

## 2020Z03754

Vragen van het lid **Lodders** (VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën (Toeslagen en Douane) over *signalen dat logistieke bedrijven wegtrekken uit Nederlandse (zee- en lucht)havens vanwege de afhandeling van goederen door de douane* (ingezonden 24 februari 2020).

### Vraag 1

Kunt u een uitgebreide omschrijving geven van de taakopdracht(en) van de Douane? Is deze taakopdracht in de afgelopen jaren veranderd, bijvoorbeeld als gevolg van veranderingen in maatschappij, economie of anders? Kunt u ingaan op de taakverdeling tussen de Douane als uitvoeringsorganisatie en beleidsvorming?

### Vraag 2

Welke (internationale) wetgeving ligt ten grondslag aan de douanecontroles in de Nederlandse (zee- en lucht)havens?

### Vraag 3

Klopt het dat in de verschillende Nederlandse (zee- en lucht)havens op een verschillende manier invulling wordt gegeven aan de controles door de Douane? Zo ja, waarom en kunt u de verschillende processen en de verschillen tussen de verschillende Nederlandse (zee- en lucht)havens in beeld brengen? Kunt u nadrukkelijk ingaan op het scanproces en de verschillen tussen de verschillende (zee- en lucht)havens en waarom er voor de betreffende scanwijze gekozen is?

### Vraag 4

Zijn er Europese richtlijnen of regels van toepassing op controles? Zo ja, welke? Worden deze in alle Europese havens en vervolgens in de verschillende Nederlandse (zee- en lucht)havens op een eenduidige manier uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Welke beleidsruimte is hiervoor?

### Vraag 5

Vindt u het wenselijk dat er verschil bestaat in het scanproces van bijvoorbeeld fruit in de verschillende Nederlandse en Europese (zee en lucht)havens? Zo ja, waarom en kunt u aangeven of deze verschillende werkwijze ook tot risico kan leiden? Zo nee, wat gaat u er aan doen?

Vraag 6

Heeft u overleg met andere EU-lidstaten over het verschil in toezicht? Zo nee, waarom niet?

Vraag 7

Bent u bekend met de signalen dat het verschil in controles leidt tot een ongelijk speelveld voor ondernemers? Bent u bekend met de signalen dat het verschil in controles leidt tot verplaatsingen van invoer naar andere (zee- en lucht)havens waar de controle minder streng is? Wat vindt u van deze ontwikkelingen?

Vraag 8

Kunt u een overzicht geven (per jaar over de afgelopen vijf jaar) van het aantal containers dat jaarlijks in de verschillende Nederlandse (zee- en lucht)havens binnenkomt? Kunt u inzicht geven (per jaar over de afgelopen vijf jaar) in de herkomst van de containers en goederen?

Vraag 9

Hoeveel controles in de (zee- en lucht)havens, die risicogericht plaatsvinden, hebben er de afgelopen vijf jaar plaatsgevonden? Kunt u dit uiteenzetten in een overzicht per jaar per haven? Hoeveel controles hebben geleid tot een heterdaad?

Vraag 10

Hoe wordt het risico bepaald waarop de Douane de mate van controle baseert? Worden bepaalde typen goederen of bepaalde logistiek dienstverleners strenger gecontroleerd? Zo ja, waarom en om welk type goederen gaat het?

Vraag 11

Kunt u inzicht geven in het aantal en de aard van de geconstateerde overtredingen (overzicht per jaar, per haven voor de meest voorkomende overtredingen)?

Vraag 12

Op welke manieren kunnen ondernemers en particulieren met de Douane communiceren?

Vraag 13

Wordt ook de BelastingTelefoon Douane meegenomen in het extern advies over de Belastingtelefoon? Kunt u toelichten met welke opdracht de externe partij aan de slag gaat, zoals gevraagd in Kamervragen van het lid Lodders van 3 februari jl?<sup>1</sup>

Vraag 14

Kunnen ondernemers en particulieren tijdens kantoortijden altijd terecht bij de BelastingTelefoon Douane? Hoe lang is de gemiddelde wachttijd? Wat is de tevredenheid onder ondernemers en particulieren over de BelastingTelefoon Douane?

