

Nr.	Knelpunt	Reactie
1.	<p><b>“Digitalisering documentenstroom beperkt doorgevoerd, waardoor ondernemers nog hoge kosten maken.</b> Ondernemers maken hoge kosten om fysieke documenten af te handelen en beschikbaar te hebben. Binnen de douane en toezichthouders als de NVWA wordt hiervan al veel gebruikgemaakt. Het verder optimaliseren van deze processen vermindert de regeldruk.”</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Binnen internationale en Europese regelgeving is digitalisering zoveel mogelijk ingevuld. Waar verdere verbeteringen of vereenvoudigingen mogelijk zijn, worden deze doorgevoerd. Daarover vindt permanent en intensief overleg plaats tussen controlerende instanties en sector.</p> <p><i>Toelichting:</i> Archiveringsverplichtingen zijn vastgelegd in wetgeving. Behoudens enkele verplichtingen op grond van internationale verdragen is volledige digitale archivering toegestaan. Het is dan ook onjuist dat papieren documenten aan de Douane moeten worden overhandigd; de Douane werkt digitaal. De noodzaak tot het overleggen van papieren certificaten aan de NVWA vloeit voort uit internationale verdragen en Europese regelgeving op gebied van veiligheid flora/fauna. Dat laat onverlet dat waar verdere verbeteringen of vereenvoudigingen mogelijk zijn, deze worden doorgevoerd (bijvoorbeeld in lopende initiatieven rond het btw-teruggaveloket).</p>
2.	<p><b>“Hoge kosten voor offloaden van koffers van passagiers die niet aan boord zijn van een vliegtuig.</b> Het is voor luchtvaartmaatschappijen niet geoorloofd om bagage mee te nemen als de eigenaar van de bagage niet in het vliegtuig zit. De screening van koffers vindt via een getrapte manier plaats: level 1: screening met computer; level 2: beoordeling van computerscreening door mens; level 3: nieuwe computerscreeningen, maar nu 3D; level 4: beoordeling 3D-beeld door mens; level 5: handmatig. Vanaf 2020 komt er een (verplicht) bagagesysteem waardoor bagage standaard op niveau level 3 wordt gescreend. De minister kan een vrijstelling geven voor koffers die zonder passagier naar de bestemming gaan en dus niet ge-offload hoeven te worden als de passagier niet in het vliegtuig zit. De impact van offloaden is groot, op 25 procent van alle vluchten moeten koffers worden afgeladen.”</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Geen aanvullende actie vanuit het Rijk. Binnen Europese regelgeving heeft Schiphol de mogelijkheid om alternatieve procedures in te richten ten aanzien van de controle van ruimbagage.</p> <p><i>Toelichting:</i> Europese regelgeving schrijft voor dat koffers niet zonder extra beveiligingsmaatregelen mee aan boord van een vliegtuig mogen als de bijbehorende passagier zich niet aan boord bevindt. Deze maatregel is ingesteld om het risico van een aanslag zoals die boven Lockerbie heeft plaatsgevonden te minimaliseren. De minister kan geen vrijstelling geven voor bagage die zonder passagier naar hun bestemming gaat.</p> <p>De Europese regelgeving biedt echter wel de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden een koffer ongeleid aan boord te laten. Hiervoor dient een luchthaven passende alternatieve procedures in te richten ten aanzien van de controle van ruimbagage. Deze procedures staan beschreven in het vertrouwelijke gedeelte van de Europese regelgeving voor de beveiliging burgerluchtvaart waarmee luchthavens bekend zijn. Het staat luchthavens vrij om deze procedures te implementeren en op deze wijze te voldoen aan de internationaal vastgestelde normen. Dit kan betekenen dat er een extra investering nodig is vanuit de luchthaven. Deze investering zal afgewogen moeten worden tegen de kosten van het off-loaden van bagage.</p> <p>De constatering dat vanaf 2020 alle koffers op ‘level 3’ gescreend worden is niet juist. Waarschijnlijk wordt bedoeld op de enkele jaren geleden vastgestelde Europese regelgeving die stelt dat met ingang van 2020 en uiterlijk 2022 alle luchthavens in Europa gebruik dienen te maken van apparatuur die gecertificeerd is voor ‘detectiestandaard 3’. Deze detectiestandaard staat los van het hierboven genoemde level-systeem voor het screenen van ruimbagage.</p>

