden versneld. Kiwa stelt dat doorlooptijden en juistheid van documenten in 95% of meer van de gevallen worden gehaald. Ook ervaringscijfers met het aandeel van fouten en onvolledigheden in de aanvraag door reders is gedaald van 4 op de 10 aanvragen naar 1 op de 10 aanvragen.

Kiwa ziet mogelijkheden tot versnelling van deze processen door digitalisering van aanvragen en uitgifte van documenten. Verder zou de verificatie van diploma's en opleidingen nog sneller kunnen gaan indien Kiwa hiervoor toegang zou krijgen tot de databases van de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO). Momenteel duurt deze stap van het proces 2 tot 3 werkdagen.

Specifiek rond commerciële jachten (zogenoemde commercial cruising vessels) is er de behoefte van de sector dat Britse opleidingseisen voor personeel aan jachten in Nederland worden erkend (dit is nu nog niet het geval).

Figuur 17: Knelpunten in het proces van vaarbevoegdheidsbewijs / bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers



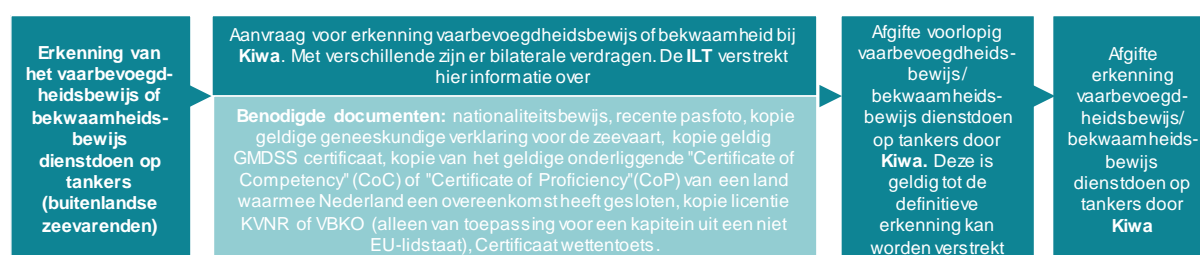
Bron: Policy Research Corporation op basis van Kiwa en gesprekken met reders, brancheorganisaties, uitvoerende partijen binnen het register en andere stakeholders

III.2.2. ERKENNING VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJZEN / BEKWAAMHEIDSBEWIJS DIENSTDOEN OP TANKERS VOOR BUITENLANDSE ZEEVARENDEN

De erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs en/of bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers wordt verstrekt aan officieren in bezit van een geldig STCW 1995/STCW 2010 "Certificate of Competency" en/of "Certificate of Proficiency", uitgegeven door of onder verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit van een land waarmee Nederland een overeenkomst hierover heeft gesloten. In Nederland hoort een buitenlandse zeevarende hiervoor een aanvraag bij het Kiwa in te dienen voor een Nederlandse erkenning van het vaarbevoegdheidsbewijs en/of bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers. De aanvraag hiervan kan digitaal via de website van het Kiwa worden gedaan. Jaarlijks verstrekt Kiwa ongeveer 4 000 vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen aan buitenlandse zeevarenden. Hierbij kunnen alle documenten worden geüpload.

Aangezien het verifiëren bij buitenlandse instellingen soms een aantal weken kan duren, kan de buitenlandse reder na het aanvragen direct een voorlopig vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs verkrijgen, waarmee de betreffende medewerker kan varen in afwachting van het definitieve document. Zodra alle documenten door het Kiwa bij de buitenlandse instanties zijn geverifieerd, wordt het definitieve document afgegeven. Zie *Figuur 18* voor een overzicht van het proces.

Figuur 18: Het proces van erkenning van het vaarbevoegdheidsbewijs/bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers voor buitenlandse zeevarenden



Onderwijsinstellingen die de wettenoetsafnames zijn 1) Nova College, 2) Scheepvaart en Transport College en 3) NTTA.

Bron: Policy Research Corporation op basis van Kiwa

Prestaties en knel- en verbeterpunten in het proces

Dit proces is door het Kiwa gedigitaliseerd. Het is nu mogelijk dat een reder na aanvraag direct een tijdelijke erkenning krijgt voor een buitenlands zeevarende. Hiermee kan gevaren worden in afwachting van het definitieve document. Hierna doet Kiwa de check op volledigheid en juistheid van de documenten. Indien bij verificatie van de documenten zou blijken dat de reder onterecht een erkenning heeft gevraagd voor een zeevarende komt deze op een zwarte lijst. Desbetreffende reder zou geen voorlopige erkenningen meer krijgen. In praktijk is dit nog niet voorgekomen. Ruim 95% van de controles vindt plaats binnen de gestelde doorlooptijden.

In het verleden werd de dienstverlening door het Kiwa door reders veelal negatief beoordeeld: de foutenmarges waren hoog en de doorlooptijden lang. Momenteel heeft Kiwa volgens reders de processen verbeterd: processen lopen sneller, er wordt eerder aangegeven wanneer de door de reder aangeleverde documentatie onjuist of onvolledig is en processen lijken, vooral indien er goede contacten met personen binnen het Kiwa zijn, sneller te gaan.

III.2.3. MONSTERBOEKJE

Elke zeevarende heeft een monsterboekje nodig. In het monsterboekje staan alle belangrijke gegevens omtrent de werkervaring van bemanningsleden en hun afgeronde opleidingen en trainingen. Het monsterboekje dient bij Kiwa te worden aangevraagd. Jaarlijks worden er ongeveer 7 000 monsterboekjes verstrekt door Kiwa. Het monsterboekje wordt over het algemeen alleen verstrekt aan Nederlandse zeevarenden. Buitenlandse zeevarenden kunnen als zij dat wensen ook een monsterboekje aanvragen, maar zij kunnen ook het monsterboekje van hun eigen land gebruiken. Vanaf het moment dat de documenten juist worden verstrekt, duurt het volgens Kiwa gemiddeld vijf werkdagen voordat een monsterboekje is aangemaakt. Indien er sprake is van spoed kan dit binnen twee werkdagen via de express-service. Zie *Figuur 19* voor het proces.

Figuur 19: Proces voor het monsterboekje



Met de wijzigingen voor het monsterboekje is de mogelijkheid geboden om alle bemanningsleden met een niet-Nederlandse nationaliteit aan boord te monstern indien zij een monsterboekje hebben dat ten minste in de Engelse taal is opgesteld. Dit was reeds een bestaande mogelijkheid voor gezellen ³⁶

Bron: Policy Research Corporation op basis van Kiwa

Prestaties en knel- en verbeterpunten in het proces

Er worden door reders zeer weinig problemen ondervonden met de aanvraag van het monsterboekje.

III.3. RANDVOORWAARDELIJKE PROCESSEN EN ELEMENTEN

Naast efficiënte registratie- en certificeringsprocessen behoren ook de vorming van, implementatie van en het geven van interpretatie en voorlichting en informatievoorziening over het Nederlands register tot registeractiviteiten. Verder behoren toezicht en handhaving van de regelgeving en promotie en acquisitie tot de registeractiviteiten. Een effectieve en efficiënte organisatie en uitvoering van deze processen is een belangrijke randvoorwaarde voor een aantrekkelijk Nederlands scheepsregister. In deze sectie zal beschreven worden bij welke partijen in het register deze taken zijn belegd en welke knelpunten hierin zijn geïdentificeerd.

III.3.1. VORMING VAN BELEID, WET- EN REGELGEVING

In het Nederlands register is het ministerie van IenM en specifiek de beleidskern primair verantwoordelijk voor vorming van het zeevaartbeleid op ministerieel niveau. IenM beleid neemt onder meer deel aan overleggen voor het maken en vaststellen van internationale regelgeving (bijvoorbeeld deelname aan bijeenkomsten van de International Maritime Organization (IMO) en op Europees vlak), implementeert internationale verdragen in nationale wet- en regelgeving en creëert beleidsvisies en strategieën voor het maritieme domein. Het ministerie wordt hierbij ondersteund door de kennis en expertise van onder meer de ILT en door sectororganisaties (zoals de KVNR, de vereniging van waterbouwers, NMT, Hiswa en Nautilus). Ondersteund door andere registerpartijen, zoals de ILT en brancheorganisaties, is de beleidskern van IenM tevens verantwoordelijk voor voorlichting over nieuwe wet- en regelgeving.

³⁶ Bron: de ILT

Figuur 20: Beleid, wet- en regelgeving



Bron: Policy Research Corporation

Knel- en verbeterpunten

Een correcte en tijdige implementatie van internationale regelgeving in nationale wet- en regelgeving is een onderscheidend element voor vlaggenstaten. Brancheorganisaties en reders stellen dat het beleid in sommige gevallen niet snel en flexibel genoeg wordt aangepast op nieuwe marktontwikkelingen of veranderingen in (internationale) wet- en regelgeving.

Verschillen in de implementatie en handhaving van aspecten van internationale regelgeving met omliggende landen zorgen voor beperking van een level-playing field. Andere landen zoals België hanteren in de ogen van reders minder strenge eisen voor bijvoorbeeld *special purpose ships*. Ondanks een goede wil en instelling bij registerpartijen om mee te denken is interpretatie van internationale regelgeving voor speciale schepen uit de waterbouw problematisch. Deze schepen vallen qua specificaties buiten de reguliere standaarden (bijvoorbeeld omtrent brandstofverbruik of duurzaamheid). Het betreft namelijk vaak maatwerk die voortvloeit uit innovatie in de waterbouw en offshore sector. Hierdoor kunnen nieuwe speciale schepen moeilijker ingevlagd worden in Nederland. Als gevolg hiervan is het vaak onduidelijk voor waterbouwbedrijven wanneer schepen in gebruik mogen worden genomen. De kosten van onnodig stilliggende schepen kunnen hoog oplopen.

Ook het Nederlandse beleid omtrent anti-piraterij, welke private beveiliging op schepen niet toestaat, wordt als ongunstig ervaren. Het leidt tot hoge extra kosten voor Nederlandse schepen die in risicogebieden varen of tot het uitvlaggen naar andere registers.

De schepen onder Nederlandse vlag zijn divers en actief in verschillende sectoren (handelsvaart, waterbouw, offshore, jachten, visserij, etc.). Er zijn specifieke knelpunten in implementatie en toepassing van (internationale) wet- en regelgeving voor verschillende deelsectoren:

- Voor de waterbouwsector heeft de implementatie van MLC 2006 tot voorbeelden geleid waarin de accommodatie op schepen niet aan de standaard vereisten voldeed en deze niet in gebruik kon worden genomen zonder toegestane uitzonderingen. Het MLC verdrag was hierin niet duidelijk en hield geen rekening met specifieke schepen. Uiteindelijk is in overleg met de sector een voorziening in de nationale wetgeving gemaakt om het knelpunt op te lossen.
- Voor de jachtensector geldt dat voor de toepassing van de bestaande *Commercial Cruising Vessels* (CCV)-regeling nog sprake is van onduidelijkheden en lange doorlooptijden. De aanvraag bij de Belastingdienst Rotterdam om in aanmerking te komen voor een CCV-status duurt lang (zes weken) met onvoldoende tussentijdse terugkoppeling. Ook worden duidelijke

handleidingen en voorschriften gemist om op voorhand te bepalen of een jacht in aanmerking komt voor een dergelijke CCV-regeling.³⁷

III.3.2. INTERPRETATIE VAN WET- EN REGELGEVING

De interpretatie van wet- en regelgeving is in eerste instantie bij de ILT belegd. ILT voert bij nieuwe wet- en regelgeving een Handhaafbaarheid, Uitvoerings- en Fraudebestendigheid (HUF)-toets uit voor de beleidskern van lenM. De ILT legt de normstelling uit door middel van formele bulletins, instructies en constante dialoog met klassenbureaus en het Kiwa, zodat deze reders van de juiste informatie kunnen voorzien. ILT zorgt voor een uitleg van de normstelling aan klassenbureaus en het Kiwa, om zo een juiste en eenduidige interpretatie te creëren. Klassenbureaus en Kiwa kunnen bij vragen en uitzonderingsgevallen direct bij de ILT terecht, die dan weer kan reageren.

Figuur 21: Interpretatie van wet- en regelgeving



Bron: Policy Research Corporation

Knep- en verbeterpunten

De interpretatie omtrent nieuwe wet- en regelgeving wordt ondermaats bevonden in vergelijking tot andere vlaggenstaten. Zo zouden concurrerende commerciële registers, maar ook andere Europese landen, waaronder Denemarken, een stuk actiever zijn in het inpassen van nieuwe regelgeving (en daarnaast in het informeren en adviseren hierover). De geconstateerde knelpunten omtrent implementatie van internationale wet- en regelgeving in nationale regelgeving (zie vorige paragraaf) hinderen ook interpretatie van wet- en regelgeving. Doordat implementatie van nieuwe wet- en regelgeving soms lang op zich laat wachten weten reders in bepaalde gevallen niet hoe zij internationale wetgeving dienen te interpreteren. Hierdoor hebben zij geen uitsluitsel of bepaalde zaken (bijvoorbeeld technische aanpassingen/vernieuwingen van schepen) wettelijk wel of niet geoorloofd zijn. In praktijk kan het zijn dat ILT met een voorlopige interpretatie en toepassing van nieuwe regelgeving komt en lenM beleid dit goedkeurt of extra afstemming plaatsvindt. Bij onduidelijkheden in interpretatie zullen klassenbureaus, Kiwa met de ILT en lenM beleid in gesprek moeten gaan. Verder zal ook met de sector in gesprek moeten worden gegaan.

De informatie op de site van de ILT over wet- en regelgeving is verouderd. Instanties en bedrijven moeten vaak nog zelf veel uitzoeken omtrent de wet- en regelgeving. Veel zaken blijven hierdoor nog onvoldoende duidelijk. *EasyRules*, een database met (inter)nationale wet- en regelgeving voor de zeevaart en de binnenvaart, is sinds 2014 niet meer bijgewerkt omdat dit stop werd gezet. De prognose van de ILT was dat een nieuwe applicatie in de zomer van 2015 weer operationeel zou zijn. Dat is niet

³⁷ Momenteel varen er, volgens ILT, 6 van dergelijke CCV schepen onder Nederlandse vlag. Er is maximaal 1 CCV per jaar onder Nederlandse vlag gekomen. Daarnaast zijn er ook zeilende CCV's. lenM beleid is voornemens om de LY3 in de Nederlandse regelgeving op te nemen.

gelukt. Momenteel wordt er een nieuwe applicatie getest. Deze komt in het najaar van 2016 online met de verwachting bij de ILT dat het begin 2017 het weer helemaal up to date is.

Daarnaast is de ILT bezig met vernieuwingen aan de website. De huidige website bevat verouderde en in een paar gevallen zelfs onjuiste informatie. Reders stellen dat belangrijke informatie moeilijk te vinden of niet aanwezig is. Ook het ontbreken van de namen van contactpersonen maakt het register onpersoonlijk en moeilijk bereikbaar voor reders. Verder is de site, op een aantal formulieren en pagina's na, alleen in het Nederlands (terwijl Engels de internationale voertaal is). Dit beperkt de waarde van de site voor buitenlandse reders met interesse om zich in Nederland te vestigen en/of schepen onder de Nederlandse vlag te laten varen. De website is verder sterk geënt op het informeren over de processen van de ILT en is beperkt qua informatievoorziening over andere processen die belegd zijn bij partijen als het Kadaster, klassenbureaus en Kiwa.

De website brengt onvoldoende specifieke kenmerken en sterktes van het Nederlands register naar voren. Zo worden mogelijkheden voor reders om voorlopige documenten te krijgen (bijvoorbeeld zeebrief en erkenning van het vaarbevoegdheidsbewijzen voor buitenlands personeel) onvoldoende voor het voetlicht gebracht. Ook informatie over de gehanteerde doorlooptijden van de ILT ontbreekt.

III.3.3. VOORLICHTING OVER WET- EN REGELGEVING

Doordat de taken van het register zijn opgeknipt is er niet één partij verantwoordelijk voor voorlichting omtrent het gehele register. Zo heeft IenM beleid verantwoordelijkheden in de voorlichting van het register, maar vormt de website met informatie over het Nederlands register onderdeel van de website van de ILT. De ILT heeft hierdoor verantwoordelijkheden met betrekking tot de voorlichting over regelgeving in relatie tot certificering en bepaalde uitvoeringsprocessen. Andere registerpartijen, zoals het Kadaster, de klassenbureaus en het Kiwa informeren via hun websites ook over relevante registeractiviteiten. Daarnaast zijn zij ook een aanspreekpunt voor reders over de processen die aan hen gemandateerd zijn.

In het verleden adviseerde de ILT ook over toepassing en uitvoering van regelgeving aan de sector. De ILT heeft de keuze gemaakt zich te richten op handhaving en toezicht; de partij die toezicht houdt kan niet ook eerder advies hebben gegeven. De klassenbureaus en het Kiwa kunnen reders adviseren over de toepassing en uitvoering van de regelgeving. In specifieke gevallen kunnen reders samen met de klassenbureaus nog wel terecht bij de ILT voor vragen en nadere voorlichting.

Figuur 22: Voorlichting over wet- en regelgeving



Bron: Policy Research Corporation

Knel- en verbeterpunten

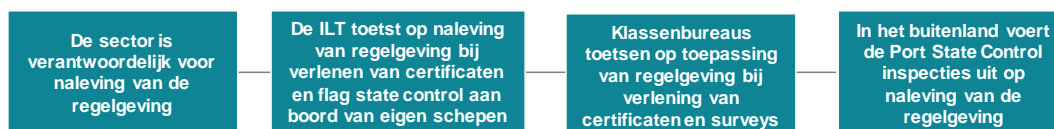
Er is niet één centrale website waar een partij duidelijke informatie kan vinden over het Nederlands register. Het Nederlands scheepsregister heeft geen eigen website, maar maakt deel uit van de website van de ILT. Informatie over het Nederlands register blijkt in praktijk verspreid te zijn over de websites van de registerpartijen die vanuit hun eigen verantwoordelijkheden zo goed mogelijk informatie proberen te geven over de registerprocessen waar zij verantwoordelijk voor zijn. Er is niet één registerpartij, ook niet de ILT, die zich verantwoordelijk voelt om de informatie over het Nederlands register goed te ontsluiten. Het is zoeken voor een reder welke partij over welke registerzaken gaat (er is geen 'one stop information shop') en er worden vaak geen directe contactpersonen vermeld. Daarnaast stellen partijen dat er dikwijls een gebrek aan technische kennis en kunde is bij de telefonisten die men aan de lijn krijgt als men belt met vragen. Deze vragen worden doorgespeeld aan de experts bij ILT. Dit kan ervoor zorgen dat partijen moeten wachten op antwoord op hun vragen.

