Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek

15 januari 2015

INLEIDING

SAMEN WERKEN AAN EEN SLIMMER GEREGELDE LOGISTIEK

In de Maatwerk Aanpak Regeldruk Logistiek (MAR L) werken overheden, vertegenwoordigers van handels- en productiebedrijven, de Topsector Logistiek en het logistieke bedrijfsleven samen aan een slimmer geregelde logistiek. Dit samenwerkingsverband heeft na een analyse- en inventarisatiefase van regeldruk knelpunten met behulp van Actal een vijftigtal knelpunten benoemd.

Van dit vijftigtal tal regeldruk knelpunten heeft de werkgroep MAR L bepaald welke daarvan binnen een termijn van twee jaar tot een oplossing gebracht kunnen worden (Categorie A) dan wel welke regeldruk knelpunten op de middellange dan wel lange termijn van een oplossing voorzien kunnen worden (Categorie C). Ook is bepaald welke knelpunten al in behandeling zijn of kunnen worden genomen in samenwerkingsverbanden overheid bedrijfsleven, zoals bijvoorbeeld in het Overleg Douane/Bedrijfsleven (ODB), het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP), het Single Window Handel en Transport (SWHT), etc. (Categorie B).

<u>Categorie A:</u>
Tweeëntwintig regeldruk knelpunten lijken geheel of gedeeltelijk oplosbaar binnen een periode van twee jaar en maken deel uit van het Actieplan MAR L. Per regeldruk knelpunt is een plan van aanpak gemaakt die bijeen zijn gebracht in dit document. De hierin genoemde partijen zijn niet limitatief. In de zogenaamde clusters zal hier nadere invulling worden gegeven.

<u>Categorie B:</u>
Een twintigtal regeldruk knelpunten die deels op korte, deels op middellange termijn oplosbaar lijken, zijn of worden opgepakt binnen de bestaande gremia zoals Overleg Douane Bedrijfsleven, Neutraal Logistiek Informatie Platform, Single Window Handel en Transport etc. De stuurgroep van de Maatwerkaanpak Regeldruk Logistiek zal vorderingen op de elders belegde issues nauwlettend volgen en waar nodig ondersteuning verlenen om oplossingen snel dichterbij te brengen.

<u>Categorie C:</u>
Een tiental regeldruk knelpunten speelt op de (middel) lange termijn. Denk bijvoorbeeld aan het aanpassen van regelgeving waardoor het synchromodaal vervoer beter wordt gefaciliteerd. Dat zijn

eventueel langere termijn projecten waarbij de partners in MAR-L helpen de partijen de oplossingsrichting op de juiste plek te agenderen.

Voor u ligt aldus het actieplan van de maatwerk aanpak regeldruk logistiek. Dit actieplan omvat zoals gezegd alleen de issues die zijn opgenomen in categorie A van de maatwerkaanpak regeldruk logistiek. Het zijn deze issues waar we op korte termijn resultaten op verwachten te behalen.

Namens de stuurgroep MAR-L

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Clusterindeling acties regeldruk knelpunten maatwerkaanpak logistiek

Clusteroverzicht

Cluster 1

1 Opheffen lokale belemmeringen bij de bevoorrading van winkels
2 Terugdringen beperkingen voor parkeren van grote bestelbussen in steden
3 Lokale bevoegdheden in relatie tot de veiligheid op spooremplacementen

Cluster 2

1 Harmoniseer toleranties volumemetingen bij bulkgoederen
2 Beperk de consequenties fiscale strafbeschikking AEO-certificaat
3 Hergebruik industriestandaards
4 Adviseer over dual use & strategische goederen
5 Onnodige boetes door verlopen Eurovignet
6 Long range identification and tracking of ships(LRIT)
7 Definitie van zeevarenden
8 Voorkomen dubbele aanlevering van aangiftegegevens bij import fytosanitaire goederen
9 Differentieer de geldigheidstermijn van gasmetingen in zeecontainers

Cluster 3

1 Kosten fytosanitaire keuringen EU breed bepalen
2 Stroomlijn regelgeving en toezicht import fytosanitaire goederen
3 Toename registratie risicovolle producten (verordening 669)

Cluster 4

1 Ontsluit kennis over het omgevingsrecht
2 Ondersteun bedrijven bij voldoen aan gevaarlijke stoffenregelgeving
3 Extraterritoriale werking van VS regulering
4 Schep inzicht in exporteisen bestemmingslanden
5 Uitvoering bemanningswetgeving

Cluster 5

1 Stimuleer digitalisering transport documenten
2 Te hoge bedragen tachograafkaarten

Nummer en beschrijving
Cluster 1, nr. 1: *Opheffen lokale belemmeringen bij de bevoorrading van winkels*

Doelstellingen
1.Naar het voorbeeld van de regio Amsterdam wordt in een viertal andere grootstedelijke regio's een proef gedaan met een generieke verruiming van venstertijden zo mogelijk in combinatie met verbetering van de leefbaarheid in winkelgebieden. In dat kader vindt er onderlinge afstemming tussen gemeenten plaats binnen stedelijke regio's.

2. In de steden die participeren in de Green Deal ZES ondervinden koplopers op het terrein van duurzame stedelijke distributie duidelijk minder lokale belemmeringen, o.a. doordat voor hen een verruiming van de venstertijden geldt.

Probleemomschrijving
Gemeenten willen uit oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid dat bevoorrading zich concentreert op die momenten dat het minder druk is in winkelgebieden en hanteren daarom venstertijden. Daarnaast zijn er vanwege fysieke beperkingen in de binnensteden grenzen gesteld aan de omvang en zwaarte van voertuigen. De lokaal opgelegde beperkingen voor het bedrijfsleven zijn soms echter onnodig. Bij de invoering van venstertijden hebben gemeenten niet in alle gevallen voldoende gekeken naar de effecten voor de logistieke bedrijven, met name v.w.b. het efficiënt kunnen bevoorraden. Ook is er onvoldoende gekeken naar de kansen die een verruiming van venstertijden biedt voor verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Betrokken partijen
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- TLN(Transport en Logistiek Nederland)
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Rotterdam
- I&M(Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
- Stedelijke regio's die open staan voor een proef met verruiming van venstertijden, gemeenten die deelnemen aan de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek.