3.	<p><b>“Vluchten uit het Caribisch gebied worden nog 100 procent gecontroleerd, wat voor passagiers onnodig hinderlijk is en het vliegtuig 45 minuten extra aan de gate laat staan.</b></p> <p>Luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat de tijd die het de douane kost om het vliegtuig en de bagage in de belly te controleren, betekent dat het vliegtuig langer aan de gate staat. Deze tijd bedraagt in de praktijk 45 minuten. Dit zijn extra kosten voor de luchtvaartmaatschappijen, daarnaast zijn hierdoor de opstelplaatsen langer bezet en dit maakt de planning lastiger;”</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Het handhavingsniveau van de Douane op Schiphol wordt niet gewijzigd. Het controleproces is inmiddels nog efficiënter door de Douane ingericht.</p> <p><i>Toelichting:</i> Drugscontroles op Schiphol zijn er vanwege het publieke belang dat er wordt opgetreden tegen de smokkel van verdovende middelen. Omdat het bij de 100% controles gaat om door JenV aangewezen vluchten uit landen met een hoog risico op de smokkel van verdovende middelen is de douanecontrole intensief. Het risico rechtvaardigt deze aanpak. Het beeld dat het vliegtuig daardoor 45 minuten langer aan de gate staat en “onnodig hinderlijk” voor passagiers is, herkent de Douane niet. Het onderzoeken van mogelijkheden tot procesoptimalisatie is onderdeel van de handavingsvisie van de Douane. De controlestraat die recent, in nauw overleg met partners op de luchthaven, is ingericht voor controle van bagage op risicovluchten, is daarvan een passend voorbeeld.</p>
4.	<p><b>“Hoge kosten voor Schiphol en luchtvaartmaatschappijen om passagiersstromen te scheiden als gevolg van Schengengrenscontrole.</b></p> <p>Op Schiphol komen passagiers aan vanuit Schengen- en niet-Schengenlanden. De uitwerking van het verdrag veroorzaakt hoge kosten voor zowel luchtvaartmaatschappijen als voor Schiphol NV. Er zijn kostbare aanpassingen in de infrastructuur op Schiphol gemaakt om de passagiersstromen fysiek te scheiden. In de oude situatie was er geen onderscheid tussen transferpassagiers uit Schengen- en niet-Schengenlanden waardoor alle transferpassagiers nogmaals door de security moesten. Dit veroorzaakte ergernis bij de passagiers.”</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Geen aanvullende actie vanuit het Rijk</p> <p><i>Toelichting:</i> Binnen de Schengenzone kan worden gereisd zonder dat reizigers een grenscontrole moeten ondergaan. Dit is van groot economisch belang voor Nederland. De mogelijkheid om binnen de Schengenzone te reizen zonder grenscontroles te ondergaan komt de mobiliteit van de passagier ten goede. De fysieke scheiding van passagiers die wel een grenscontrole moeten ondergaan en passagiers die geen grenscontrole ondergaan is voorwaardelijk om deze mobiliteit binnen de Schengenzone te waarborgen.</p>
5.	<p><b>“Dier- en plantaardig afval is volgens de wet categorie 1 afval en moet op minimaal 851 graden verbrand worden. Luchtvaartmaatschappijen maken hiervoor onnodig hoge kosten. Op basis van internationale studies blijkt dat dit niet meer voor al het afval nodig is.</b></p> <p>Luchtvaartmaatschappijen hebben meer dan 20 ton afval per dag en zouden dit graag op een milieuvriendelijke en kostenefficiënte manier verwerken. Nu wordt dit beschouwd als categorie 1 afval en moet dit worden verbrand op hoge temperaturen terwijl nut en noodzaak hiervan in studies niet is aangetoond. Deze verbranding op hoge temperatuur kost € 100 per ton extra en daarnaast nog eens vier vrachtwagenritten aan CO2-uitstoot. Hier kan een aanzienlijke kostenreductie worden gerealiseerd.”