Informatievoorziening omtrent wet- en regelgeving is voornamelijk beschikbaar in het Nederlands op de site van de ILT, wat buitenlandse reders bemoeilijkt schepen onder de Nederlandse vlag te registreren. De ILT geeft aan alle communicatie (waaronder ook de informatie bulletins) in het Engels te verzorgen. De wet- en regelgeving is echter niet beschikbaar in het Engels. Dit terwijl andere registers, zoals bijvoorbeeld Marshall Islands of Cayman Islands maar ook die van het Verenigd Koninkrijk en Denemarken uitgebreide handboeken online hebben waarin alle aspecten omtrent registeractiviteiten, wet- en regelgeving, waaronder ook fiscale regelgeving, op één plek te vinden zijn en duidelijk beschreven staan (in het Engels). Dit zou volgens brancheverenigingen en reders een goed voorbeeld kunnen zijn voor Nederland.

III.3.4. NALEVING VAN DE REGELGEVING

In het huidige register is de naleving van wet- en regelgeving bij diverse partijen belegd. In eerste instantie is een reder verantwoordelijk voor een veilige werkomgeving en uitvoering van activiteiten. De ILT controleert op de naleving van de regelgeving. Bij het uitgeven van certificaten wordt gekeken of aan de verschillende vereisten wordt voldaan. Tot slot voert de ILT *flag state controls* uit. De klassenbureaus en het Kiwa toetsen bij verlening van certificaten en via surveys op toepassing van de regelgeving. De ILT is toezichthouder op Kiwa en klassenbureaus, die uitbestede werkzaamheden namens de minister uitvoeren. In havens in het buitenland worden er inspecties uitgevoerd door de Port State Control om te zien of schepen aan de wet- en regelgeving voldoen.

Figuur 23: Naleving van wet- en regelgeving



Bron: Policy Research Corporation

Knel- en verbeterpunten

Er zijn geen structurele knelpunten genoemd omtrent de naleving van wet- en regelgeving. De Nederlandse vlag wordt beschouwd als een kwaliteitsvlag: Nederlandse schepen voldoen over het

algemeen ruim aan de internationale standaarden en hebben dan ook vaak weinig problemen bij inspecties van de Port State Control. De ILT reageert ook snel op vragen van klassenbureaus bij problemen bij schepen onder de Nederlandse vlag; in de avonduren en in weekenden kunnen klassenbureaus hierbij zelfstandig besluiten nemen (bij grote vraagstukken is er de 24-uurs piketdienst van de ILT).

III.3.5. PROMOTIE EN ACQUISITIE

Voor de realisatie van de ambitie van de Maritieme Strategie is het nodig om promotie en acquisitie van nieuwe schepen voor het Nederlands register te stimuleren.

Knel- en verbeterpunten

Hoewel partijen het belang van promotie en acquisitie noemen, is er is niet één registerpartij die verantwoordelijk is of zich verantwoordelijk voelt voor het aantrekken en voeren van promotie voor het Nederlands register. Er wordt te weinig commercieel nagedacht om schepen en activiteiten in Nederland te behouden en nieuwe activiteiten aan te trekken. Er is geen eenduidig beeld van wat Nederland precies zou willen promoten en/of op welke specifieke doelgroep wordt gericht.

Commerciële registers en commerciële organisaties als klassenbureaus en Kiwa zijn veel actiever in het benaderen van marktpartijen. Het accountmanagement voor bestaande reders is beter ingericht bij hen. Een duidelijke acquisitiestrategie en gerichte inzet van bijvoorbeeld de NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency) en het netwerk van ambassades zou meer effect hebben dan om aanwezig te zijn op bijvoorbeeld beurzen.

III.4. BESCHOUWING

De Nederlandse vlag is een kwaliteitsvlag die in binnen- en buitenland ook als zodanig wordt erkend. De schepen onder de Nederlandse vlag en de Nederlandse maritieme cluster zijn divers met verschillende type schepen (handelsvaart, waterbouwschepen, offshore schepen, jachten, etc.). De kwaliteit van dienstverlening van het Nederlands register is een belangrijke factor voor reders om te kiezen voor de Nederlandse vlag en/of om te blijven. Hierdoor blijven er, bijvoorbeeld omtrent jachten, kansen liggen voor het register. Momenteel worden er veel jachten in Nederland gebouwd die vervolgens onder een andere vlag varen door tekortschietende wet- en regelgeving.³⁸

Het Nederlands register is een complexe samenhang van verschillende processen met verschillende verantwoordelijke partijen

Het Nederlands register is complex ingericht met betrokkenheid van verschillende partijen (IenM beleidskern, de ILT, Kadaster, Kiwa en klassenbureaus) die verantwoordelijke zijn voor verschillende (deel)processen: van de registratie van een schip, afgifte van bemanningscertificaten, de implementatie, interpretatie en voorlichting over nieuwe en bestaande wet- en regelgeving tot de

³⁸ Bron: de ILT, gesprekken HISWA en diverse bedrijven binnen deze sector

informatievoorziening over het register. Onderstaande tekst beschrijft per partij de interne procesbeheersing en de eventuele knelpunten hierin.

Beeld over de procesbeheersing van verschillende registerpartijen

Kadaster

Het Kadaster geeft aan weinig problemen te ondervinden met de beheersing van de eigen processen. Processen zijn redelijk simpel en overzichtelijk en mensen binnen de organisatie weten elkaar snel te vinden. Documenten worden altijd nog een keer gecheckt voor uitgifte (volgens het vierogenprincipe) en het Kadaster meet de eigen resultaten. Uit deze metingen blijkt dat doorlooptijden vrijwel altijd worden gehaald en dat er een zeer kleine foutenmarge is. Het grootste deel van de gemaakte fouten betreft tevens fouten die relatief snel te verhelpen zijn, zoals typfouten. Dit krijgt dan prioriteit, zodat de reder snel over de juiste documenten bezit.

Reders en brancheverenigingen zijn positief over de dienstverlening van het Kadaster. Zij stellen dat de aanvraag van documenten gemakkelijk verloopt en dat het Kadaster snelle terugkoppeling geeft omtrent de juistheid en volledigheid van documenten (meestal binnen 24 uur). Indien er vragen zijn is het Kadaster laagdrempelig en goed benaderbaar. Veel processen, zoals een voorlopige meetbrief kunnen in een vroeg stadium geregeld worden en het Kadaster denkt volgens reders goed en praktisch mee om vertragingen voor de reder te beperken of te voorkomen.

De ILT

De ILT kampt met een verouderd informatiesysteem. Hierdoor kunnen prestaties voor alle aanvragen samen gemeten worden, maar kan dit niet per proces / type document. Dit zorgt ervoor dat het moeilijker wordt om een precieze inzage te krijgen in de verbeterpunten per proces. Daarnaast zorgt het er ook voor dat de ILT niet onderbouwd kan aangeven dat in werkelijkheid de doorlooptijden vaak een stuk korter zijn dan de wettelijk voorgeschreven maximum doorlooptijd. Indien dit wel zou kunnen zou dit beter overkomen op reders.

Ondanks dat de processen niet afzonderlijk digitaal gemeten kunnen worden, is er wel een overzicht van de behaalde prestaties voor alle uitgegeven documenten per maand. Hieruit blijkt dat in meer dan 95% van de gevallen de doorlooptijden worden gehaald.

Verder geeft de ILT aan afgelopen jaren vorderingen te hebben gemaakt met de liability certificates, door extra capaciteit te reserveren in de periode waarin de aanvragen hiervoor binnenkomen (november tot februari) om deze certificaten sneller te kunnen verstrekken. Daarnaast is er in de afgelopen periode veel afstemming geweest met reders en brancheverenigingen om te zorgen dat reders hun aanvragen hiervoor sneller indienen. Deze maatregelen zijn volgens de ILT succesvol geweest. Reders geven aan dat de procedure rondom de liability certificates in de afgelopen jaren versneld is en dat zij over het algemeen weinig problemen hebben ondervonden met de levering hiervan.

Brancheorganisaties en reders zijn nog niet tevreden over de procedures rondom de zeebrief, de Continuous Synopsis Record (CSR) en bemanningsplannen. Deze processen zijn grotendeels belegd bij de ILT. Doorlooptijden van de zeebrief en een CSR zouden lang zijn in verhouding tot andere

registers. Hoewel de ILT stelt dat er in werkelijkheid vaak kortere doorlooptijden worden gerealiseerd dan de maximale doorlooptijden uit de richtlijnen, stellen reders dat de uitgifte van een certificaat vaak de maximaal aangegeven termijn in beslag neemt.

Daarnaast zouden reders vaak sneller terugkoppeling willen zien van de ILT over de juistheid en de volledigheid van de door hen aangeleverde documenten. Nu duurt dit soms een aantal werkdagen tot een aantal weken. Indien er nieuwe documenten aangeleverd dienen te worden, zorgt dit voor vertraging bij de reder.

Een aantal reders geeft aan het te betreuren dat het niet meer de bedoeling is om de ILT - door de keuze om een striktere takenscheiding aan te houden (waarin de ILT de toezichtrol vervult) - rechtstreeks te benaderen. Indien er complexere vragen zijn omtrent wet- en regelgeving komen reders toch vaak (indirect) bij de ILT terecht. Andere registers, zoals bijvoorbeeld Liberia, zouden volgens reders een beter accountmanagement hebben, waarbij reders vaste contactpersonen hebben en waarmee kennismakingsgesprekken plaatsvinden. Dit zou de kwaliteit van de serviceverlening verhogen. Andere reders geven aan dat zij het geen probleem vinden om bij vragen omtrent het register het klassenbureau te contacteren.

Reders geven aan dat zij bereidheid zien bij de ILT medewerkers om mee te denken als zij een probleem hebben. Er wordt hierbij goed gekeken naar een werkbare en praktische oplossing om lange vertragingen bij reders te voorkomen. Wel wordt er gezegd dat dit kan afhangen van de persoon die men bij de ILT treft en hoeveel kennis en ervaring diegene heeft op dit domein

Klassenbureaus

Indien een reder problemen ondervindt in het buitenland kan hij 24 uur per dag contact opnemen met het klassenbureau. Deze komt - indien het een klein probleem betreft - zelf met een oplossing of contacteert - bij een complexer probleem - namens de reder de ILT om samen met de ILT een oplossing te vinden. Sommige klassenbureaus hebben een vragenportaal op de website, waarop de reder zijn vraag kan stellen. Hierbij kan er worden aangegeven hoe urgent de vraag is. Hoe urgenter de vraag, des te sneller zal de reder antwoord ontvangen. Dit kan variëren van een paar uur voor urgente vragen tot een paar dagen voor vragen die minder snel antwoord behoeven. Meestal kan een schip binnen 24 uur weer varen. De gesproken klassenbureaus stellen momenteel bezig te zijn met verdere procesverbeteringen om doorlooptijden nog verder terug te dringen, door verdere stappen omtrent digitalisering te nemen. Klassenbureaus meten hun eigen prestaties en voldoen aan strenge internationale normen. De gesproken bureaus stellen dat de foutenmarge op intern uitgevoerde processen zeer klein is (maximaal een paar procent). Tevens behoudt de ILT het recht om de klassenbureaus aan steekproeven of audits te onderwerpen.

De laatste jaren heeft de ILT geen audits uitgevoerd op de klassenbureaus, omdat hier volgens de ILT geen directe aanleiding voor zou zijn. De klassenbureaus volgen internationale normen. De klassenbureaus functioneren volgens de ILT goed en de dienstverlening is conform de normen. Volgens reders hebben de klassenbureaus veel vaktechnische kennis en kunnen zij bij problemen pragmatisch handelen om te voorkomen dat het schip stil komt te liggen (wat reders veel geld kost). Ook het kennisniveau van de klassenbureaus is naar ervaring van de reders hoog.

Kiwa

In de afgelopen jaren heeft Kiwa veel actie ondernomen om de processen te verbeteren. Uit eerdere rapporten en uit de gesprekken met de brancheorganisaties bleek dat de processen rond 2013/2014 bij Kiwa vaak niet goed verliepen. Veel aanvragen liepen grote vertragingen op en in documenten werden er vaak fouten gemaakt. Inmiddels stelt Kiwa dat meer dan 95% van de documenten geen fouten meer bevat. Kiwa meet de eigen processen en zegt dat er sprake is van een stijgende lijn. De belangrijke maatregel die is genomen is de digitalisering van processen, waardoor reders nu alle documenten digitaal kunnen uploaden. Dit verkleint de kans op fouten, zorgt vaak voor een meer volledige aanlevering van noodzakelijke documenten en een kortere doorlooptijd. Verder heeft Kiwa geïnvesteerd in meer kennis bij de medewerkers. Ook in informatievoorziening aan reders is geïnvesteerd waardoor uiteindelijk ook onvolledigheden en fouten in aanvragen door reders van 4 op de 10 aanvragen is gedaald naar 1 op de 10 aanvragen. Om de dienstverlening voor reders te verbeteren heeft Kiwa in de afgelopen jaren versnelde procedures geïntroduceerd waarbij de reder tegen extra betaling in een kortere tijd een vaarbevoegdheidsbewijs kon krijgen. Inmiddels is het voor een buitenlandse zeevarende mogelijk een tijdelijk vaarbevoegdheidsbewijs te krijgen in afwachting van de goedkeuring van alle documenten. Met deze maatregelen zijn de looptijden voor de meeste documenten bij het Kiwa verkort.

Reders geven aan dat de dienstverlening van het Kiwa sterk is verbeterd. Er zijn minder fouten, aanvragen gaan sneller en de kwaliteit van de dienstverlening in het algemeen is hoger. Het digitaal indienen van documenten verloopt goed, al zijn er reders die stellen dat het digitaal invoeren van gegevens bij Kiwa tijdrovender is dan bij andere registers, waar de gegevens op de documenten door de instantie worden ingevoerd in plaats van door de reder.

De verschillende registratie- en certificeringsprocessen en randvoorwaardelijke processen zijn van elkaar afhankelijk en beïnvloeden elkaar: reders hebben zowel de noodzakelijke scheepsdocumenten als bemanningsdocumenten tijdig nodig en de interpretatie van wet- en regelgeving beïnvloedt bijvoorbeeld de wijze van registratie en certificering van schepen en bemanningen. Uit het onderzoek blijkt dat de keten voor verschillende registratie- en certificeringsprocessen niet optimaal functioneert. Het gaat niet alleen om specifieke deelprocessen, maar met name om de schakels tussen processen en partijen die niet goed op elkaar afgestemd zijn. Dit raakt de kwaliteit van het Nederlands register en de beleving ervan door reders.

Registratie- en certificeringsprocessen kennen gebreken in aansluiting van processen en verantwoordelijkheden tussen partijen

Registerpartijen als ILT, Kiwa, klassenbureaus en Kadaster stellen dat minimaal 95% van hun processen binnen de gestelde doorlooptijden plaatsvinden en de correcte einddocumenten opleveren. In processen van met name Kiwa voor afgifte van bemanningscertificaten is afgelopen jaren een sterke verbetering in de prestaties door Kiwa en reders ervaren. Verdere verbetering van processen blijft een noodzaak om doorlooptijden waar mogelijk te verkorten, maar ook specifiek betrouwbaarheid en tussentijdse terugkoppeling over een aanvraag mogelijk te maken.

Onvoldoende afstemming tussen registerpartijen die betrokken zijn bij de registratie- en certificeringsprocessen zorgt voor langere doorlooptijden en meer fouten in het registratie- en certificeringsproces. Daarnaast zorgt onvoldoende aansluiting tussen partijen er voor dat verschillende randvoorwaardelijke processen en elementen niet optimaal verlopen. Onderstaande tekst schetst een beeld over de bestaande aansluiting van processen en verantwoordelijkheden tussen de registerpartijen.

Beeld over bestaande aansluiting van processen en verantwoordelijkheden tussen verschillende registerpartijen

lenM beleid en de ILT

De aansluiting tussen beleidsvorming en beleidshandhaving verdient meer aandacht. Beleid, wet- en regelgeving wordt gevormd aan de hand van internationale wet- en regelgeving, ontwikkelingen in de sector en eigen inzicht. Verbeterde aansluiting tussen de ILT en lenM beleid verbetert begrip en voorkomt herhaling van discussies die in andere gremia spelen waar lenM of de ILT niet bij betrokken is. In deze overleggen dienen er bepaalde actiepunten te worden geformuleerd en dient goed afgestemd te worden hoe en wanneer terugkoppeling omtrent deze actiepunten zal geschieden. In het afgelopen jaar sloot lenM beleid aan bij het overleg van de ILT en de reders.

De ILT en het Kadaster

De processen tussen de ILT en het Kadaster lopen bij de aanvraag van de zeebrief synchroon aan elkaar. Momenteel is er nog geen sprake van een directe koppeling tussen de systemen van de ILT en het Kadaster, waardoor de partijen niet real-time up-to-date zijn van het verloop van elkaars processen. Dit leidt in de praktijk tot vertragingen in de keten. Vanuit het Kadaster en de ILT is te kennen gegeven dat zij een koppeling van de processen en IT-systemen om overzicht te krijgen in de desbetreffende processen van de ILT en Kadaster wenselijk zouden vinden. Hierover zouden ook gesprekken lopen.

Met de nieuwe Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen wordt voorzien dat het Kadaster het eerste aanspreekpunt zal vormen voor scheepsregistratie in Nederland. Achter de schermen zullen de taken tussen het Kadaster en de ILT verder verdeeld moeten worden. Onduidelijk is wanneer de Rijkswet zal intreden. Momenteel zijn de ILT en het Kadaster nog niet begonnen aan het maken van voorbereidingen hiervoor. Het vastleggen van uiterste implementatiedata van processen die aan de voorbereiding van deze Rijkswet vooraf gaan, creëren meer duidelijkheid voor alle partijen en zorgen ervoor dat er tijdig voorbereidingen kunnen worden getroffen.

De ILT en de klassenbureaus

De ILT en de klassenbureaus zijn verantwoordelijk voor verschillende processen rondom registratie en certificering van schepen. Er is veel interactie tussen de ILT en de klassenbureaus omtrent schepen die problemen ondervinden en rondom 'exemptions'. Verder bekleedt de ILT een toezichtsfunctie over de klassenbureaus. Zaken waar de ILT en de klassenbureaus elkaar onder andere tegenkomen:

- De meetbrief, welke nodig is een voor een zeebrief, is een redelijk zelfstandig proces dat wordt uitgevoerd door de klassenbureaus. Hierbij is er vooral contact tussen de klassenbureaus, de scheepswerf en tussen de scheepswerf en de reder

- Ook wordt een schip dat naar Nederland komt na *bareboat-out* te zijn geweest indien nodig opnieuw gemeten door een klassenbureau, alvorens het weer onder de Nederlandse vlag kan varen. Ook dit is een redelijk zelfstandig proces
- In het geval van technische defecten en calamiteiten in het buitenland neemt de reder contact op met het klassenbureau. Het klassenbureau kan kleine problemen zelf oplossen en koppelt grotere problemen door naar de ILT. De ILT neemt vervolgens een besluit en koppelt dit dan via de klassenbureaus weer terug aan de reder. In het weekend zijn klassenbureaus gemachtigd om zelf beslissingen te nemen (waarna zij dit later doorgeven aan de ILT). Dit proces neemt volgens de klassenbureaus vaak minder dan een dag in beslag (officieel moet dit binnen 4 dagen gebeuren)
- De ILT dient toe te zien op de kwaliteit van de klassenbureaus. Uit de interviews blijkt dat audits, die tweejaarlijks plaats horen te vinden, al minimaal twee jaar niet zijn geweest. Wel heeft de ILT toegang tot de systemen van (sommige) klassenbureaus, waardoor het steekproeven kan uitvoeren
- Daarnaast legt de ILT de normstelling uit aan de klassenbureaus door formele bulletins, instructies en werkafspraken en door middel van een constante dialoog. Hiermee streeft de ILT ernaar dat de wetgeving eenduidig wordt toegepast door de klassenbureaus

De ILT en Kiwa

De ILT en Kiwa zijn verantwoordelijk voor verschillende processen rondom registratie en certificering van bemanningszaken. De bemanningcertificaten als monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen kunnen door reders direct worden aangevraagd bij het Kiwa. De ILT voert binnen deze processen geen handelingen uit.