Tijdpad en acties
- In de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES) wordt een haakje op genomen ter stimulering dat herziening venstertijden wordt opgenomen als een van de incentives in lokale living labs van de Green Deal ZES.
- IenM faciliteert gemeenten die meedoen aan GD ZES door de 0-situatie t.a.v. beperkende maatregelen in hun gemeente in kaart te brengen.
- Beter Benutten informeert deelnemende regio's over effecten van verruiming venstertijden in Amsterdam.
- Regio's die binnen het programma Beter Benutten een logistiek project op het terrein van stedelijke distributie uitvoeren doen, tenzij er zwaarwegende bezwaren zijn, een proef met verruiming venstertijden en evalueren na afloop de ervaringen en resultaten.

2014	**2015**	**2015**
Q4	**Q1 en 2**	**Q 3 en 4**
Green deal ZES	Uitvoering living labs Green Deal ZES	idem
Beter Benutten sessie stedelijke distributie		Uitvoering proeven in BB regio's

Nummer en beschrijving
Cluster 1 , nr. 2: *terugdringen beperkingen voor parkeren van grote bestelbussen in steden*

Doelstelling
In zo veel mogelijk gemeenten waar dit aan de orde is, wordt ruimte geboden aan grote bestelbussen om 's avonds te parkeren.

In de betreffende gemeenten wordt een algemeen verbod van het parkeren van grote bestelbussen herzien en worden er proeven gehouden met een aangepast regime, eventueel gekoppeld aan prestaties van vervoerders op het terrein van duurzaamheid.

Probleemomschrijving
Veel gemeenten hebben in hun Algemene Plaatselijke Verordening (APV) opgenomen dat grote bestelbussen (hoger dan 2,4 meter en langer dan 6 meter) niet of slechts beperkt langs de openbare weg geparkeerd mogen worden. Hierdoor worden chauffeurs gedwongen tot het maken van extra kilometers. Dit geldt niet voor de distributieactiviteiten, maar voor het 's avonds parkeren bij huis en is qua problematiek van een andere orde dan de knelpunten in de belevering van winkels.

Betrokken partijen

- EVO (Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- TLN(Transport Logistiek Nederland)
- VNG(Vereniging Nederlandse Gemeenten) grote gemeenten die bereid zijn te participeren.
- I&M(Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Tijdpad en acties

- I&M(Ministerie van Infrastructuur en Milieu) inventariseert in samenwerking met EVO in welke grote gemeenten er parkeerverboden gelden en welke knelpunten dit oplevert (zowel voor bedrijven als voor de bereikbaarheid en leefbaarheid)
- IenM gaat samen met EVO op zoek naar gemeenten die een proef willen doen
- Een x-aantal gemeenten doet een proef met een versoepeling van het parkeerbeleid voor grote bussen, gekoppeld aan prestaties op het terrein van efficiency en duurzaamheid en evalueren de effecten op de leefbaarheid en de bereikbaarheid.
- IenM treedt in overleg met VNG over de mogelijkheden om zo nodig de model APV aan te passen en over de communicatie vanuit VNG over de modelverordening.

2014	**2015**	**2015**
Q4	**Q1 en 2**	**Q 3 en 4**
Inventarisatie knelpunten	Acquisitie gemeenten die een proef willen doen met versoepe-ling parkeerbeleid	Uitvoering proef
	Overleg met VNG over eventuele aanpassing model APV	

Nummer en beschrijving
Cluster 1, nr. 3: *lokale bevoegdheden in relatie tot veiligheid op spooremplacementen*

Doelstelling
Het bedrijfsleven is op termijn niet meer 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 emplacementen te maken, geborgd in landelijke wet- en regelgeving. Deze afspraken worden gemaakt in overleg met de betrokken partijen op landelijk niveau.

Probleemomschrijving
Het is niet in alle gemeenten toegestaan om treinwagons met gevaarlijke stoffen tijdelijk te parkeren of aan en af te koppelen op een emplacement. Zodra een wagon met gevaarlijke stoffen langer dan acht uur op een station of emplacement staat, moet de verlader een vergunning hebben. De versnippering van bevoegdheden en de veelvoud aan regels en vergunningen maakt bedrijven huiverig voor het doen van investeringen in het spoorgoederenvervoer. Dat moet en kan slimmer ingericht worden.

Betrokken partijen

- KNV(Koninklijke Vereniging Vervoer)
- EVO(Organisatie voor Logistiek en Transport)
- VNG(Vereniging Nederlandse Gemeenten)
- I&M(Ministerie van Infrastructuur en Milieu), gemeenten die bereid zijn te participeren.
- IPO(Interprovenciaal Overleg voor- en van Provincies)
- Brandweer Nederland
- Veiligheidsregio's

Tijdpad en acties
Er wordt gewerkt volgens een tweesporenaanpak. Spoor 1 betreft het landelijke traject naar uniforme afspraken over veiligheid en geluid bij emplacementen en spoor 2 betreft reeds lopende lokale vergunningverleningtrajecten. Besluiten over reeds lopende vergunningen bij emplacementen beïnvloeden de landelijke afspraken uit spoor 1. Ambitie is uiteindelijk te komen tot nationale afspraken over voorzieningen die worden geborgd in de Omgevingswet en zo nodig ook andere wet- en regelgeving.

2014	**2015**	**2015**
Q4	**Q1 en 2**	**Q 3 en 4**
Vaststelling proces voor komen tot uniforme afspraken brandveiligheid en geluid bij emplacementen.	Verschillende bijeenkomsten om eenduidige voorzieningenniveaus te bepalen.	Ambitie is eind 2015 een besluit van staatssecretaris I&M over niveaus en de borging in landelijke wet- en regelgeving.

Nummer en beschrijving
Cluster 2, nr. 1: *Harmoniseer toleranties bij volumemeting bij bulkgoederen*

Doelstelling
Meer reële en op de praktijk passende tolerantie van volumeafwijkingen bij vervoer van met name accijnsgoederen die onder douanetoezicht staan.

