

Vergaderjaar 2014–2015

**29 362**

**Modernisering van de overheid**

**Nr. 242**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 22 april 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 27 januari 2015 inzake het actieplan maatwerk aanpak regeldruk logistiek en kabinetsreactie Actal advies «Regels in bedrijf. Sectorscan logistiek (Kamerstuk 29 362, nr. 240).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 april 2015. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,  
Tijdink

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Clusteroverzicht	4
<i>Lokale bevoegdheden in relatie tot veiligheid op spoorem-</i> <i>placementen</i>	4
<i>Harmoniseer toleranties volumemetingen bij bulkgoederen</i>	4
<i>Beperk de consequenties fiscale strafbeschikking AEO-</i> <i>certificaat</i>	4
<i>Hergebruik industriestandaards</i>	4
<i>Long range identification and tracking of ships (LRIT)</i>	5
<i>Definitie van zeevarenden</i>	5
<i>Differentieer de geldigheidstermijn van gasmetingen in</i> <i>zeecontainers</i>	6
<i>Uitvoering bemanningswetgeving</i>	6
<i>Stimuleer digitalisering transportdocumenten</i>	6
<i>Te hoge bedragen tachograafkaarten</i>	7

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek (MAR L). Zij hebben daarbij nog een aantal vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek. Deze leden vinden het positief dat er met de sector wordt bekeken op welke wijze onnodige regeldruk kan worden voorkomen. Zij hebben nog een aantal vragen.

### Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben waargenomen dat het advies «Regels in bedrijf: sectorscan logistiek»<sup>1</sup> van Actal (Adviescollege toetsing regeldruk) zaken in beweging heeft gebracht en dat vooral verlichting – en dus niet verschuiving – van lastendruk wordt nagestreefd. In welke mate dragen de genoemde maatregelen bij aan de door Actal geconstateerde knelpunten (het vervoermiddel centraal, de kwaliteit van het toezicht en de complexiteit van de regelgeving)? In hoeverre worden deze knelpunten door de maatregelen in categorie A daadwerkelijk opgelost? Wat is er nog aanvullend nodig? En waarom kunnen deze maatregelen niet direct worden genomen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan aangeven welke van de 22 regeldrukknelpunten in categorie A zij op voorhand als moeilijk oplosbaar definieert en welke zij de meest kansrijke trajecten vindt. Deze leden vragen ook of de maatregelen onder categorie A voorzien zijn van een resultaatverplichting. Zo ja, in hoeverre? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie hebben ook een aantal vragen ter verduidelijking. Kan de Minister een overzicht geven van de maatregelen uit categorie B en C? Kan ze daarbij aangeven of en in welke mate ze betrokkenheid vergen van de diverse overheidslagen (inclusief de Europese)? Kan de Minister per maatregel aangeven welk departement

<sup>1</sup> [http://www.actal.nl/wp-content/uploads/Onderzoek-Actal-Brochure-Sectorscan-Logistiek\\_BW\\_def-internet.pdf](http://www.actal.nl/wp-content/uploads/Onderzoek-Actal-Brochure-Sectorscan-Logistiek_BW_def-internet.pdf)

eindverantwoordelijk is voor de uiteindelijke uitwerking? Hoe beoordeelt de Minister de rol en bijdragen vanuit het bedrijfsleven?

De leden van de VVD-fractie vragen verder welke waarborgen er zijn om te komen tot een daadwerkelijke vermindering van de regeldruk. De beschreven maatregelen beperken zich volgens deze leden namelijk veelal tot nadere onderzoeken. De leden vragen hoe de Minister voorkomt dat de maatregelen verzanden in een pak papier. Een voorbeeld hiervan is de maatregel inzake de eisen van verschillende toezichthouders («hergebruik industriestandaards»). Deze moet na veel stappen eindigen in een advies. Wanneer wordt daadwerkelijk gerealiseerd dat de regeldruk door toezichthouders vermindert?

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat in het voortraject is gebleken dat met name de overheidsdiensten moeite lijken te hebben gehad met de strekking en de beoogde werking van de MAR L. Kan de Minister toezeggen dat alle betrokken overheidsdiensten (de ministeries van Infrastructuur en Milieu (IenM), Economische Zaken (EZ), Financiën en Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Douane en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA)) vanaf nu het maximale zullen ondernemen om de 22 regeldrukkelpunten tot een oplossing te brengen?

De leden van de VVD-fractie vragen ook hoe de maatregelen in het actieplan zich verhouden tot andere maatregelen die worden genomen op andere dossiers, zoals luchtkwaliteit. Zo wordt in een viertal grootstedelijke regio's een proef gedaan met een generieke verruiming van venstertijden. Hoe staat deze maatregel in verhouding met de recent getekende Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek? Is hier geen sprake van een stapeling en daarmee toename van de regeldruk?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de maatregelen uit de categorieën A, B en C bijdragen aan de versterking van de interne Europese markt en een internationaal gelijk speelveld. Deze leden vragen daarbij ook in hoeverre er bijvoorbeeld wordt ingezet op het mogelijk maken van grensoverschrijdend vervoer met ecocombi's.

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de inventarisatie van de Europese douanewetgeving, genoemd in de aanbiedingsbrief bij het actieplan, afgerond is. Welke doelstellingen streeft het kabinet hierbij na?

Ook vragen de leden van de VVD-fractie hoe de Minister ervoor gaat zorgen dat niet alleen de Nederlandse regeldruk wordt verminderd, maar er ook op Europees niveau toe wordt gewerkt naar verminderde regeldruk.

De leden van de SP-fractie vragen waarom ervoor gekozen is om juist met de in het actieplan benoemde organisaties samen te werken. Deze leden constateren dat dit actieplan zich erg richt op verladers en dat andere partijen binnen de logistieke sector minder in beeld zijn. Waarom is bijvoorbeeld de binnenvaartsector onderbelicht gebleven in het uiteindelijke actieplan? Is het mogelijk om bijvoorbeeld Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) alsnog te betrekken bij zaken aangaande de binnenvaart? Ook valt het deze leden op dat de vakbonden geen partij zijn bij dit actieplan. Is het mogelijk om bij de verdere uitwerking de vakbonden waar nodig alsnog te betrekken?

De leden van SP-fractie hebben de nodige vragen over de verdere uitvoering van het actieplan. Zo vragen deze leden hoe ervoor wordt gezorgd dat een goede handhaving van de regels niet wordt ondermijnd door de wens om tot minder regeldruk te komen. De leden van de SP-fractie zouden er geen voorstander van zijn wanneer de uitvoering van het actieplan ertoe zou leiden dat bedrijven die zich ogenschijnlijk goed gedragen daardoor in de toekomst vrijwel niet gecontroleerd meer worden. Het gevaar hiervan is in de ogen van deze leden dat deze bedrijven op termijn toch een loopje gaan nemen met de wetgeving. Hoe wordt dit risico ondervangen? Deze leden vragen verder met hoeveel ondernemingen binnen de logistiek er op dit moment door de ILT zogenaamde handhavingsconvenanten zijn afgesloten. Hoeveel controles zijn er door de ILT de afgelopen twee jaar nog uitgevoerd bij dergelijke bedrijven en hoe staat dit in verhouding tot bedrijven waar geen handhavingsconvenant mee is afgesloten?

De leden van de SP-fractie zien uit naar de voortgangsrapportages en wensen de betrokken partijen veel succes bij de verdere uitvoering van het actieplan.

### **Clusteroverzicht**

#### *Lokale bevoegdheden in relatie tot veiligheid op spooremlacements*

De leden van de VVD-fractie hebben gelezen dat het bedrijfsleven op termijn niet meer is genoodzaakt per spoortransport afzonderlijk bij lokale overheden ontheffingen en/of vergunningen aan te vragen. Deze doelstelling wordt bereikt door uniforme, vaste en robuuste afspraken voor emplacements te maken, geborgd in landelijke wet- en regelgeving. Hoe verhoudt zich dit met de Wet basiswet? Blijft de regelgeving op deze manier niet vastzitten in een andere wet?