De ILT heeft een toezicht functie over het Kiwa. In praktijk laat de ILT Kiwa redelijk vrij in het inhoudelijk uitvoeren van de processen. In de afgelopen jaren zijn audits uitgevoerd, waarna aanbevelingen zijn gegeven om de IT-voorzieningen gebruiksvriendelijker te maken en om het opleidingsniveau van het personeel te verhogen. Kiwa heeft gehoor gegeven aan deze acties. Reders en brancheverenigingen zijn van mening dat de dienstverlening van het Kiwa over de jaren is verbeterd. Waar in 2013 en 2014 de Kiwa slechte beoordelingen kreeg omtrent de kwaliteit van de dienstverlening (omtrekt het kennisniveau van de medewerkers, fouten op certificaten en doorlooptijden) zijn de reacties nu positiever.

De ILT legt de normstelling aan het Kiwa uit door formele bulletins, instructies, werkafspraken en door middel van een constante dialoog.

Andere schakels

De genoemde schakels zijn niet de enige die verbeterd kunnen worden. Een andere schakel is bijvoorbeeld die tussen Kiwa en de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO). Kiwa voert een check uit op documenten voor het vaarbevoegdheidsbewijs of het bekwaamheidsbewijs dienstdoen op tankers. Indien Kiwa toegang zou krijgen tot deze gegevens vanuit de database van de DUO zou deze check volgens inschatting van het Kiwa met een werkdag verkort kunnen worden.

Verder kan ook de relatie tussen de jachtensector (*Commercial Cruising Vessels*, CCV) en de belastingdienst bekeken worden. De CCV-verklaring dient aangevraagd te worden bij de belastingdienst in Rotterdam. De aanvraag hiervan kan volgens reders tot zes weken in beslag nemen.

Dit wordt als een zeer lange looptijd gezien door scheepseigenaren om uitsluitel te krijgen of hun schip aan de CCV-status voldoet. Tevens stellen zij dat er gebrek is aan transparantie in dit proces: het is niet voldoende concreet gemaakt aan welke eisen voldaan moet worden voor de toekenning van de status (geen eenduidige criteria) en er is geen duidelijk stappenplan voor de aanvraag. Reders geven aan hierdoor lange tijd in onzekerheid te zitten.

Informatievoorziening over het Nederlands register is versnipperd, verouderd en in gevallen onjuist

Informatievoorziening over het register voor reders is niet eenduidig en in gevallen verouderd en onjuist; het is niet duidelijk bij wie reders precies moeten zijn voor welke processen. Er is geen 'one stop information shop'. Dit tast de klantgerichtheid van het Nederlands register aan. Andere registers uit omliggende landen (zoals het Verenigd Koninkrijk en Denemarken) zijn klantgerichter met betere informatievoorziening. Concurrerende registers hebben vaak een boekwerk (dat veelal online beschikbaar is) waarin zaken omtrent registerprocessen, wet- en regelgeving, maar ook fiscale zaken, uitgebreid en helder staan beschreven in het Engels en op één plek zijn te vinden. De website van de ILT, heeft dit niet. Er wordt op de website van de ILT vooral doorverwezen naar wetsartikelen en eigen processen waar de ILT verantwoordelijk voor is maar verwijzing naar andere registerpartijen en contactpersonen is er niet. Daarnaast is niet alle content op de site beschikbaar in het Engels. Engels is internationaal gezien de voertaal. Dit maakt het moeilijker om buitenlandse reders goed te informeren en aan te trekken.

Uit het onderzoek is het positief te constateren dat bepaalde registratie- en certificeringsprocessen slim georganiseerd kunnen worden om doorlooptijden te beperken. Zo kan er, indien er nog geen definitieve meetbrief is of wanneer het schip nog niet teboekgesteld is, gelijk met de nationaliteitsverklaring een voorlopige zeebrief verstrekt worden, zodat het schip al onder de Nederlandse vlag ingezet kan worden. Ook bemanningsplannen kunnen al eerder worden gekeurd, waarna na inschrijving in het register de certificaten direct kunnen worden afgegeven. Hoewel verschillende grote en Nederlandse reders bekend zijn met deze mogelijkheden voor het slimmer organiseren van verschillende processen, wordt dit niet op de website van de ILT over het Nederlands register getoond voor buitenlandse reders.

Er is niet één partij verantwoordelijk voor het register: ondanks positieve en pragmatische houdingen bij medewerkers verloopt de samenwerking tussen registerpartijen niet goed

Binnen het complexe samenspel van processen en partijen in het register is er niet één partij die de regie of verantwoordelijkheid draagt voor het Nederlands register als geheel, met uitzondering van de minister van IenM die de politieke verantwoordelijkheid draagt. Uit de vele gesprekken komt een pragmatische instelling en positieve houding naar voren bij verschillende verantwoordelijken van IenM beleid, de ILT, kadaster, Kiwa en klassenbureaus om reders goed van dienst te zijn. Er zijn voorbeelden waar bijvoorbeeld de ILT goed meedenkt met uitzonderingen ('exemptions') voor klassenbureaus en reders. Ook kunnen medewerkers van de ILT bij urgente problemen helpen om processen te versnellen. Dit gebeurt veelal ad hoc en op basis van connecties, maar niet uit formele (contractuele)

verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Er zijn ook voorbeelden dat de ILT niet goed meedenkt met problemen waar reders in het buitenland mee kampen.³⁹

De verschillende partijen en werking van het Nederlands register hebben kenmerken van een 'eilandencultuur'. Hierbij is simpel gesteld IenM beleid verantwoordelijk voor beleidsvorming, de ILT verantwoordelijk voor handhaving en toezicht van beleid en uitvoering van bepaalde registratie en certificeringsprocessen en het Kadaster, Kiwa en klassenbureaus verantwoordelijk voor uitvoering van andere processen. In deze constellatie richten de partijen zich primair op verbetering van hun eigen processen en verantwoordelijkheden, maar wordt de samenhang tussen de processen gemist en onvoldoende verbeterd.

Hierdoor wordt de kwaliteit van het gehele register suboptimaal verbeterd en ervaren reders een gebrek in aansluiting tussen beleid en uitvoering. Een belangrijk punt is dat uitsluitel over interpretatie van wet- en regelgeving soms lang op zich laat wachten. Vooral sectoren die veelal afhankelijk zijn van maatwerk en onderhevig zijn aan snelle innovaties, zoals de waterbouwsector, hebben belang bij snel uitsluitel en duidelijkheid zodat zij zich hieraan kunnen aanpassen.

Er is niet één partij die regie draagt voor het register. Een 'can do' mentaliteit of meer commerciële instelling van registerpartijen die vanuit het Nederlandse register (en niet alleen de eigen belangen en processen) meedenken wordt gemist. Hierbij is het borgen en hebben van voldoende kennis en capaciteit bij de verschillende registerpartijen als IenM beleid en de ILT een aandachtspunt. Beperking in kennis en kunde en het gebrek aan een meer klantgerichte instelling compliceert het goed kunnen meedenken en interpreteren van nieuwe wet- en regelgeving. Verder beperkt dit de succesvolle promotie en acquisitie voor het Nederlands register.

³⁹ Zo wordt er bijvoorbeeld in gevallen verwacht van reders dat zij mankementen bij de eerste haven repareren, terwijl dit vanwege de gebrekkige faciliteiten in deze haven niet goed mogelijk blijkt. Hierdoor moeten duurdere en inefficiëntere maatregelen worden getroffen. Reders missen dan inlevingsvermogen bij de ILT. Een ander voorbeeld is het testen van een antenne. Dit moet van de ILT op de scheepswerf plaatsvinden wat volgens reders in de praktijk niet handig is.

IV. MAATREGELEN VOOR VERBETERING VAN HET NEDERLANDS SCHEEPSREGISTER

In dit hoofdstuk worden de aanbevolen maatregelen ter verbetering van het Nederlands scheepsregister uiteengezet. Allereerst wordt gekeken naar de ambitie voor het register en wat er gebeurt als de huidige situatie wordt voortgezet. Vervolgens worden maatregelen benoemd voor verbetering van het register. Hierbij worden ook consequenties van de maatregelen en belangrijke randvoorwaarden benoemd.

IV.1. AMBITIE UIT DE MARITIEME STRATEGIE IN PERSPECTIEF

De Maritieme Strategie 2015 – 2025 heeft een ambitieuze doelstelling voor de Nederlandse maritieme cluster om op wereldniveau te kunnen concurreren. Een belangrijke steunpilaar voor realisatie van de strategie is het hebben van een efficiënt scheepvaartregister.⁴⁰

Een graadmeter voor de aantrekkelijkheid van een scheepvaartregister is het aantal schepen en tonnage onder een vlag. Na jaren van groei is het aantal schepen en tonnage van de handelsvaart onder Nederlandse vlag in de afgelopen twee jaren gedaald. Dit is in vergelijking met de positieve groei van andere concurrerende registers zoals Denemarken, Liberia, Panama, Singapore en de Marshall Islands in dezelfde periode, een zorgelijke ontwikkeling.⁴¹

De Nederlandse vlag wordt nog steeds als een kwaliteitsvlag gezien en het register heeft bepaalde specifieke sterktes en voorbeelden van processen met verkorte doorlooptijden die onvoldoende bekend zijn). Toch zijn er verschillende knelpunten bij specifieke registratie- en certificeringsprocessen. Deze vinden met name plaats in de afstemming tussen processen en registerpartijen en leiden ertoe dat het Nederlands register niet optimaal presteert (zie *Hoofdstuk III*).

Gegeven de groei van concurrerende registers, de daling van het aantal schepen en tonnage van het Nederlands register en de geïdentificeerde knelpunten in de werking van het Nederlands register is niets doen geen optie. De ambitieuze strategie uit de Maritieme Strategie is niet haalbaar bij voortzetting van de huidige situatie met slechts beperkte verbeteringen.

Een verdere afkalving van het Nederlands register leidt tot vertrek van schepen onder Nederlandse vlag. Dit kan op termijn leiden dat ook beheersactiviteiten uit Nederland vertrekken. Het vertrek van schepen en activiteiten zal de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in Nederland doen dalen. Een

⁴⁰ Bron: De Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025, 15 januari 2015. Werkprogramma Zeevaart 2015 – 2017, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, april 2015.

⁴¹ Zie vlootontwikkeling in bruto tonnage op <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/fle05-world-fleet-registered-vessels>, laatst bekeken september 2016.

daling van Nederlandse werkzame personen (zowel zeevarenden als personeel aan wal) zal ook een negatief doorwerkend effect hebben naar andere sectoren van de Nederlandse maritieme cluster. De zeevaartsector is immers een belangrijke motor voor andere maritieme sectoren. Het aanzien en de stem van Nederland in internationale gremia (zoals het International Maritime Organization (IMO)) zal ook dalen bij een kleinere vloot in het register.

Concurrerende registers beschikken over specifieke kwaliteiten en voordelen die zorgen voor een betere dienstverlening en efficiënte registratie- en certificeringsprocedures. Specifieke sterktes van andere registers waar Nederland (nog) niet of beperkt over beschikt:

- Betere informatievoorziening met een duidelijke en informatieve website in het Engels. Op sites van andere registers (zoals Marshall Islands en Denemarken) vinden reders alle relevante informatie en contacten over de werking van het register
- Digitale aanvraag en uitgifte van certificaten. Een register als Denemarken is voorloper in het uitgeven van digitale certificaten voor schepen. Dit verbetert de dienstverlening en verlaagt de administratieve lasten
- Accountmanagement voor reders om hen door registratie- en certificatieprocessen te begeleiden en tijdig te informeren over veranderingen. Vaste contactpersonen en accountmanagers die een reder helpen om hen door registratie- en certificeringsprocessen te begeleiden en te informeren over de stand van zaken dragen bij aan verbetering van de dienstverlening
- Actieve inzet op promotie en acquisitie van nieuwe schepen. Commerciële registers (zoals Marshall Islands) die beschikken over een wereldwijd netwerk van kantoren en medewerkers zetten sterk in op het aantrekken van nieuwe schepen

In Nederland zijn registerpartijen van plan (en in sommige gevallen zijn er al stappen gezet) om een aantal van deze voordelen te bewerkstelligen. Vooralsnog zijn deze voordelen nog niet gerealiseerd. Het verbeteren van het Nederlands register moet niet alleen gebeuren om verdere daling van het Nederlands register te beperken, maar ook om het register aantrekkelijker te maken. Hierdoor kan het Nederlands register ook groeien wat uiteindelijk een stijging van het aantal werkzame personen en toegevoegde waarde voor Nederland meebrengt.

Verbetering van het Nederlands register kan aan de hand van een ander organisatie-model worden geënt op succesvolle voorbeelden uit het buitenland.

IV.2. EEN ANDER ORGANISATIEMODEL VOOR HET NEDERLANDS REGISTER

Een grootschalige stap voor verbetering van het Nederlands register is het kiezen voor een ander organisatie-model. Een ander organisatie-model is een radicale oplossing voor de geconstateerde knelpunten in het Nederlands register. Hierbij dienen mogelijke transactie- en frictiekosten en tijdelijk kwaliteitsverlies in het begin van de veranderingen in het oog gehouden te worden.

Bij een ander organisatie-model kan er gedacht worden aan een commercieel register, waarbij een private organisatie verschillende registertaken overneemt en coördineert zoals bij de Marshall Islands

of Liberia het geval is, of aan sterkere/grotere rol van de overheid, zoals in Denemarken of Singapore met een maritieme autoriteit.

IV.2.1. MOGELIJKHEDEN VAN EEN ANDER ORGANISATIEMODEL: INZET VAN EEN COMMERCIEËLE PARTIJ OF STERKE OVERHEIDSAUTORITEIT

Er zijn verschillende mogelijkheden voor een ander organisatiemodel. In termen van uitersten is er de mogelijkheid om registertaken en -verantwoordelijkheden over te dragen aan een private organisatie en zo een commercieel register te worden of juist om taken meer aan de kant van de overheid te integreren en centrale sturing mogelijk te maken. Binnen deze hoofdvarianten zijn er verschillende subvarianten mogelijk.

In landen als Liberia, Marshall Islands en Luxemburg hebben commerciële partijen de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van een groot deel van registeractiviteiten overgenomen van de overheid. Commerciële registers, zoals het register van de Marshall Islands hebben in de afgelopen jaren een sterke groei gekend in het aantal schepen en het tonnage. Veelal hebben deze registers verschillende kantoren overal ter wereld en een 24-uurservice; alles met het doel om dienstverlening te optimaliseren en het register te doen groeien. Wanneer een commerciële partij de activiteiten in Nederland zou overnemen dan zouden de certificeringstaken van de ILT bij hen belegd worden. In aanvulling hierop zouden bijvoorbeeld ook de taken voor uitgifte van bemanningsdocumenten, die nu bij Kiwa belegd zijn, bij de commerciële partij belegd kunnen worden evenals de taken van IenM beleid rond de vorming en implementatie van wet- en regelgeving.

In Denemarken en Singapore heeft de overheid een sterke centrale rol in het register. Er is een Deense Maritieme Autoriteit waar zowel taken rond vorming van beleid, wet- en regelgeving, alsmede taken rond inspectie en uitgifte van scheepsregistratie- en certificeringsdocumenten zijn belegd. Het maakt een 'one stop information shop' mogelijk voor scheepsregistratie. De Deense Maritieme Autoriteit valt onder het Ministry of Business and Growth. Het Deense register zet in op zaken zoals digitalisering (waaronder de uitgifte van digitale certificaten). Het Deense register kent een redelijk stabiele groei in het aantal schepen en het tonnage sinds 2008. Bij een sterkere rol van de overheid in Nederland voor het register kan gedacht worden aan eenduidige aansturing van IenM beleid en de ILT.

IV.2.2. MOGELIJKE EFFECTEN VAN EEN ANDER ORGANISATIEMODEL

Een andere organisatiemodel met een private organisatie die het Nederlands register beheert als commercieel register of een sterkere overheid met centrale organisatie kent verschillende voordelen ten opzichte van de huidige situatie. De realisatie van de voordelen zullen afhangen van de exacte veranderingen in het organisatiemodel (zie onder meer *aandachtspunten en vraagstukken* in de volgende paragraaf).

Beoogde verbeteringen van een ander organisatiemodel voor het Nederlands register zijn:

- Meer eenduidige en centrale aansturing, waarbij sprake is van minder lagen en minder complexe afstemmingsmomenten. Eén partij, hetzij een commerciële organisatie of sterke overheidsautoriteit, met doorzettingsmacht stuurt en coördineert het hele register aan

- Meer eenheid in aansturing en uitvoering zorgt dat administratieve lasten kunnen dalen door dubbelingen van processen te voorkomen en bestaande besluitvormings- en uitvoeringsprocessen sneller en optimaler te laten verlopen⁴²
- Betere doorzettingsmacht en regie moet het mogelijk maken om ook dienstverlening naar reders te verbeteren. Het aantal aanspreekpunten voor reders daalt, waardoor meer duidelijkheid ontstaat waar aan te kloppen

Een aanvullend beoogd voordeel bij keuze voor een private organisatie is dat de commerciële mindset bij een dergelijke partij in combinatie met een wereldwijd netwerk van kantoren leidt tot een meer zakelijke op acquisitie gerichte strategie voor vergroting van het aantal schepen in het register en verbetering van de dienstverlening en het relatiemanagement.⁴³ Overigens hoeft een private organisatie niet per se een buitenlandse speler te zijn, maar kan het ook een Nederlandse partij zijn.