Probleemomschrijving
Bij vervoer van goederen die onder douanetoezicht staan moet, volgens Europese douanewetgeving, bij aankomst het gewicht gelijk zijn aan het gewicht bij het vertrek. Dit om te bewaken dat goederen niet in het vrije verkeer gebracht worden zonder dat de juiste heffingen betaald zijn. Indien dat niet het geval is ontstaat een onregelmatigheid en loopt het bedrijf kans op een boete en een navordering. Bij het vervoer van bulkgoederen (zoals brandstoffen, groenten en fruit) is een afwijking in het gewicht echter onvermijdelijk door de aard van het goed. Een deel kan bijvoorbeeld verdampen. De Nederlandse douane hanteert daarvoor reeds toleranties, maar die zijn nog onvoldoende om de onvermijdelijke verschillen niet te laten leiden tot boetes en navorderingen.

Betrokken partijen
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- FENEX(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- Belastingdienst - Douane

Tijdpad en acties
- Inventarisatie naar waar zich het probleem voordoet en welke omvang (zijn de normen niet goed of gaat het om incidenten /bijzondere gevallen waarvoor geen goede oplossing is, noodzaak centraal contactpunt)
- Inventarisatie huidige toleranties Zo nodig herijking
- Navraag Stand van zaken overleg EU-niveau
- Onderzoek of huidige normen voldoende bekend
- Onderzoek naar noodzaak en mogelijkheden voor aanvullende werkafspraken bij verschillen

2014	**2015**	**2015**	**2015**
Q4	**Q1**	**Q2**	**Q3**
Inventarisatie probleem bij onderzoekers ACTAL	Inventarisatie huidige toleranties en herijking	Onderzoek noodzaak en mogelijkheden maatwerkafspraken bij verschillen.	Implementatie
	Inventarisatie bekendheid toleranties		
	Stavaza EU-niveau	Advies en besluitvorming	

Nummer en beschrijving
Cluster 2, nr. 2: *Beperk de consequenties fiscale strafbeschikking AEO-certificaat*

Doelstelling
Behoud AEO-certificaat na introductie en mogelijke toepassing van de fiscale strafbeschikking.

Probleemomschrijving
Met de komst van de OM afdoening kunnen bedrijven sneller het risico lopen dat zij een aantekening op hun strafblad krijgen indien per ongeluk onjuiste douaneprocedures worden gevolgd. De vergrijpen die daartoe leiden zijn echter door de praktijk van de internationale handel en logistiek niet volledig uit te sluiten. Zeker bij grotere volumes en massale processen. Harmoniseer toleranties bij volumemeting bij bulkgoederen. Om AEO gecertificeerd te kunnen zijn mag een bedrijf echter geen strafblad hebben. De angst bestaat dat bedrijven niet meer in aanmerking kunnen komen voor deze certificering, welke als noodzakelijk gezien kan worden voor bedrijven met grotere volumes en massale processen.

Betrokken partijen
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- FENEX(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- Belastingdienst - Douane

Tijdpad en acties
- Inventarisatie naar waar zich het probleem voordoet en welke omvang
- Advies en besluitvorming in Overleg Douane Bedrijfsleven (ODB)
- Eventuele acties naar aanleiding van inventarisatie en advies.

2014	**2015**
Q4	**Q1**
Inventarisatie probleem	Advies en besluitvorming op advies in ODB RTP
	Eventuele acties naar aanleiding van inventarisatie en advies

Nummer en beschrijving
Cluster 2, nr. 3: *Hergebruik industriestandaards*

Doelstelling
Praktische oplossing als toezichthouders verschillende, met elkaar conflicterende, eisen stellen aan opslag, transport etc.

Probleemomschrijving
Eisen van verschillende toezichthouders kunnen in sommige gevallen met elkaar conflicteren. Zo kunnen eisen van ARBO, NVWA, Douane, ILT en de Marechaussee elkaar tegen spreken. Anderzijds zorgen bedrijven vaak om commerciële redenen ook zelf al voor het voorkomen van risico's. Ondanks dat moeten bedrijven toch nog voldoen aan de extra en soms conflicterende eisen van toezicht-houders, waarbij het uiteindelijke doel van bijvoorbeeld veilige arbeidsomstandigheden of voedselveiligheid soms ook nog teniet gedaan kan worden. Dit zijn misstanden die voortvarend en op korte termijn opgelost moeten worden.

Betrokken partijen
- ACN(Air Cargo Netherlands)
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- FENEX(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- Belastingdienst-Douane
- NVWA(Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit))
- ILT(Inspectie Leefomgeving en Transport)
- ISZW(Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid)

Tijdpad en acties
- Inventarisatie naar waar zich het probleem voordoet en welke omvang (welke industriestandaards)
- Inventarisatie Top 10 knelpunten
- Voorstel vragen aan industrie
- Advies naar aanleiding van uitkomst inventarisatie.

2015	**2015**
Q1	**Q2**
Afstemming over aanpak	Advies en besluitvorming
Voorstel industrie	Implementatie

Nummer en beschrijving
Cluster 2, nr. 4: Adviseer *over dual-use en strategische goederen*

Doelstelling
Informatie over dual use stelsel inzichtelijker maken

Probleemomschrijving
Bedrijven die dual-use goederen of strategische goederen willen exporteren, moeten een exportvergunning aanvragen bij de Centrale Dienst voor In- en Uitvoer (CDIU) van de Douane De bepaling van de vergunningseisen en de aanvraag van de vergunning is vaak een complex en langdurig proces. Hoewel Douane aangeeft dat vergunningseisen helder zijn en het CDIU vanwege de complexiteit van de materie veel voorlichtende informatie geeft, verklaren bedrijven meer behoefte aan eenduidige en direct toepasbare voorlichting te hebben. Zo zou het bedrijven al helpen dat zij eenvoudig kunnen controleren of goederen vergunning plichtig zijn.