#### *Harmoniseer toleranties volumemetingen bij bulkgoederen*

De leden van de VVD-fractie lezen dat het actieplan ook de doelstelling bevat om te komen tot een meer reële en op de praktijk passende tolerantie van volumeafwijkingen bij vervoer van met name accijnsgoederen die onder douanetoezicht staan. Dit moet volgens deze leden geïntegreerd worden met de «Blue Belt». Deelt de Minister de mening dat verladers niet nogmaals dezelfde inspectie hoeven te krijgen als ze al in een Europese haven zijn geweest? Zo ja, gaat de Minister hiermee aan de slag?

#### *Beperk de consequenties fiscale strafbeschikking AEO-certificaat*

De leden van de VVD-fractie lezen dat, om gecertificeerd te kunnen zijn als Authorised Economic Operator (AEO), een bedrijf geen strafblad mag hebben. Deze leden vragen of dit ook voor andere certificaten geldt.

#### *Hergebruik industriestandaards*

De leden van de VVD-fractie hebben gelezen dat eisen van verschillende toezichthouders in sommige gevallen met elkaar kunnen conflicteren. Zo kunnen eisen van NVWA, Douane, ILT, de Marechaussee en op het gebied van arbeidsomstandigheden elkaar tegenspreken. Gaat dit actieplan er ook toe leiden dat de kosten op dit gebied naar beneden kunnen? Met de NVWA prijst Nederland zich volgens deze leden namelijk uit de markt. Dat geldt tevens voor de werkwijze van de ILT en Kiwa. Er worden schepen onder een buitenlandse vlag gebouwd, omdat de inspectie in Nederland niet gericht is op facilitering maar eerder werkt als hindermacht. De leden

van de VVD-fractie vragen daarom of er mogelijkheden zijn om te werken zoals de Engelse inspectie, die zich inspant om schepen onder Engelse vlag te krijgen. Is de Minister bereid om in overleg met de betrokken partijen te kijken welke inspectieregels overbodig of onnodig verzwarend zijn en of er niet toe kan worden gewerkt naar een steekproefsgewijze vorm van toezicht als het trackrecord van het bedrijf schoon is? Wordt er ook overleg gevoerd met verzekeraars? Wordt er ook rekening gehouden met verschillende typen bedrijven, en niet gewerkt met een one-size-fits-all-benadering? Kunnen de eisen van verzekeraars niet gelden als maximale eisen? Ligt er ook een doelstelling aan het beleid ten grondslag om te streven naar 25% lastenvermindering? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie constateren dat planten, bloemen, groenten en fruit (fyto-sanitaire producten) bij binnenkomst in de Europese Unie moeten worden gekeurd. Dit gebeurt – in opdracht van de NVWA – door plantaardige keuringsdiensten (zelfstandige bestuursorganen). Kosten van deze keuringen worden doorbelast aan de verladers. De keuringsdiensten stellen de tarieven vast binnen de door de wetgever bepaalde kaders. De leden van de VVD-fractie hebben vanuit de logistieke sector vernomen dat de tarieven en de afhandelingenprocedures bij de keuringen een knelpunt zijn voor het aanlanden van vracht in Nederland. Deze leden zijn van mening dat Nederland hierdoor ladingstromen verliest en dat logistieke bedrijven in Nederland benadeeld worden ten opzichte van bedrijven in omliggende landen. Is de Minister ook van mening dat de eisen die de NVWA stelt onnodig lastenverzwarend zijn?

#### *Long range identification and tracking of ships (LRIT)*

De leden van de VVD-fractie lezen dat het actieplan een doelstelling bevat voor een goede naleving van het gebruik aan boord van schepen van zowel het internationaal verplichte LRIT als ook het nationale AIS (Automatic Identification System) voor het doorgeven van scheepssignalen. Deze leden vragen hoe deze maatregel precies uitgewerkt wordt. Is de Minister er mee bekend dat AIS soms verschillende signalen uitzendt en dat een schip zich soms op een hele andere plek bevindt dan waar het volgens AIS zou zijn?

#### *Definitie van zeevarenden*

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister bekend is met het feit dat de definitie van een «zeevarende» in het Maritieme Arbeidsverdrag 2006 (MLC) via de Wet Zeevarenden enorme consequenties heeft op schepen met zeer grote bemanningen, zoals passagiersschepen met soms een bemanning van meer dan 1.000 opvarenden. Hierdoor moeten, ten opzichte van de oude situatie, duizenden opvarenden extra worden getraind. Aan nut en noodzaak hiervan kan volgens deze leden worden getwijfeld en het beperkt de flexibiliteit in de sector enorm, om over de extra kosten nog niet te spreken. Is de Minister bereid de gewenste flexibiliteit te herstellen?

De leden van de VVD-fractie lezen in het actieplan dat eisen voortvloeiend uit het MLC sec worden toegepast op zeelieden met een permanente functie aan boord. Deze leden constateren dat zeevarenden onder allerlei uitzonderingsposities vallen omdat ze zich buiten Nederland begeven met hun werkzaamheden, deels of geheel. Deze leden zijn van mening dat dit nu net de kern is van de regels met betrekking tot zeevarenden, en niet dat hun beroep letterlijk iets met het varen te maken hoeft te hebben. Welke gevolgen heeft het als er uitzonderingen worden gemaakt binnen de groep zeevarenden voor mensen die geen nautische werkzaamheden uitvoeren? Als dit betekent dat de loonlasten voor deze groep omhoog

gaan, loopt Nederland dan niet vervolgens het gevaar dat schepen gaan uitvlaggen en dat de zeevarenden onder een ander belastingregime komen te vallen waardoor Nederland niet alleen inkomsten misloopt maar ook geen toezicht kan houden op deze groep?

#### *Differentieer de geldigheidstermijn van gasmetingen in zeecontainers*

De leden van de SP-fractie lezen dat bij het ontgassen van containers wordt voorgesteld om te onderzoeken of de eis van de Douane dat er altijd een actuele gasmeting moet zijn gedaan voor een container die ze gaat controleren, nog wel noodzakelijk is. Deze leden vragen bij hoeveel procent van de containers er sprake is van een controle door de Douane. Verder merken zij op dat wat hen betreft de veiligheid van degene die de container moet openen nooit in gevaar mag worden gebracht, ook al lijkt dit tot meer regeldruk voor de sector.

#### *Uitvoering bemanningswetgeving*

De leden van de VVD-fractie constateren dat in het internationale STCW-verdrag (Standards of Training Certification and Watchkeeping) is geregeld dat zeevarenden wereldwijd aan de hoogste standaarden voldoen. Het STCW-verdrag, en daarmee de nationale bemanningswetgeving, is zodanig opgesteld dat zaken in de uitvoerings sfeer ingevuld dienen te worden. De klacht uit het bedrijfsleven die deze leden ontvangen hebben, luidt dat procedures van onder andere Kiwa onnodig lang duren in relatie tot het gevraagde. Zijn kortere procedures een doelstelling in het actieplan? Kan in overleg met betrokken partijen gekomen worden tot maatwerk met betrekking tot de eisen waar het personeel aan moet voldoen? De cruisevaart is volgens deze leden namelijk heel arbeidsintensief waardoor andere eisen moeten worden gesteld aan het opleiden van deze groep mensen. Is de Minister bereid om hier een uitzondering voor te maken?

Wil de Minister er bij de ILT ten eerste op aandringen om bij de beoordeling van aanvragen voor de goedkeuring van STCW-trainingscursussen de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) Model Courses niet te rigide toe te passen opdat er in Nederland hoogstaande, effectieve en efficiënte STCW-cursussen kunnen worden aangeboden?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister ervan op de hoogte is dat de grootste speler bij de uitvoering van de bemanningswetgeving Kiwa Register B.V. is. Waarom is Kiwa in het actieplan niet genoemd als een van de «Betrokken partijen», mede gezien het feit dat de meeste uitvoeringsknelpunten thans hun oorzaak vinden bij Kiwa? Wil de Minister daarom Kiwa Register B.V. toevoegen aan de lijst van betrokken partijen en in het actieplan het oplossen van knelpunten bij de uitvoering van de bemanningswetgeving bij Kiwa Register B.V. opnemen?