Economisch potentieel van een ander organisatiemodel

Een verbetering van het Nederlands register met een ander organisatiemodel kan op termijn leiden tot extra schepen die onder de Nederlandse vlag komen. Een groter aantal schepen geeft een register meer aanzien en mogelijkheden voor een grotere stem in internationale overleggen. Belangrijker is dat nieuwe schepen activiteiten naar Nederland kunnen meebrengen, variërend van het voeren van het beheer in Nederland tot de inzet van Nederlands zeevarenden. Deze activiteiten brengen werkgelegenheid en toegevoegde waarde mee.⁴⁴

Om een indicatie te geven van het potentieel voor Nederland bij een ander organisatiemodel kan gekeken worden naar de ontwikkeling van buitenlandse registers met een ander organisatiemodel in de afgelopen jaren. Voor een indicatie van de groei wanneer een private organisatie het register beheert, kan gekeken worden naar de groei van de Marshall Islands. In de periode 2010 – 1 december 2014 is er een jaarlijkse groei van gemiddeld 11% van het aantal schepen geweest (+ 911 schepen in deze periode). Voor een indicatie van de groei wanneer een sterke overheidsautoriteit het register centraal aanstuurt kan gekeken worden naar Denemarken. In de periode 2010 – 2015 is er een jaarlijkse groei van gemiddeld 3% van het aantal schepen geweest (+102 schepen).⁴⁵

⁴² Eenduidige sturing betekent niet dat sprake is van rolvervaging en dat inhoudelijke discussies niet meer mogelijk zouden zijn. Ook in een ander organisatiemodel dient er sprake te zijn van onafhankelijke inspectie en handhaving voor het register. Dit hoeft niet per se afzonderlijk belegd te worden bij een aparte organisatie, maar zou ook goed binnen één organisatie kunnen worden georganiseerd.

⁴³ In de huidige situatie en een situatie met een sterkere overheid beschikt het Rijk over een netwerk van ambassades en consulaten, die ook ingezet kan worden voor het benaderen van reders om onder de Nederlandse vlag te varen.

⁴⁴ Behalve voor de kapitein geldt er geen nationaliteitsvereiste voor bemanning op Nederlandse vlagschepen. Voor de kapitein geldt de Nederlandse, EU of EEA nationaliteit. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk om een kapitein van bepaald andere nationaliteiten toe te staan.

⁴⁵ Zie *Bijlage* voor een nadere toelichting van de ontwikkeling van het scheepsvolume en bruto-tonnage van Denemarken en Marshall Islands. Andere registers zijn gegroeid met respectievelijk:

- Liberia 2010 – 2014: +4% per jaar (+ 455 schepen)
- Singapore 2010 – 2015: +3,5% per jaar (+ 761 schepen)
- Panama 2010 – 2014: +1% per jaar (+ 288 schepen)

Uit cijfers van de Britse overheid over de wereldvloot (zie <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/fle05-world-fleet-registered-vessels>, laatst bekeken september 2016) wordt het beeld bevestigd dat het brutotonnage onder Nederlandse vlag in de afgelopen jaren is gedaald. Dit terwijl het tonnage onder registers van Denemarken, Marshall Islands, Singapore en Panama in de periode 2010 – 2015 sterker zijn gestegen dan de gemiddelde groei van de wereldvloot.

Een ander organisatiemodel kan langdurige effecten hebben voor een register. Om conservatief te blijven wordt ervan uitgegaan dat een ander organisatiemodel 'slechts' voor vier jaar positieve effecten genereert. Wanneer het aantal handelsvaartschepen onder de Nederlandse vlag (exclusief zeesleepvaart en waterbouwschepen) van ruim 808 schepen (in 2014) over een periode van vier jaar met 3% (conform Denemarken) tot 11% (conform Marshall Islands) per jaar groeit, dan zou het aantal schepen groeien tot respectievelijk 909 (+ 101) schepen of 1226 (+418) schepen.⁴⁶ Uitgaande van het gemiddelde aantal werkzame personen over de periode 2012 – 2014 en het aantal schepen⁴⁷ van het Nederlands register zou deze groei corresponderen met een groei van de werkgelegenheid van respectievelijk ruim 900 personen tot 3 750 werkzame personen over vier jaar (zeevarenden en werkzame personen aan wal). Uitgaande van de gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon over de periode 2012 – 2014 van het Nederlands register zou de directe toegevoegde waarde dan evenredig groeien met € 135 tot 625 miljoen in deze periode.

Deze grove indicaties van de economische effecten van een ander organisatiemodel dienen met grote voorzichtigheid behandeld te worden. Er zijn verschillende factoren waardoor de economische groei hoger of lager kan uitvallen:

- Er wordt uitgegaan van een 'gemiddeld' schip dat in Nederland erbij komt. Uit beschikbare cijfers blijkt dat zowel het aantal werkzame personen per schip als de toegevoegde waarde per werkzame persoon fluctueren per jaar. In de praktijk kan de groei van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde hoger uitvallen wanneer er sprake is van het invlaggen van veel waterbouwschepen met een hoger aantal werkzame personen en grotere toegevoegde waarde dan bij de handelsvaart;
- Er wordt van uit gegaan dat met invlaggen van schepen ook activiteiten naar Nederland komen. Wanneer de extra aanwas van nieuwe schepen alleen Nederlandse zeevarenden betreft zonder walpersoneel dan zou de groei van werkzame personen en toegevoegde waarde al 35% lager kunnen uitvallen. Bovendien is het aannemelijk dat indien nieuwe reders naar Nederland komen, het aantal werkzame personen aan wal sterker groeit dan bij groei bij bestaande reders met bestaande beheeractiviteiten in Nederland;
- Verder geldt dat de groeicijfers van schepen (zowel absoluut en procentueel) gebaseerd zijn op de groeicijfers van concurrerende registers van het Nederlands register. Andere factoren naast de kwaliteit van de dienstverlening en efficiëntie in registratieprocessen bepalen mede de aantrekkelijkheid van een register (bijvoorbeeld het fiscaal klimaat en arbeidsklimaat). Hier is geen rekening mee gehouden in het bepalen van de indicatie.

Vanwege deze onzekerheden dient met een bandbreedte van minimaal +/- 50% rekening te worden gehouden bij interpretatie van de cijfers. Al met al zou het evenaren van andere registers waar sprake is van een sterkere overheidsinstantie of commerciële partij voor het beheer van het register, die in staat is een betere dienstverlening te leveren, op termijn grote economische voordelen kunnen bieden voor Nederland.⁴⁸

⁴⁶ In absolute aantallen is dit nog minder dan de groei van aantal schepen bij een commercieel register als de Marshall Islands en Liberia of een register met een overheidsautoriteit als Singapore.

⁴⁷ Op basis van beschikbare cijfers uit de Maritieme Monitor 2015.

⁴⁸ Het uiteindelijke potentieel voor Nederland is afhankelijk van de wijze waarop een ander organisatiemodel wordt ingericht en hoe voortvarend verbeteringen worden opgepakt en tot een succesvol einde worden gebracht. Hierbij wordt expliciet niet gesteld dat een commercieel register voor Nederland vanzelfsprekend een groter economisch voordeel zou brengen, dan een register dat wordt beheerd door een sterkere overheidspartij.

IV.2.3. AANDACHTSPUNTEN EN VRAAGSTUKKEN BIJ EEN ANDER ORGANISATIEMODEL

Bij het verder uitdenken van een verandering van de organisatie van het Nederlands scheepsregister zijn er verschillende vraagstukken die opkomen. In dit stadium van een vroege verkenning zijn de vraagstukken nog niet definitief te beantwoorden, maar is het wel van belang ze in het oog te hebben.

Aandachtspunten en vraagstukken ten aanzien van de haalbaarheid en randvoorwaarden voor een ander organisatiemodel:

- *Acceptatie van verschillende schepen onder het Nederlands register:* Het Nederlands register is divers met handelsvaartschepen, waterbouwschepen, vissersschepen, maar ook schepen van Greenpeace en Sea Shepherd. Aandachtspunt is om te zorgen dat alle bestaande en toekomstige schepen ook makkelijk passen én opgenomen kunnen worden in het register welke door een commerciële partij of centrale overheidsautoriteit wordt beheerd.⁴⁹
- *Rol van lenM beleid en de ILT:* Bij zowel een commercieel register als sterke overheidsautoriteit dient goed geregeld te worden hoe de implementatie en interpretatie van internationale wet- en regelgeving wordt georganiseerd. Momenteel doet lenM beleid de implementatie van wet- en regelgeving samen met input vanuit de ILT, de sector en andere partijen. Bij andere registers heeft een commerciële partij deze taak overgenomen en voert zij deze uit. Aandacht dient er verder te zijn dat samenvoeging van afdelingen en directies en/of overdracht van activiteiten niet leidt tot rolvervaging, waardoor onafhankelijk toezicht niet meer is geborgd in het systeem.
- *Rol van Kiwa, Kadaster en klassenbureaus:* Klassenbureaus die wereldwijd opereren werken reeds voor commerciële registers en zouden bij een ander organisatiemodel niet veranderen. Vraag is of en hoe de rol van Kiwa en het Kadaster bij een ander organisatiemodel veranderen: blijven deze partijen en worden ze aangestuurd door een private organisatie of centrale overheidsinstantie, worden hun taken overgenomen of worden taken van Kiwa uitgebreid? Hierbij dient verder rekening gehouden te worden met gedane en beoogde verbeteringen (zoals het komen tot een centraal aanspreekpunt voor de ILT en Klassenbureaus) van de dienstverlening bij deze partijen.
- *Invulling promotie en acquisitie van het register:* Vraag is hoe een commerciële partij of sterkere overheid invulling geeft aan promotie en acquisitie van het register. Hierbij dient aandacht te zijn of een commerciële partij in aanmerking kan komen voor het beheer van het Nederlandse register als die partij reeds een ander register beheert. Indien dit het geval blijkt moet er goed gekeken worden hoe beheer van beide registers georganiseerd kan worden.
- *Verdienmodel en extra kosten van een nieuw model:* Een private organisatie kan veel taken overnemen van de overheid, maar zal ook een vergoeding vragen voor uitvoering van deze taken en activiteiten of zal (een deel van) de inkomsten behouden uit de verleende certificaten c.q. diensten. De samenvoeging van lenM beleid en de ILT zou kunnen leiden tot verlaging van bepaalde administratieve lasten en kosten, maar hangt sterk af van de wijze van organisatie. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met de mogelijke extra kosten zoals de eerder genoemde optie van een tweede register en/of kosten voor het inrichten en uitvoeren van het toezichtsregime van de overheid bij inzet van een private organisatie.
- *Transactie- en frictiekosten van verandering:* Een verandering van het organisatiemodel brengt in het begin onrust en onzekerheid mee voor zowel de registerpartijen als de sector. De kosten van onrust en onzekerheid evenals de kosten om veranderingen door te voeren en

⁴⁹ Denemarken heeft hiervoor meerdere registers. Indien er een extra register komt voor de Nederlandse situatie dienen bijbehorende kosten en activiteiten mee in beschouwing genomen te worden.

dienstverlening tijdens het traject ('de winkel blijft open') te waarborgen dienen ook in beschouwing genomen te worden bij verandering van het organisatiemodel.

Deze aandachtspunten en vraagstukken dienen in vervolgtrajecten verder onderzocht te worden om het potentieel van een ander organisatiemodel voor het scheepsregister nader te bepalen.

IV.3. CONCRETE VERBETERINGEN VOOR HET NEDERLANDS REGISTER

Het nader onderzoeken van de mogelijkheden en voordelen van een ander organisatiemodel dient niet te betekenen dat concrete verbeteringen voor de huidige werking en structuur van het Nederlands scheepsregister op korte termijn achterwege te blijven. Op basis van de analyse van de knelpunten (zie *Hoofdstuk III*) en de lessen uit en sterktes van andere registers zijn er diverse maatregelen om het register te verbeteren. Voor sommige maatregelen ligt de verantwoordelijkheid voor uitvoering bij één partij en in andere gevallen is er een gedeelde verantwoordelijkheid voor uitvoering bij twee of meerdere partijen. De verschillende maatregelen zijn te categoriseren in drie hoofdgroepen:

- **Basis op orde:** Deze aanbevelingen zorgen voor aangescherpte en beter beheersbare interne processen van de verantwoordelijke partijen binnen het Nederlands scheepsregister. Het goed beheersen van eigen interne processen door elke partij binnen het scheepsregister is van cruciaal belang om de schakels binnen de keten goed te laten functioneren.
- **Schakels beter laten aansluiten:** Deze aanbevelingen zijn erop gericht om de procesoverdrachten omtrent de registratie- en certificeringsprocessen tussen de betrokken partijen in het register te verbeteren. Voor het registratieproces en verschillende certificeringsprocessen zijn de processen bij twee of meerdere partijen belegd. Het is hierbij van belang dat partijen onderling goed geïnformeerd zijn rondom de stand van zaken van elkaars processen en dat de overdracht van informatie soepel verloopt.
- **Keten optimaal laten presteren:** Dit zijn aanbevelingen om de dienstverlening, efficiëntie en de promotie van het gehele register verder te verbeteren.

Deze aanbevelingen en onderliggende maatregelen worden in de volgende paragrafen nader toegelicht.

IV.4. BASIS OP ORDE

Een goed functionerend register vereist dat de verschillende partijen op de hoogte zijn van hun eigen procesprestaties en hun eigen processen goed kunnen beheersen. Dit betekent dat intern bij de verschillende partijen de procesbeschrijvingen, functieomschrijvingen en mandaten dienen te zijn vastgelegd zodat het duidelijk is wie waarover gaat en hoe processen dienen te verlopen. Bij processen dienen er duidelijke afspraken te worden gemaakt over maximale doorlooptijden, het toezien op fouten en het overdragen van processen tussen verschillende medewerkers of afdelingen binnen de organisatie. Er dient verder een prestatieoverzicht te zijn van het aantal uitgegeven documenten, de foutenmarges en de gehaalde doorlooptijden om zo aan de hand van feiten een indruk te krijgen van de eigen geleverde kwaliteit. Indien in de praktijk doelen niet worden gehaald dienen er concrete en meetbare maatregelen voor verbetering te worden geformuleerd. Verder dienen er momenten te

worden vastgesteld waarop gekeken wordt in hoeverre deze maatregelen zijn uitgevoerd en of zij het gewenste resultaat hebben bereikt. Deze handelingen dragen bij aan een continu monitoringsproces, waarbij vorderingen en blijvende aandachtspunten duidelijk in kaart worden gebracht zodat de organisatie de eigen processen beter kan beheersen.

Kansrijke maatregelen met betrekking van het op orde krijgen van de eigen processen die in onderstaande paragrafen verder uitgewerkt en inzichtelijk gemaakt worden zijn:

- Maatregel 1: Het verkorten van de doorlooptijden en snellere reactietijden bij deelprocessen
- Maatregel 2: Digitalisering van de processen bij de ILT

IV.4.1. IMPACT VAN KORTERE DOORLOOPTIJDEN EN SNELLERE REACTIETIJDEN

Doel en beschrijving van de maatregel

Betrouwbaarheid en snelheid van doorlooptijden voor registratie- en certificeringdocumenten zijn van cruciaal belang voor reders. Indien een schip door vertraagde registratie- of certificeringsprocessen komt stil te liggen, kost dit een reder soms tienduizenden euro's per dag. De kosten van een register vormen slechts een fractie van de totale exploitatiekosten van een schip. Hierdoor is het vooral van belang dat een register ervoor kan zorgen dat schepen onder de vereiste condities kunnen blijven varen. Aangezien reders soms snel de juiste documenten nodig hebben, zijn snelle reactietijden over de juistheid en volledigheid van aangeleverde documenten en korte doorlooptijden een cruciaal onderdeel voor de aantrekkelijkheid van een register.

Uit het onderzoek blijkt dat partijen als de ILT, het Kadaster, Kiwa en de klassenbureaus meer dan 95% van de aanvraagprocessen binnen de gestelde doorlooptijden realiseren en er bovendien expresdiensten zijn voor processen. De ervaring van reders is dat het Nederlands register echter minder snel reageert dan andere registers. Enerzijds komt dit doordat doorlooptijden daadwerkelijk langer duren dan verwacht mag worden; registerpartijen streven naar 98% en hogere realisatie van de doorlooptijden. Anderzijds komt dit doordat reders geen tussentijdse reactie krijgen op hun aanvraag en niet altijd de mogelijkheden (ver)kennen om processen te kunnen versnellen (bijvoorbeeld een voorlopige zeebrief, voorlopig vaarbevoegheidsbewijs voor buitenlandse zeevarenden, etc.).

Kortere doorlooptijden kunnen worden bewerkstelligd door te zorgen voor snellere afwikkeling in processen, een snellere overdracht tussen schakels, indien er sprake is van een proces dat zich in een keten afspeelt, het tegengaan van fouten en tijdige tussentijdse terugkoppeling.

- Een snellere afwikkeling van een proces kan op verschillende wijzen plaatsvinden. Allereerst kan gedacht worden aan digitalisering, waarbij gegevens automatisch worden verwerkt, waardoor deze niet opnieuw hoeven worden ingevoerd. Partijen als Kiwa en de ILT hebben en bekijken al verschillende pilots en mogelijkheden voor digitale afhandeling van processen. Naast digitalisering kunnen processen ook worden versneld als er tijdig voldoende capaciteit voor specifieke registratie- en certificeringsprocessen kan worden ingeschat (bijvoorbeeld voor *civil liability certificates*) of als er tijdig kan worden aangevraagd door reders. Daarnaast kan een proces versneld worden indien de reder direct de juiste documenten inlevert. Dit vereist zowel een goede informatievoorziening vanuit de betreffende instantie als zorgvuldigheid vanuit de kant van de reder. Verbeteringen in procesoverdrachten tussen verschillende

registerpartijen voorkomen en/of verminderen vertragingen. In *Paragraaf IV.5* wordt dieper ingegaan op de verbetermogelijkheden voor de schakels tussen ketenpartijen. Verder kan gedacht worden aan verdere standaardisatie waar mogelijk.⁵⁰

- Het tegengaan van fouten voorkomt dat een proces niet nog een keer doorlopen hoeft te worden. Fouten kunnen zowel aan de reder als aan een registerpartij te wijten zijn. Bij fouten gemaakt door reders kan gedacht worden aan fouten in de aanlevering van documenten of incorrect ingevulde gegevens op een formulier. Deze fouten kunnen deels worden tegengegaan door goed te informeren over de voorwaarden waaraan de documenten moeten voldoen. Gemaakte procesmatige fouten bij registerpartijen hebben veelal betrekking op relatief kleine zaken zoals typ- en spelfouten. De fouten kunnen echter serieuze consequenties hebben voor de operationele inzet van een schip door een reder (zoals problemen bij het uitvaren of bij een port state control) en ze leiden daarnaast tot frustraties. Digitale in plaats van handmatige verwerking van gegevens verkleint de kans op dit soort fouten. Daarnaast is het van belang gedurende het proces de gegevens nog minimaal een keer te screenen op fouten, om te voorkomen dat een reder een document ontvangt waarin fouten staan. Momenteel wordt er bij de ILT, Kiwa, klassenbureaus en het Kadaster een check uitgevoerd op alle uitgaande documenten conform het vierogenprincipe.
- Betrouwbaarheid over doorlooptijden kan worden verbeterd door de reders tijdig te laten weten dat er documenten ontbreken of onjuist zijn. Dit geeft de reder de kans om snel nieuwe documenten aan te leveren, waardoor de hierdoor ontstane vertraging geminimaliseerd wordt. In de huidige situatie duurt het soms wel een week voordat een reder terugkoppeling krijgt over de juistheid en volledigheid van zijn inzending, hetgeen voor vertragingen en onzekerheid zorgt. Ook hier kan digitalisering een rol spelen doordat reders bij een aanvraag al ondersteuning krijgen bij het stapsgewijs aanleveren van de relevante documenten. Een ander middel is inzetten op accountmanagement. Kiwa en klassenbureaus zetten al accountmanagers in voor reders, maar binnen de ILT zijn er geen accountmanagers die reders kunnen informeren en helpen bij de registratie- en certificeringsprocessen van de ILT. Accountmanagers bij de ILT kunnen een vinger aan de pols houden bij reders. Dit alles dient georganiseerd te worden zonder dat de toetsende en handhavende rol van de ILT in gevaar komt.