Betrokken partijen
- ACN (Air Cargo Netherlands)
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- FENEX(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- Belastingdienst – Douane
- MinBuZa(Ministerie van Buitenlandse Zaken)

Tijdpad en acties
- Inventarisatie naar wat er al is aan informatie
- Inventarisatie van de aanvullende wensen van het bedrijfsleven
- Onderzoek naar de mogelijkheden van invulling van de aanvullende wensen
- Advies, besluitvorming en eventuele implementatie

2015	**2015**	**2015**
Q1	**Q2**	**Q3**
Inventarisatie informatie en aanvullende wensen	Advies en besluitvorming	Implementatie

Nummer en beschrijving

Cluster 2, nr. 5: *Onnodige boetes door verlopen Eurovignet*

Doelstelling

Signaal vanuit belastingdienst naar vignethouder voorafgaand aan einde geldigheid

Probleemomschrijving

Vrachtauto's zwaarder dan 12 ton moeten over een Eurovignet beschikken om van het wegennet in Nederland, België, Luxemburg, Denemarken en Zweden gebruik te maken. Vooral bij jaarvignetten ontstaan problemen. Ondernemers en chauffeurs vergeten simpelweg een nieuw vignet aan te vragen, wanneer het jaar om is. Als zij eenmaal geconstateerd hebben dat het vignet is verlopen, kunnen kosten van boetes al honderden tot duizenden euro's bedragen. In Nederland hebben alle (ongeveer) 170.000 gekentekende vrachtauto's hiermee te maken. Hiervan kopen er ongeveer 70.000 een jaarvignet. Een werkbaar herinneringssysteem zorgt voor een potentiële lastenreductie van 87,5 miljoen euro.

Betrokken partijen

- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- FENEX(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- TLN(Transport en Logistiek Nederland)
- Belastingdienst-Douane

Tijdpad en acties

- Inventarisatie naar lopende acties
- Advies naar aanleiding van uitkomst inventarisatie
- EVO, TLN, Belastingdienst en Ministerie van Financiën (uitvoeringsbeleid) zijn met verschillende partijen in gesprek om een voorlichtingscampagne op te zetten. De volgende bijeenkomst staat gepland voor januari 2015. Wat alle partijen in ieder geval aan acties ondernemen, is dat zij iedere gelegenheid aangrijpen om te communiceren over het Eurovignet. EVO en TLN doen dit in hun bladen en elektronische nieuwsberichten. Belastingdienst doet dit in het jaarlijks elektronisch te versturen ondernemersnieuwsbrief.
- Er bestaat reeds een private service voor geautomatiseerde signalering naar vignethouder voorafgaand aan einde geldigheid; zie http:/www.evo.nl/site/eurovignet-bezorgt-ondernemers-hoofdpijn.

2014	**2015**
Q4	**Q1**
Inventarisatie lopende acties	Advies en besluitvorming

Nummer en beschrijving
Cluster 2, nr. 6: *Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)*

Doelstelling
Goede naleving van gebruik aan boord van schip van zowel internationaal verplichte LRIT alsook nationale AIS (Automatic Identification System) voor doorgeven scheepssignalen.

Probleemomschrijving
LRIT is sinds 1 januari 2008 voor schepen groter dan 500 GT (Gross tonnage) verplicht. Het bestaat uit zendapparatuur die op regelmatige periodes (om de 4 tot 6 uur) een positie doorgeeft via de satelliet. Dit signaal wordt in de EU opgevangen en verwerkt door de EMSA (European Maritime Safety Agency, een agentschap van de EU). In geval van terrorisme of een kaping kan op die manier een schip altijd per satelliet gevolgd worden. Daarvoor is de LRIT installatie “onvindbaar ingebouwd” en kan ook de kapitein en/of reder aan de wal de juiste werking niet zelf controleren. Omdat installatie, aanmelding, monitoring, storingsmelding, reparatie en het koppelen van het signaal aan de gegevens van de database over veel schijven loopt gaat het nogal eens mis en zenden veel Nederlands gevlagde schepen niet correct uit. Goed gebruik wordt ook niet gestimuleerd omdat er nationaal gebruik gemaakt moet worden van het AIS systeem. De laatste tijd wordt door de havenstaat- controlediensten in de EU echter intensief op geïnspecteerd waardoor schepen die niet correct zenden onderhevig zijn aan extra inspecties. Dit leidt tot extra veel aanhoudingen van Nederlandse schepen. Hierdoor leidt de Nederlandse vlag reputatieschade op en daalt zij op de Paris MoU witte lijst (benchmark voor kwaliteit).

Betrokken partijen
- KVNR(Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders)
- ILenT(Inspectie Leefomgeving en Transport)

Tijdpad en acties
- Inventarisatie naar lopende acties
- Onderzoek naar vooraf melden door ILT aan de reders op basis van vergelijken AIS en LRIT
- Advies naar aanleiding van uitkomst inventarisatie.

2015	**2015**	**2015**
Q1	**Q2**	**Q3**
Inventarisatie lopende acties	Onderzoek naar vooraf melden door ILT	Implementatie
	Advies en besluitvorming	

Nummer en beschrijving

Cluster 2, nr. 7: *Definitie van zeevarende*

Doelstelling

Eisen voortvloeiend uit MLC verdrag sec toepassen op zeelieden met permanente functie aan boord.

Probleemomschrijving

Op grond van het nieuwe maritiem arbeidsverdrag (MLC) worden alle aan boord van een zeeschip verblijvende opvarenden gekwalificeerd als zeevarende, tenzij er op nationaal niveau anders wordt bepaald. Aan de kwalificatie als zeevarenden zijn vervolgens de uitgebreide verplichtingen op grond van het arbeidsverdrag verbonden. Speciaal voor schepen actief in de offshore industrie (olie, gas en windenergie) geldt dat een groot deel van de opvarenden niet als zeevarende gekwalificeerd zou moeten worden. Te denken valt bijvoorbeeld aan technisch installatiepersoneel, belast met de bouw van windmolens. De Nederlandse overheid heeft de sociale partners de ruimte gegeven om in goed overleg te komen tot uitzondering van de kwalificatie van zeevarende voor groepen van opvarenden. Dit overleg gaat echter moeizaam, terwijl in andere landen de overheden wel tot dergelijke uitzonderingen zijn gekomen.