#### *Stimuleer digitalisering transportdocumenten*

De leden van de VVD-fractie lezen dat het actieplan een doelstelling bevat voor efficiëntere en kostenbesparende data-uitwisseling door het stimuleren van het gebruik van digitale transportdocumenten, zowel op nationaal niveau als bij grensoverschrijdend vervoer. Deze leden vragen of deze eisen ook gesteld worden aan buitenlandse vervoerders. Vindt er ook afstemming plaats met andere landen op dit punt zodat er een gelijk speelveld ontstaat voor wat betreft de eisen die worden gesteld?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Kamer de uitkomsten van het onderzoek inzake de tarieven van tachograafkaarten kan verwachten.

## **II Reactie van de bewindspersoon**

### **Algemeen**

*De leden van de VVD-fractie hebben waargenomen dat het advies «Regels in bedrijf: sectorscan logistiek»<sup>2</sup> van Actal (Adviescollege toetsing regeldruk) zaken in beweging heeft gebracht en dat vooral verlichting – en dus niet verschuiving – van lastendruk wordt nagestreefd. In welke mate dragen de genoemde maatregelen bij aan de door Actal geconstateerde knelpunten (het vervoermiddel centraal, de kwaliteit van het toezicht en de complexiteit van de regelgeving)? In hoeverre worden deze knelpunten door de maatregelen in categorie A daadwerkelijk opgelost? Wat is er nog aanvullend nodig? En waarom kunnen deze maatregelen niet direct worden genomen?*

De maatregelen in categorie A (het actieplan) richten zich op de korte termijn en kunnen met name bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van het toezicht en aan de verbeterde omgang met de complexe regelgeving. Vooral de stroomlijning van het toezicht en het inzichtelijker maken van de regelgeving kan de complexe regels beter hanteerbaar maken. Complexe regelgeving kan op wat langere termijn vereenvoudigd worden. De uitvoering ervan kan wel in goed overleg van bedrijven en overheden vereenvoudigd worden. Wat in de praktijk haalbaar is zal nader onderzocht moeten worden. In dit stadium is het effect van maatregelen nog niet goed in kaart te brengen. De betere kenbaarheid van regels (bijvoorbeeld door de inzet van regelhulpen) kan op korte termijn haar vruchten afwerpen. Van enkele maatregelen is de oplossing voorhanden, van andere loopt de inventarisatie nog waarbij de betrokken departementen nauw samenwerken met het bedrijfsleven.

Het meer centraal stellen van het vervoermiddel vergt aanpassing van internationale regelgeving waardoor er nog een lange weg te gaan is. Om die reden maakt het deel uit van de knelpunten op de C-lijst.

*De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan aangeven welke van de 22 regeldrukknelpunten in categorie A zij op voorhand als moeilijk oplosbaar definieert en welke zij de meest kansrijke trajecten vindt. Deze leden vragen ook of de maatregelen onder categorie A voorzien zijn van een resultaatverplichting. Zo ja, in hoeverre? Zo nee, waarom niet?*

De inzet is om alle 22 knelpunten in de periode tot 2017 geheel of gedeeltelijk tot een oplossing te brengen. Ik wil de gezamenlijke inspanning niet op voorhand belasten met mijn eenzijdige inschatting over de kansrijkheid van de oplossing van de knelpunten. De planning van de actiepunten in het Actieplan maatwerk aanpak regeldruk logistiek (MAR L) geeft de snelheid aan waarmee een oplossing voorzien wordt. De bij ieder actiepunt geformuleerde doelstelling kan worden gezien als het na te streven resultaat dat partijen zich voornemen.

*De leden van de VVD-fractie hebben ook een aantal vragen ter verduidelijking. Kan de Minister een overzicht geven van de maatregelen uit categorie B en C? Kan ze daarbij aangeven of en in welke mate ze*

<sup>2</sup> [http://www.actal.nl/wp-content/uploads/Onderzoek-Actal-Brochure-Sectorscan-Logistiek\\_BW\\_def-internet.pdf](http://www.actal.nl/wp-content/uploads/Onderzoek-Actal-Brochure-Sectorscan-Logistiek_BW_def-internet.pdf)

*betrokkenheid vergen van de diverse overheidslagen (inclusief de Europese)? Kan de Minister per maatregel aangeven welk departement eindverantwoordelijk is voor de uiteindelijke uitwerking? Hoe beoordeelt de Minister de rol en bijdragen vanuit het bedrijfsleven?*

Als bijlage bij deze brief treft u de maatregelen van de categorieën B en C aan<sup>3</sup>.

In de tweede helft van 2015 zal ik u informeren over de acties die op deze knelpunten genomen zullen worden en welke departementen daarmee aan de slag gaan. Ten aanzien van categorie B merk ik op dat veel van die knelpunten in het Overleg Douane Bedrijfsleven (ODB) aan de orde zijn of zullen komen. Sinds medio 2014 is het ODB uitgebreid met vertegenwoordigers van de ILT en de NVWA. De verdergaande samenwerking tussen inspectiediensten wordt ook hierdoor gestalte gegeven.

Wat categorie C betreft merk ik alvast op dat hier diverse knelpunten aan de orde zijn die via een aanpassing van Europese en internationale wetgeving tot een oplossing moeten komen. Daarvoor kan Nederland hooguit goed onderbouwde initiatieven richting Europese wetgever ontplooiën, maar niet garanderen dat deze wijzigingen gerealiseerd worden.

De rol en de bijdragen vanuit het bedrijfsleven bij het terugdringen van de regeldruk is essentieel. De constructieve wijze waarop bedrijfsleven en overheid gekomen zijn tot het gezamenlijk gedragen Actieplan MAR L is veelbelovend en ervaar ik als heel positief. Maar nu moet er ook doorgepakt worden om merkbare en substantiële resultaten te boeken.

*De leden van de VVD-fractie vragen verder welke waarborgen er zijn om te komen tot een daadwerkelijke vermindering van de regeldruk. De beschreven maatregelen beperken zich volgens deze leden namelijk veelal tot nadere onderzoeken. De leden vragen hoe de Minister voorkomt dat de maatregelen verzanden in een pak papier. Een voorbeeld hiervan is de maatregel inzake de eisen van verschillende toezichthouders («hergebruik industriestandaards»). Deze moet na veel stappen eindigen in een advies. Wanneer wordt daadwerkelijk gerealiseerd dat de regeldruk door toezichthouders vermindert?*

Uitgangspunt van de Maatwerk aanpak is dat de door de doelgroep (i.c. verladers en het logistieke bedrijfsleven) ervaren regeldruk bepalend is voor de aanpak van de knelpunten. De in het Actieladvisie «Regels in bedrijf: sectorscan logistiek» aangedragen knelpunten aangevuld met knelpunten van EVO, ACN en KNVR, zijn door een werkgroep samengesteld uit bedrijfsleven en overheid beschouwd. Daarna is er een selectie gemaakt van knelpunten die oplosbaar lijken. Die zijn onderverdeeld in oplossingen op korte en langere termijn. Deze aanpak is er dus op gericht om de knelpunten van de dagelijkse praktijk op tafel te krijgen en vervolgens aan te pakken. De acties worden op voortgang gemonitord door de Stuurgroep MAR L en er wordt over gerapporteerd aan de Tweede Kamer in de halfjaarlijkse rapportages over Goed Geregeld. Resultaten van regeldruk-vermindering bij het toezicht o.g.v. het actieplan moeten binnen twee jaar merkbaar zijn.

Het hergebruik industrie standaards is een voorbeeld van de noodzaak tot nader onderzoek. Omdat de verschillende toezichthouders handhaven vanuit verschillende juridische domeinen, dienen vaak verschillende gegevens getoetst en dus ook verstrekt te worden. Hier moet goed worden uitgezocht of de oorzaak van dit probleem ligt in de handhavingspraktijk van verschillende diensten of zijn oorsprong vindt in de verschillende wetgevingen en de doelen daarvan.