Vraag 15

Kunt u een overzicht geven van het aantal mensen dat telefonisch contact zoekt met de BelastingTelefoon Douane over de afgelopen vijf jaar? Hoeveel ondernemers en particulieren hebben de BelastingTelefoon Douane niet kunnen bereiken (uitgesplitst per jaar over de afgelopen vijf jaar), en waarom was dit het geval?

Vraag 16

Wat gebeurt er met containers waarbij tijdens een risicoscan verboden goederen worden aangetroffen? Worden ook de eigenaar van de container, de eigenaar van de inhoud van de container en de afzender geïnformeerd over de vondst? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat dit wel zou moeten, omdat in het overgrote deel van de gevallen

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 2020D04001

de eigenaar van de inhoud niet de eigenaar is van de verboden lading, maar wel het ontbreken van een deel van de lading moet kunnen verantwoorden?

Vraag 17

Kunt u toelichten hoe de Douane goederen controleert die via e-commerce de Nederlandse (zee- en lucht)havens binnenkomen? Is de controle van e-commercegoederen up-to-date en zo ja, waarom?

Vraag 18

Klopt het dat er een verschil in de manier van controleren is tussen de controle van e-commercegoederen en de reguliere goederencontrole? Zo ja, waarom en kunt u ingaan op de verschillen tussen deze goederen? Is het beleid de afgelopen vijf jaar met een toename van e-commercegoederen veranderd? Zo ja, welke veranderingen hebben plaatsgevonden? Zo nee, waarom is het beleid met een toename van e-commercegoederen niet veranderd?

Vraag 19

Is er een verschil in de controle van e-commercegoederen tussen de verschillende (zee- en lucht)havens in Nederland en andere Europese (zee- en lucht)havens? Zo ja, welke verschillen en waarom is dit controleverschil mogelijk? Zo nee, wilt u dit toelichten?

Vraag 20

Bent u bekend met de door een logistiek dienstverlener opgestelde en aan de Douane aangeboden Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats (SWOT)-analyse «Logistic industry in The Netherlands and Belgium and Germany»? Onderschrijft u de uitkomst die deze SWOT-analyse laat zien, namelijk dat er e-commercegoederen verdwijnen uit Nederland en deze via andere (zee- en lucht)havens (zoals in België) Europa binnenkomen vanwege de mate van controle door de Douane?

Vraag 21

Wat is de toename van het aantal goederen dat via e-commerce wordt gecontroleerd door de Nederlandse Douane (graag uitsplitsing over de afgelopen tien jaar per haven)? En wat is, over dezelfde periode, de ontwikkeling in het aantal aanbieders van e-commercegoederen bij de Douane?

Vraag 22

Wat is de toename van de capaciteit bij de Douane verantwoordelijk voor de afhandeling van de aangiften via e-commercegoederen?

Vraag 23

Hoelang is de gemiddelde inspectietijd door de Douane van e-commercegoederen? Hoelang staat een lading met e-commercegoederen gemiddeld in de opslag voor de keuring en wat zijn de (financiële) gevolgen voor de logistiek dienstverlener verantwoordelijk voor de lading e-commercegoederen?

Vraag 24

Deelt u de mening dat het controleproces van e-commercegoederen te veel tijd in beslag neemt en sneller zou moeten kunnen? Zo ja, hoe bent u voornemens dit te verwezenlijken? Bent u voornemens om met andere EU-lidstaten in gesprek te gaan om dit proces te optimaliseren en afspraken te maken voor eenzelfde controlemethode en daarmee een gelijk speelveld? Zo nee, waarom niet?

Vraag 25

Heeft u contact met private partijen die op innovatieve manier een bijdrage kunnen leveren aan (snellere) controles en procedures? Zo nee, waarom niet?