Betrokken partijen

- FENEX(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- KVNR(Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders)
- ILenT(Inspectie Leefomgeving en Transport)
- Nautilus International

Tijdpad en acties

- Inventarisatie naar lopende acties
- Inventarisatie naar correspondentie met Tweede Kamer
- Verzoek aan sector om voorstel
- Advies naar aanleiding van uitkomst inventarisatie en verzoek

2015	**2015**	**2015**
Q1	**Q2**	**Q3**
Inventarisatie lopende acties en correspondentie TK	Advies en besluitvorming	Implementatie
Verzoek aan sector om voorstel		

Nummer en beschrijving
Cluster 2, nr. 8: *Stroomlijn regelgeving en toezicht import fytosanitaire goederen: op te heffen dubbele aangifte-proces*

Doelstelling
Dubbele aangifte-proces bij de invoer laten vervallen

Probleemomschrijving
De belemmering is dat, naast aangifte bij de Douane, grotendeels dezelfde informatie nogmaals verstrekt moet worden aan de NVWA.
Het Ministerie van EZ is eerstverantwoordelijke voor het fytosanitaire toezicht. Daarnaast is EZ samen met het Ministerie van I&M en de Douane gezamenlijk verantwoordelijk voor het SWHT(Single Window Handel en Transport). Besparingen kunnen worden verwezenlijkt door het dubbele aangifte-proces bij de invoer van fruit weg te laten vallen.

Betrokken partijen
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- Fenex(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- ACN(AirCargo Netherlands)
- EZ(Ministerie van Economische Zaken)
- NVWA(Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit)
- Belastingdienst-Douane

Tijdpad en acties
- Formuleren van aanvullende acties om dubbele invoer van gegevens te voorkomen, onderzoek van de mogelijkheden en afwegen van kosten en baten, zoeken naar financiering.
- Afstemmen met programma SWHT van mogelijkheden tot integratie van aangifteprocessen fyto en veterinair in SWHT.

2015	**2015**
Q1	**Q2 en 3**
Formuleren van aanvullende acties om dubbele invoeri ng van gegevens te voorkomen, onderzoek van de mogelijkheden en afwegen van kosten en baten, zoeken naar financiering Afstemmen met SWHT van mogelijkheden tot integratie van aangifteprocessen fyto en veterinair in SWHT	Advies over vervolgaanpak en Plan van Aanpak

Nummer en beschrijving
Cluster 2, nr. 9: *Differentieer de geldigheidstermijn van gasmetingen in zeecontainers*

Doelstelling
Verlengen van de geldigheidstermijn van het meetcertificaat voor gasmetingen in zeecontainers.

Probleemomschrijving
Jaarlijks komen er miljoenen zeecontainers ons land binnen. Deze binnenkomende containers kunnen gassen bevatten die schadelijk zijn voor diegene die de containers opent.
Daarom is er in overleg met werkgevers en werknemers een protocol vastgesteld(Veilig werken met gassen in zeecontainers). Dit protocol is vastgelegd in de Arbocatalogus Transport en logistiek(geaccordeerd door inspectie SZW). Voor Inspectie SZW en andere inspectiediensten biedt het goed navolgen van dit protocol afdoende zekerheid en is geen aanvullende verplichting noodzakelijk.
Vanuit de Douane is een aanvullende eis gesteld: Er moet altijd een actuele gasmeting gedaan zijn voor die containers die de Douane wil inspecteren. De Douane verstaat onder een actuele gasmeting een meting die max 2 uur geleden verricht is. Dat in verband met het mogelijk oplopen van aanvankelijk lage concentratie door het uitdampen van gassen uit de aanwezige goederen, al dan niet in combinatie met een hoge buitentemperatuur en het schudden en trillen tijdens het transport. Na het verlopen van die 2 uur moet er opnieuw worden gemeten. Het verdient aanbeveling door deskundigen te laten vaststellen bij onder welke omstandigheden en/of bij welke concentratie restgas het risico van oplopen van die concentratie in de uren daarna bestaat.

Betrokken partijen
- Douane
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- TLN(Transport Logistiek Nederland)
- Fenex(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- RND(Raad Nederlandse Detailhandel)

Tijdpad en acties
- Onderzoek naar de relatie tussen het uitdampen van gassen uit de goederen en de geldigheidsduur van de gasmeting en / of gemeten rest concentratie en het oplopen daarvan in de daarop volgende uren
- Het opstellen van werkbare regels voor het operationaliseren van die relatie
- Evaluatie uitkomsten onderzoek tot differentiatie geldigheidstermijn, incl. steekproeven
- Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek implementatie van verschillende geldigheidstermijnen van het meetcertificaat

Q4 & Q1 2015	**2015 & 2016**
• Onderzoek naar mogelijkheden tot differentiatie van geldigheidstermijn van het meetcertificaat bij binnenkomende zeecontainers.	• Evaluatie uitkomsten onderzoek tot differentiatie geldigheidstermijn • Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek implementatie van verschillende geldigheidstermijnen van het meetcertificaat

Nummer en beschrijving
Cluster 3, nr. 1: *kosten van fytosanitaire keuringen EU-breed bepalen*

Doelstelling
Voor een goede concurrentiepositie van Nederland ten opzichte van andere EU lidstaten, helpt een zo gelijk mogelijk tarief voor de keuringen van planten, bloemen, groenten en fruit.

Probleemomschrijving
Planten, bloemen, groenten en fruit (fytosanitaire producten) moeten bij binnenkomst in de EU worden gekeurd. Dit gebeurt – binnen een opdracht vanuit het nVWA- door plantaardige keuringsdiensten (ZBO's). Kosten van deze keuringen worden doorbelast aan de verladers. De tariefstelling vindt plaats binnen de door de wetgever bepaalde kaders door deze keuringsdiensten. Vanuit de logistieke sector wordt aangegeven dat de tarieven en de afhandelingsprocedures bij de keuringen een knelpunt zijn voor het aanlanden van vracht in Nederland. Hierdoor zou Nederland ladingstromen verliezen en logistieke bedrijven benadeeld worden ten opzichte van bedrijven in omringende landen.