</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> LNV neemt dit punt mee in het kader van het Rijksbrede Programma circulaire economie. Bekeken wordt of er mogelijkheden zijn om de reststroom hetzij veilig hoogwaardiger te benutten dan wel kostenefficiënter te verwerken.</p> <p><i>Toelichting:</i> Keukenafval en etensresten afkomstig van internationaal opererende vervoermiddelen vallen onder de dierlijke bijproducten regelgeving (DPR) en zijn gecategoriseerd als categorie 1 dierlijke bijproduct. Reden om dit materiaal in categorie 1 in te delen is het hoge risico op insleep van dierziekten met alle economische gevolgen van dien (een recente uitbraak van MKZ in Engeland werd veroorzaakt door categorie 1 vliegtuigafval). Vandaar dat er hoge eisen worden gesteld aan de vernietiging van dit materiaal. De verbrandingseisen zijn vastgelegd in Europese regelgeving. Aanpassing daarvan is niet eenvoudig. Behalve verbranding mag categorie 1 materiaal in principe ingevolge de DBR gebruikt worden voor andere nuttige toepassingen, te weten brandstof of productie van technische producten.</p>
6.	<p><b>“Doorlooptijd aanvraag Verklaring van Geen Bezwaar (VGB), die noodzakelijk is voor aanvraag Schipholpas, is lang en daarnaast onzeker.</b></p> <p>Dit heeft invloed op planning van personeel van met name de flexibele</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Geen aanvullende actie vanuit het Rijk.</p> <p><i>Toelichting:</i></p>

	<p>schil (in het hoogseizoen). Daarnaast staan deze passen op bedrijfsnaam, dus als een medewerker van werkgever wisselt moet een nieuwe pas worden aangevraagd.”</p>	<p>Voor de behandeling van een aanvraag VGB geldt een wettelijke behandeltermijn van acht weken (artikel 6 Wet Veiligheidsonderzoeken). Indien voor een veiligheidsonderzoek informatie van derden noodzakelijk is, bijvoorbeeld als betrokkene voorafgaand aan de aanvraag langere tijd in het buitenland heeft verbleven, dan bestaat de mogelijkheid dat het onderzoek langer duurt dan acht weken. De behandeltermijn wordt dan conform de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) opgeschort. Onderzoeken worden zo spoedig als mogelijk afgerond; snel waar het kan, diepgaand waar het moet. Hierdoor worden bepaalde veiligheidsonderzoeken eerder afgerond dan binnen acht weken.</p> <p>De Schipholpas is nodig voor werknemers die werkzaam zijn binnen het beschermde gebied Airside en voor werknemers die werkzaam zijn binnen afdeling Secured Premises door Amsterdam Airport Schiphol van het bedrijfs-beveiligde gebied Landside. Voor het aanvragen van een Schipholpas is het hebben van een VGB een vereiste. De overheid beziet met de sector waar in het proces voor het verkrijgen van een Schipholpas verbeteringen zijn aan te brengen.</p>
7.	<p><b>“Extra steekproefsgewijs controleren van bagage van transfervluchten</b> Luchtvaartmaatschappijen ervaren dat additionele controle van bagage van transferpassagiers plaatsvindt. Door deze extra check (en beperkt materieel bij de douane) komt het voor dat bagage de vlucht mist. Dit kost geld en klantwaardering. Hiervoor moet ook extra ruimte (ca. 100 m2) op Schiphol worden ingericht. Luchtvaartmaatschappijen onderkennen het belang van controles, de vraag is in hoeverre de efficiëntie kan worden verbeterd.”</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Indien zonder afbreuk te doen aan de handhaving, verbeteringen of vereenvoudigingen mogelijk zijn, is de Douane daartoe bereid. De Douane herkent dit probleem echter in het geheel niet.</p> <p><i>Toelichting:</i> Controle op hand- en ruimbagage behoort tot de handhavingstaak van de Douane. In samenspraak met de luchthaven Schiphol, andere handhavers en afhandelaren zijn deze controles op een zo efficiënt en effectief mogelijke wijze ingericht. er zijn bij de Douane geen gevallen bekend waarbij bagage een vlucht heeft gemist als gevolg van controle door de Douane. Wat niet uitgesloten kan worden, is dat bagage een vlucht mist, als er afwijkende bevindingen bij een controle zijn gedaan. Dit behoort echter tot de handhavings- en opsporingswerkzaamheden van de douane.</p> <p>Het beeld dat er sprake is van beperkt materieel bij de Douane wordt door de Douane niet herkend.</p>