Vraag 26

Op welke manier is de Douane in overleg met de sector (logistiek dienstverleners, grote importeurs, etc.) over manieren om het controleproces te verbeteren/optimaliseren? Wat wordt er gedaan met de door de sector aangeleverde onderzoeken, informatie en pogingen tot het voeren van een

gesprek tot optimalisatie van het controleproces, zoals aangeleverde SWOT-analyses of suggesties met betrekking tot behandeling van goederen met een lage waarde?

Vraag 27

Kunt u een uitgebreide toelichting geven op de wijze waarop de douanewaarde bepaald wordt? Kunt u aangeven hoe dit in andere Europese landen geregeld is, zoals Duitsland en België? Klopt het dat de Nederlandse bepaling verschilt van die van andere Europese landen? Zo ja, welke verschillen zijn er en op basis van welke richtlijn kunnen deze verschillen bestaan?

Vraag 28

Wat zijn de gevolgen van de verschillen tussen lidstaten in bijvoorbeeld afdrachten?

Vraag 29

Wat vindt u ervan dat de verschillen in controles en bepaling van de douanewaarde leidt tot rechtsongelijkheid en een oneerlijke concurrentie tussen logistiek dienstverleners in de Europese (zee- en lucht)havens?

Vraag 30

Deelt u de mening dat verschillen in de controles leiden tot een onwenselijke verplaatsing van goederen naar (zee- en lucht)havens waar de controle minder streng is? Bent u zich ervan bewust dat een verplaatsing naar (zee- en lucht)havens waar de controle minder streng is kan leiden tot vervoer van ongewenste goederen over de weg naar bijvoorbeeld Nederland?

Vraag 31

Bent u ermee bekend dat steeds meer bedrijven de Rotterdamse haven en Schiphol gaan mijden vanwege de extra kosten en tijdverlies vanwege onder andere het scanproces? Wat vindt u van deze ontwikkeling?

Vraag 32

Deelt u de mening dat er in Europees verband betere afspraken moeten worden gemaakt voor een gelijk speelveld met betrekking tot het scannen van goederen door de Douane? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier bent u voornemens dit te bewerkstelligen?

Vraag 33

Kunt u aangeven of de maatregelen die door uw voorganger in augustus 2019 zijn aangekondigd ter versterking van de screening bij de Douane reeds zijn ingevoerd?<sup>2</sup> Zo ja, zou u een toelichting kunnen geven op de eerste resultaten en het verschil in screening vóór en na de versterking? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat het versterken van de screening bij de Douane prioriteit moet zijn gezien de corruptieschandalen bij de Douane die ons een aantal keren per jaar opschrikken, hetgeen laat zien dat de screening bij de Douane nog steeds niet helemaal waterdicht is? Kunt u dit toelichten?

Vraag 34

Bent u van mening dat maatregelen uit de eerder genoemde kabinetsbrief van 22 augustus 2019 voldoende zijn om het aantal integriteitsproblemen tegen te gaan? Zo nee, waarom niet en welke aanvullende stappen bent u voornemens te zetten? Zo ja, waarom wel?

Vraag 35

Kunt u in een aparte stand-van-zakenbrief ingaan op:

- de versterking van de screening bij de Douane;
- het aantal integriteitsproblemen in de afgelopen vijf jaar uitgesplitst op basis van verschillende onderwerpen;
- de capaciteit van de Douane en of deze op niveau is?

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 934, nr. 23

Vraag 36

Wanneer kan de Kamer het verslag schriftelijk overleg over de kabinetsreactie op de gang van zaken bij het onderzoek naar corruptie bij Douane «Als de prooi de jager pakt» tegemoet zien?<sup>3</sup>

Vraag 37

Kunt u het conceptrapport «Als de prooi de jager pakt» en het onderzoeksresultaat met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 38

Kunt u de antwoorden op de vragen en de gevraagde brief voor het plenaire debat over het tekortschieten van de Nederlandse controle op wapendoorvoer naar de Kamer sturen?

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 934, nr. 26