Betrokken partijen
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- Fenex(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- ACN(Air Cargo Netherlands)
- EZ(Ministerie van Economische Zaken)
- NVWA(Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit)
- Keuringsdiensten

Tijdpad en acties
- Met het verantwoordelijke departement inventariseren wat de mogelijkheden zijn binnen de wetgeving voor een zo maximaal mogelijk geharmoniseerde opbouw van tarieven.
- Aan de hand van deze uitkomsten bepalen of en zo ja welke acties nodig zijn gelet op de concurrentiepositie.
- Volgen en beïnvloeden nieuwe Europese Richtlijn, volgen traject keuring en toezicht i.v.m. toekomstige positie keuringsdiensten

2014	**2015**	
Q4	**Q1**	**Q2 e.v.**
Inventariseren wat de mogelijkheden zijn binnen de wetgeving (aansluiten bij lopende onderzoek)	Afhankelijk van uitkomsten bepalen of en zo ja welke acties nodig zijn.	Volgen traject keuring en toezicht vanwege positie keuringsdiensten.
Volgen en beïnvloeden nieuwe Europese Richtlijn		

Nummer en beschrijving
Cluster 3, nr.2: *Stroomlijn (uitvoering) regelgeving en toezicht import fytosanitaire en veterinaire goederen*

Doelstelling
Zorgen voor minimaal logistiek oponthoud en minimale administratieve lasten voor het bedrijfsleven en tegelijkertijd een effectieve handhaving waarborgen.

Probleemomschrijving
De EU regelgeving voor import van planten, bloemen, groenten en fruit (fytosanitaire) (veterinair) is complex. Ook kan deze regelgeving regelmatig veranderen en zijn er andere handhavers dan de NVWA betrokken bij importinspecties. Een goede handhaving van deze wet en regelgeving is van belang voor de hele maatschappij. Daarvoor bestaat begrip bij het bedrijfsleven. Maar de procedures en de momenten waarop de inspecties plaatsvinden en de administratieve lasten die daarbij horen, worden ervaren als onevenredig en onnodig door het bedrijfsleven dat laat zien het wel goed na te leven.

Betrokken partijen
- ACN(Air Cargo Netherlands)
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- Fenex(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- EZ(Ministerie van Economische Zaken)
- NVWA(Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit)

Tijdpad en acties
- Specificatie en kwantificeren belangrijkste knelpunten
- Analyse knelpunten en ruimte binnen EU regelgeving en mogelijke oplossingen
- Aanvullende acties en communicatie om te komen tot stroomlijning uitvoering
- Analyse per knelpunt van speelruimte binnen EU regelgeving.
- Mogelijke actie per knelpunt formuleren: zoals toezicht aanpassen of voorstellen doen voor aanpassing EU regelgeving.

2014	**2015 & 2016**
Q4	**Q1 & Q2**
Specificatie en kwantificeren van belangrijkste punten door bedrijfsleven.	Aanvullende acties en communicatie om te komen tot stroomlijning en/of bekendheid met reeds gedane acties
Volgen en beïnvloeden nieuwe Europese Richtlijn	

Nummer en beschrijving
Cluster 3, nr. 3: *Toename registratie risicovolle producten (verordening 669)*

Doelstelling
Het verlagen van de kosten van laboratoriumonderzoek in Nederland

Probleemomschrijving
Controles bij import van risicovolle goederen vinden steekproefsgewijs plaats. De willekeur van de steekproeven leidt ertoe dat bedrijven, die er alles aan doen om aan de wetgeving te voldoen, toch dagelijks geconfronteerd kunnen worden met controles op dezelfde zendingen met dezelfde goederen. De tarieven voor deze doorbelaste controles worden als hoog ervaren. Het is bovendien de indruk van het bedrijfsleven dat deze kosten lager zouden kunnen zijn indien ze zouden worden uitgevoerd door geaccrediteerde private labs. Onder het bedrijfsleven bestaat de zorg , dat de hoge kosten tot een verslechtering van de concurrentiepositie kan leiden.

Betrokken partijen
- ACN(Air Cargo Netherlands)
- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- FENEX(Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek)
- VWS(Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport)
- EZ (Ministerie van Economische Zaken)
- NVWA(Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit)

Tijdpad en acties
- Onderzoek de tariefstelling laboratoriumonderzoek. Sluit hierbij aan bij de reeds lopende internationaal vergelijkende verkenning van de tariefstelling voor het aanlanden van vracht in Nederland. Indien de tarieven worden vergeleken met andere lidstaten, neem dan alle kosten en financieringsroutes mee .
- In kaart brengen ervaren knelpunten en mogelijke oplossingen
- Neem het prijseffect, de wenselijkheid, voor- en nadelen en randvoorwaarden mee
- Neem hierbij ook de mogelijkheid voor een beloning van goed gedrag mee.
- Toetsen of de voorgestelde aanpak past binnen de beleidslijnen (of aangepast kan worden) van het ministerie van VWS en EZ en het Europese kader (controle verordening).
- Advies aan EZ en VWS over een mogelijke heroverweging, aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek, van de werkwijze en tariefstelling laboratoriumonderzoek.

<table>
<tr><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th></tr>
<tr><td>Q4</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Onderzoek de tariefstelling en de systematiek voor laboratoriumonderzoek invoer risicovolle stoffen.</td><td>Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek: mogelijke heroverweging werkwijze en tariefstelling laboratoriumonderzoek</td></tr>
<tr><td>Onderzoek de mogelijkheden om beloning van goed gedrag te realiseren.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Volgen en beïnvloeden nieuwe Europese Richtlijn met ook op de mogelijkheden om goed gedrag te belonen.</td></tr>
</table>

Nummer en beschrijving

Cluster 4, nr. 1: *Ontsluit kennis over het omgevingsrecht*

Doelstellingen

Goede ontsluiting over de procedures van het omgevingsrecht richting ondernemers.

Probleemomschrijving

Nieuwbouw- en uitbreidingsprojecten van terminals en distributiecentra lopen vertraging op als gevolg van de complexheid van het omgevingsrecht en onbekendheid van ondernemers met het omgevingsrecht. Een goede ontsluiting van kennis over de procedures en voorwaarden in het omgevingsrecht leidt tot een belangrijke reductie in regeldrukirritatie en dat bedrijven eenvoudiger en sneller aan de regelgeving gaan voldoen.

