

Vergaderjaar 2014–2015

29 362

Modernisering van de overheid

Nr. 240

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 januari 2015

In mijn brief aan uw Kamer van 19 februari 2014, (Kamerstuk 29 362, nr. 227), heb ik het actieplan aanpak regeldruk logistiek aangekondigd. Het verheugt mij dat Actieplan nu – mede namens mijn collega van Economische Zaken – aan uw Kamer te kunnen aanbieden. Het is in constructief overleg met het logistieke bedrijfsleven en verladers tot stand gekomen. Het vloeit mede voort uit het Actaladvies «Regels in bedrijf. Sectorscan logistiek», waarop ik hieronder ook zal ingaan.

Maatwerk Aanpak Regeldruk Logistiek: Actieplan

Met de programmabrief van 25 april 2013 «Goed geregeld, een verantwoorde vermindering van regeldruk 2012–2017» (Kamerstuk 29 362, nr. 212) wil het kabinet tot een merkbare vermindering van regeldruk komen. Ik ben daarbij verantwoordelijk voor de maatwerk aanpak regeldruk logistiek. Daarin werken departementen en inspectiediensten, de verladersorganisatie EVO, TLN en andere branche-organisaties samen aan betere regelgeving en slimmere uitvoering van wet- en regelgeving. Er zijn vijftig knelpunten benoemd vanuit het Actal-advies, de EVO Top Tien 2013 en regeldruk knelpunten van Air Cargo Netherlands (ACN) en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN).

Van deze 50 regeldruk knelpunten is vastgesteld dat er 22 met gerichte acties binnen twee jaar aangepakt kunnen worden. Deze 22 vormen het **Actieplan maatwerk aanpak regeldruk logistiek** dat u hierbij aantreft. De acties komen bovenop de reguliere en reeds in gang gezette aanpak op andere knelpunten. Over de voortgang van het Actieplan zal aan uw Kamer worden gerapporteerd in de voor- en najaarsrapportages regeldruk.

De overige 28 knelpunten worden al opgepakt in bestaande overleggen tussen overheid en bedrijfsleven, of zijn pas op de (middel)lange termijn oplosbaar. Over de stand van zaken per knelpunt zal ik uw Kamer in de tweede helft van 2015 informeren.

Gezien de vruchtbare samenwerking bij het opstellen van het Actieplan, heb ik er veel vertrouwen in dat de uitvoering van het actieplan tot merkbare vermindering van regeldruk zal leiden. Dit draagt bij aan de versterking van onze internationale concurrentiepositie en de verbetering van het ondernemingsklimaat en de groei van de economie.

De uitvoering van het actieplan betekent een invulling van de aanbevelingen van het Actal advies. Daarop ga ik hieronder verder in.

Het Actal advies «Regels in bedrijf: sectorscan logistiek».

In juli 2012 hebben de Minister van Economische Zaken en ik Actal gevraagd te adviseren over de mogelijkheden om de regeldruk in de logistieke sector te verminderen. Zowel voor het Actieplan als voor de overige 28 knelpunten vormt het Actal advies van 26 november 2013 zeer waardevolle input.

Actal constateert in zijn advies drie hoofdknelpunten:

1. Het vervoermiddel – en niet het te vervoeren goed- staat centraal in de specifieke regelgeving voor de logistieke sector. Dit beperkt de flexibele inzet van vervoersmodaliteiten en de logistieke diensten die daarmee samenhangen.
Ik ben een warm voorstander van een maximale flexibiliteit om verschillende modaliteiten te kunnen inzetten. Dit kan leiden tot een betere benutting van infrastructuur en van vervoermiddelen met positieve effecten op de bereikbaarheid en de (milieu)kosten. Volgens Actal belemmeren de huidige wettelijke kaders de optimale inzet van verschillende modaliteiten (zogenaamd synchromodaal vervoer). Ik wijs er op dat de Nederlands wet- en regelgeving voor de logistieke sector veelal gebaseerd is op internationale verdragen of Europese regelgeving. Het Actal advies om de wetgevende kaders voor wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer te harmoniseren vraagt dus om de aanpassing van internationale verdragen/regels. Ik bekijk of ik aanpassing van internationale regelgeving kan bevorderen, samen met andere landen.
2. De kwaliteit van toezicht voor de logistieke sector is onvoldoende door een versnipperde invulling en een vaak beperkte dienstverlening. Actal benadrukt het belang van een betere kwaliteit van het toezicht en de dienstverlening door de toezichthouders. Het doel van toezicht is en blijft om de maatschappelijke risico's zoveel mogelijk te beperken maar moet niet onnodig belastend zijn. Op de Toezichttop op 2 oktober 2014 heeft het Kabinet aangegeven graag in gesprek te gaan met het bedrijfsleven en Rijksinspecties om een aantal sectoren (waaronder de logistiek) door te lichten en het toezicht beter, slimmer en efficiënter te maken. Zoals aangekondigd in de Kabinetsbrief «Werken aan groei» van 16 september 2014 wordt onder meer toegewerkt naar één controlemoment om de efficiëntie van de logistieke keten te vergroten.
3. De complexiteit van sectorspecifieke regelgeving is sterk toegenomen. In sommige gevallen is deze voor ondernemers niet meer begrijpelijk en daardoor niet naleefbaar.
Actal doelt vooral op de complexiteit van de wet- en regelgeving op het gebied van de douane. Na jarenlange besprekingen is op 9 oktober 2013 bij verordening het nieuwe Europese Douanewetboek tot stand gekomen als compromis tussen de posities van de 28 EU lidstaten. Dit wetboek zal in 2016 in werking treden. Nederland heeft veel voorstellen gedaan tijdens de onderhandelingen om het Nederlandse bedrijfsleven tegemoet te komen. In het wetboek is met de gemeenschappelijke belangen van alle lidstaten rekening gehouden. Actal stelt dat de nadere uitwerking (in Europese gedelegeerde en uitvoeringshandelingen en nationale wet- en regelgeving) kans biedt om «uitgangspunten te wijzigen c.q. veel uitzonderingen overbodig te

maken». Als deze ruimte er is zal Nederland daar zeker gebruik van maken, maar vooraf is duidelijk dat de ruimte beperkt is. De uitgangspunten en het grootste deel van de uitwerking liggen al in de basisverordening vast.

Op initiatief van mijn collega van Financiën, en wat de logistieke aspecten betreft in samenspraak met mijn departement, zal onderzocht worden of de nieuwe Europese douane wet- en regelgeving ernstige belemmeringen voor de Nederlandse logistieke ambities bevat. In dat onderzoek zullen ook het bedrijfsleven en de wetenschap participeren. Dat kan leiden tot goed onderbouwde wijzigingsvoorstellen om geconstateerde belemmeringen weg te nemen.

Met betrekking tot de hoofdknelpunten die Actal noemt, stel ik vast dat overheid en bedrijfsleven in goed overleg actief zijn om tot verdere vermindering van regeldruk in de logistieke sector te komen. Het Actieplan maatwerk aanpak regeldruk logistiek geeft daarbij richting en energie aan alle partijen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus