

Regeldruk gevolgen Top-40 knelpunten van Commissie Noordzij

Kwantificering van de regeldruk reductie met betrekking tot de Top-40 knelpunten uit rapport Weg belemmeringen van de Commissie Noordzij.

Regeldruk gevolgen Top-40 knelpunten van Commissie Noordzij

Kwantificering van de regeldruk reductie met betrekking tot de Top-40 knelpunten uit rapport Weg Belemmeringen van de Commissie Noordzij.

Versie 3.0 (eindversie)- geactualiseerd per 1 mei 2011

Nieuwegein, 8 juni 2011

drs.ing. P.M.H.H.Bex
K.P. van den Berg MSc

SIRA Consulting is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoeksresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldiging en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van SIRA Consulting. SIRA Consulting aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding en achtergrond	7
1.1 Inleiding	7
1.2 Achtergrond	7
2 Definities, uitgangspunten en werkwijze	9
2.1 Definities en uitgangspunten voor de kwantificering	9
2.2 Kwalitatieve aspecten	10
2.3 Werkwijze	11
3 Kwantitatieve resultaten	12
3.1 Top-15 knelpunten	12
3.2 Overige knelpunten	14
3.3 Aanvullende afspraken, oplossingen en marktwerking	17
4 Conclusies	19
Bijlage I Rapportageformats Top-15 knelpunten	
Bijlage II Rapportageformats overige knelpunten	

Samenvatting

In het Algemeen Overleg op 29 oktober 2009 is door de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat gevraagd om de administratieve lasten reductie te kwantificeren van de oplossingsrichtingen voor de 40 door de Commissie Noordzij geïnventariseerde knelpunten. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarop aan de Tweede Kamer toegezegd om deze gevolgen te (laten) onderzoeken. In deze rapportage zijn de resultaten van dit onderzoek samengevat.

Kwantitatieve resultaten

In totaal is een potentiële besparing van ongeveer € 90 miljoen gekwantificeerd¹. Hiervan is € 47 miljoen gerealiseerd.

Het onderzoek heeft zich uitsluitend gericht op bedrijven die zich direct en indirect bezig houden met transportactiviteiten. Sommige knelpunten leveren echter niet alleen besparingen op voor de transportsector, maar zijn van toepassing voor het gehele bedrijfsleven. In het onderzoek zijn deze reducties niet gekwantificeerd en dit betekent dat de berekende potentiële besparing – wanneer wordt uitgegaan van een effect voor het gehele bedrijfsleven – hoger is dan het hierboven genoemde bedrag.

Voor sommige knelpunten is het op dit moment niet mogelijk om de potentiële besparing te kwantificeren. Hiervan is sprake wanneer onvoldoende duidelijk is wat het effect is op de (administratieve) lasten van de bedrijven. Deze oplossingsrichtingen hebben dan vaak een meer kwalitatief effect. Het gaat dan onder meer om duidelijkere regelgeving, stimuleren van marktwerking, kortere afhandeltermijnen voor procedures en beter kennisniveau. Ondanks dat deze oplossingsrichtingen wel een knelpunt oplossen, wordt hierop in deze rapportage niet expliciet ingegaan. De kwalitatieve effecten zijn wel vermeld in de knelpuntbeschrijvingen, die als bijlage bij dit rapport zijn opgenomen.

Voor enkele knelpunten is niet duidelijk wat (de omvang van) de doelgroep en/of de tijdsbesparing is. Voor deze knelpunten geldt dat hiermee het werkelijke reductiepotentieel – wanneer hierover meer informatie beschikbaar is – naar boven moet worden bijgesteld.

Top-15 knelpunten

De Top-15 knelpunten zijn de knelpunten die volgens de Commissie Noordzij zo snel mogelijk moeten worden aangepakt. De potentiële besparing voor deze knelpunten is geraamd op € 30 miljoen, hiervan is 20% inmiddels gerealiseerd. In de onderstaande tabel zijn de knelpunten uit de Top-15 met de grootste potentiële besparing samengevat.

¹ Bij het berekenen van de potentiële besparing in regeldruk is geen rekening gehouden met de benodigde inspanningen om deze besparingen te kunnen realiseren, noch de kans van slagen.

Noordzij knelpunten	Samenvatting resultaat - vijf knelpunten met de grootste potentiële besparing		
	Potentiële besparing	Gerealiseerd	%
1. (27) Digitale tachograaf: 28 dagen bewaartermijn	€ 20.000.000	€ -	0%
2. (14) Nieuwe verpakkingenbelasting/hergebruikte laadeenheden	€ 5.374.300	€ 5.374.300	100%
3. (1) Registratie VIHB-lijst	€ 2.430.000	Niet bekend*	-
4. (39) Vergunning plaatsen hijskranen op openbare weg	€ 1.700.000	€ -	0%
5. (26) CBS vervoersenquête en verkeerenquête	€ 330.000	€ 330.000	100%
Rest Top-15 knelpunten	€ 300.000	€ 300.000	100%
Totaal	€ 30.134.300	€ 6.004.300	20%

*De tijdsbesparing en daarmee samenhangende lastenbesparing, van vermindering van de exameneisen voor het vakbekw. aanheidsdiploma, zijn niet bekend

Tabel 1. Samenvatting kwantificering van de Top-15 knelpunten.

Overige knelpunten

De overige knelpunten zijn de knelpunten die volgens de Commissie Noordzij ook moeten worden aangepakt, maar die naar verwachting een langere doorlooptijd kennen. De potentiële besparing van deze overige knelpunten is geraamd op bijna € 60 miljoen, hiervan is bijna 69% inmiddels gerealiseerd. In de onderstaande tabel zijn de overige knelpunten met de grootste besparing samengevat.