Betrokken partijen

- EVO (Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- TLN (Transport en Logistiek Nederland)
- VNO-NCW, MKB-Nederland(Verbond van Nederlandse Ondernemingen Midden en Klein Bedrijf
- Programma Eenvoudig Beter

Tijdpad en acties

- Inventarisatie specifieke informatiebehoeften van bedrijfsleven.
- Inventarisatie communicatie activiteiten programma Eenvoudig Beter
- Vaststellen blinde vlekken (inhoud informatiebehoeften, doelgroepen, communicatiekanalen, etc.)
- Communicatie omgevingsrecht op blinde vlekken.

2014	**2015**	**2015**
Q4	**Q1**	**Q2**
Inventarisatie informatiebehoeften	Inventarisatie activiteiten Eenvoudig Beter	
	Vaststellen blinde vlekken	
	Communicatie op blinde vlekken	Communicatie op blinde vlekken

Nummer en beschrijving
Cluster 4, nr. 2: *Ondersteun bedrijven bij het voldoen aan gevaarlijke stoffenregelgeving*

Doelstelling
Goede ontsluiting over de procedures en voorwaarden van gevaarlijke stoffenwetgeving richting ondernemers.

Probleemomschrijving
Wet- en regelgeving voor het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen worden als zeer complex ervaren en leiden tot aanzienlijke kostenverhogingen voor het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen. ILT constateert hiernaast regelmatig tekortkomingen inzake het transport en opslag van gevaarlijke goederen. Een deel van de desbetreffende ondernemers ervaart onvoldoende zicht op de wijzigingen in de regelgeving en betrokkenheid bij vormgeving van wijzigingen in regelgeving.

Oplossing
Een goede ontsluiting van kennis over de procedures en voorwaarden in gevaarlijke stoffen wetgeving leidt tot een belangrijke reductie in regeldrukirritatie waardoor bedrijven eenvoudiger en sneller aan de regelgeving gaan voldoen.

Betrokken partijen
- EVO (Ondernemersorganisatie voor Transport en Logistiek)
- TLN (Transport en Logistiek Nederland)
- VNO-NCW, MKB-Nederland (Verbond van Nederlandse Ondernemingen Midden en Klein Bedrijf)
- ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport)

Tijdpad en acties
- Inventarisatie specifieke informatiebehoeften van bedrijfsleven en de rol die het bedrijfsleven zelf heeft bij deze informatie.
- Inventarisatie communicatie bij dienstverlening en bij handhaving activiteiten ILT
- Vaststellen blinde vlekken (inhoud informatiebehoeften, doelgroepen, communicatiekanalen, etc.)
- Communicatie Gevaarlijke Stoffen op blinde vlekken.

2014	**2015**	**2015**
Q4	**Q1**	**Q2**
Inventarisatie informatiebehoeften	Communicatie op blinde vlekken	Communicatie op blinde vlekken
Inventarisatie activiteiten (ILT, sector)		
Vaststellen blinde vlekken		

Nummer en beschrijving

Cluster 4, nr. 3: *extraterritoriale werking van VS regulering*

Doelstelling

Informatie over de extraterritoriale werking van VS regulering inzichtelijker maken.

Probleemomschrijving

Amerikaanse export control-regelgeving kan op verschillende manieren invloed hebben op zendingen die vanuit Nederland worden vervoerd. Dit geldt voor transporten naar de VS, maar ook voor transporten van goederen naar derde landen met een origine in de VS, en voor producten waarin Amerikaanse technologie verwerkt is. Dit komt bovenop de Nederlandse strategische goederenregelgeving. Dit maakt het voor ondernemers complex om te bepalen wat de eisen zijn voor een bepaalde zending. Bedrijven verklaren meer behoefte aan eenduidige en direct toepasbare voorlichting te hebben; een goede ontsluiting van kennis over de procedures en voorwaarden van de extraterritoriale werking van VS regulering leidt er toe dat bedrijven eenvoudiger en sneller aan de regelgeving kunnen voldoen.

Betrokken partijen

- RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland)
- EVO (Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- TLN (Transport en Logistiek Nederland)
- VNO-NCW, MKB Nederland (Verbond van Nederlandse Ondernemingen Midden en klein Bedrijf)
- EZ (Ministerie van Economische Zaken)
- MinBuZa (Ministerie van Buitenlandse Zaken)

Tijdpad en acties

- Inventarisatie naar wat er al is aan informatie
- Inventarisatie van de aanvullende wensen van het bedrijfsleven
- Onderzoek naar de mogelijkheden van invulling van de aanvullende wensen
- Advies, besluitvorming en evt. Implementatie.

2015	**2015**	**2015**
Q1	**Q2**	**Q3**
Inventarisatie informatie en aanvullende wensen	Advies en besluitvorming	Implementatie

Nummer en beschrijving
Cluster 4, nr. 4: *Schep inzicht in exporteisen bestemmingslanden*

Doelstelling
Goede ontsluiting over de exporteisen van bestemmingslanden richting ondernemers.

Probleemomschrijving
Veel bestemmingslanden voor de Nederlandse export hebben eigen eisen ten aanzien van bijvoorbeeld documentatie, producten, en labeling. Om de oorsprong van goederen aan te tonen moeten vaak documenten toegevoegd worden aan de zending zoals het EUR-1 document of een oorsprongscertificaat. Dit geldt te meer voor bijzondere goederensoorten zoals farmaceutische, veterinaire, fytosanitaire producten en gevaarlijke stoffen.
De documentatie-eisen vormen een significante kostenpost, zeker omdat in veel gevallen bedrijven het zekere voor het onzekere nemen, en documenten aanvragen, terwijl dat niet strikt nodig is. Dubbel en onnodig werk dient vermeden te worden.