Verwachte effecten

Deze maatregelen dragen bij aan een betere en betrouwbare dienstverlening aan reders en daardoor een aantrekkelijker scheepsregister. De doorlooptijden van bepaalde registratie- en certificeringsprocessen van het Nederlands register worden in vergelijking met andere registers als vrij lang ervaren.

Het efficiënter maken van bestaande processen zou de administratieve lasten voor registerpartijen kunnen doen verminderen (minder fte's door digitalisering). Het efficiënter maken van processen zorgt dat bestaande capaciteit beter ingezet kan worden.

⁵⁰ Zo zou een bemanningscertificaat (Minimum safe manning document) verstrekt kunnen worden op basis van bijvoorbeeld type schip, tonnage en voortstuwingsvermogen (de minimale samenstellingen volgen uit een daarvoor op te stellen tabel). Pas als de reder van mening is dat zijn schip een lagere minimale bemanningssamenstelling rechtvaardigt dient hij daarvoor een bemanningsplan in die dan natuurlijk wel extra beoordelingstijd vraagt

Op economisch vlak worden op korte termijn geen macro-economische effecten verwacht van het voldoen aan de wettelijk en contractueel gestelde afspraken omtrent doorlooptijden. Het versnellen van afzonderlijke processen door een registerpartij zonder dat dit duidelijk wordt gecommuniceerd met reders en zonder dat schakels voor de gehele keten worden bekeken, leiden niet direct tot een toename van het aantal schepen onder de Nederlandse vlag. Op langere termijn kan een efficiënt en aantrekkelijk register leiden tot behoud van de bestaande schepen en mogelijk aantrekken van nieuwe schepen onder de Nederlandse vlag.

Uitvoering van de maatregel

Verbeteringsmaatregelen voor snellere reactietijden en kortere doorlooptijden kunnen de registerpartijen binnen hun eigen verantwoordelijkheid en binnen bestaande financiële afspraken met hun opdrachtgevers doorvoeren.

De uitvoering van de maatregelen brengen naast de genoemde voordelen ook kosten met zich mee. De kosten van bijvoorbeeld digitalisering kunnen – zeker in het begin – aanzienlijk zijn voor partijen voordat op termijn de voordelen van snellere registratie en certificering zich uitbetalen (zie verder *Maatregel 2*).

Het zorgdragen dat het Nederlands register 24/7 bemand en bereikbaar is voor alle registratie- en certificeringsprocessen is zeer kostbaar. Zonder digitalisering zijn dan voldoende medewerkers nodig om dit te faciliteren. Een 24-uursregister zou onder meer van belang zijn voor een *bareboat-out procedure*. Als er gekeken wordt naar het aantal aanvragen zijn er op basis gegevens van de ILT van begin 2016 tot half augustus 2016 slechts drie *bareboat-out procedures* geweest. In dezelfde periode zijn er negen schepen teruggekomen van *bareboat-out*. Het instellen van een 24-uurs bemand loket voor aanvragen voor *bareboat-out*-certificaten wordt voor deze relatief beperkt aantal aanvragen niet rendabel geacht. Geadviseerd wordt om in zulke gevallen juist te zorgen dat reders, die verwachten dat ze bijvoorbeeld in het weekend certificaten nodig hebben, dit kunnen aangeven bij een registerpartij zoals de ILT zodat hiervoor op voorhand tijdig capaciteit kan worden gereserveerd tegen extra kosten voor de reder. Overigens wordt de 24-uursbereikbaarheid van klassenbureaus en de ILT in het geval dat reders problemen ondervinden met een schip in het buitenland als goed ervaren door reders en klassenbureaus. Reders kunnen klassenbureaus snel vinden bij problemen met een schip. In de weekenden en avonden kunnen klassenbureaus ook besluiten nemen namens de ILT dan wel in moeilijke gevallen contact opnemen met de piketdienst van de ILT.

IV.4.2. DIGITALISERING VAN PROCESSEN BIJ DE ILT

Doel en beschrijving van de maatregel

Momenteel is het informatiesysteem waarin de registratie- en certificeringsprocessen binnen de ILT worden bijgehouden sterk verouderd. Hierdoor is er een verminderde inzage in de procesbeheersing: het is niet mogelijk om per proces de gemiddelde doorlooptijden⁵¹ of het aantal fouten te analyseren. Een verbetering is een nieuw IT-systeem, dat:

⁵¹ Aan het eind van dit onderzoek heeft de ILT met behulp van een technische expert en herstelwerk een overzicht kunnen maken van de doorlooptijden van de afgifte van certificaten over de maand augustus 2016. Op basis

1. inzage geeft in de kwaliteitsprestaties van de ILT rondom de individuele certificerings- en registratieprocessen.
2. mogelijkheden biedt om deze processen in verdere mate te digitaliseren, zoals het mogelijk maken van digitale aanlevering van documenten, volledig digitale verwerking van documenten omtrent scheepsregistratie en -certificering en het geven van inzicht in de stand van zaken van de reder omtrent zijn aanvraag.

Verwachte effecten

Deze verbetering draagt bij aan een betere dienstverlening (onder meer beter kunnen sturen op doorlooptijden, minder fouten en onvolledigheden te krijgen in aanvragen en het kunnen afgeven van digitale certificaten) en betere informatievoorziening aan reders. Andere registers (bijvoorbeeld die van Denemarken) leveren al digitale certificaten af. Ook partijen als klassenbureaus en Kiwa bekijken de invoering van digitale aanvragen en digitale afgifte van certificaten.

Deze maatregel zou leiden tot:

- Beter inzicht in de eigen processen door de ILT. Er kan per proces worden gemeten wat de gemiddelde doorlooptijd is en hoeveel fouten er worden gemaakt. Hierdoor wordt het mogelijk voor de ILT om doelgericht de kwaliteit in procesbeheersing te verbeteren, zoals kortere doorlooptijden of minder fouten, waardoor processen sneller zullen verlopen.
- Betere communicatie over de gemiddelde doorlooptijden. Volgens de ILT zijn de gemiddelde doorlooptijden voor veel processen een stuk korter dan vermeld in de algemene richtlijnen die op de website van de ILT staan vermeld. Deze doorlooptijden worden, in vergelijking tot andere registers, echter als lang ervaren. Dit maakt het Nederlands register minder competitief. Indien de gemiddelde doorlooptijden daadwerkelijk korter zijn kan dit worden aangegeven ter indicatie bij de doorlooptijden van de richtlijn. Hierdoor zien reders dat er een grote kans is dat hun aanvragen in werkelijkheid sneller kunnen verlopen, hetgeen de aantrekkelijkheid van het Nederlands register bevordert.
- Een grotere kans op volledige en juiste aanlevering van documenten, wat het proces voor de reder verkort. Het digitaal gestructureerd aanleveren van documenten voor bijvoorbeeld een zeebrief of een certificaat verhoogt de kans dat de reder de documenten volledig inlevert, omdat deze per document in de aanvraag geüpload dienen te worden. Hierdoor kan een aanvraag niet verstuurd worden als een document ontbreekt. De juistheid van aanlevering van documenten zal in beginsel niet door digitalisering kunnen worden gewaarborgd, gezien het feit dat de reder nog steeds een verkeerd document kan uploaden. Dit kan zoveel mogelijk worden tegengegaan door bij het aanvraagproces duidelijke informatie te verstrekken over het type document en alle vereiste zaken die hierop dienen te staan.
- Sneller uitsluitel voor de reder over het ontvangen en goedkeuren van de aanvraag. Daarnaast kan het systeem ervoor zorgen dat de reder automatisch een ontvangstbevestiging krijgt dat de documenten in goede orde zijn ontvangen. De ILT dient een aansluitende procedure te creëren waarbij de digitaal aangeleverde documenten binnen afzienbare tijd, bijvoorbeeld na

van de late aanlevering van deze informatie en de beperkte periode (één zomermaand) is deze informatie niet nader geanalyseerd.

een of meerdere werkdagen, worden geverifieerd op juistheid. Hierover dient dan terugkoppeling verzonden te worden aan de reders. Dit verhelpt het probleem dat sommige reders nu lang moeten wachten op terugkoppeling van de ILT omtrent hun ingezonden documenten. Reders geven aan dat zij soms pas na een aantal dagen of in gevallen zelfs weken horen dat hun documenten onjuist of onvolledig zijn, wat ervoor zorgt dat de reder later zijn documenten krijgt en zij lange tijd in onzekerheid verkeren. Hoewel de ILT de doorlooptijden rondom certificeringen en registraties pas meet na een juiste en volledige overhandiging van de benodigde documenten door de reder, zien reders dit proces als iets dat al start bij het sturen van de documenten. Aangezien het tijdsbestek tussen het opsturen van en de goedkeuring krijgen over de documenten een (in de ogen van reders) relatief groot deel kan vormen van het gehele proces, zou deze maatregel een van de voornaamste door reders aangegeven knelpunten binnen de registratie- en certificeringsprocessen wegnemen.

- Meer duidelijkheid voor de reder over de stand van zaken van het aanvraagproces. Als een reder digitaal kan zien in welke fase zijn aanvraag zich in het proces binnen de ILT bevindt weet hij hoe lang hij ongeveer nog zal moeten wachten. Hierdoor heeft de reder een goed overzicht op het verloop van de procedure. Indien processen tussen de samenwerkende instanties op elkaar worden aangesloten (zie maatregel bij 'schakels beter aansluiten') heeft de reder duidelijkheid over de status van zijn aanvraag en kan deze hier rekening mee houden met het regelen van andere zaken (zoals bemanningszaken en vergunningen).
- Mogelijkheid voor digitale uitgifte van certificaten. Doordat reders hun gegevens digitaal kunnen verstrekken, kan het systeem de ingevulde gegevens direct gebruiken voor de certificering en kan de doorlooptijd van een proces worden verkort. Dit kan de administratieve lasten voor het verwerken en overnemen van gegevens verlichten, en tevens op den duur kosten besparen voor het maken van een papieren certificaat. Daarnaast verkleint het, doordat gegevens direct digitaal worden overgenomen, de foutmarges. Indien een certificaat opnieuw dient te worden gemaakt als gevolg van een (typ)fout van de reder, dan zou de reder in plaats van de ILT deze extra kosten dienen te betalen.

Op termijn kunnen de investeringen in digitalisering leiden tot lagere administratieve lasten voor de ILT. De ILT kan hiermee de inzet van personeel voor het register beter prioriteren en/of kosten van processen doen verlagen.

Digitalisering bij de ILT zal de dienstverlening doen verbeteren en zo uiteindelijk de aantrekkelijkheid van het register doen verbeteren. Op termijn draagt een betere dienstverlening bij aan het behoud van schepen onder Nederlandse vlag en het mogelijk aantrekken van nieuwe schepen. Op korte termijn zullen de economische effecten beperkt zijn, gegeven de stand van zaken en problemen rond digitalisering binnen de ILT (zie toelichting hieronder bij uitvoering van de maatregel). Verbetering van informatievoorziening en verbetering van andere processen naast digitalisering van de ILT is nodig voor verbetering van de aantrekkelijkheid van het Nederlands register.

Uitvoering van de maatregel

De uitvoering van deze maatregel is primair de verantwoordelijkheid van de ILT. Belangrijke stakeholders bij de uitvoering zijn de sector (aanvragers en gebruikers van de digitale certificaten) evenals andere partijen waarvan de systemen gekoppeld zijn en/of afhankelijk zijn van het IT-systeem

van de ILT. Daarnaast dient ook wet- en regelgeving digitale aanvragen en digitale certificaten toe te staan.

Een vernieuwing van de IT-systemen van de ILT is geen sinecure. Het zal tijd en geld kosten, waarbij aandacht dient te zijn voor onder meer de volgende vraagstukken⁵²:

- Een groot vraagstuk is hoe rekening gehouden dient te worden met de diverse koppelingen die er zullen zijn tussen het systeem voor het scheepsregister en andere delen van de ILT (bijvoorbeeld voor luchtvaart) en tussen de IT-systemen en het IT-landschap van Rijksoverheid. Momenteel onderzoekt de ILT de mogelijkheden om het gehele IT-systeem (niet alleen voor het scheepsregister) te vernieuwen. Dit zorgt enerzijds voor eenduidigheid in het latere beheer van het systeem, maar ook voor complexiteit in het voldoen aan de wensen en eisen van alle domeinen (waaronder het scheepsregister). Het stapsgewijs en in delen vernieuwen van het systeem beperkt de complexiteit en zorgt voor flexibiliteit om tussentijdse problemen aan te pakken.
- Tijdens een vernieuwing van het systeem zullen bestaande registratie- en certificeringsprocessen moeten blijven lopen ('winkel blijft open') en dienen lopende processen overgezet te worden. Verder dient er bij een nieuw IT-systeem rekening gehouden te worden met het feit dat er in de eerste periode sprake is van een systeem dat in de 'kinderschoenen' staat, waardoor er sprake kan zijn van gebruikersproblemen in het begin. Door het incalculeren van een realistische testfaseperiode kan dit zoveel mogelijk worden voorkomen.
- Er zullen hoge kosten verbonden zijn aan een vernieuwing van het IT-systeem van de ILT. Dit door de aansluiting met andere domeinen binnen de ILT, de hoge veiligheidseisen, door de aansluiting van het systeem van de ILT met andere domeinen van de overheid (grote netwerk omgeving), maar ook met instanties als het Kadaster en door de diverse functies die wenselijk zijn voor het nieuwe systeem. In het kader van het scheepsregister zijn goede monitoringfuncties van de processen noodzakelijk, die realtime-informatie omtrent het procesverloop kunnen delen met eigen management en instanties zoals het Kadaster.

Medewerkers en andere stakeholders dienen goed betrokken te blijven bij het proces. Het inwinnen van informatie bij medewerkers die dagelijks moeten werken met veel verschillende functies van het systeem helpt mee om het nieuwe systeem gebruiksvriendelijker te maken. Daarnaast dienen medewerkers goed ingevoerd te zijn met het nieuwe systeem als dit in gebruik wordt genomen. Dit zodat ze er zelf goed mee om kunnen gaan en om reders hierover voor te kunnen lichten. Informatiebijeenkomsten, trainingen en eventuele cursussen zijn hierin cruciaal. Hoewel digitalisering van de ILT hoog op de agenda staat bij de ILT, lijken de concrete uitvoeringsplannen en visie voor vernieuwing van het IT-systeem nog in de beginfase te zitten. Kosten en zeker de benodigde tijd om een dergelijke transitie uit te voeren kunnen aanzienlijk zijn. Aandachtspunten zijn om het proces voor besluitvorming waar mogelijk te versnellen evenals te onderzoeken wat de voor- en nadelen, risico's en bijbehorende kosten en planning zijn als de IT-systemen voor de verschillende domeinen (waaronder het scheepsregister) binnen de ILT afzonderlijk worden vernieuwd.

⁵² De lessen en ervaringen van het Rijk met grote ICT-projecten dienen hierbij goed te worden meegenomen.

IV.5. SCHAKELS BETER LATEN AANSLUITEN

Het op orde hebben van de eigen processen en verantwoordelijkheden ('basis op orde') is niet voldoende om het Nederlands register als geheel beter te laten presteren. Samenwerking tussen de verschillende 'eilanden' in het register dient verbeterd te worden. Hierbij is het van belang dat de procesoverdrachten tussen de verschillende registerpartijen die bij bepaalde registratie- en certificeringsprocessen betrokken zijn efficiënt verloopt. Dit kan zich vertalen in het voorkomen van zowel vertragingen bij procesoverdrachten als gevolg van een gebrek aan transparantie in de overlopende processen als fouten door slechte communicatie en/of koppelingen tussen systemen.

Er dienen duidelijke afspraken te worden gemaakt omtrent procesoverdrachten. Hierbij valt te denken aan vaste doorlooptijden, inzicht in elkaars lopende processen en notificatie wanneer een partij een proces heeft afgerond en door de andere partij kan worden opgepakt en afspraken omtrent het monitoren van de kwaliteit. Hierbij is ook aandacht nodig voor eenduidige definiëring binnen het register. Momenteel kunnen er per registerpartij soms andere definities gehanteerd van scheepsklassen of categorieën. Bij de overdracht van informatie kunnen hierdoor problemen ontstaan. Goede afspraken over definities vergroten de uniformiteit binnen het scheepsregister en verminderen de kans op fouten en misverstanden.

Verder dienen er duidelijke afspraken te worden gemaakt over bestaande overlegstructuren waarin problemen en eventuele oplossingen besproken kunnen worden. Hierbij is van belang bij wie en/of welk overleg partijen moeten zijn om inhoudelijke punten op te kunnen lossen.

Kansrijke maatregelen die verder uitgewerkt en inzichtelijk gemaakt worden zijn:

- Maatregel 3: Beter aansluiting van processchakels tussen de ILT en Kadaster

IV.5.1. BETERE AANSLUITING VAN PROCESSCHAKELS TUSSEN DE ILT EN KADASTER

Doel en beschrijving van de maatregel

In het Nederlands register zijn diverse partijen door middel van samenhangende processen bij de aanvraag van een scheepsregistratie met elkaar verbonden. Belangrijke met elkaar verbonden processen tussen verschillende instanties binnen het register zijn de nationaliteitsverklaring die door de ILT wordt afgegeven en de teboekstelling bij het Kadaster in het aanvraagproces van de zeebrief. Het Kadaster en de ILT hebben geen directe inzage in elkaars systeem met betrekking tot deze aan elkaar gerelateerde processen. Hierdoor wacht het Kadaster soms nog op processen bij de ILT terwijl deze in werkelijkheid al zijn afgerond (en vice versa) en moeten de ILT en het Kadaster telefonisch contact met elkaar opnemen indien misverstanden ontstaan, met vertraging in het proces voor de reder tot gevolg. Door IT-systemen te koppelen krijgen de partijen inzage in het verloop van elkaars processen en kan dit bijdragen aan een snellere doorlooptijd voor de reder.

Het laten aansluiten van de processen tussen de ILT en het Kadaster wordt nog belangrijker met de nieuwe Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen. De nog in te voeren Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen waarin beoogd wordt een gemeenschappelijke front office te creëren, vraagt om een betere afstemming

tussen de interne processen van de ILT en het Kadaster. Tot op heden is er echter geen concreet besluit genomen over de intrede van deze Rijkswet.