Noordzij knelpunten	Samenvatting resultaat - vijf knelpunten met de grootste potentiële besparing		
	Potentiële besparing	Gerealiseerd	%
1. (19) Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen	€ 32.640.000	€ 32.640.000	100%
2. (3) Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen	€ 12.131.000	€ 1.213.100	10%
3. (20) Oponthoud bij inklaren van containers	€ 6.300.000	€ 6.300.000	100%
4. (32) Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten	€ 2.400.000	€ -	0%
5. (12) Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners	€ 2.250.000	€ -	0%
Rest overige knelpunten	€ 3.867.350	€ 1.100.000	28%
Totaal	€ 59.588.350	€ 41.253.100	69%

Tabel 2. Samenvatting kwantificering van de overige knelpunten.

Gerealiseerde (administratieve) lasten reductie

Van de – in het totaal – € 90 miljoen aan potentiële reducties is inmiddels € 47 miljoen, ook wel 52%, gerealiseerd. De belangrijkste oorzaken waarom nog aan bepaalde oplossingsrichtingen wordt gewerkt zijn:

1. De oplossingsrichting vereist internationale afstemming.

Het doorvoeren van een verandering in Europese regelgeving kost veel tijd en inspanning. Bovendien is de uitkomst onzeker omdat de besluitvorming afhankelijk is van

andere lidstaten. Het gevolg is dat deze oplossingsrichtingen niet op korte termijn te realiseren zijn. Het gaat hierbij overigens niet uitsluitend om oplossingsrichtingen op EU niveau, maar ook om oplossingsrichtingen waarbij overleg met buurlanden nodig is (zoals bij de Belgische Limosa-melding).

2. De oplossingsrichting moet decentraal (gemeenten) worden geïmplementeerd.
Enkele oplossingsrichtingen zijn van toepassing op de autonome bevoegdheid van gemeenten (zoals het knelpunt met de vergunning voor het plaatsen van hijskranen op de openbare weg). Het implementeren van de oplossingsrichting is in deze gevallen volledig afhankelijk van de prioriteit die individuele gemeenten hieraan geven.

In de onderstaande tabel zijn de oplossingsrichtingen die nog niet zijn geïmplementeerd samengevat. Uit de tabel blijkt dat van het reductiepotentieel van ruim € 42 miljoen voor 96% internationale afstemming nodig is om dit te realiseren. Voor de overige 4% is verdere afstemming met nationale overheid noodzakelijk.

Noordzij knelpunten	Overzicht nog te realiseren besparingen en niveau waarop de oplossing moet worden gerealiseerd	
	Nog te realiseren besparing	Niveau realiseren oplossing
1. Registratie VIHB-lijst	Maximaal € 2.430.000*	Europees
3. Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen	€ 10.917.900	Europees
9. Formulier EU-101: dekking sociale zekerheid	€ 111.000	Europees
10. Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België	€ 7.600	Andere lidstaat (België)
12. Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners	€ 2.250.000	Europees
18. EU-procedures BTW afdracht en teruggave	€ 230.000	Europees
27. Digitale tachograaf: 28 dagen bewaartermijn	€ 20.000.000	Europees
32. Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten	€ 2.400.000	Europees
33. EU-lidstaten: verschillen in uitrustings-eisen voertuigen	€ 1.530.000	Europees
35. EU-lidstaten: Verschil vastzetten van lading	€ 888.750	Europees
39. Vergunning plaatsen hijskranen op openbare weg	€ 1.700.000	Nationaal
Totaal	€ 42.465.250	

	Te realiseren op Europees niveau/andere lidstaat	Te realiseren op nationaal niveau
Bedrag	€ 40.765.250	€ 1.700.000
Percentage	96%	4%

*De tijdsbesparing en daarmee samenhangende lastenbesparing, van vermindering van de exameneisen voor het vakbekw. aanheidsdiploma, zijn niet bekend. Een deel van de potentiële besparing is daarmee gerealiseerd, maar het is niet bekend w elk deel van de potentiële besparing dit is.

Tabel 3. Overzicht nog op te lossen knelpunten en het niveau waar de oplossing moet worden gerealiseerd.

Monitoren voortgang reductiepotentieel

De voortgang van de relevante afgesproken acties – zoals vastgelegd in het “Actieplan Top-15” en het “Aanvalsplan Top-40 knelpunten” – wordt gemonitord en hierbij zal worden nagegaan of verdere regeldrukvermindering wordt gerealiseerd. Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat bij het berekenen van de potentiële besparing geen rekening is gehouden met de benodigde inspanningen om deze besparingen te kunnen realiseren, noch met de kans van slagen. Zoals immers blijkt uit de resultaten, is een groot deel van de nog te realiseren reducties afhankelijk van (internationale) besluitvorming en implementatie in de praktijk. Om de kans van slagen te vergroten is het daarom belangrijk dat:

- ❑ Voor de oplossingsrichtingen waarvoor internationale besluitvorming nodig is met een gezamenlijke lobby van zowel de Nederlandse overheid als het Nederlandse bedrijfsleven de kansen op succes worden vergroot.
- ❑ Het bedrijfsleven prioriteit geeft aan de acties in het actieplan, die gericht zijn op het bepalen van een gezamenlijk standpunt, het identificeren van ‘Best Practices’ en het uitdragen hiervan naar (gemeentelijke) overheden.
- ❑ De (gemeentelijke) overheid proactief oplossingsrichtingen en ‘Best Practices’ evalueert en in overleg met het bedrijfsleven nagaat hoe deze kunnen worden geoptimaliseerd, zodanig dat hiermee een maximale reductie van de lasten wordt gerealiseerd.

1 Inleiding en achtergrond

1.1 Inleiding

De Commissie Fundamentele Verkenning Transport (Commissie Noordzij) heeft een verkenning uitgevoerd naar knelpunten in de regelgeving. Commissie Noordzij heeft haar bevindingen gerapporteerd aan het kabinet in “Rapport Weg Belemmeringen”.

In het kader van de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Noordzij heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) het project “Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake Rapport Weg Belemmeringen (Commissie Noordzij)” geïnitieerd. In dat project zijn de gesignaleerde knelpunten verder afgebakend en verhelderd. Ook hebben de belanghebbenden afspraken gemaakt over (de realisatie van) oplossingen. Deze afspraken zijn vastgelegd in een actieplan voor de Top-15 knelpunten en een aanvalsplan voor de overige 25 knelpunten.

De Tweede Kamer heeft gevraagd wat de regeldruk gevolgen zijn van het oplossen van de Top-40 knelpunten uit Rapport Weg Belemmeringen. Om antwoord te geven op die vraag is begin 2010 onderzocht welke afgesproken acties zijn gerealiseerd en - waar mogelijk - wat de regeldruk gevolgen zijn voor Nederlandse bedrijven.

In deze rapportage zijn de regeldruk gevolgen (voor bedrijven) inzichtelijk gemaakt. Daartoe is eerst het traject op hoofdlijnen uiteengezet om de context van dit project en deze rapportage te schetsen. Daarna worden de bijbehorende uitgangspunten en gehanteerde definities toegelicht. Vervolgens zijn de belangrijkste bevindingen uiteengezet. Daarna volgt een samenvatting van kwantitatieve regeldruk gevolgen; de onderliggende berekeningen staan in de bijlagen.

1.2 Achtergrond

In het kader van vermindering van regeldruk van bedrijven heeft het kabinet in mei 2007 opdracht gegeven voor een fundamentele verkenning transportbelemmeringen, onder voorzitterschap van de heer Noordzij. De commissie is gevraagd om te komen met aanbevelingen om de regeldruk voor ondernemers in de transportsector te verminderen. Tegelijkertijd dienen publieke belangen in acht te worden genomen en dient te worden uitgegaan van vertrouwen in ondernemers en de perceptie van ondernemers.

Commissie Noordzij heeft op 11 juni 2008 haar advies “Rapport Weg Belemmeringen” aangeboden aan het kabinet. In het adviesrapport staan twee prioritaire thema's; “congestie” en “stadsdistributie” en een inventarisatie van 40 actuele knelpunten. Commissie Noordzij adviseert het kabinet om deze knelpunten op te lossen. Voor 15 knelpunten taxeert Commissie Noordzij dat ze binnen 1 jaar (gedeeltelijk) kunnen worden opgelost. Voor het oplossen van de overige 25 knelpunten verwacht de commissie dat meer tijd nodig is en adviseert de commissie om een aanvalsplan op te stellen voor het oplossen van deze 25 knelpunten.

Voor het opstellen van de kabinetsreactie is - in de geest van de werkwijze en het advies van Commissie Noordzij - een project gestart waarbij overheid en bedrijfsleven gezamenlijk afspraken maken over het (gedeeltelijk) oplossen van de Top-40 knelpunten uit Rapport Weg Belemmeringen.

In het project “Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake Rapport Weg Belemmeringen (Commissie Noordzij)” zijn eerst interviews met deskundigen vanuit de overheid, het bedrijfsleven en andere belangenorganisaties uitgevoerd om de knelpunten eenduidig te beschrijven en werkbare oplossingen te inventariseren. Vervolgens zijn acht werksessies georganiseerd waarin de deskundigen en belanghebbenden per knelpunt afspraken hebben gemaakt over het (gedeeltelijk) oplossen ervan. Deze concrete afspraken zijn vastgelegd in het “Actieplan voor de Top-15 knelpunten” en het “Aanvalsplan voor de overige knelpunten”. Deze rapportages zijn onderdeel van de kabinetsreactie en als zodanig toegevoerd aan de Tweede Kamer.

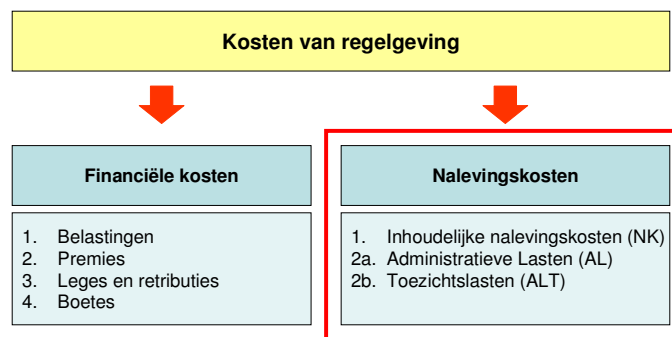
Tijdens het Algemeen Overleg op 29 oktober 2009 heeft de vaste kamercommissie gevraagd om inzicht in de regeldruk opbrengsten van het Noordzij-traject. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarop aan de Tweede Kamer toegezegd om deze gevolgen te (laten) onderzoeken.

2 Definities, uitgangspunten en werkwijze

2.1 Definities en uitgangspunten voor de kwantificering

Voor de kwantificering van de regeldruk gevolgen wordt aangesloten op de officiële methodieken en het Standaard Kostenmodel (SKM), die staan beschreven in de handleidingen “Meten is Weten 2” en de “werkmap AL burger 2.0”. Hierbij wordt vooral gekeken naar Administratieve Lasten, inhoudelijke Nalevingskosten en Administratieve Lasten van Toezicht:

Bedrijven hebben te maken met tal van regels die worden opgelegd door de overheid. Aan het naleven van deze regels zijn vaak kosten verbonden die in verschillende categorieën kunnen worden onderverdeeld. In onderstaande figuur is een vereenvoudigde weergave afgebeeld van de verschillende kosten voor bedrijven als gevolg van regelgeving. Voor deze rapportage is het rood omkaderde deel (nalevingskosten) relevant.



Figuur 1. Overzicht verschillende kosten van regelgeving.