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

*De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat in het voortraject is gebleken dat met name de overheidsdiensten moeite lijken te hebben gehad met de strekking en de beoogde werking van de MAR L. Kan de Minister toezeggen dat alle betrokken overheidsdiensten (de ministeries van Infrastructuur en Milieu (IenM), Economische Zaken (EZ), Financiën en Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Douane en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA)) vanaf nu het maximale zullen ondernemen om de 22 regeldruknelpunten tot een oplossing te brengen?*

Het kabinet heeft zich gecommitteerd aan het merkbaar terugdringen van de regeldruk voor bedrijven, burgers en professionals. Dit wil het kabinet doen door maatwerkoplossingen te vinden voor knelpunten op het gebied van de regeldruk in aantal sectoren. De maatwerk aanpak regeldruk in de logistieke sector is een voorbeeld daarvan. Daarbij is de logistieke sector – een van de dragende sectoren van economisch herstel – gekwalificeerd als topsector. De inzet van het kabinet bij het oplossen van deze knelpunten staat dus buiten kijf. Bij het oplossen ervan moet vanzelfsprekend wel rekening worden gehouden met andere maatschappelijke en publieke belangen die daarbij in het geding zijn. Dat maakt de aanpak van de knelpunten tot een complex vraagstuk die een zorgvuldige afweging vraagt. Inmiddels zijn bij deze knelpunten aanpakken geformuleerd. Deze zijn verwoord in het actieplan. Dit plan wordt uitgevoerd in de periode tot 2017.

*De leden van de VVD-fractie vragen ook hoe de maatregelen in het actieplan zich verhouden tot andere maatregelen die worden genomen op andere dossiers, zoals luchtkwaliteit. Zo wordt in een viertal grootstedelijke regio's een proef gedaan met een generieke verruiming van venstertijden. Hoe staat deze maatregel in verhouding met de recent getekende Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek? Is hier geen sprake van een stapeling en daarmee toename van de regeldruk?*

Een verruiming van venstertijden heeft, zo is uit een proef in de regio Amsterdam gebleken, een positief effect op de luchtkwaliteit. Overigens is de proef in vier gemeenten nog niet zeker maar is dit als ambitie geformuleerd. Naast een generieke verruiming van venstertijden kunnen in het kader van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ook experimenten worden gedaan met vermindering van regeldruk als privilege voor bedrijven die een koploperspositie in willen nemen. Deze privileges kunnen verschillende vormen aannemen, b.v. in de vorm van bepaalde parkeerfaciliteiten. Er is hierbij geen sprake van stapeling van regeldruk; het is eerder aan te merken als een stapeling van vrijheden: naast een generieke verruiming van regels die voor de gehele sector gelden, geldt een extra verruiming (daar bovenop) voor bedrijven die extra inspanning leveren, bijvoorbeeld door de inzet van extra schone voertuigen.

*De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de maatregelen uit de categorieën A, B en C bijdragen aan de versterking van de interne Europese markt en een internationaal gelijk speelveld.*

Zowel de versterking van de interne Europese markt als een internationaal gelijk speelveld worden bevorderd door een deel van de maatregelen uit de categorieën A, B en C. Als voorbeeld van de versterking van de interne markt kan gelden de actie op de C-lijst naar aanleiding van de 22<sup>e</sup> aanbeveling van Actal om belemmeringen van de interne markt te reduceren. Als voorbeeld van de bevordering van een internationaal gelijk speelveld kan gelden de eerste actie van cluster 3 van het actieplan om de mogelijkheden te verkennen van een zo maximaal mogelijk geharmoni-

seerde opbouw van de kosten van fytosanitaire keuringen binnen de EU en dit af te wegen tegen het door het bedrijfsleven gewenste service-niveau.

*Deze leden (VVD) vragen daarbij ook in hoeverre er bijvoorbeeld wordt ingezet op het mogelijk maken van grensoverschrijdend vervoer met ecocombi's.*

Vanaf mei 2013 is onderhandeld over de herziening van richtlijn 95/53/EG (de richtlijn «Maten en gewichten»). Tijdens deze onderhandelingen heeft Nederland, tezamen met vooral België en Denemarken, Finland en Zweden, ingezet op een zo ruim mogelijk gebruik van Langere Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's) grensoverschrijdend. Daar waar een meerderheid van de EU lidstaten tegen ruime toepassing van grensoverschrijdend vervoer met LZV's is, en binnen het Europees parlement aanvankelijk een harde lijn werd gevoerd om het grensoverschrijdend vervoer met LZV's te verbieden. Uiteindelijk is een compromis bereikt waarbij het gebruik van grensoverschrijdend vervoer met LZV's tussen twee lidstaten is toegestaan, voor zover die twee lidstaten daar zelf toestemming voor geven en daar bilateraal afspraken over maken. Er is over de herziening van richtlijn 96/53/EG in december 2014 een akkoord bereikt tussen Raad en EP. De verwachting is dat deze herziene richtlijn binnen een aantal maanden gepubliceerd zal worden.

Het gewest Vlaanderen heeft de intentie uitgesproken om met Nederland een proefproject voor LZV's te willen starten voor grensoverschrijdend vervoer tussen Nederland en Vlaanderen. Aangezien België meer juridische zekerheid wenst over de toelaatbaarheid van grensoverschrijdend LZV-verkeer, wordt op dit moment binnen Beneluxverband gewerkt aan een Benelux beschikking als wettelijke grondslag voor grensoverschrijdend vervoer met LZV's. De verwachting is dat over een aantal maanden deze Beneluxbeschikking al ondertekend zal worden. Het daarna daadwerkelijk opzetten van een proefproject tussen Nederland en Vlaanderen zal aanzienlijk meer tijd vergen. Dit mede gezien het feit dat Vlaanderen eerst op 23 januari 2015 van start is gegaan met het eerste proefproject voor LZV's, waarbij 5 LZV's op Vlaams grondgebied gaan rijden, daar waar in Nederland reeds meer dan 1000 LZV's rondrijden. Er zijn signalen dat ook de gewesten Brussel en Wallonië hierbij willen aansluiten.

In Duitsland is het toestaan van LZV's een aangelegenheid van de deelstaten. Er is ambtelijk overleg met Duitsland over de tussenresultaten van de monitoringsonderzoeken van de proef met Langere vrachtwagens in een aantal Duitse deelstaten. Mogelijk kan dit aanleiding vormen om met een aantal deelstaten in overleg te treden om de mogelijkheden van grensoverschrijdend vervoer met LZV's opnieuw te gaan verkennen.

*De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de inventarisatie van de Europese douanewetgeving, genoemd in de aanbiedingsbrief bij het actieplan, afgerond is. Welke doelstellingen streeft het kabinet hierbij na?*

Ik kan de Kamer toezeggen dat, zodra het pakket aan EU (douane)wetgeving in de fase komt van implementatie op initiatief vanuit het Ministerie van Financiën en vanuit het Overleg Douane Bedrijfsleven, samen met het bedrijfsleven, zal worden gezien waar de grootste belemmeringen in het pakket zitten voor de Nederlandse logistieke ambities. Uitkomst kan op dat moment een strategie zijn om nadien gewenste wijzigingen in wetgeving tot stand te brengen. De Union Custom Code (UCC) treedt in werking op 1 mei 2016. Op zijn vroegst een jaar na implementatie kan een onderzoek worden gestart. Als

daarbij de onderzoeksperiode wordt meegerekend, is medio 2018 een redelijke inschatting. Daarbij merk ik op dat voor IT-gerelateerde implementatie een overgangperiode is vastgesteld tot 2020 en aldus pas nadien een evaluatie daarvan mogelijk zal zijn. Gaandeweg die overgangstermijn blijft Nederland zich inspannen om een juiste balans tussen toezicht en facilitatie in de wetgeving te verankeren.