Verwachte effecten

Een betere aansluiting door middel van een koppeling van processen en IT-systemen zorgt ervoor dat de ILT en het Kadaster inzage hebben in het verloop van elkaars procedures. Hierdoor kunnen doorlooptijden voor reders waar mogelijk worden verkort. Het zorgt verder voor betere dienstverlening richting reders als die één aanspreekpunt hebben. Reders hoeven dan hun gegevens slechts eenmaal in te voeren voor zowel de ILT als het Kadaster.

Na initiële investerings- en frictiekosten van de veranderingen kunnen de administratieve lasten voor de ILT en het Kadaster dalen door het weghalen van onnodige dubbelingen in de processen. Hierdoor kan bestaande capaciteit beter worden ingezet.

Het creëren van een aansluiting tussen de ILT en het Kadaster draagt bij aan een efficiënt en aantrekkelijk register. Op termijn kan dit leiden tot behoud van de bestaande schepen en mogelijk aantrekken van nieuwe schepen onder de Nederlandse vlag. Op economisch vlak worden op korte termijn geen grote macro-economische effecten verwacht van deze maatregel. Het verbeteren van de aansluiting tussen de ILT en het Kadaster lost niet alle knelpunten op rond informatievoorziening en andere processen die niet goed lopen. Verder zijn andere registers zoals commerciële registers evenals die van landen als Denemarken ook al verder met het creëren van één aanspreekpunt voor reders.

Uitvoering van de maatregel

De ILT en het Kadaster zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor uitvoering van deze maatregel. De aansluiting van de processen en systemen worden idealiter gekoppeld aan de invoering van de Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen.

Het aansluiten van processen, werkwijzen, IT-systemen en afdelingen zal investeringskosten vergen van beide partijen. Verder zullen er frictiekosten zijn gedurende transitie en verbetering van de aansluiting van processen. Het potentieel voor samenwerking is groot, maar er dient ook rekening gehouden te worden met de (on)mogelijkheden van de IT-systemen van de ILT en het Kadaster.

IV.6. KETEN OPTIMAAL LATEN PRESTEREN

Het op orde brengen van de basis en een betere aansluiting tussen partijen is niet voldoende voor een structurele verbetering van het Nederlands scheepsregister. Ook de overleg- en besluitvormings-structuren en informatievoorziening over het Nederlands register moet op orde zijn. Voor zowel Nederlandse als buitenlandse reders dient duidelijk te zijn bij wie ze moeten zijn voor welke documenten. Verder kunnen ook de sterktes van het Nederlands register beter worden benadrukt zoals de mogelijkheid om bepaalde certificerings- en registratieprocessen te versnellen met bijvoorbeeld voorlopige documenten.

Kansrijke maatregelen die verder uitgewerkt en inzichtelijk gemaakt worden zijn:

- Maatregel 4: Sterkere regierol met doorzettingsmacht voor IenM beleid en duidelijke overlegstructuren binnen het register
- Maatregel 5: Verbetering informatievoorziening en website van het Nederlandse register

IV.6.1. STERKERE REGIEROL MET DOORZETTINGSMACHT VOOR IENM BELEID EN DUIDELIJKE OVERLEGSTRUCTUREN BINNEN HET REGISTER

Doel en beschrijving van de maatregel

Zoals in *Hoofdstuk III* staat beschreven ontbreekt een duidelijke regie voor de activiteiten van het Nederlands register. Er is niet één partij –buiten de politieke verantwoordelijkheid van de minister van IenM – die de verantwoordelijkheid voelt voor het Nederlands register als geheel. Door de vele partijen die betrokken zijn bij het register met allen andere taken en verantwoordelijkheden, is een goede afstemming tussen de verschillende schakels en daaruit voortvloeiende besluitvorming cruciaal. Er is wel een positieve en pragmatische houding bij medewerkers van de verschillende registerpartijen (IenM beleid, de ILT, het Kadaster, klassenbureaus en Kiwa) om het Nederlands register te verbeteren, maar er is niet één partij met voldoende regie en doorzettingsmacht.

Een gekoppeld knelpunt is dat ervaren wordt dat implementatie en interpretatie van internationale wet- en regelgeving in Nederland lang duurt. IenM beleid is verantwoordelijk voor de implementatie van wet- en regelgeving en de ILT is er voor de interpretatie. Wanneer dit proces nog niet is voltooid door IenM beleid kan de ILT nog geen interpretatie over deze kwestie geven. Hierdoor komt het voor dat indien er nog geen uitsluitel hierover is reders naar zowel de ILT als IenM beleid worden gestuurd. Dit omdat het eerste aanspreekpunt in praktijk voor reders, het klassenbureau, bij dit soort kwesties geen uitsluitel geeft en de kwestie vervolgens doorschuift naar de ILT. Doordat de ILT in sommige gevallen geen interpretatie kan geven⁵³ doordat de implementatie nog niet is voltooid wordt er weer doorverwezen naar IenM beleid. Hierdoor krijgt de reder soms lange tijd geen uitsluitel. In de tussentijd ontbreekt tevens vaak terugkoppeling over de stand van zaken. Hierdoor weet de sector niet hoe bepaalde zaken geïnterpreteerd dienen te worden en hoe lang het nog duurt voordat er definitief uitsluitel komt. Reders wenden zich vervolgens tot klassenbureaus en uiteindelijk de ILT met hun vragen, maar deze zijn in sommige gevallen afhankelijk van de uitspraken vanuit IenM beleid. Dit heeft tot gevolg dat er sommige vraagstukken omtrent interpretatie van wet- en regelgeving lang onbeantwoord blijven. Dit leidt weer tot frustratie van veel partijen, die hierdoor een lange periode van onzekerheid en praktische problemen ondervinden. Ook zou dit volgens reders juist innovatie remmen.

De belangrijkste registerpartij die over de implementatie van internationale wet- en regelgeving gaat, IenM beleid, neemt echter pas sinds afgelopen jaar deel aan vergaderingen van het Operationeel Overleg Overheid Reders (OOR). Dit wordt door de reders en de brancheverenigingen als een grote vooruitgang gezien, doordat de partij die daadwerkelijk over het beleid gaat rechtstreeks te horen krijgt waar in de praktijk de grootste knelpunten liggen. Hierdoor kan er een directe dialoog over mogelijke verbeteringen worden aangegaan en kunnen er eventuele actiepunten worden opgesteld. Voorheen werden de door reders aangegeven knelpunten uit dit overleg doorgekoppeld door de ILT naar IenM beleid. De reactie hierop vanuit beleid werd vervolgens weer via de ILT teruggekoppeld naar de reders.

⁵³ In veel gevallen zijn regels echter wel uitvoerbaar zonder extra interpretaties.

Deze rol van de ILT als 'doorgeefluik' waarbij er binnen de ILT ook sprake is van verschillende schakels resulteert in tragere besluitvorming en soms tevens tot frustratie bij reders omdat er geen mogelijkheid was om direct concrete actiepunten te formuleren via dit overleg.

Er zijn momenteel diverse overleggen tussen de partijen en stakeholders binnen het register. Hieronder worden de belangrijkste overleggen genoemd:

- Er is vier keer per jaar een Operationeel Overleg Overheid Reders (OOOR) waaraan lenM beleid, de ILT en de brancheverenigingen deelnemen. Soms zitten hier ook reders bij
- Er is tripartite overleg tussen de ILT, klassenbureaus en de brancheverenigingen
- Er vindt periodiek overleg plaats tussen de ILT en lenM Beleid
- Er vindt periodiek overleg plaats tussen de ILT en Kiwa
- Er vindt periodiek overleg plaats tussen de ILT en de klassenbureaus
- Er zijn sporadisch klankbordoverleggen tussen de sector en Kiwa of de klassenbureaus

Voor een betere aansluiting van de schakels worden omtrent regievoering en duidelijke overlegstructuren de volgende zaken aanbevolen:

- Een sterkere regierol van lenM beleid voor het Nederlands register met doorzettingsmacht. Hierdoor ontstaat er betere coördinatie over het register bij een partij die direct veranderingen kan laten doorvoeren bij andere partijen. lenM beleid kan dan ook het proces voor implementatie van internationale wet- en regelgeving beter coördineren en aansturen. Nu is lenM beleid sterk afhankelijk van toezichtsignalen van de ILT en krijgt het soms direct via reders en branchevertegenwoordigers signalen van mogelijke knelpunten.
- Verder dient er een mogelijkheid zijn voor lenM beleid om direct met Kiwa en klassenbureaus te spreken om inhoudelijk advies te krijgen over scheeps- en bemanningszaken en gevolgen hiervan voor nieuw beleid en wet- en regelgeving. Dit kan door lenM beleid aan te laten sluiten bij overleggen met Kiwa en klassenbureaus of vice versa.
- Introductie van een periodiek overleg tussen de ILT, Kiwa en brancheverenigingen over inhoudelijke zaken gerelateerd aan bemanningszaken. Dit overleg is dan de tegenhanger van het tripartite overleg met klassenbureaus waar inhoudelijke scheepsgerelateerde zaken aan bod komen
- Periodieke terugkoppeling van lenM beleid aan de sector omtrent inhoudelijke punten die zijn aangekaart bij het OOOR, waar zij verantwoordelijkheid voor dragen. Dit betreft vooral problemen omtrent de interpretatie en implementatie van wet- en regelgeving. Hierdoor blijft de sector op de hoogte van de stand van zaken.
- Te zorgen voor een duidelijke agendering van onderwerpen voor een overleg en het doel en scope van een overleg en scherp houden, zodat onderwerpen niet aan meerdere tafels en op verschillende wijzen worden besproken (waarbij standpunten veranderen en partijen tegen elkaar worden uitgespeeld). In eerste instantie zou een top-5 van grote inhoudelijke vraagstukken op korte termijn door de overheid en sector gestructureerd behandeld kunnen worden.

Verwachte effecten

Een duidelijkere regie met doorzettingsmacht voor lenM beleid met een betere overlegstructuur tussen de schakels draagt bij aan een betere afstemming en een mogelijk grotere consensus over hoe het

register bestaande knelpunten kan elimineren en hoe om te gaan met een tijdige implementatie en interpretatie van (nieuwe) wet- en regelgeving. Vanuit de praktijkervaring van de sector en de expertise en kennis van de ILT, de klassenbureaus en Kiwa kan aan lenM beleid gedegen advies worden uitgebracht over werkbare opties. Vervolgens is het aan lenM beleid om te beslissen wat hier mee wordt gedaan en om de sector hierover tijdig te informeren. Indien lenM beleid overgaat tot het aanpassen van de huidige wet- en regelgeving zal er aan de sector en de bij het register betrokken instanties periodiek worden gerapporteerd over de stand van zaken, zodat iedereen weet hoe de zaken ervoor staan. Dit vermindert de huidige onzekerheden, verwarring en frustratie die door diverse partijen in het register wordt ervaren omtrent de implementatie en interpretatie van (nieuwe) wet- en regelgeving. Door deze informatie kunnen partijen sneller anticiperen op de stand van zaken of de genomen besluiten.

Een directe communicatielijn creëren tussen lenM beleid en registerpartijen die advies uitbrengen vanuit hun praktijkervaring is essentieel om 'ruis op de lijn' te voorkomen. Het invoeren van een overleg waarbij lenM beleid en Kiwa (met daarbij ook de ILT) zorgt ervoor dat Kiwa rechtstreeks inhoudelijk advies kan uitbrengen over bemanningszaken en praktijkzaken en inhoudelijke zorgpunten kan delen. Ditzelfde geldt voor het Kadaster. Voor klassenbureaus is een dergelijk overleg met het OOR reeds aanwezig.

Het versterken van de regierol en het introduceren van mogelijk nieuwe overleggen vergroot in eerste instantie de administratieve lasten voor verschillende registerpartijen, maar zou op termijn dienen te borgen dat actie- en knelpunten van het register niet meerdere malen aan verschillende overlegtafels terugkomen met verschillende standpunten. Besluitvormingsprocessen en implementatie en interpretatie van wet- en regelgeving kan hierdoor meer gestroomlijnd worden onder regie van lenM beleid.

Het realiseren van een sterkere regierol en verbeteringen in de overlegstructuur kunnen er op termijn toe leiden dat implementatie en interpretatie van wet- en regelgeving waar mogelijk efficiënter verloopt en dat de duidelijkheid voor reders wordt vergroot. Dit draagt bij aan een betere dienstverlening, waarbij reders te maken hebben met duidelijke aanspreekpunten bij het register. Verder kan dit de aantrekkelijkheid van het register vergroten en draagt het bij aan het behoud van schepen onder de Nederlandse vlag en het aantrekken van nieuwe schepen. De verwachte economische effecten van deze maatregel worden in eerste instantie beperkt geacht, zolang andere maatregelen zoals het op orde hebben van eigen basisprocessen niet zijn doorgevoerd.

Uitvoering van de maatregel

Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de registerpartijen en sector om de samenwerking tussen hen te bevorderen en te zorgen dat verbeter- en knelpunten voor het register aan de juiste tafel worden toegelicht en door de juiste partijen worden opgepakt. Het versterken van de regierol bij lenM beleid voor het register vraagt om voldoende capaciteit en kennis en kunde bij hen. Het vergt voldoende capaciteit bij lenM beleid om de actie- en verbeterpunten rond implementatie en interpretatie van wet- en regelgeving tijdig en snel op te pakken. Hierbij dient onder andere gezorgd te worden voor voldoende technische en juridische kennis en capaciteit. De invulling van de regierol door lenM beleid kan op verschillende wijzen gebeuren variërend van veranderingen in formatie, veranderingen van aansturing

(bijvoorbeeld hiërarchische lijn over de beleidsadviseurs van de ILT), tot het opzetten van een taskforce, werkgroep of andere vorm van een project.

Het is belangrijk om goede afspraken te maken omtrent de opzet en agenda's van de verschillende overleggen, zodat deze overleggen optimaal benut kunnen worden. Het bijhouden van concrete actiepunten en het terugkoppelen van stand van zaken rond bepaalde verbeter- en actiepunten is van belang. Het gaat dan om objectieve informatie over bijvoorbeeld verwachte doorlooptijden, deadlines, resultaten in cijfers, aantal benodigde fte's, etc. Hierdoor weten de verschillende partijen de stand van zaken van een proces en weten allen waar ze aan toe zijn.

IV.6.2. VERBETERING INFORMATIEVOORZIENING EN WEBSITE VAN HET NEDERLANDS REGISTER

Doel en beschrijving van de maatregel

Het bezoeken van de website van het register is vaak een eerste stap om meer informatie te vergaren voor een reder over het Nederlands register. Een aantrekkelijke en inzichtelijke website zorgt ervoor dat reders direct de voordelen kunnen zien van inschrijving bij een Nederlands register en geeft duidelijk aan tot welke instanties zij zich kunnen wenden.

De huidige website van het Nederlands scheepsregister wordt beheerd door de ILT. De website bevat veel verouderde informatie. Daarnaast stellen reders dat belangrijke informatie moeilijk te vinden of niet aanwezig is. Ook het ontbreken van de namen van contactpersonen maakt het register onpersoonlijk en moeilijk bereikbaar voor reders. Verder is de site, op een aantal formulieren en pagina's na, alleen in het Nederlands (terwijl Engels de internationale voertaal is). Dit beperkt de waarde van de site voor buitenlandse reders met interesse om zich in Nederland te vestigen en/of schepen onder de Nederlandse vlag te laten varen. De website is verder sterk geënt op het informeren over de processen van de ILT en is beperkt qua informatievoorziening over andere processen die belegd zijn bij partijen als het Kadaster, klassenbureaus en Kiwa.

De website brengt onvoldoende specifieke kenmerken en sterktes van het Nederlands register naar voren. Zo worden mogelijkheden voor reders om voorlopige documenten te krijgen (bijvoorbeeld zeebrief en erkenning van het vaarbevoegdheidsbewijzen voor buitenlands personeel) onvoldoende voor het voetlicht gebracht.

Voor een betere informatievoorziening over het Nederlandse register wordt aanbevolen om:

- De informatievoorziening omtrent het register, wet- en regelgeving en fiscale zaken te verbeteren door middel van een centrale up-to-date website over het Nederlands register. De algemene informatie op de ILT-website is gebrekkig en verouderd, waardoor reders vaak niet kunnen vinden waar zij naar op zoek zijn. Dit leidt ertoe dat zij vaak zelf met verschillende instanties contact moeten zoeken. Als de informatievoorziening van het Nederlands scheepsregister vergeleken wordt met andere registers is op te merken dat andere registers soms hele duidelijke boekwerken hebben omtrent wet- en regelgeving en fiscale zaken. Reders geven aan dat deze informatie volstaat en hen snel uitsluit geeft. Een geüpdatete website met uitgebreide informatie voorkomt grotendeels dat reders verschillende partijen moeten

benaderen, en kan de administratieve lasten op den duur verminderen. Bovendien zorgt een goede website ervoor dat het Nederlands scheepsregister aantrekkelijker en toegankelijker wordt voor geïnteresseerde reders

- Duidelijke contactpersonen en/of afdelingen van de verschillende registerpartijen op te nemen op de website zodat reders weten bij wie ze terecht kunnen voor vragen. De informatievoorziening over het register is momenteel bij meerdere partijen binnen het register belegd. Op de website van de ILT staat informatie voor reders omtrent het register en wet- en regelgeving. Klassenbureaus fungeren als eerste aanspreekpunt voor vragen omtrent scheepvaart en bij Kiwa kunnen vragen omtrent certificering van bemanning worden gesteld. Reders en branchevertegenwoordigers stellen dat het niet duidelijk is bij wie ze terecht kunnen met bepaalde vragen en dat het soms gebeurt dat de verschillende partijen naar elkaar wijzen. Dit kost tijd en leidt tot onduidelijkheden en frustratie. Er dient een duidelijke verdeling gemaakt te worden wie voor welke thema's aanwezig is, waarbij goed dient te worden nagegaan of daadwerkelijk alle onderwerpen zijn meegenomen. Voor vragen die hierbuiten vallen dienen goede afspraken te worden gemaakt (e.g. in plaats van de reder doorverwijzen zelf de instantie bellen en om samen te kijken welke oplossingen er mogelijk zijn om dit vervolgens naar de reder terug te koppelen). Dit vergroot de klantgerichtheid van het Nederlands register
- De informatie over het Nederlands register ook in het Engels beschikbaar te maken om ook buitenlandse reders aan te trekken. Er is vanuit de ILT weinig informatie beschikbaar in het Engels. Dit maakt het moeilijker om buitenlandse reders aan te trekken

De ILT heeft momenteel een traject ter verbetering van de website opgezet. Hierbij zal er bij de doelgroep van de gehele ILT website (waaronder het domein scheepvaart) door middel van een survey om feedback worden gevraagd. Met behulp van de aangegeven knel –en verbeterpunten vanuit de doelgroep zal de website worden aangepast. Naar verwachting van de ILT zal de verbeterde website halverwege 2017 operationeel zijn.