Financiële kosten zijn het gevolg van een verplichting om een geldbedrag over te maken aan de overheid of het bevoegd gezag. Deze kosten worden in tegenstelling tot nalevingskosten niet tot regeldruk gerekend en zijn in deze rapportage buiten beschouwing gelaten.

- ▣ **Inhoudelijke Nalevingskosten (NK):** de directe kosten van naleving van wet- en regelgeving, met uitzondering van administratieve lasten en financiële heffingen. Het gaat om de kosten die het bedrijfsleven moet maken om te voldoen aan in wet- en regelgeving vastgelegde specifieke eisen (normen, voorschriften, procedures, en dergelijke) met betrekking tot het gedrag van personen en toestanden van gebouwen, productiemiddelen c.q. het proces van productie of dienstverlening, inrichting administratie, producten en/of diensten.
- ▣ **Administratieve Lasten (AL):** de kosten voor het bedrijfsleven en burgers om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid. Het gaat om het verzamelen, bewerken, registreren, bewaren en ter beschikking stellen van informatie.
- ▣ **Administratieve Lasten van Toezicht (ALT):** de lasten die bedrijven ondervinden om te voldoen aan de informatieverplichtingen vanwege het toezicht.

Voor het inzichtelijk maken van de kwantitatieve regeldruk gevolgen wordt uitgegaan van de daarvoor door het ministerie van Financiën² opgestelde handleidingen en afspraken. Ieder knelpunt wordt beoordeeld op regeldruk gevolgen en kwantificeerbaarheid. Daarnaast wordt, waar mogelijk, inzichtelijk gemaakt welke kwantitatieve gevolgen als gerealiseerd kunnen worden beschouwd. Bij knelpunten die niet kunnen worden gekwantificeerd geldt dat meestal (de omvang van) de doelgroep en/of de tijdsbesparing niet bekend is.

De specifieke uitgangspunten per berekening zijn verwoord in bijlage I en II. Voorin bijlage I en II is telkens een overzichtstabel opgenomen, waarin de potentiële besparingen zijn uitgesplitst naar AL, NK en ALT.

2.2 Kwalitatieve aspecten

Voor sommige knelpunten is het niet mogelijk om de potentiële besparing te kwantificeren. Hiervan is sprake wanneer onvoldoende duidelijk is wat het effect is op de (administratieve) lasten van de bedrijven. Deze oplossingsrichtingen hebben dan vaak een meer kwalitatief effect. Het gaat dan onder meer om duidelijkere regelgeving, stimuleren van marktwerking, kortere afhandeltermijnen voor procedures en beter kennisniveau. Voorbeelden zijn:

- ▣ Voor het knelpunt “Arbeidstijden naast rij- en rusttijden” is een internationale studiedag georganiseerd. Deze studiedag is erop gericht draagvlak te creëren om binnen Europa op dezelfde wijze te handhaven op het gebied van rij- en rusttijden. Deze afstemming kan in de toekomst de AL-T reduceren, het effect hiervan is vooralsnog niet te kwantificeren, omdat nadere afspraken nog niet zijn gemaakt.
- ▣ Bij het knelpunt “Naheffing belasting LPG bij heftrucks” hadden bedrijven te maken met verschillende accijnstarieven op brandstof en de dreiging van een boete op het niet doen van de juiste aangifte. Dit knelpunt is opgelost door het invoeren van een uniform accijnstarief in de Fiscale vereenvoudigingswet 2010. Nu de tarieven gelijk zijn geschakeld is het risico op naheffing en boetes opgelost, dit risico is echter niet uit te drukken in een lastenreductie in euro's.

Ondanks dat deze oplossingsrichtingen wel een knelpunt oplossen, wordt hierop in deze rapportage niet expliciet ingegaan. De kwalitatieve effecten zijn wel vermeld in de knelpuntbeschrijvingen, die als bijlage bij dit rapport zijn opgenomen.

² Handleiding ‘Meten is Weten 2’ voor NK en AL en de handleiding ‘Meetmethodiek Toezichtlasten’ voor ALT.

2.3 Werkwijze

Om inzicht te kunnen geven in de regeldruk gevolgen betreffende de Top-40 knelpunten is - waar mogelijk - een aantal stappen doorlopen, te weten:

Stap 1. Actualisatie voortgang afgesproken acties

In de actieplannen zijn concrete afspraken vastgelegd. De voortgang bij het realiseren van deze afgesproken acties is periodiek in kaart gebracht. Om een actuele uitgangssituatie te creëren is op de relevante aspecten navraag gedaan naar de voortgang.

Stap 2. Beoordeling knelpunten op regeldruk effecten

Alle Top-40 knelpunten zijn beoordeeld om te bepalen waar sprake is van regeldruk effecten. Het gaat daarbij om zowel kwalitatieve als kwantitatieve gevolgen. Hierbij is ook gezocht naar informatie over de regeldruk effecten. Uit deze beoordeling vloeit de selectie van (potentieel) kwantificeerbare knelpunten voort.

Stap 3. Opstellen van formules ter kwantificering van de regeldruk effecten

Waar mogelijk zijn voor de geselecteerde knelpunten formules opgesteld. Daarbij is gebruik gemaakt van de variabelen die in de officiële methodieken worden gebruikt.

- ▣ Q: de (omvang van de) doelgroep die te maken heeft met het knelpunt.
- ▣ P: de kosten om te voldoen aan de verplichtingen uit wet- en regelgeving. Het gaat daarbij zowel om de tijd die bedrijven hieraan 'kwijt zijn' als (externe) kosten.
- ▣ F: het aantal keer dat bedrijven handelingen moeten verrichten om te voldoen aan de verplichtingen uit wet- en regelgeving.

