

Vergaderjaar 2017–2018

29 362

Modernisering van de overheid

Nr. 265

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 oktober 2017

Op 28 april 2016 zond ik uw Kamer een brief (Kamerstuk 29 362, nr. 253) met daarin een rapportage over de voortgang van de oplossing van 50 knelpunten, zoals geïdentificeerd in het Actieplan Maatwerk aanpak Regeldruk Logistiek (Kamerstuk 29 362, nr. 240). Ik heb u toen geïnformeerd dat sinds januari 2015 42 van de totaal 50 geïdentificeerde knelpunten zijn opgelost of een weg hebben gevonden naar een duurzame oplossing in een regulier overleg tussen overheid en bedrijfsleven.

In deze brief beschrijf ik, zoals toegezegd, mede namens mijn collega van Economische Zaken, de voortgang van de resterende acht knelpunten. Ik ben verheugd u te kunnen melden dat er sinds april van dit jaar twee knelpunten tot oplossing gekomen zijn en dat drie knelpunten in een structureel en duurzaam overleg tussen overheid en bedrijfsleven worden opgelost dan wel aangepakt. De resterende drie knelpunten zijn met alle betrokkenen uitgebreid besproken. Dit heeft geleid tot oplossingsrichtingen die nog nadere besluitvorming vragen en buiten het kader van MAR-L opvolging krijgen. Hiermee is het MAR-L programma afgerond.

Twee knelpunten die zijn opgelost:

2. Stroomlijn regelgeving en toezicht import en export van fytosanitaire en veterinaire goederen.

Dit knelpunt is opgelost. De oplossing is gerealiseerd door een gezamenlijke aanpak van NVWA en bedrijfsleven. Een tranche van 13-procedurele belemmeringen bij de keuring van fytosanitaire importen, die door het bedrijfsleven zijn benoemd als problematisch, is geïdentificeerd. Deze punten zijn door de NVWA en het betrokken bedrijfsleven gezamenlijk nader bestudeerd. Hierbij is aandacht besteed aan de impact op de bedrijfsvoering van de betreffende ondernemingen, de achtergronden en regelgeving achter deze procedures en de (on)mogelijkheden om de gesignaleerde belemmeringen op te lossen dan wel minder problematisch

te maken. Door concrete afspraken over aanpassing van procedures is een deel van de belemmeringen opgelost. Waar mogelijk zijn de gevonden verbeteringen in de procedures doorgevoerd. Voor enkele andere belemmeringen was dat niet mogelijk. Het overleg ook geleid tot meer onderling begrip over de impact van de procedurele bepalingen en de eventuele noodzaak om bepaalde procedures te continueren. De resultaten van deze gezamenlijke verkenning zijn via de branchegerichte tijdschriften bekend gemaakt

De gezamenlijke aanpak heeft geleid tot identificatie van een tweede tranche van belemmeringen bij de in- en uitvoer van goederen, die NVWA samen met het bedrijfsleven heeft afgerond.

4. Differentieer de geldigheidstermijn van gasmetingen in zeecontainers.

Het knelpunt is opgelost. Een gasverklaring wordt door de Douane gevraagd in het kader van de wettelijke ARBO verplichting om douanemedewerkers veilig te laten werken. Bedrijven die aantoonbaar veilig werken kunnen aan de Douane verzoeken om in aanmerking te komen voor een gasprotocol. Er is een procedure voor het bedrijfsleven vastgesteld om minder gasmeetrappor ten aan de Douane te hoeven laten zien. Bedrijven kunnen de Douane verzoeken om in aanmerking te komen voor het protocol gasvrije logistiek. Hieraan zijn wel eisen verbonden, zoals aantoonbaar gasvrij goederenvervoer en het accepteren van steekproeven.

Drie knelpunten die duurzaam zijn belegd:

6. Opheffen lokale belemmeringen bij de bevoorrading winkels.

Dit knelpunt is opgelost door het duurzaam te beleggen bij het programma Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. Er is een Handreiking stedelijk goederenvervoer, inclusief voorstel tot een integrale en duurzame aanpak, geschreven in samenwerking met werkgroep milieuzo nering en het programma Green Deal Zero Emissie. Het georganiseerde bedrijfsleven participeerde actief bij de ontwikkeling van de Handreiking. De Handreiking dient als een startpunt voor overheden en bedrijfsleven om toekomstbestendige oplossingen voor goederenvervoer in stedelijk gebied gezamenlijk te kunnen realiseren.

7. Terugdringen beperkingen voor parkeren van grote bestelbussen in steden.

Evenals het vorige knelpunt is dit knelpunt duurzaam belegd bij het programma Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. De bij 6 genoemde Handreiking stedelijk goederenvervoer biedt een procedurele en inhoudelijke oriëntatie voor gemeentelijke overheden en bedrijfsleven om dit knelpunt in samenwerking te kunnen oplossen.

8. Stimulering digitalisering van transportdocumenten.

De wijze waarop het gebruik van digitale transportdocumenten structureel en toekomstbestendig kan worden gerealiseerd zal worden beschreven in de Uitvoeringsagenda Visie Goederenvervoer 2040 van mijn ministerie en wordt mede vormgegeven in een nauwe samenwerking met de Topsector Logistiek.

De laatste jaren zijn vele projecten gestart rondom dit vraagstuk en is het onderwerp ingebracht in internationaal overleg (BENELUX, EU, UNECE).

Drie knelpunten die buiten de MAR-L zullen worden opgelost:

1. Lokale bevoegdheden in relatie tot veiligheid op spooremlacements.

Dit knelpunt is nagenoeg opgelost. Er is een onderzoek gedaan naar de huidige veiligheidsvoorzieningen op emplacements. Daaruit is een overzicht ontstaan dat per emplacement een beeld van een «teveel», dan wel tekort aan voorzieningen biedt. Het overzicht biedt ook een beeld van concrete producten die de veiligheid op een emplacement kunnen verhogen. Op basis van het onderzoek wordt gewerkt aan de benodigde aanpassingen in de huidige regelgeving. Deze aanpassingen zullen wellicht dit najaar tot aanpassingen in de wetgeving leiden, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de kosten van nieuwe voorzieningen, waaronder de kosten voor de grotere emplacements.

3. Toename registratie risicovolle producten (verordening 669).

Dit knelpunt heeft nog niet tot een oplossing geleid. Het knelpunt kent een grotere verscheidenheid aan aspecten dan oorspronkelijk voorzien. Naast verbeteringen in het logistieke proces raakt dit ook de discussie rondom de inspectie- en toezichts-tarieven.

Het bedrijfsleven en het Ministerie van VWS is een aantal keer bij elkaar gekomen om over dit knelpunt te praten.

Dit onderwerp zal buiten het kader van MAR-L verder worden opgepakt.

5. Te hoge bedragen tachograafkaarten.

Dit knelpunt kan op korte termijn niet worden opgelost. In 2015 is het tarief van de tachograafkaarten met 2 Euro omlaag gebracht. In 2016 is overeengekomen de tariefstellingen voor de verschillende modaliteiten aan elkaar te koppelen en via een integrale afweging, waarbij de intentie is de tarieven binnen de verschillende modaliteiten op zichzelf kostendekkend te maken, te komen tot vaststelling van de tarieven. Een dergelijk besluit is nog niet gefinaliseerd.

Met deze brief zijn de MAR-L acties afgerond.

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