*Ook vragen de leden van de VVD-fractie hoe de Minister ervoor gaat zorgen dat niet alleen de Nederlandse regeldruk wordt verminderd, maar er ook op Europees niveau toe wordt gewerkt naar verminderde regeldruk.*

De Europese Commissie heeft een eigen beleid ontwikkeld om EU-regelgeving zoveel mogelijk te vereenvoudigen en regeldruk te verminderen. Voor dit Better Regulation-beleid is vicepresident van de Europese Commissie, Frans Timmermans, verantwoordelijk. Onderdeel van het beleid is een uitgebreid REFIT (regulatory fitness)-programma om EU-regelgeving te evalueren en waar nodig aan te passen of in te trekken. Dit REFIT-programma strekt zich uit tot alle onderdelen van de EU-regelgeving en dus ook tot de regelgeving die voor de logistieke sector relevant is. Vicepresident Timmermans heeft zich sinds zijn aantreden al ambitieus getoond. In het jongste werkprogramma van de Europese Commissie zijn o.a. evaluaties voorzien van regelgeving op het terrein van wegvervoer (bijvoorbeeld ten aanzien van gemengd vervoer tussen lidstaten, veiligheid in tunnels, schoon en energie-efficiënt vervoer) maar ook bijvoorbeeld ten aanzien van de veiligheidsstandaarden voor passagiersschepen. Nederland zal zich maximaal inspannen om waar het kan de Europese Commissie actief te ondersteunen door concrete nieuwe suggesties aan te dragen voor het aanpassen van regelgeving om de EU-regeldruk te verminderen.

*De leden van de SP-fractie vragen waarom ervoor gekozen is om juist met de in het actieplan benoemde organisaties samen te werken. Deze leden constateren dat dit actieplan zich erg richt op verladers en dat andere partijen binnen de logistieke sector minder in beeld zijn. Waarom is bijvoorbeeld de binnenvaartsector onderbelicht gebleven in het uiteindelijke actieplan? Is het mogelijk om bijvoorbeeld Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) alsnog te betrekken bij zaken aangaande de binnenvaart? Ook valt het deze leden op dat de vakbonden geen partij zijn bij dit actieplan. Is het mogelijk om bij de verdere uitwerking de vakbonden waar nodig alsnog te betrekken?*

De binnenvaartsector is niet specifiek betrokken geweest bij het onderzoek dat TNO in opdracht van Actal heeft verricht («Vermindering van regeldruk in de logistieke sector bij export en import»). Ik zal met de partners bezien waar de betrokkenheid van organisaties zoals BLN bij het Actieplan MAR L en de knelpunt categorieën B en C aan de orde kan zijn. Waar nodig zal ik bevorderen dat de vakbonden betrokken worden bij de uitvoering van het Actieplan. Ik wijs er op dat de vakbond voor zeevarenden Nautilus al bij het Actieplan betrokken is (zie actie cluster 2 nummer 7).

*De leden van SP-fractie hebben de nodige vragen over de verdere uitvoering van het actieplan. Zo vragen deze leden hoe ervoor wordt gezorgd dat een goede handhaving van de regels niet wordt ondermijnd door de wens om tot minder regeldruk te komen. De leden van de SP-fractie zouden er geen voorstander van zijn wanneer de uitvoering van het actieplan ertoe zou leiden dat bedrijven die zich ogenschijnlijk goed gedragen daardoor in de toekomst vrijwel niet gecontroleerd meer worden. Het gevaar hiervan is in de ogen van deze leden dat deze*

*bedrijven op termijn toch een loopje gaan nemen met de wetgeving. Hoe wordt dit risico ondervangen?*

In het kader van de maatwerkaanpak regeldruk werken partijen samen aan een verantwoorde vermindering van de regeldruk. Hierbij is het uitgangspunt niet per se minder regelgeving maar betere regelgeving die ook makkelijker uitvoerbaar en toepasbaar is voor partijen die hiermee moeten werken.

Bedrijven met wie afspraken worden gemaakt in de vorm van convenanten zijn organisaties die aangetoond hebben de wet- en regelgeving goed na te leven en hun verantwoordelijkheid nemen. Essentieel hierbij is ook dat de toezichthouders daadwerkelijk overtuigd zijn van de goede prestaties van het bedrijf.

*Deze leden vragen verder met hoeveel ondernemingen binnen de logistiek er op dit moment door de ILT zogenaamde handhavingsconvenanten zijn afgesloten. Hoeveel controles zijn er door de ILT de afgelopen twee jaar nog uitgevoerd bij dergelijke bedrijven en hoe staat dit in verhouding tot bedrijven waar geen handhavingsconvenant mee is afgesloten?*

Een goed presterend bedrijf kan een handhavingsconvenant afsluiten met de ILT.

Het uitgangspunt is en blijft uiteraard dat bedrijven de wet- en regelgeving moeten naleven. De ILT houdt daar ook toezicht op. De ILT controleert een heleboel bedrijven maar een van de middelen die de ILT ook inzet, is het afsluiten van handhavingsconvenanten. Het is een volwaardige toezichtsvorm.

De belangrijkste uitgangspunten voor af te sluiten convenanten zijn vertrouwen en transparantie. Convenanten worden aangegaan met goed presterende organisaties, dat wil zeggen bedrijven die aantoonbaar de wet- en regelgeving goed naleven en laten zien dat zij hun verantwoordelijkheid nemen en dus aantonen «in control» te zijn. Pas als de ILT overtuigd is van de goede prestaties van een bedrijf zal de ILT daadwerkelijk zo'n convenant afsluiten.

In het Jaarverslag 2014 van de Inspectie Leefomgeving en Transport, dat ik op 19 maart jl. aan de Tweede Kamer heb aangeboden, wordt een overzicht gegeven van het aantal in 2013 en 2014 in het kader van het toezicht uitgevoerde objectinspecties, administratieve controles en het aantal geïnspecteerde bedrijven

De betrokken bedrijven met wie de ILT een handhavingconvenant heeft afgesloten treft u aan in bijlage 2 bij deze brief met de stand van 1 januari 2015<sup>4</sup>.

### **Clusteroverzicht**

*Lokale bevoegdheden in relatie tot veiligheid op spooreplacements*

*De leden van de VVD-fractie hebben gelezen dat het bedrijfsleven op termijn niet meer is genoodzaakt per spoortransport afzonderlijk bij lokale overheden ontheffingen en/of vergunningen aan te vragen. Deze doelstelling wordt bereikt door uniforme, vaste en robuuste afspraken voor emplacements te maken, geborgd in landelijke wet- en regelgeving. Hoe verhoudt zich dit met de Wet basisnet? Blijft de regelgeving op deze manier niet vastzitten in een andere wet?*

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Nee. De Wet Basisnet heeft uitsluitend betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het doorgaand spoor. In die wet zijn (dus) geen eisen ten aanzien van activiteiten op emplacementen opgenomen. De vereisten voor het veilig vervoeren per spoor zijn geregeld in het RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses). Handelingen met wagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen vallen in de huidige situatie onder de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Op grond van de Wabo kan het lokaal bevoegd gezag in de omgevingsvergunning eisen stellen aan de activiteiten met gevaarlijke stoffen die op een emplacement uitgevoerd worden.

Er wordt gestreefd naar het uniformeren van de afspraken over veiligheid en geluid op emplacementen. Dit wordt met alle betrokken partijen nader uitgewerkt, waarbij ook alle bestaande wet- en regelgeving op dit gebied geïnventariseerd wordt. Tevens wordt bezien wat de beste manier is om de afspraken juridisch te borgen.