Stap 4. Informatieverzameling

Met de opgestelde formules en de reeds verzamelde informatie wordt duidelijk op welke aspecten gegevens ontbreken. Waar mogelijk zijn de ontbrekende gegevens via deskresearch achterhaald. Voor de overige ontbrekende informatie zijn vragen opgesteld en uitgezet bij de deskundigen die betrokken zijn geweest bij het bespreken van de knelpunten en de gemaakte afspraken.

Stap 5. Kwantificering regeldruk gevolgen

Met de opgestelde formules en de antwoorden op de uitgezette vragen zijn de regeldruk gevolgen bij de betreffende knelpunten kwantitatief in beeld gebracht. De daarbij gehanteerde aannames zijn vastgelegd, zodat voor iedereen duidelijk is wat is meegenomen bij de kwantificering.

Stap 6. Afstemmen van de kwantificering

De opgestelde berekeningen zijn voorgelegd aan de relevante brancheorganisaties, de betreffende ministeries en het Adviescollege Toetsing Administratieve Lasten (Actal). Door deze afstemmingsronde wordt geborgd dat de berekeningen en bijbehorende aannames een zo getrouw mogelijk inzicht geven in de regeldruk gevolgen.

3 **Kwantitatieve resultaten**

Teneinde de bevindingen en resultaten overzichtelijk te presenteren is onderscheid gemaakt naar de Top-15 knelpunten en de overige knelpunten. Voor de Top-15 knelpunten zou volgens Commissie Noordzij de oplossing binnen een jaar kunnen worden gerealiseerd, voor de overige knelpunten werd ingeschat dat het oplossen meer tijd zou vergen.

Bij de resultaten wordt onderscheid gemaakt naar kwantitatieve en kwalitatieve resultaten. Voor een deel van de knelpunten is het mogelijk om de regeldruk gevolgen te kwantificeren. In de volgende paragrafen wordt steeds eerst inzicht gegeven in de potentiële regeldruk gevolgen en de mate waarin deze berekende potentiële besparing als gerealiseerd kan worden beschouwd. Vervolgens is voor de niet-kwantificeerbare regeldruk gevolgen aangegeven in hoeverre er sprake is van realisatie³. Een nadere toelichting op de kwalitatieve resultaten is opgenomen in de knelpuntbeschrijving in bijlage I en II.

Voor enkele knelpunten geldt dat voor een deel van de kwantificering gegevens ontbreken (voornamelijk de omvang van de doelgroep en/of de tijdsbesparing), daarmee zijn de opgenomen totaalbedragen een onderschatting van het werkelijke potentieel aan besparingen. Voorbeelden hiervan zijn de knelpunten “EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden” en “Invoerrechten kustvaart: afhandelingswijze”. Voor beide knelpunten geldt dat, zelfs bij het raadplegen van experts, de omvang van de doelgroep niet bekend is en ook de tijdsbesparing onduidelijk is.

3.1 **Top-15 knelpunten**

Voor negen van de Top-15 knelpunten is het mogelijk om de potentiële besparing op de regeldruk te kwantificeren. Voor vijf van deze knelpunten is de besparing volledig gerealiseerd. Bij de overige vier knelpunten is de berekende besparing niet of gedeeltelijk gerealiseerd. De gekwantificeerde potentiële besparing bedraagt ruim € 30 miljoen. Hiervan is € 6 miljoen gerealiseerd. Dat betekent een realisatie van 20% van de potentiële besparing.

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van de kwantificering van de knelpunten:

³ Realisatie van de potentiële regeldruk vermindering is iets anders dan het realiseren van de gemaakte afspraken.

Noordzij knelpunten	Resultaat		
	Potentiële besparing	Gerealiseerd	%
1. Registratie VIHB-lijst	€ 2.430.000	Niet bekend**	-
2. Melding (hergebruikt) asfalt als afval	€ 100.000	€ 100.000	100%
6. Arbeidstijden naast rij- en rusttijden	Niet kwantificeerbaar*	-	-
7. Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs	Niet kwantificeerbaar*	-	-
13. Fiscale bijtelling (bestel-) auto-van-de-zaak	Niet kwantificeerbaar*	-	-
14. Nieuwe verpakkingenbelasting/hergebruikte laadeenheden	€ 5.374.300	€ 5.374.300	100%
15. Invoerrechten kustvaart: afhandelingswijze	Niet kwantificeerbaar*	-	-
16. Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken kiepauto's	Geen sprake van regeldruk	-	-
26. CBS vervoersenquête en verkeerenquête	€ 330.000	€ 330.000	100%
27. Digitale tachograaf: 28 dagen bewaartermijn	€ 20.000.000	€ -	0%
28. Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf	Niet kwantificeerbaar*	-	-
29. Beperking gebruik 45-voet ISO-containers	Niet kwantificeerbaar*	-	-
30. Lengte vrachtauto/aanhang combinaties	€ 100.000	€ 100.000	100%
31. Breedte geconditioneerd vervoer/dikwandige voertuigen	€ 100.000	€ 100.000	100%
39. Vergunning plaatsen hijskranen op openbare weg	€ 1.700.000	€ -	0%
Totaal	€ 30.134.300	€ 6.004.300	20%

*Niet kwantificeerbaar op basis van op dit moment beschikbare informatie.

Tabel 4. Kwantificering van de Top-15 knelpunten.

Voor de zeven knelpunten waar regeldruk gevolgen (op dit moment) alleen kwalitatief kunnen worden beschreven, geldt dat (voor nader toelichting zie bijlage I):

- Voor het knelpunt “Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken kiepauto’s” geen sprake is van regeldruk. Wel is het potentiële resultaat gerealiseerd.
- Voor het knelpunt “Fiscale bijtelling (bestel-)auto-van-de-zaak” het Ministerie van Financiën en de relevante brancheorganisaties nog in overleg zijn met elkaar om de juiste cijfers te bepalen om de omvang van het knelpunt in kaart te brengen.
- Voor de knelpunten “Arbeidstijden naast rij- en rusttijden”, “Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs”, “Invoerrechten kustvaart: afhandelingswijze” en “Beperking gebruik 45-voet ISO-containers” het potentiële resultaat gedeeltelijk is gerealiseerd.
- Voor het knelpunt “Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf” nog niets van het potentiële resultaat is gerealiseerd.