Verwachte effecten

Een toegankelijke website die Nederlandse en buitenlandse reders van snel van juiste en up-to-date informatie voorziet zal bijdragen aan:

- Duidelijkheid over en een betere promotie van het Nederlands register. Buitenlandse reders kunnen op een nieuwe website de belangrijkste kenmerken van het Nederlands register vinden evenals zicht krijgen op hoe registratie- en certificeringsprocessen lopen. Het Nederlands register wordt dan beter vergelijkbaar met andere registers voor buitenlandse reders
- Een betere dienstverlening aan reders. Een eenduidige website waar de informatie te vinden is over het Nederlands register inclusief informatie en links naar andere registerpartijen dan de ILT zoals Kiwa, klassenbureaus en brancheverenigingen verbetert de informatievoorziening aan bestaande en nieuwe reders. Een aandachtspunt is te zorgen dat de informatie duidelijk is en snel gevonden kan worden gevonden. Dit kan onder meer worden bewerkstelligd door het plaatsen van voldoende hyperlinks, overzichtelijke menu's en goede doorverwijzingen naar contactpersonen en instanties waarmee contact kan worden opgenomen indien er nadere vragen zijn
- Lagere administratieve lasten op de lange termijn. Hoewel het bouwen van een website voor het register en het vertalen van bepaalde pagina's naar het Engels in eerste instantie kunnen

leiden tot hoge kosten, zullen de administratieve lasten door goede informatievoorziening op den duur afnemen. Dit omdat reders en bedrijven de informatie die zij zoeken op de website zullen aantreffen, waardoor zij deze vragen niet meer per mail of per telefoon hoeven te stellen aan de bij het register betrokken instanties, zoals klassenbureaus, Kiwa of, in bepaalde gevallen, de ILT

De verbeterde dienstverlening en informatievoorziening door een up-to-date aantrekkelijke website kan op termijn leiden tot het aantrekken van nieuwe schepen onder de Nederlandse vlag. Het aantrekken van nieuwe schepen zal echter ook afhangen van het op orde hebben van de processen en goede aansluiting van de schakels tussen registerpartijen. Op korte termijn worden geen macro-economische effecten van deze maatregel afzonderlijk verwacht.

Uitvoering van de maatregel

Het opstellen van een aantrekkelijke en up-to-date versie van de website is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de ILT als de huidige beheerder van de website van het Nederlands register. Ook in gesprekken ziet de ILT een rol voor zichzelf voor deze maatregel. Tegelijkertijd is medewerking van andere registerpartijen als Kiwa, klassenbureaus, het Kadaster en ook IenM beleid en de sector van belang. Allen hebben een verantwoordelijkheid voor juiste informatievoorziening over het Nederlands register. Voor uitvoering van verbetering van de website zijn verschillende opties mogelijk van een intern project met klankbordgroep tot inzet van een externe partij.

Er zullen financiële middelen nodig zijn om de huidige website te veranderen. Hierbij valt te denken aan programmeringskosten voor de website, maar ook aan extra fte's voor het creëren van nieuwe of het vernieuwen van verouderde informatie. Daarnaast zullen er ook fte's nodig zijn voor het vertalen van informatie naar het Engels.

Tot slot is het ook belangrijk om na te denken over het presenteren van de sterktes van het Nederlands register zoals bijvoorbeeld snelle doorlooptijden voor bepaalde registratie- en certificeringsprocessen of mogelijkheden om processen parallel te laten lopen. Bij het opstellen van de informatie zal goed moeten worden nagedacht over de verschillende unieke aspecten die het Nederlands register aantrekkelijk maken en hoe deze gepresenteerd kunnen worden.

IV.7. BESCHOUWING

Het Nederlands register presteert niet optimaal in vergelijking met concurrerende buitenlandse registers. De daling in afgelopen twee jaar van de handelsvloot onder Nederlandse vlag, de groei van concurrerende vlaggen en de geïdentificeerde knelpunten in het Nederlandse register zijn een zorgelijke ontwikkeling. Voortzetting van de huidige situatie met slechts beperkte verbeteringen leiden ertoe dat de ambitie van de Maritieme Strategie om op wereldniveau te opereren niet wordt gehaald.

Een eerste hoofdaanbeveling is om het potentieel en de randvoorwaarden voor een ander organisatiemodel voor het Nederlands register nader te onderzoeken. Het anders organiseren van het register kan wanneer een private organisatie (zoals een commercieel register van de Marshall Islands) of een sterkere centrale overheidsautoriteit (zoals de Deense Maritieme Autoriteit in Denemarken) de

registertaken uitvoert en coördineert. Een sterker Nederlands register kan zorgen dat het aantal schepen onder de Nederlandse vlag behouden blijft of zal toenemen. De directe toegevoegde waarde en groei van werkgelegenheid door activiteiten die hiermee naar Nederland komen zouden over een termijn van vier jaar aanzienlijk kunnen zijn. Een grove inschatting bedraagt een extra directe toegevoegde waarde van € 135 miljoen tot € 650 miljoen met een onzekerheidsmarge van minimaal 50%.

Voor invoering van een ander organisatiemodel voor het register is het van belang om de randvoorwaarden nader te bepalen. Verder zullen ook in een ander organisatiemodel rekening gehouden dienen te worden met afstemming tussen partijen en processen. Een ander organisatiemodel betreft meer dan een wijziging in de structuur van de rollen, taken en verantwoordelijkheden. Het vereist ook een andere mindset van betrokkenen om meer vanuit het register als geheel te denken en niet alleen vanuit de afzonderlijke taken en processen.

Het nader onderzoeken van de mogelijkheden en voordelen van een ander organisatiemodel dient niet te betekenen dat concrete verbeteringen voor de huidige werking en structuur van het Nederlands scheepsregister niet op korte termijn worden doorgevoerd. In dit hoofdstuk is daarom ook een set van maatregelen gepresenteerd om de kwaliteit van dienstverlening van het scheepsregister in de huidige structuur te verbeteren. Er is niet één gouden oplossing maar een serie van concrete maatregelen wenselijk en nodig voor verbetering van het register en de beleving door partijen ervan op relatief korte termijn. De maatregelen dienen in samenhang beschouwd en opgepakt te worden voor een daadwerkelijke verbetering van het register.

De belangrijkste maatregelen zijn gericht om de keten van het register beter te laten functioneren en hierbij de aanbeveling om lenM beleid de regierol op te laten pakken met daadwerkelijke doorzettingsmacht. Zo kunnen implementatie en interpretatie van wet- en regelgeving waar mogelijk worden versneld en kan sneller uitsluitel aan de sector en uitvoerende registerpartijen worden gegeven. Een andere belangrijke maatregel is de verbetering van de informatievoorziening over het Nederlands register. De website over het Nederlands register kan aanzienlijk worden verbeterd. Verdere aanbevelingen zijn gericht om de schakels tussen processen en registerpartijen op orde te krijgen waarbij specifiek de schakel tussen de ILT en het Kadaster een korte termijn actie is en te zorgen dat de basis op orde is en blijft. De basis op orde vergt blijvende verbetering bij registerpartijen om doorlooptijden te verkorten en reactietijden te versnellen. Hieraan kunnen digitalisering van processen en inzet van accountmanagement bij de ILT een bijdrage bieden.

Verantwoordelijkheden liggen voor een aantal van deze maatregelen bij afzonderlijke registerpartijen, maar er zijn ook verantwoordelijkheden die partijen gezamenlijk moeten oppakken. Verschillende initiatieven lopen reeds voor een aantal maatregelen (bijvoorbeeld de betere informatievoorziening), maar de samenhang tussen de maatregelen en de voortgang kan verbeteren. Een nadere uitwerking van de maatregelen in concrete plannen met realistische planningen, budgetten en scope en adequate projectbeheersingsmodellen wordt aanbevolen. Hiervoor is het verstandig een regiegroep in te zetten die toeziet dat de aanbevelingen nader worden uitgewerkt op projectmatige wijze. Deze regiegroep kan toezien hoe de voorgestelde concrete maatregelen uitgevoerd kunnen worden binnen de huidige

structuur. Daarnaast kan de regiegroep zien wat alternatieve organisatiemodellen zijn en hoe de taakverdelingen en koppelvlakken dan worden ingericht.

De daadwerkelijke verbetering van het Nederlands register is afhankelijk van hoe voortvarend verbeteringen worden opgepakt en ten goede worden gekeerd. Veel van het succes is afhankelijk van de medewerking, kennis en kunde van de verschillende betrokken personen, afdelingen en organisaties. Verder is het van belang om de aantrekkelijkheid van het Nederlands register in breder perspectief te zien dan alleen verbetering van registratie- en certificeringsprocessen en informatievoorziening. Het fiscaal klimaat, Nederlands milieubeleid voor schepen, anti-piraterijregelgeving en de Nederlandse arbeidsmarkt zijn allemaal medebepalend voor de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsland voor reders.

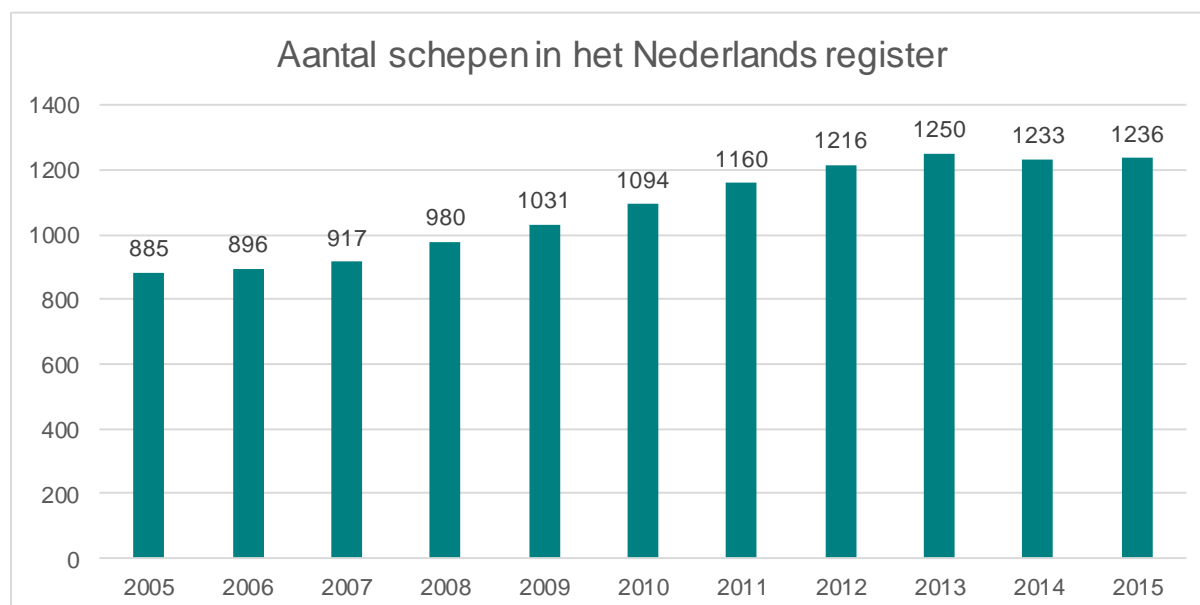
V. BIJLAGE I: ONTWIKKELING VAN ANDERE REGISTERS

In deze bijlage is de ontwikkeling van het Nederlands register in de afgelopen jaren getoond. Om een indruk te krijgen van de ontwikkeling van andere registers met een ander organisatiemodel is gekeken naar de ontwikkeling van het register van de Marshall Islands (commercieel register) en van Denemarken (met een centrale overheidsautoriteit).

V.1. ONTWIKKELING OMVANG SCHEEPSREGISTER VAN NEDERLAND

Analyse van het aantal schepen in het Nederlands scheepsregister (handelsvaart, waterbouw en zeesleepvaart) toont aan dat na een lange periode van groei, het aantal schepen na 2013 afgenomen is. De daling vond plaats in de handelsvaart. *Figuur 24* laat zien dat het aantal schepen in het Nederlands scheepsregister van 2005 tot en met 2013 jaarlijks toenam. In 2014 daalde het aantal schepen van 1 250 naar 1 233. Met een kleine groei in 2015 (3 schepen) is dit aantal redelijk stabiel gebleven.

Figuur 24: Aantal schepen in het register van Nederland

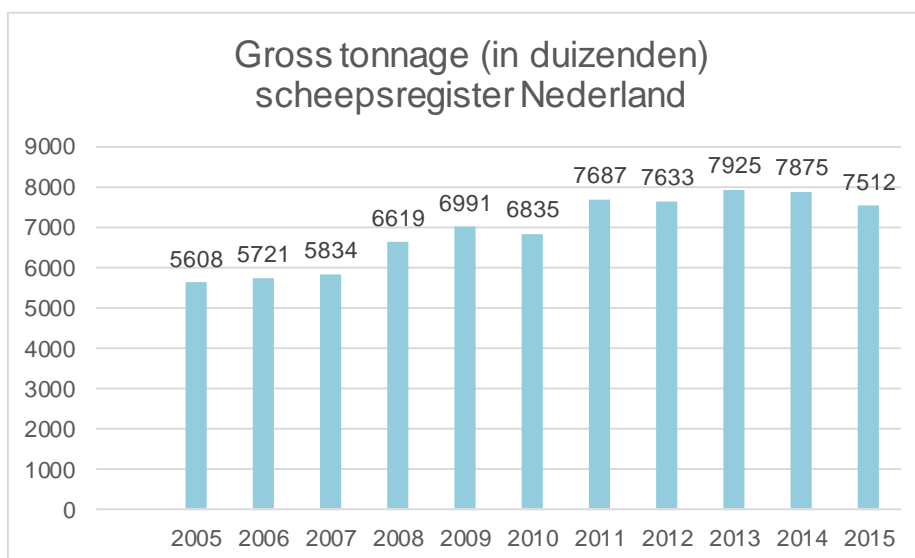


Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens uit jaarverslag ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015

Het bruto tonnage (gross tonnage) van de schepen in het register toont een soortgelijke trend. Hierbij dient te worden vermeld dat er in 2010 en in 2012 een kleine daling te zien is in het tonnage ten opzichte

van het voorgaande jaar. Desalniettemin laat *Figuur 25* een algemene geleidelijke stijging zien van het tonnage, waarbij het tonnage van 2005 tot en met 2013 toeneemt met 2,3 miljoen gt. Dit is een stijging van ruim 41%. Na 2014 neemt het tonnage geleidelijk af naar ongeveer 7,5 miljoen gt.

Figuur 25: Gross tonnage scheepsregister Nederland

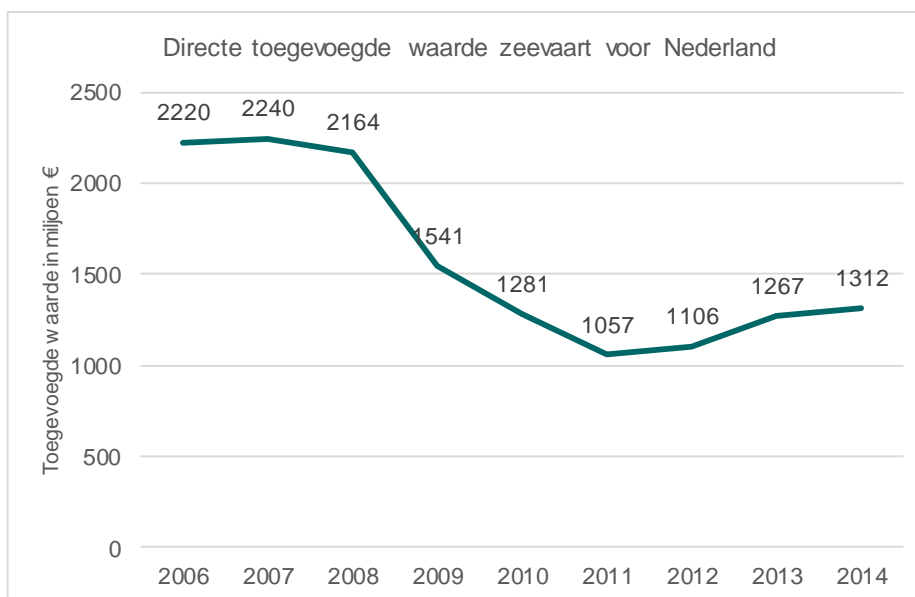


Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens uit jaarverslag ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015

Economische betekenis van de Nederlands zeevaartsector

De directe toegevoegde waarde van zeevaart in Nederland kende een sterke afname na 2008. *Figuur 26* demonstreert dat tussen 2008 en 2009 de directe toegevoegde waarde van de zeevaart van € 2,16 miljard daalt naar € 1,54 miljard (een daling van bijna 29%). Ook in 2010 en 2011 was er een grote daling waar te nemen in de directe toegevoegde waarde (bijna 17% daling in 2010 en een daling van 17,5% daling in 2011). Na 2011 stijgt de toegevoegde weer geleidelijk van iets minder dan € 1,06 miljard naar € 1,31 miljard in 2014.

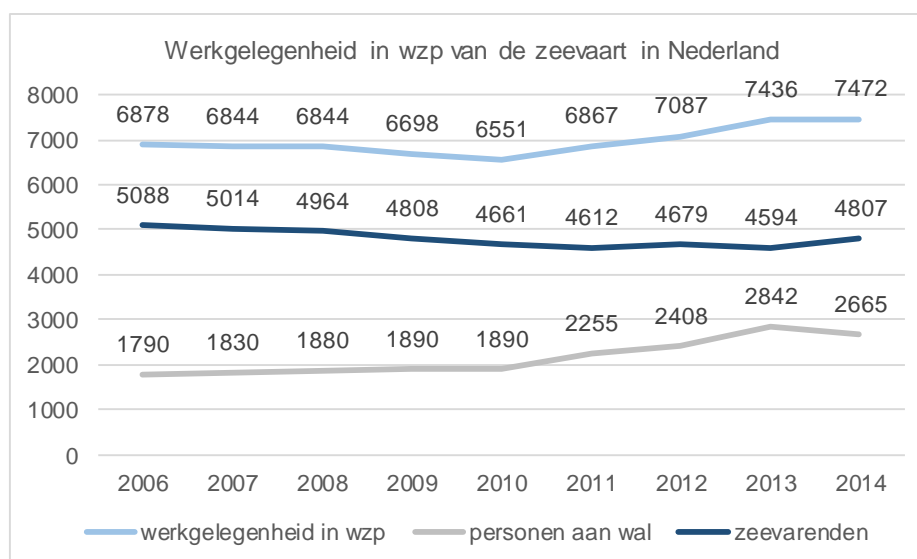
Figuur 26: Directe toegevoegde waarde zeevaart Nederland



Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens Maritieme Monitor 2015

Figuur 27 geeft de werkgelegenheid weer van de zeevaart in Nederland in het aantal werkzame personen (wzp). Hierin schetst de bovenste lijn het totale aantal werkzame personen in de zeevaart in Nederland. Dit is de som van het aantal Nederlandse zeevarenden en het aantal personen dat aan wal werkt. Naast het aantal Nederlandse zeevarenden varen er op de Nederlandse vlagschepen 22.429 buitenlandse werknemers (2014). Te zien is dat het aantal personen aan wal sterk toeneemt tussen 2010 en 2014, wat resulteert in een stijging van de totale werkgelegenheid in de zeevaart. In 2014 neemt de werkgelegenheid aan wal af met 177 wzp, maar stijgt het aantal zeevarenden met 212. Hierdoor neemt de totale werkgelegenheid in zeevaart in 2014 ten opzichte van 2014 licht toe (met 35 wzp).