#### *Harmoniseer toleranties volumemetingen bij bulkgoederen*

*De leden van de VVD-fractie lezen dat het actieplan ook de doelstelling bevat om te komen tot een meer reële en op de praktijk passende tolerantie van volumeafwijkingen bij vervoer van met name accijnsgoederen die onder douanetoezicht staan. Dit moet volgens deze leden geïntegreerd worden met de «Blue Belt». Deelt de Minister de mening dat verladers niet nogmaals dezelfde inspectie hoeven te krijgen als ze al in een Europese haven zijn geweest? Zo ja, gaat de Minister hiermee aan de slag?*

Als streefbeeld deel ik die opvatting. In de douanesfeer is dat ook al zo geregeld met:

- een aangifte binnenkomst (ENS) voor de eerste haven van binnenkomst in de EU. Op basis van die aangifte worden de primaire veiligheidscontroles uitgevoerd. Deze controles bij binnenbrengen zien op de – met name door de EU vastgestelde- veiligheidsrisico's, in het bijzonder betreffen dit directe dreigingen voor mens, dier, plant en milieu.
- Een aangifte te lossen goederen (SAL) in de haven van daadwerkelijke lossing van die goederen. In die haven worden de aanvullende controles uitgevoerd. De controles in het achterland betreffen veelal fiscale risico's en niet-fiscale risico's die, gezien het risico dat wordt afgedekt, niet direct bij binnenbrengen met een inbreuk in de logistiek, moet worden afgedekt.

#### *Beperk de consequenties fiscale strafbeschikking AEO-certificaat*

*De leden van de VVD-fractie lezen dat, om gecertificeerd te kunnen zijn als Authorised Economic Operator (AEO), een bedrijf geen strafblad mag hebben. Deze leden vragen of dit ook voor andere certificaten geldt.*

De douanewetgeving kent alleen maar de certificering voor geautoriseerde marktdeelnemer, deze is in de EU-wetgeving verankerd. Een ander certificaat dat voortvloeit uit EU-wetgeving betreft de regeling bekende afzender, waarvoor eveneens criteria gelden die (onder meer) strafrechtelijke veroordelingen in ogenschouw nemen. Andere certificeringen zijn veel in de commerciële keten vastgesteld en daarvan bestaat vanuit overheidszijde invloed noch kennis op de gestelde eisen.

## *Hergebruik industriestandaards*

*De leden van de VVD-fractie hebben gelezen dat eisen van verschillende toezichthouders in sommige gevallen met elkaar kunnen conflicteren. Zo kunnen eisen van NVWA, Douane, ILT, de Marechaussee en op het gebied van arbeidsomstandigheden elkaar tegenspreken. Gaat dit actieplan er ook toe leiden dat de kosten op dit gebied naar beneden kunnen? Met de NVWA prijst Nederland zich volgens deze leden namelijk uit de markt. Dat geldt tevens voor de werkwijze van de ILT en Kiwa.*

Ik verwijs hier naar het antwoord in het deel Algemeen onder het vierde vragenblok van de VVD-leden.

Ook op dit onderdeel ontkomen we er niet aan eerst te inventariseren waar zich het probleem voordoet en welke omvang het heeft. Pas als dat duidelijk is, kan worden bepaald wat een goede aanpak is (zijn er quick wins mogelijk, of komt het voort uit internationale wetgeving die moeilijk op korte termijn is aan te passen?)

Gestreefd wordt naar praktische oplossingen als toezichthouders verschillende, met elkaar conflicterende eisen stellen aan opslag, transport etc. Die praktische oplossingen kunnen ook tot verlaging van kosten leiden. Met betrekking tot de kosten die toezichthouders in rekening brengen en die het gelijke speelveld kunnen verstoren wijs ik op de brief van mijn collega's van Veiligheid en Justitie en Economische Zaken aan uw Kamer van 7 mei 2014 (Kamerstuk 24 036, nr. 407) waarbij het nieuwe rapport «Maat houden 2014» is aangeboden dat er in voorziet dat (gedeeltelijke) doorberekening niet mag leiden tot onaanvaardbare negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie van bedrijven ten opzichte van bedrijven in het buitenland.

In de Kabinetsbrief van 8 september 2014 «Werken aan groei» (Kamerstuk 34 000, nr. 4) is onder andere aangegeven dat er wordt toegewerkt naar één controlemoment om de efficiëntie van de logistieke keten te vergroten: alle inspecties, zoals Inspectie Leefomgeving en Transport, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit en Douane gaan inspecteren op hetzelfde moment in de logistieke keten.

*Er worden schepen onder een buitenlandse vlag gebouwd, omdat de inspectie in Nederland niet gericht is op facilitering maar eerder werkt als hindermacht. De leden van de VVD-fractie vragen daarom of er mogelijkheden zijn om te werken zoals de Engelse inspectie, die zich inspant om schepen onder Engelse vlag te krijgen. Is de Minister bereid om in overleg met de betrokken partijen te kijken welke inspectieregels overbodig of onnodig verzwarend zijn en of er niet toe kan worden gewerkt naar een steekproefsgewijze vorm van toezicht als het trackrecord van het bedrijf schoon is? Wordt er ook overleg gevoerd met verzekeraars? Wordt er ook rekening gehouden met verschillende typen bedrijven, en niet gewerkt met een one-size-fits-all-benadering? Kunnen de eisen van verzekeraars niet gelden als maximale eisen? Ligt er ook een doelstelling aan het beleid ten grondslag om te streven naar 25% lastenvermindering? Zo nee, waarom niet?*

Het bevorderen van invlaggen van schepen in het Nederlands scheepsregister is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheid en bedrijfsleven. Daarbij zorgt de overheid voor zo aantrekkelijk mogelijke randvoorwaarden, en ondersteunt zij promotie activiteiten die door het bedrijfsleven worden geëntameerd. Dat gebeurt onder meer onder de noemer «Maritime by Holland».

De overheid zal deze promotie waar nodig en mogelijk ondersteunen met economische diplomatie en het inzetten van NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency) voor het aantrekken van maritieme vestigingen.

Ten aanzien van de organisaties die bij certificering van nieuwbouw betrokken zijn, geldt dat zij internationale regels uitvoeren. Zoals in de Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (aan uw kamer toegezonden met mijn brief van 16 januari 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 70)) aangegeven, is het streven om onnodig belemmerde regelgeving weg te nemen. Ik ben dan ook bereid te kijken welke regels overbodig of onnodig bezwarend zijn en ik zal mij inspannen om deze regels eventueel in internationaal verband aangepast te krijgen.

De ILT houdt risico gebaseerd toezicht om inspecteurs daar in te zetten waar het het meest nodig is en het nalevingsniveau laag is. Tegelijkertijd is de ILT ook gebonden aan in internationale verplichtingen die een dwingend aantal inspecties voorschrijven. In de Nederlandse Maritieme Strategie heb ik aangegeven dat ik meewerk aan het door VNO-NCW MKB Nederland en LTO Nederland geïnitieerd initiatief «Actieplan aan Tafel – Samen naar een beter, slimmer en efficiënter toezicht».

Toezichthouders, departementen en bedrijfsleven werken in dat kader samen aan pragmatische oplossingen, betere afstemming tussen toezichthouders en nieuwe toezichtarrangementen die rekening houden met risico's en verantwoordelijkheden van publieke en private partijen. De overheid zal een versterking van de nationale en internationale samenwerking tussen handhaving- en opsporingsdiensten bevorderen om te zorgen voor geharmoniseerd toezicht en geharmoniseerde interpretatie van de regelgeving.

In het kader van de maatwerkaanpak regeldruk vermindering vindt over de inspectieregels geen overleg met de verzekeraars plaats. Het verzekeren van schepen is een internationale branche met vele partijen buiten Nederland. Bovendien vormt de naleving van de wet- en regelgeving een van de voorwaarden die verzekeraars aan verzekerden stellen. Ik ben bereid na te gaan of het zinvol en mogelijk is om verzekeraars te betrekken bij de Maatwerkaanpak regeldrukvermindering en de toezichtarrangementen.

Nederland is gehouden aan de implementatie van internationale regels in haar nationale regelgeving.