3.2 Overige knelpunten

Om de resultaten overzichtelijk weer te geven zijn de overige 25 knelpunten uit de Top-40 van de Commissie Noordzij onderverdeeld naar vier thema's:

1. Arbeid en sociale zekerheid.
2. Fiscaal.
3. Voertuig.
4. Algemeen.

Wanneer naar deze 25 knelpunten gezamenlijk wordt gekeken blijkt dat het voor dertien knelpunten mogelijk is om de potentiële regeldruk reductie te kwantificeren. Voor vijf van deze knelpunten is de besparing volledig gerealiseerd. Voor één van deze knelpunten is de besparing gedeeltelijk gerealiseerd. Voor de overige zeven knelpunten geldt dat er nog niets van de potentiële besparing is gerealiseerd. De gekwantificeerde potentiële besparing bedraagt ongeveer € 60 miljoen. Van dit bedrag is ongeveer € 41 miljoen gerealiseerd. Dat betekent een realisatie van ongeveer 69% van de potentiële besparing. Tabel 5 geeft een overzicht van de kwantificering van de knelpunten. Daarna worden de knelpunten - onderverdeeld naar thema - behandeld.

Noordzij knelpunten	Resultaat		
	Potentiële besparing	Gerealiseerd	%
Thema Arbeid en sociale zekerheid			
8. EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden	Niet kwantificeerbaar*	-	-
9. Formulier E-101: dekking sociale zekerheid	€ 111.000	€ -	0%
10. Limosa-melding voor buitenlandse werknemers in België	€ 7.600	€ -	0%
11. Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico's	Niet mogelijk**	-	-
12. Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners	€ 2.250.000	€ -	0%
<i>Subtotaal</i>	€ 2.368.600	€ -	0%
Thema Fiscaal			
17. Naheffing belasting op LPG bij heftrucks	€ 1.000.000	€ 1.000.000	100%
18. EU-procedures BTW afdracht en teruggave	€ 230.000	€ -	0%
19. Verschillende omgang woon-werkverkeer in belastingen	€ 32.640.000	€ 32.640.000	100%
20. Oponthoud bij inklaren van containers	€ 6.300.000	€ 6.300.000	100%
21. EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns	Geen sprake van regeldruk	-	-
<i>Subtotaal</i>	€ 40.170.000	€ 39.940.000	99%
Thema Voertuig			
32. Mogelijkheid verplichte APK ook in andere lidstaten	€ 2.400.000	€ -	0%
33. EU-lidstaten: verschillen in uitrustings-eisen voertuigen	€ 1.530.000	€ -	0%
34. Aslastendruk: drukverplaatsing lading	€ -	€ -	100%
35. EU-lidstaten: Verschil vastzetten van lading	€ 888.750	€ -	0%
36. EU-trillingsrichtlijn (vervallen)	Vervallen	-	-
37. Roetfilters dieselmotoremissies (vervallen)	Vervallen	-	-
<i>Subtotaal</i>	€ 4.818.750	€ -	0%
Thema Algemeen			
3. Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen	€ 12.131.000	€ 1.213.100	10%
4. Vervoer van paardenmest	€ 100.000	€ 100.000	100%
5. Beperking marktwerking bij afvalinzameling	Geen sprake van regeldruk	-	-
22. Hoge (weekend-) kosten inspecties	Geen sprake van regeldruk	-	-
23. EU-inspectie eisen veterinaire controles	Geen sprake van regeldruk	-	-
24. Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage	Niet kwantificeerbaar*	-	-
25. EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten	Niet kwantificeerbaar*	-	-
38. Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland	Geen sprake van regeldruk	-	-
40. Vervoersmanagement-eisen gemeenten	Geen sprake van regeldruk	-	-
<i>Subtotaal</i>	€ 12.231.000	€ 1.313.100	11%
Totaal	€ 59.588.350	€ 41.253.100	69%

*Niet kwantificeerbaar op basis van op dit moment beschikbare informatie.

**Niet mogelijk vanwege het SER-advies traject in de periode 2009- maart 2010. In 2009 zijn daarom geen concrete afspraken gemaakt over het oplossen van het knelpunt.

Tabel 5. Kwantificering van de overige knelpunten (ingedeeld naar thema).

Thema Arbeid en sociale zekerheid

Binnen het thema Arbeid en sociale zekerheid kunnen drie van de vijf knelpunten worden gekwantificeerd. Voor alle drie de knelpunten geldt dat de potentiële besparing nog niet is gerealiseerd. De gekwantificeerde potentiële besparing bedraagt ruim € 2 miljoen.

Wanneer wordt gekeken naar het knelpunt “EU-lidstaten: verschil (weekend)rijverboden”, waar regeldruk gevolgen alleen kwalitatief kunnen worden beschreven, dan geldt dat de potentiële besparing nog niet is gerealiseerd.

De berekening van de potentiële besparing bij het knelpunt “Reikwijdte ARIE-regeling inzake arbeidsrisico’s” is niet mogelijk, vanwege het SER-advies traject in de periode 2009 tot en met maart 2010. Er zijn daarom in 2009 geen concrete afspraken gemaakt over het oplossen van het knelpunt. Het SER-advies is in maart 2010 uitgebracht. De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid geeft in zijn reactie aan bereid te zijn de mogelijkheden te verkennen om vervoersgebonden inrichtingen categoriaal aan te wijzen of uit te sluiten van de ARIE-regeling. Hierover is reeds overleg gevoerd met de branchevereniging van vervoersgebonden inrichtingen. Daarbij is afgesproken dat de branchevereniging een eerste voorstel zal doen voor categorale aanwijzing.