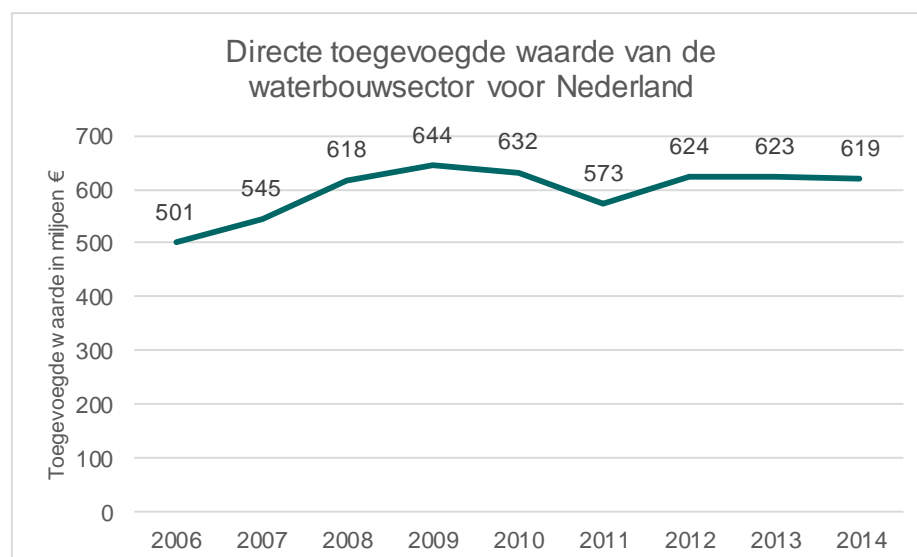
Figuur 27: Werkgelegenheid zeevaart in Nederland



Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens Maritieme Monitor 2015

De waterbouwsector had 2014 een directe toegevoegde waarde van € 619 miljoen in Nederland. Figuur 28 toont het verloop van de directe toegevoegde waarde van de waterbouwsector in Nederland. Van 2006 tot 2009 nam de directe toegevoegde waarde van de sector geleidelijk toe. Na een kleine daling in 2010 (2%) en een grotere daling 2011 (ruim 9%) steeg de toegevoegde waarde weer in 2012 (met bijna 9%). Hierna bleef de toegevoegde waarde tot en met 2014 redelijk stabiel (de jaarlijkse daling bedroeg minder dan 1%).

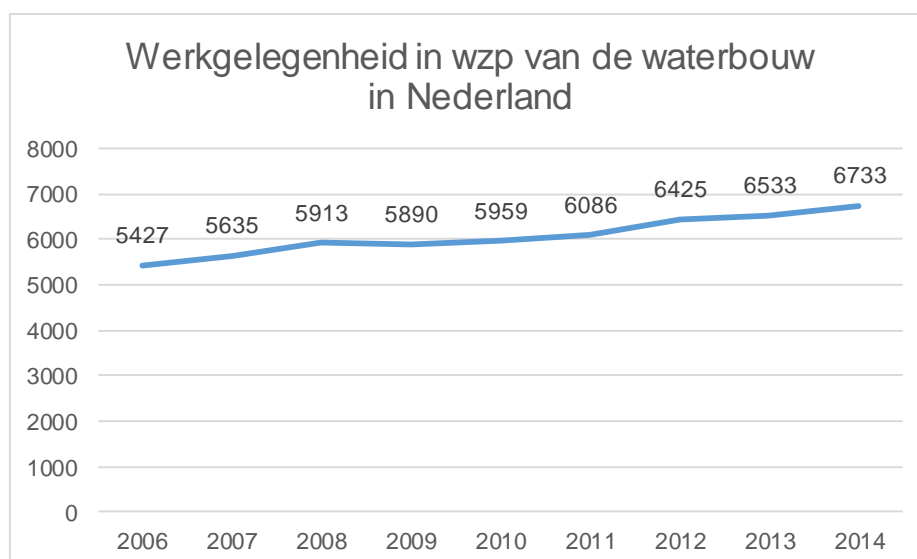
Figuur 28: Directe toegevoegde waarde waterbouw Nederland



Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens Maritieme Monitor 2015

Figuur 29 laat zien dat de werkgelegenheid in wzp in de waterbouwsector, op een kleine daling tussen 2008 en 2009 na, een jaarlijkse geleidelijke stijging vertoont tussen 2% tot 6%.

Figuur 29: Werkgelegenheid waterbouw in Nederland

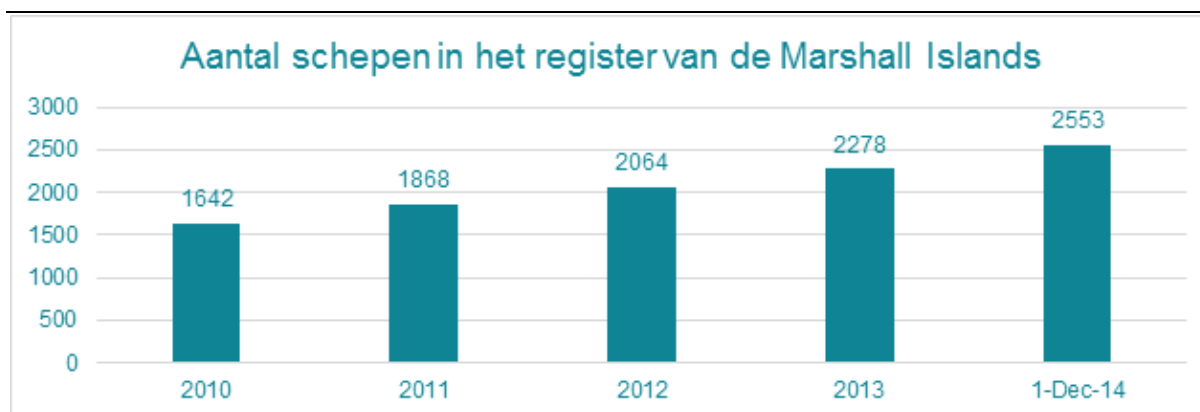


Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens Maritieme Monitor 2015

V.2. ONTWIKKELING OMVANG SCHEEPSREGISTER VAN MARSHALL ISLANDS

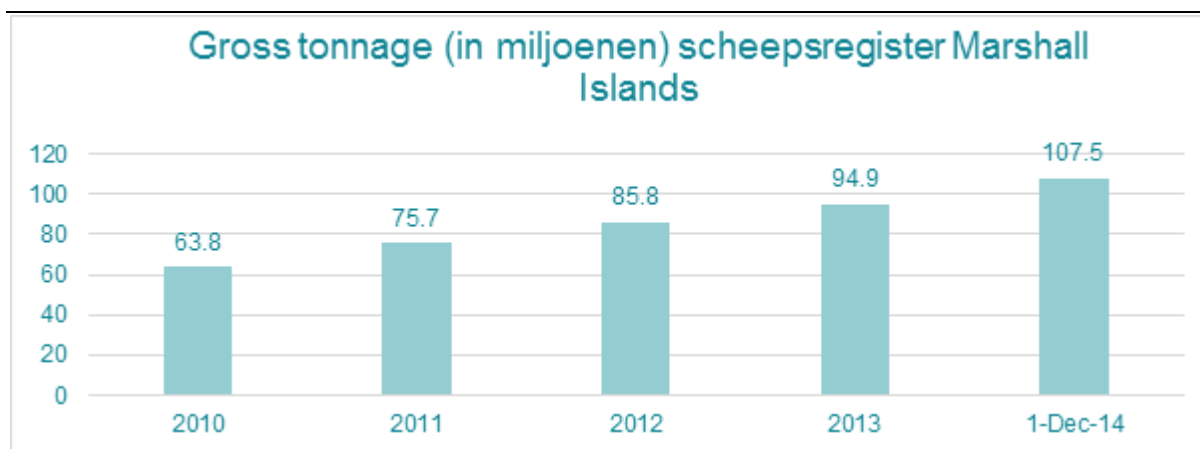
In de periode 2010 tot december 2014 laat het register van de Marshall Islands een continue stijging zien van het aantal schepen (zie *Figuur 30*). De jaarlijkse stijging is hierbij steeds 10% of meer.

Figuur 30: Aantal schepen in het register van de Marshall Islands



Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens Clarksons World Fleet Register

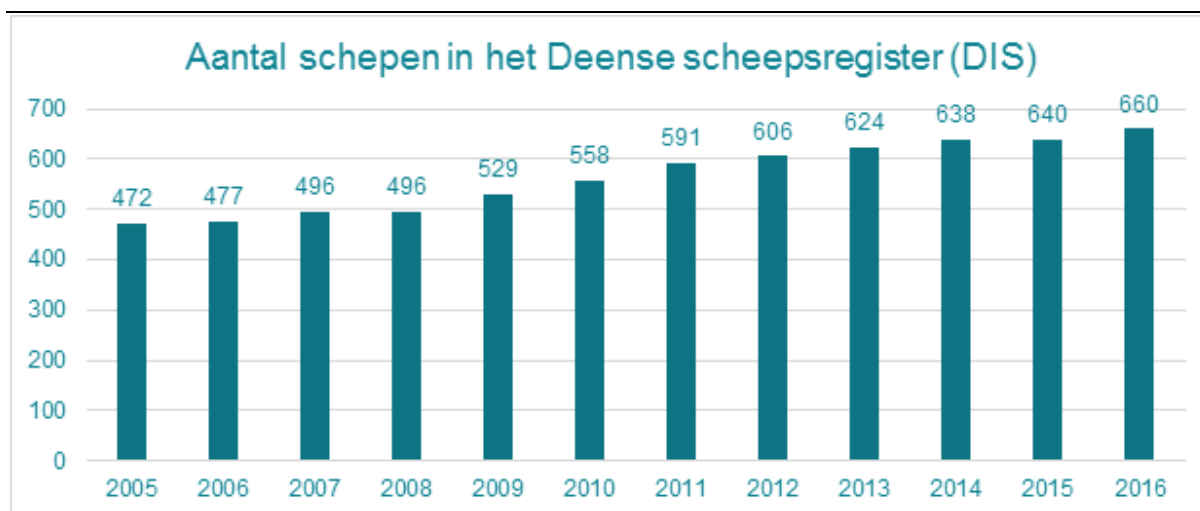
Ook het tonnage van het register van de Marshall Islands (zie *Figuur 31*) kende in deze zelfde tijd een hoge jaarlijkse groei van meer van 10 procent. Tussen 2010 en 2011 groeide het tonnage met 11,9 miljoen ton (19%), tussen 2011 en 2012 was dit 10,1 miljoen ton (13%) en in de opvolgende jaren 9,1 miljoen ton (11%) en 12,6 miljoen ton (13%).

Figuur 31: Gross tonnage scheepsregister Marshall Islands

Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens Clarksons World Fleet Register

V.3. ONTWIKKELING OMVANG SCHEEPSREGISTER VAN DENEMARKEN

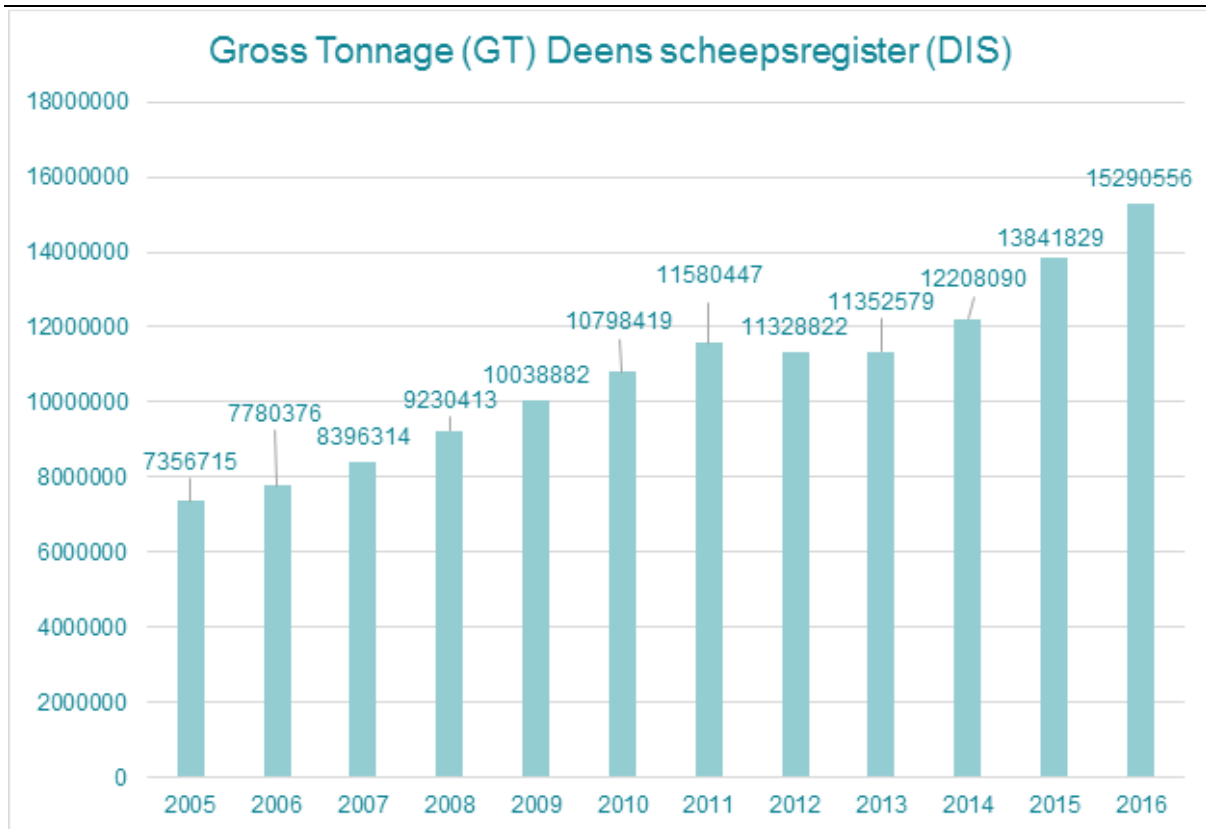
Het Deense register heeft sinds 2005 een groei gekend van het aantal schepen tussen de 1% en 7% (zie *Figuur 32*). Na 2011 blijft het register groeien, maar komen er jaarlijks minder schepen bij. Op de website van het centraal bureau voor de statistiek is vermeld dat voor 2016 de prognose 20 schepen is. Dit zou een groei van 3% betekenen.

Figuur 32: Aantal schepen in het Deense scheepsregister

Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens van het Deense Bureau voor de Statistiek (Danmarks Statistik)

De ontwikkeling van het tonnage (zie *Figuur 33*) toont een jaarlijkse stijging, met uitzondering van de periode 2011-2012, waarin het tonnage daalde. Tussen 2005 en 2011 kent het tonnage een jaarlijkse stijging tussen de 4% en 10%. Tussen 2011 en 2012 is er een afname van 0,3 miljoen ton (-3%), waarna het er 2012 en 2013 weer een toename is van 0,1 miljoen ton (1%). Van 2013 tot 2016 is er vervolgens weer groei. De prognose voor 2016 is een groei van 1,5 miljoen ton (11%).

Figuur 33: Gross Tonnage scheepsregister Denemarken



Bron: Policy Research Corporation op basis van gegevens van het Deense Bureau voor de Statistiek (Danmarks Statistik)

VI. BIJLAGE II: OVERZICHT VAN GEÏNTERVIEWDE PERSONEN

In het kader van het onderzoek zijn er gesprekken gevoerd met de volgende personen:

1. De heer N. Appel (DNV GL)
2. Mevrouw I.F.M. Boers (Directie Maritieme Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
3. De heer A. Bremer (Inspectie Leefomgeving en Transport)
4. Mevrouw M. Brouwer (Vroon Offshore)
5. Mevrouw M. Lijser-Hannink (Vroon)
6. De heer R.W. de Zwart (Kiwa)
7. Diepenbeek, dhr. F. (Inspectie Leefomgeving en Transport)
8. De heer K. Dijkstra, Klaas (DHK)
9. De heer G.A.J. Doosje (Inspectie Leefomgeving en Transport)
10. De heer M. Dorsman (KVNR)
11. Mevrouw F. Eizinga (Inspectie Leefomgeving en Transport)
12. Mevrouw M.J. Filius (Inspectie Leefomgeving en Transport)
13. Mevrouw A. Gonzales (Vroon Offshore)
14. De heer M.H.M. Jurgens (Kiwa)
15. De heer T. Kinds (Rederij Spliethoff)
16. De heer A.J. Kramers (Inspectie Leefomgeving en Transport)
17. De heer M. Leeuwenburgh, (Q Yacht Management)
18. De heer E.A. Lokkerbol (Waterbouwers)
19. De heer J. Metzlar (MF Shipping Group)
20. Mevrouw U. Nirandjan (Directie Maritieme Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
21. Mevrouw W.M.M. Okkerse (Inspectie Leefomgeving en Transport)
22. De heer J. Ramage (IRI)
23. De heer P.H. Ras (Kiwa)
24. De heer M. Rijdsdijk (IRI)
25. De heer R. Roes (Kadaster)
26. De heer J.A.A. Schreuder (Directie Maritieme Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
27. Mevrouw K. Schreurs (Inspectie Leefomgeving en Transport)
28. De heer P. Schrijver (Bureau Veritas)
29. De heer C.J. Simons (Inspectie Leefomgeving en Transport)
30. De heer L.O. Smulders (Directie Maritieme Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
31. Mevrouw H.F.M. Solon (Inspectie Leefomgeving en Transport)
32. De heer M.C. Steenhoff (Hiswa)
33. Mevrouw L. Streefkerk- Arts (Directie Maritieme Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
34. Mevrouw E.Y. Stroo (Vroon)
35. De heer J. Tilman (Van Oord)
36. De heer R. Touwen (Vroon)
37. De heer J. van den Bos (Inspectie Leefomgeving en Transport)
38. De heer L.P.H.M van den Einden (Lloyd's Register Nederland B.V.)
39. De heer B. van der Hee (Inspectie Leefomgeving en Transport)
40. De heer A.E. van Vuuren (Inspectie Leefomgeving en Transport)
41. Mevrouw H. van Wijngaarden (Kadaster)

42. De heer A. Vink (Hiswa)
43. De heer P. Westerhof (De Valk)
44. De heer J.P.H. Witter (Inspectie Leefomgeving en Transport)