8.	<p><b>“Ondernemers maken onnodige kosten door tweemaal een VOG aan te vragen</b> Ondernemers moeten voor chauffeurs zowel een VOG aanvragen om als erkend agent op te treden, als voor het aanvragen van de ACN-pas. Hierdoor moet tweemaal de procedure worden doorlopen en twee keer kosten worden gemaakt.”</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Geen aanvullende actie vanuit het Rijk.</p> <p><i>Toelichting:</i> Op grond van Europese regelgeving wordt verlangd dat een persoon die onbegeleide toegang heeft tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost die aan de vereiste beveiligingscontroles is onderworpen, met succes een achtergrondonderzoek moet hebben doorstaan. Voor personeel in dienst bij een erkend agent luchtvracht betekent dit dat ze een VOG moeten hebben die is afgestemd op de functie in het kader van de beveiliging burgerluchtvaart. ACN vraagt zelf een VOG, die los staat van de hier boven genoemde VOG en niet door de overheid verplicht is gesteld.</p>
9.	<p><b>“Vergunnings- en toezichtprocedures kosten ondernemers tijd en geld.</b> Procedures kosten niet alleen veel tijd, hiervoor moeten door de ondernemers tevens externen worden ingehuurd. Bij inspecties van</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Het Rijk staat open voor concrete suggesties om vergunnings- en toezichtprocedures voor vracht efficiënter in te richten. Dit onderwerp zal daarom tijdens de volgende bijeenkomst van de Vrachttafel (overleg bestaande uit vertegenwoordigers van de luchtvrachtsector)</p>

	<p>vracht leidt de lange doorlooptijd daarbij tot vertraging. Deze vertraging leidt daarbij tot kosten, onder andere door bederf van goederen vanwege een te lange wachttijd.”</p>	<p>worden geagendeerd.</p> <p><i>Toelichting:</i> Opgelegde wetgeving heeft altijd een bepaald beleidsmatig doel. Aan de realisatie van dat doel kunnen lasten voor ondernemers vastzitten, bijvoorbeeld vanwege inspecties, controles of toezicht. Juist vanwege die mogelijke lasten vindt uitgebreid overleg plaats tussen Rijk en sector of ondernemers om te komen tot een zo efficiënt mogelijke invulling van procedures onder de wetgeving. Daar waar verbeteringen of vereenvoudigingen mogelijk zijn, is het Rijk bereid om daar actief naar te kijken. Tijdens de aankomende Vrachttafel eerste kwartaal 2018 zal dit punt opnieuw worden geagendeerd en zullen eventuele acties worden geformuleerd.</p>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>“Beveiligingsbedrijven maken hogere kosten vanwege dubbele screening van personeel.</b> De eigen scan en de screening door de AIVD heeft veel overlap. Zo moeten zij één keer per drie jaar een screening van JenV doorlopen om als beveiligers te mogen werken in Nederland. Voor Schiphol moet één keer per vijf jaar een additionele screening door de AIVD worden doorlopen.”</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Geen aanvullende actie vanuit het Rijk.