Van de drie knelpunten binnen dit thema waar de potentiële besparing nog niet is gerealiseerd, moeten twee knelpunten worden opgelost in overleg met een andere lidstaat of op Europees niveau. Het andere knelpunt heeft betrekking op de toepassing van milieugerelateerde veiligheidsregels.

Thema Fiscaal

Binnen het thema Fiscaal konden vier van de vijf knelpunten worden gekwantificeerd. Voor drie van deze knelpunten geldt dat de berekende potentiële besparing volledig is gerealiseerd. Alleen voor het knelpunt “EU-procedures BTW afdracht en teruggave” is de potentiële besparing (nog) niet volledig gerealiseerd. Dit knelpunt is echter niet volledig te kwantificeren, waardoor de gedeeltelijke realisatie kwalitatief is uitgedrukt. Voor een verdere uitwerking wordt verwezen naar bijlage II. De gekwantificeerde potentiële besparing bedraagt ruim € 40 miljoen. Van dit bedrag is bijna € 40 miljoen (99%) gerealiseerd.

Wanneer wordt gekeken naar het knelpunt “EU-lidstaten: verschil in dieselaccijns”, geldt dat er bij dit knelpunt geen sprake is van regeldruk gevolgen.

De gerealiseerde oplossingen in het thema Fiscaal konden binnen nationale regelgeving worden opgelost. De gekwantificeerde potentiële besparing welke gedeeltelijk is opgelost heeft betrekking op EU-procedures.

Thema Voertuig

Binnen het thema Voertuig konden drie van de zes knelpunten worden gekwantificeerd. Voor alle drie deze knelpunten geldt dat er (nog) niets van de potentiële besparing is gerealiseerd. De gekwantificeerde potentiële besparing bedraagt bijna € 5 miljoen.

De regeldruk bij drie knelpunten “EU-trillingsrichtlijn”, “Roetfilters dieselmotoremissies” en “Aslastendruk: drukverplaatsing lading” kon niet worden gekwantificeerd. Bij de knelpunten EU-trillingsrichtlijn” en “Roetfilters dieselmotoremissies” is aangegeven dat ze niet meer aan de orde waren binnen de transportsector. Voor het knelpunt “Aslastendruk: drukverplaatsing lading” is afgesproken dat het knelpunt als opgelost wordt beschouwd door nut en noodzaak van de regelgeving duidelijk te maken.

De knelpunten waarbij nog niets is gerealiseerd, moeten worden opgelost op Europees niveau of in overleg met andere lidstaten.

Thema Algemeen

Binnen het thema Algemeen konden twee van de negen knelpunten worden gekwantificeerd. Voor het knelpunt “Vervoer van paardenmest” is de besparing volledig gerealiseerd. Voor het knelpunt “Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen” is de besparing gedeeltelijk gerealiseerd. De gekwantificeerde potentiële besparing bedraagt ongeveer € 12 miljoen. Van dit bedrag is ruim € 1 miljoen (11%) gerealiseerd.

Binnen de zeven knelpunten die niet konden worden gekwantificeerd is het volgende onderscheid aan te brengen:

- ❑ De knelpunten “Beperking marktwerking bij afvalinzameling”, “Hoge (weekend-) kosten inspecties”, “EU-inspecties eisen veterinaire controles” en “Aansprakelijkheid vervoerder in Nederland” gaan niet over regeldruk. Daarnaast is voor het knelpunt “Beperking marktwerking bij afvalinzameling” niet duidelijk of het beoogde resultaat is gerealiseerd.
- ❑ Bij het knelpunt “Vergunningsstelsel wegvervoer en cabotage” kan wel de omvang van de regeldruk door de recente inwerkingtreding van verordening 1072/2009 worden bepaald, alleen is onbekend wat de regeldruk voor die tijd was. Door de Nederlandse inzet is wel een potentiële toename van ongeveer € 12 miljoen voorkomen.
- ❑ Het knelpunt “EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten” heeft (nog) geen resultaat opgeleverd.
- ❑ Het knelpunt “Vervoersmanagementeisen gemeenten” gaat over een potentieel knelpunt en is nu nog niet van toepassing. Van regeldruk is dus op dit moment (nog) geen sprake.

De knelpunten die (nog) niet zijn opgelost, moeten op Europees niveau worden opgelost. De knelpunten die op nationaal niveau konden worden aangepakt zijn wel opgelost.

3.3 Aanvullende afspraken, oplossingen en marktwerking

Tot nu toe is in dit hoofdstuk ingegaan op de directe resultaten van het Noordzij-traject in de vorm van kwantitatieve gevolgen. Voor het kwantificeren van de regeldruk gevolgen is uitgegaan van de afspraken die tijdens behandeling van de knelpunten zijn gemaakt. Als gevolg van het Noordzij-traject zijn voor verschillende knelpunten aanvullende afspraken gemaakt. Deze aanvullende afspraken zijn in deze rapportage niet gekwantificeerd.

Hieronder volgt een overzicht van knelpunten waarover, voor zover bekend, aanvullende afspraken zijn gemaakt die nog besparingen zouden kunnen opleveren:

- Knelpunt 1: Registratie VIHB-lijst.
- Knelpunt 20: Oponthoud bij inklaren van containers.
- Knelpunt 23: EU-inspectie eisen veterinaire controles.
- Knelpunt 26: CBS vervoersenquête en verkeerenquête.
- Knelpunt 27: Digitale tachograaf: 28 dagen bewaartermijn.