*De leden van de VVD-fractie constateren dat planten, bloemen, groenten en fruit (fyto-sanitaire producten) bij binnenkomst in de Europese Unie moeten worden gekeurd. Dit gebeurt – in opdracht van de NVWA – door plantaardige keuringsdiensten (zelfstandige bestuursorganen). Kosten van deze keuringen worden doorbelast aan de verladers. De keuringsdiensten stellen de tarieven vast binnen de door de wetgever bepaalde kaders. De leden van de VVD-fractie hebben vanuit de logistieke sector vernomen dat de tarieven en de afhandelingsprocedures bij de keuringen een knelpunt zijn voor het aanlanden van vracht in Nederland. Deze leden zijn van mening dat Nederland hierdoor ladingstromen verliest en dat logistieke bedrijven in Nederland benadeeld worden ten opzichte van bedrijven in omliggende landen. Is de Minister ook van mening dat de eisen die de NVWA stelt onnodig lastenverzwarend zijn?*

De hoogten van de tarieven zijn afhankelijk van de inspanningen voor een activiteit en het geboden servicelevel van de betreffende keuringsdienst. De keuringsdiensten brengen de fyto-sanitaire inspecties kostendekkend bij het bedrijfsleven in rekening. Deze tarieven worden op basis van de voorstellen van de besturen van de keuringsdiensten door de Staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld. In de besturen hebben vertegenwoordigers van de belanghebbende handelsbedrijven zitting. In het actieplan zijn de kosten van het fyto-sanitaire toezicht als de procedures bij deze keuringen benoemd als één van de acties die om nadere verkenning vragen. Deze punten zullen ook tegen de achtergrond van de Europese verplichtingen en de werkwijze binnen de ons omrin-

gende landen moeten worden afgewogen. Daarbij wijs ik ook op het thans lopende internationaal vergelijkend onderzoek van de zogenoemde havenaanloop- en doorvoerkosten in zee- en luchthavens, waarin ook de toezichtkosten en keuringskosten worden vergeleken. Opgemerkt dient te worden dat de inspectie- of toezichtkosten mede bepaald worden door het service-level dat door genoemde inspectiediensten wordt geboden. Dit servicelevel is van groot belang voor een vlotte logistieke doorstroming van vaak verse goederen.

De uitkomsten van dat onderzoek zullen in de afweging van de knelpunten en oplossingsmogelijkheden worden betrokken. Het rapport van dit onderzoek zal binnenkort beschikbaar komen en aan uw Kamer worden gezonden.

#### *Long range identification and tracking of ships (LRIT)*

*De leden van de VVD-fractie lezen dat het actieplan een doelstelling bevat voor een goede naleving van het gebruik aan boord van schepen van zowel het internationaal verplichte LRIT als ook het nationale AIS (Automatic Identification System) voor het doorgeven van scheepssignalen. Deze leden vragen hoe deze maatregel precies uitgewerkt wordt. Is de Minister er mee bekend dat AIS soms verschillende signalen uitzendt en dat een schip zich soms op een hele andere plek bevindt dan waar het volgens AIS zou zijn?*

De ILT ziet toe op de naleving van de AIS en LRIT verplichting in het kader van de vlaggenstaat en havenstaatcontroles. De ILT is er mee bekend dat AIS soms foutieve signalen uitzendt waardoor een schip zich op een andere positie bevindt dan waar het volgens het AIS zou zijn. Dit kan bijvoorbeeld komen doordat de GPS, aangesloten op de AIS aan boord, een foutieve positie doorgeeft. Technische storingen kunnen ook voor uitval zorgen. In geval er sprake is van een overtreding door bijvoorbeeld het niet of foutief uitzenden, heeft de ILT verschillende interventies tot haar beschikking. Dit varieert van voorlichten over wet- en regelgeving en waarschuwen tot het aanhouden van schepen. Bij de keuze voor de interventie houdt de ILT rekening met de reden en de ernst van de overtreding.

#### *Definitie van zeevarenden*

*De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister bekend is met het feit dat de definitie van een «zeevarende» in het Maritieme Arbeidsverdrag 2006 (MLC) via de Wet Zeevarenden enorme consequenties heeft op schepen met zeer grote bemanningen, zoals passagiersschepen met soms een bemanning van meer dan 1.000 opvarenden. Hierdoor moeten, ten opzichte van de oude situatie, duizenden opvarenden extra worden getraind. Aan nut en noodzaak hiervan kan volgens deze leden worden getwijfeld en het beperkt de flexibiliteit in de sector enorm, om over de extra kosten nog niet te spreken. Is de Minister bereid de gewenste flexibiliteit te herstellen?*

*De leden van de VVD-fractie lezen in het actieplan dat eisen voortvloeiend uit het MLC sec worden toegepast op zeelieden met een permanente uitzonderingspositie vallen omdat ze zich buiten Nederland begeven met hun werkzaamheden, deels of geheel. Deze leden zijn van mening dat dit nu net de kern is van de regels met betrekking tot zeevarenden, en niet dat hun beroep letterlijk iets met het varen te maken hoeft te hebben. Welke gevolgen heeft het als er uitzonderingen worden gemaakt binnen de groep zeevarenden voor mensen die geen nautische werkzaamheden uitvoeren? Als dit betekent dat de loonlasten voor deze groep omhoog gaan, loopt Nederland dan niet vervolgens het gevaar dat schepen gaan*

*uitvlaggen en dat de zeevarenden onder een ander belastingregime komen te vallen waardoor Nederland niet alleen inkomsten misloopt maar ook geen toezicht kan houden op deze groep?*

Ik ben bekend met de definitie van zeevarenden die voortkomt uit het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO). Het verdrag, dat per 20 augustus 2013 in werking is getreden, heeft als doel een wereldwijd «level playing field» te creëren en de rechtspositie van zeevarenden te verbeteren. Inmiddels hebben 66 landen, die gezamenlijk meer dan 80% van het wereldwijde totale bruto tonnage van zeeschepen vertegenwoordigen, dit verdrag geratificeerd.

Voorts is van belang dat het verdrag in 2006 in Geneve door organisaties van werkgevers en werknemers zonder tegenstemmen is aangenomen. Sociale partners in de maritieme sector hebben daarbij aangedrongen op een tijdige implementatie van dit verdrag.

Het MAV beoogt aan alle zeevarenden de vereiste bescherming te bieden. Van belang hierbij is de door het MAV gehanteerde definitie van zeevarende: elke persoon die werkzaam is of gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop het verdrag van toepassing is. Het criterium is niet of er wel of geen nautische werkzaamheden worden uitgevoerd.

De MAV-eisen en definities zijn in Nederlandse wet- en regelgeving opgenomen (waaronder de Wet zeevarenden) mede omdat dit verdrag voor Nederland van groot belang is voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaartsector.

Ook passagiersschepen, onder welke vlag dan ook, zijn gehouden aan de eisen die voortkomen uit dit verdrag. De bovenstaande definitie brengt inderdaad met zich mee dat er sprake is van een grote groep van zeevarenden aan boord van dit soort schepen omdat zij werkzaamheden aan boord verrichten. Dat is het uitgangspunt van het verdrag en dat is ook voorzien bij de implementatie van dit verdrag.

Op passagiersschepen betekent dit dat ook het personeel van de hoteldienst, de koks of entertainers aan boord als zeevarenden worden gezien, dit is zo specifiek door de IAO aangegeven. Van belang hierbij is het gelijke internationale speelveld, waardoor er geen concurrentie nadeel kan ontstaan voor Nederlandse scheepvaartondernemingen.

Het verdrag biedt echter enige mate van flexibiliteit omdat bepaalde categorieën personen, die (soms) werkzaamheden aan boord verrichten, uitdrukkelijk niet worden aangemerkt als zeevarenden. Deze MAV-bepalingen zijn ook overgenomen in de Nederlandse wet- en regelgeving. Bij de implementatie van het verdrag is met sociale partners afgesproken dat zij een zogenaamde «Commissie Zeevarenden» instellen. Deze commissie kan mij adviseren over aanpassing van de toepasselijke regelgeving. Dit is zo gedaan omdat sociale partners inzicht hebben in de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en het werk aan boord van zeeschepen en op basis van die ervaring kunnen zij advies geven over toepassing van de criteria die voortkomen uit het MAV. Sociale partners hebben aangegeven dat zij het onderwerp definitie zeevarenden en eventuele nadere uitzonderingen in deze commissie aan de orde stellen. Ik ben bereid hier medewerking aan te verlenen, binnen de ruimte die het verdrag biedt.