Betrokken partijen
- RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland)
- EVO (Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- TLN (Transport en Logistiek Nederland)
- VNO-NCW, MKB Nederland (Verbond van Nederlandse Ondernemingen Midden en klein Bedrijf)
- EZ (Ministerie van Economische Zaken)
- MinBuZa (Ministerie van Buitenlandse Zaken)

Tijdpad en acties
- Inventarisatie behoeften van bedrijfsleven; welke specifieke informatiebehoefte is er (documenten, procedures, etc.)? Hoe groot is informatiebehoefte?
- Inventarisatie organisaties die een rol spelen in informatievoorziening richting bedrijfsleven
- Inventarisatie beschikbare informatie.
- Afstemming met relevante partijen.
- Uitwerken Plan van Aanpak
- Implementatie

2014	**2015**	**2015**
Q4	**Q1**	**Q2**
Inventarisatie behoeften bedrijfsleven	Afstemming partijen	Implementatie
Inventarisatie informatie	Uitwerking PvA	
Inventarisatie organisaties	Implementatie	

Nummer en beschrijving

Cluster 4, nr. 5: *Uitvoering bemanningswetgeving*

Doelstellingen

1. Afstemming met maritieme sector inzake implementatie bemanningswetgeving
2. Voorlichting / communicatie

Probleemomschrijving

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 uitvoeringssfeer ingevuld dienen te worden (het vooraf dichtregelen via de wetgeving leidt tot inflexibiliteit en ook weer tot nationale koppen).
Omdat zaken in de uitvoeringssfeer geregeld worden is afstemming met de sector essentieel om onduidelijkheden te vermijden en het economische belang van de Nederlandse maritieme cluster (in internationale context) te borgen.

Betrokken partijen

- KVNR(Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders)
- ILT(Inspectie Leefomgeving en Transport)
- Maritieme opleidingsinstituten

Tijdpad en acties

- Actielijst
- Afstemming
- Communicatie afgeronde zaken

2014	**2015**	**2015**
Q4	**Q1**	**Q2**
Actielijst	Afstemming	Afstemming
Afstemming	Communicatie	Communicatie

Nummer en beschrijving
Cluster 5, nr. 1: *Stimuleer digitalisering van transportdocumenten*

Doelstelling
Efficiëntere en kostenbesparende data-uitwisseling door het stimuleren van het gebruik van digitale transportdocumenten, zowel op nationaal niveau als bij grensoverschrijdend vervoer.

Probleemomschrijving
Het gebruik van digitale transportdocumenten heeft voordelen t.o.v. het gebruik van fysieke papieren transportdocumenten: efficiënter werken, kosten besparen, verlichten van administratieve lasten, (data) kwaliteitsverbeteringen. De toepassing blijft echter steken op knelpunten in de sfeer van wet- en regelgeving, ICT systemen overheid, koudwatervrees bedrijfsleven, acceptatie bij handhavers en grenzen (Nederlandse digitale oplossingen worden na de grens nauwelijks geaccepteerd). Om optimaal gebruik te kunnen maken van digitale gegevensuitwisseling is het nodig knelpunten op te lossen aan de hand van concrete papierstromen met ondersteuning van pilotprojecten waarin de overheid ook als actor in de logistieke keten een rol zou kunnen spelen.

Betrokken partijen
- EVO (Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport)
- TLN(Transport en Logistiek Nederland)
- Beurtvaartadres/ Stichting Vervoeradres
- EZ (Ministerie van Economische Zaken)
- MinBuZa (Ministerie van Buitenlandse Zaken)
- Belastingdienst-Douane
- NVWA (Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit)
- RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland)
- ILenT (Inspectie Leefomgeving en Transport)
- KLPD (Korps Landelijke Politie Diensten)

Tijdpad en acties
- Ondersteuning / opschalen / stimuleren bestaande gestandaardiseerde oplossingen.
- Inventarisatie knelpunten toepassingen digitale transportdocumenten (kan verschillen per type goederen).
- Shortlist (pilot) projecten samenstellen (digitalisering veel meerwaarde, uitrol snel realiseerbaar).
- Uitvoering (pilot) projecten.
- Stimuleren toepassing oplossingen; nationaal én internationaal (toepassingen over de grens bruikbaar laten zijn)

2014	**2015**		
Q4	**Q1**	**Q2**	**Q3**
Ondersteuning bestaande oplossingen	Ondersteuning bestaande oplossingen	Ondersteuning bestaande oplossingen	Ondersteuning bestaande oplossingen
	Inventarisatie knelpunten toepas-singen digitale transportdocumenten	Uitvoering(pilot)projecten	Uitvoering (pilot) projecten
	Shortlist (pilot) projecten	Stimuleren toepassingen	Stimuleren toepassingen

Nummer en beschrijving
Cluster 5, nr. 2: *Te hoge bedragen tachograafkaarten*

Doelstelling

Het verrichten van onderzoek door IenM naar de vraag of en hoe de tarieven van tachograafkaarten kunnen worden gebaseerd op een kostendekkend niveau. IenM stemt de opzet en de uitkomsten van het onderzoek af met EVO en TLN.

Probleemomschrijving
De tarieven die Kiwa Register B.V. voor tachograafkaarten vraagt bedragen 25% meer dan de kostprijs. Hierdoor ontstaat kruissubsidie omdat de tarieven van tachograafkaarten tekorten bij andere producten van Kiwa Register B.V., zoals scheep- en luchtvaartdocumenten compenseren. EVO en TLN zijn al jaren met het ministerie en inspectie in gesprek om te komen tot kostendekkende tarieven. Op 4 november 2014 is de motie Bisschop c.s. aangenomen waarin de regering wordt verzocht te bevorderen dat de tachograafkaarten zo veel mogelijk op kostprijsniveau worden verkocht.

Betrokken partijen

- EVO(Ondernemersorganisatie voor Logistiek en transport)
- TLN(Transport en Logistiek Nederland)
- KNV(Koninklijk Nederlands Vervoer)
- I&M(Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
- Kiwa Register B.V.
- ILenT(Inspectie Leefomgeving en Transport)

Tijdpad en acties

- Verrichten van onderzoek in het 4^{e} kwartaal 2014. In de eerste helft van 2015 pleegt IenM overleg met de betrokken partijen over de resultaten van het onderzoek en de op basis daarvan te trekken conclusies over toekomstige tarifering.

2014	**2015**	**2015**
Q 4	**Q 1**	**Q 2**
Onderzoek naar de tarifering van tachograafkaarten. Afstemming over de onderzoekopzet.	Overleg over de uitkomsten van het onderzoek.	Trekken van conclusies over de tarifering