Daarnaast zijn er knelpunten waarbij de gevolgen op andere vlakken, zoals marktwerking, kunnen doorwerken. De regeldruk gevolgen zijn meestal niet goed te kwantificeren, maar voor de beleving van regeldruk leveren deze knelpunten mogelijk wel veel op. Hieronder volgt een overzicht van de knelpunten, voor zover bekend, waar dit het geval is:

- Knelpunt 5: Beperking marktwerking bij afvalinzameling.
- Knelpunt 6: Arbeidstijden naast rij- en rusttijden.
- Knelpunt 15: Invoerrechten kustvaart afhandelingswijze.
- Knelpunt 24: Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage.
- Knelpunt 29: Beperking gebruik 45-voet ISO-containers.

4 Conclusies

1. *De oplossingsrichtingen voor de Top-40 Knelpunten leveren voor de transportsector een potentiële (administratieve) lastenreductie van €90 miljoen per jaar.*

Voor de Top-40 knelpunten van de Commissie Noordzij is berekend dat de in het actieplan en het verbeterplan geformuleerde oplossingen een potentiële besparing realiseren van ongeveer € 90 miljoen.

Voor enkele knelpunten is niet duidelijk wat (de omvang van) de doelgroep en/of de tijdsbesparing is. Voor deze knelpunten geldt dat hiermee het werkelijke reductiepotentieel – wanneer hierover meer informatie beschikbaar is – naar boven moet worden bijgesteld.

2. *De potentiële besparing loopt verder op wanneer het effect van de oplossingsrichtingen ook wordt toegerekend aan bedrijven buiten de transportsector.*

Het onderzoek heeft zich uitsluitend gericht op bedrijven die zich direct en indirect bezig houden met transportactiviteiten. Sommige knelpunten leveren echter niet alleen besparingen op voor de transportsector, maar zijn van toepassing voor het gehele bedrijfsleven. In het onderzoek zijn deze reducties niet gekwantificeerd en dit betekent dat de berekende potentiële besparing – wanneer wordt uitgegaan van een effect voor het gehele bedrijfsleven – hoger is dan het hierboven genoemde bedrag.

3. *De oplossingsrichtingen dragen ook bij aan het verbeteren van de kwaliteit van de regelgeving, de uitvoering en het toezicht en hebben daarmee ook een kwalitatief effect.*

Voor sommige knelpunten is het op dit moment niet mogelijk om de potentiële besparing te kwantificeren. Hiervan is sprake wanneer onvoldoende duidelijk is wat het effect is op de (administratieve) lasten van de bedrijven. Deze oplossingsrichtingen hebben dan vaak een meer kwalitatief effect. Het gaat dan onder meer om duidelijkere regelgeving, stimuleren van marktwerking, kortere afhandeltermijnen voor procedures en beter kennisniveau. Ondanks dat deze oplossingsrichtingen wel een knelpunt oplossen is hierop in het onderzoek niet expliciet ingegaan. De kwalitatieve effecten zijn wel vermeld in de knelpuntbeschrijvingen die als bijlage bij dit rapport zijn opgenomen.

4. *Van de in het totaal € 90 miljoen aan potentiële reducties is inmiddels € 47 miljoen, ook wel 52%, gerealiseerd.*

De belangrijkste oorzaken waarom aan bepaalde oplossingsrichtingen nog wordt gewerkt zijn:

- De oplossingsrichting vereist internationale afstemming.
Het doorvoeren van een verandering in Europese regelgeving kost veel tijd en inspanning. Bovendien is de uitkomst onzeker omdat de besluitvorming afhankelijk is van andere lidstaten. Het gevolg is dat deze oplossingsrichtingen niet op korte termijn te realiseren zijn. Het gaat hierbij overigens niet uitsluitend om oplossingsrichtingen op EU niveau, maar ook om oplossingsrichtingen waarbij overleg met buurlanden nodig is (zoals bij de Belgische Limosa-melding).
- De oplossingsrichting moet decentraal (gemeenten) worden geïmplementeerd.
Enkele oplossingsrichtingen zijn van toepassing op de autonome bevoegdheid van gemeenten (zoals het knelpunt met de vergunning voor het plaatsen van hijskranen op de openbare weg). Het implementeren van de oplossingsrichting is in deze gevallen volledig afhankelijk van de prioriteit die individuele gemeenten hieraan geven.
- De oplossingsrichting moet door bedrijven worden geïmplementeerd.
Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het knelpunt Fiscale bijtelling (bestel-)auto-van-de-zaak. De gekozen oplossingsrichting is een vereenvoudigde rittenregistratie, maar om hiervan gebruik te maken worden wel voorwaarden gesteld. Een deel van de bedrijven vindt deze voorwaarden zo belastend dat zij daarom geen gebruik maken van de vereenvoudigde rittenregistratie. Hierdoor heeft deze oplossingsrichting dus geen maximaal effect.

5. *De overige 48% van het reductiepotentieel kan worden gerealiseerd als overheid en bedrijfsleven samenwerken.*

De voortgang van de relevante afgesproken acties – zoals vastgelegd in het “Actieplan Top-15” en het “Aanvalsplan Top-40 knelpunten” – wordt gemonitord en hierbij zal worden nagegaan of verdere regeldrukvermindering wordt gerealiseerd. Om de kans van slagen te vergroten is het belangrijk dat:

- Voor de oplossingsrichtingen waarvoor internationale besluitvorming nodig is met een gezamenlijke lobby van zowel de Nederlandse overheid als het Nederlandse bedrijfsleven de kansen op succes worden vergroot.
- Het bedrijfsleven prioriteit geeft aan de acties in het actieplan, die gericht zijn op het bepalen van een gezamenlijk standpunt, het identificeren van ‘Best Practices’ en het uitdragen hiervan naar (gemeentelijke) overheden.
- De (gemeentelijke) overheid proactief oplossingsrichtingen en ‘Best Practices’ evalueert en in overleg met het bedrijfsleven nagaat hoe deze kunnen worden geoptimaliseerd, zodanig dat hiermee een maximale reductie van de lasten wordt gerealiseerd.