Vooralsnog zijn mij geen signalen bekend dat schepen zouden uitvlaggen vanwege de «definitie van zeevarenden».

Een van de acties uit de beleidsagenda van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 is het efficiënter inrichten van de registratie en certificering van zeeschepen. Onderdeel daarvan zijn snelle registratie- en

certificeringsprocedures. De rijkswet Nationaliteit Zeeschepen – in behandeling bij de Tweede Kamer – draagt bij aan een vereenvoudigd registratieproces.

#### *Differentieer de geldigheidstermijn van gasmetingen in zeecontainers*

*De leden van de SP-fractie lezen dat bij het ontgassen van containers wordt voorgesteld om te onderzoeken of de eis van de Douane dat er altijd een actuele gasmeting moet zijn gedaan voor een container die ze gaat controleren, nog wel noodzakelijk is. Deze leden vragen bij hoeveel procent van de containers er sprake is van een controle door de Douane. Verder merken zij op dat wat hen betreft de veiligheid van degene die de container moet openen nooit in gevaar mag worden gebracht, ook al lijdt dit tot meer regeldruk voor de sector.*

Ik kan de Kamer informeren dat het onderzoek naar de differentiatie van de geldigheidsduur als strekking heeft: alleen differentiatie daar waar het verantwoord is (zonder risico voor de controleur van de douane die de container binnentreedt). Momenteel lijkt verlenging van de huidige tijdsduur (van 2 uur) mogelijk haalbaar in die gevallen waar zeer lage meetwaarden gevonden waren ten opzichte van de toegestane grenswaarde. Dit omdat dan de grenswaarde daarna in de praktijk niet gehaald zal worden (in het geval van uitdamping van gassen uit de aanwezige lading in de container). Het onderzoek moet dat uitwijzen.

#### *Uitvoering bemanningswetgeving*

*De leden van de VVD-fractie constateren dat in het internationale STCW-verdrag (Standards of Training Certification and Watchkeeping) is geregeld dat zeevarenden wereldwijd aan de hoogste standaarden voldoen. Het STCW-verdrag, en daarmee de nationale bemanningswetgeving, is zodanig opgesteld dat zaken in de uitvoerings sfeer ingevuld dienen te worden. De klacht uit het bedrijfsleven die deze leden ontvangen hebben, luidt dat procedures van onder andere Kiwa onnodig lang duren in relatie tot het gevraagde. Zijn kortere procedures een doelstelling in het actieplan? Kan in overleg met betrokken partijen gekomen worden tot maatwerk met betrekking tot de eisen waar het personeel aan moet voldoen? De cruisevaart is volgens deze leden namelijk heel arbeidsintensief waardoor andere eisen moeten worden gesteld aan het opleiden van deze groep mensen. Is de Minister bereid om hier een uitzondering voor te maken? Wil de Minister er bij de ILT ten eerste op aandringen om bij de beoordeling van aanvragen voor de goedkeuring van STCW-trainingscursussen de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) Model Courses niet te rigide toe te passen opdat er in Nederland hoogstaande, effectieve en efficiënte STCW-cursussen kunnen worden aangeboden?*

De eisen die worden gesteld aan zeevarenden werkzaam aan boord van cruiseschepen komen voort uit internationale verdragen. Het gaat dan met name om het STCW-Verdrag en het Maritiem Arbeidsverdrag. Er kunnen geen uitzonderingen worden gemaakt die afbreuk doen aan deze verdragen.

De IMO «*modelcourses*» en de daarin vermelde «*timetables*» zijn richtlijnen. De ILT bepaalt op basis van haar eigen expertise de inhoud en tijdsduur van te erkennen trainingen. Indien nodig consulteert de Inspectie experts op het gebied van trainingen om tot een afgewogen oordeel te komen. Daarnaast kan de inspectie, in lijn met Sectie A-I/2.6 van de STCW Code, «*modelcourses*» raadplegen.

*De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister ervan op de hoogte is dat de grootste speler bij de uitvoering van de bemanningswetgeving Kiwa Register B.V. is. Waarom is Kiwa in het actieplan niet genoemd als een van de «Betrokken partijen», mede gezien het feit dat de meeste uitvoeringsknelpunten thans hun oorzaak vinden bij Kiwa? Wil de Minister daarom Kiwa Register B.V. toevoegen aan de lijst van betrokken partijen en in het actieplan het oplossen van knelpunten bij de uitvoering van de bemanningswetgeving bij Kiwa Register B.V. opnemen?*

Ik zal Kiwa Register BV toevoegen op de lijst van betrokken partijen en aldus betrekken bij de oplossing van de uitvoeringsknelpunten. De ILT is wel genoemd, onder wiens verantwoordelijkheid KIWA deze acties oppakt.

#### *Stimuleer digitalisering transportdocumenten*

*De leden van de VVD-fractie lezen dat het actieplan een doelstelling bevat voor efficiëntere en kostenbesparende data-uitwisseling door het stimuleren van het gebruik van digitale transportdocumenten, zowel op nationaal niveau als bij grensoverschrijdend vervoer. Deze leden vragen of deze eisen ook gesteld worden aan buitenlandse vervoerders. Vindt er ook afstemming plaats met andere landen op dit punt zodat er een gelijk speelveld ontstaat voor wat betreft de eisen die worden gesteld?*

Bij het goederenvervoer over de weg is een vrachtbrief vereist, zowel voor nationaal vervoer als bij grensoverschrijdend vervoer. Deze vrachtbrief vindt zijn wettelijke grondslag in het CMR Verdrag («Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route»; Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg). In 2008 is er een aanvullend E-protocol toegevoegd aan het CMR-Verdrag, dat op 11 juni 2011 in werking is getreden. Het E-protocol geeft een juridisch kader en juridische standaarden en eisen voor het gebruik van elektronische middelen bij het vastleggen van de CMR-Vrachtbrief. Op dit moment zijn enkel de volgende landen lid bij dit protocol aangesloten: Nederland, Bulgarije, Denemarken, Letland, Litouwen, Slowakije, Spanje, Tsjechië en Zwitserland. Een aantal landen (België, Finland, Noorwegen en Zweden) heeft het protocol wel ondertekend, maar nog niet geratificeerd. Doordat veel EU lidstaten (nog) niet zijn aangesloten bij het E-protocol of dit nog niet geratificeerd hebben, is de digitale vrachtbrief nog maar beperkt bruikbaar bij grensoverschrijdend vervoer. Nederland heeft het Benelux secretariaat recentelijk verzocht om de mogelijkheden na te gaan van een Benelux beschikking voor de digitale vrachtbrief, zodat Nederlandse vervoerders de digitale vrachtbrief ook kunnen gebruiken naar België en Luxemburg. Voorts is het Benelux secretariaat verzocht om na te gaan of er mogelijkheden zijn om met de deelstaat Noordrijn Westfalen in gesprek te gaan over het gebruik van de digitale vrachtbrief (zie het persbericht in bijlage 3)<sup>5</sup>. Tenslotte kan ik u mededelen dat Nederland dit dossier ook bij de Europese Commissie zal aanklaarten, gelet op de enorme besparingen die met een digitale vrachtbrief gerealiseerd worden ten opzichte van de papieren vrachtbrief.

De Economische Commissie van Europa van de Verenigde Naties heeft onder andere het CMR verdrag onder zijn hoede. Ik heb daar aandacht besteed aan de digitalisering van de vrachtbrieven en een flexibele toepassing in het kader van synchromodaliteit op de agenda gezet.

---

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

*Te hoge bedragen tachograafkaarten*

*De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Kamer de uitkomsten van het onderzoek inzake de tarieven van tachograafkaarten kan verwachten. Op dit moment wordt een onderzoek gedaan naar de tarieven van tachograafkaarten. Ik ben voornemens die resultaten van het onderzoek medio 2015 met de wegvervoersector te bespreken. Hierna zal ik uw Kamer informeren.*