</p> <p><i>Toelichting:</i> Op grond van Europese regelgeving wordt verlangd- dat personen die in dienst zijn genomen om beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan, met succes een achtergrondonderzoek hebben doorstaan. Dit achtergrondonderzoek moet om de vijf jaar worden herhaald. In Nederland zijn deze functies aangewezen als vertrouwensfunctie, waarvoor een veiligheidsonderzoek conform de Wet Veiligheidsonderzoeken uitgevoerd dient te worden, afgestemd op de functie in het kader van de beveiliging burgerluchtvaart. Van particuliere beveiligers op Schiphol wordt op grond van de Wet Particuliere Beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus (Wpbr) een toestemming van de Commandant van de Koninklijke Marechaussee verlangd.</p> <p>Daarbij geldt dat een onderzoek conform de Wet veiligheidsonderzoeken en de toestemming die op grond van de Wpbr door de Commandant van de Koninklijke Marechaussee wordt verlangd wezenlijk anders zijn. Dit heeft te maken met het doel en de inhoud van het onderzoek en de bronnen waarop het onderzoek gebaseerd is. Geen van deze vereisten kan daarom komen te vervallen.</p>
<p><b>11.</b></p>	<p><b>“Tegenstrijdige regelgeving leidt tot discussies met het bevoegd gezag en leidt tot onzekerheid bij ondernemers.</b> Dit maakt aanvragen van vergunningen complexer, met langere doorlooptijden tot gevolg. Ook inspecties duren langer, wat de ondernemer tijd en geld kost. Daarnaast leidt dit tot (rechts) onzekerheid bij de ondernemer, waardoor het onduidelijk is of de vergunning wordt verleend en bij een inspectie een waarschuwing en/of een bestuurlijke boete volgt. Enkele voorbeelden: Tegenstrijdige regelgeving omtrent veiligheid leidt tot onzekerheid, vergt aanpassingen en kost de ondernemer geld. Zo verschillen de eisen die de KMar en de brandweer aan eerste linie loodsen stellen ten behoeve van (brand)veiligheid. Dit maakt de uitvoering van regelgeving</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Geen aanvullende actie van het Rijk.</p> <p><i>Toelichting</i> De verschillende regelgeving omtrent veiligheid brengt complexiteit met zich mee voor ondernemers. Vaak betreft dit regelgeving op Europees niveau, de KMar vervaardigt ten aanzien van de genoemde voorbeelden zelf geen regels, maar voert veelal Europese en internationale regelgeving uit. Het feit dat BRZO-bedrijven op Schiphol reeds een veiligheidsbeheersysteem hebben, betekent niet dat de ICAO-regelgeving voor Schiphol niet meer hoeft worden nageleefd, dit betreft verschillende regelgeving die met een apart doel is opgesteld.</p>

	<p>complex en betekent dat ondernemers veel moeten toelichten; Bedrijven die te maken hebben met BRZO hebben moeten investeren in een veiligheidsbeheersysteem. Concreet betekent dit dat de ondernemer een boekwerk heeft moeten samenstellen, waarin procedures etc. zijn uitgewerkt en wat dient als informatiedocument voor de instanties. Deze informatie is al beschikbaar vanwege de ICAO-regelgeving, maar dit is echter op een andere manier gerapporteerd. Dit houdt in dat dubbel werk moet worden uitgevoerd en dat speciaal voor de Nederlandse instanties een boekwerk moet worden samengesteld. Dit kost enkele duizenden euro's;"</p>	
<p><b>12.</b></p>	<p><b>"Transportbedrijven op Schiphol maken hogere kosten om te voldoen aan de opleidingsverplichting, in vergelijking met de ons omringende landen.</b></p> <p>Chauffeurs op Schiphol moeten jaarlijks een cursus volgen, terwijl dat in Duitsland maar éénmaal per vijf jaar is, conform de verplichting uit de EUrichtlijn. Daarnaast zijn alle truckers verplicht om over een code 95-certificaat te beschikken. Deze twee cursussen moeten apart gevolgd worden, wat ten koste gaat van de werktijd van de truckers. Door de sector wordt voorgesteld om de aviation securitytraining onderdeel te laten maken van de code 95-training, of in ieder geval samen te voegen."</p>	<p><i>Reactie Rijk:</i> Geen aanvullende actie vanuit het Rijk.</p> <p><i>Toelichting:</i> NCTV heeft een nationaal trainingsprogramma Beveiliging Burgerluchtvaart (NTBB) uitgegeven waarin wordt beschreven dat niet om de 5 jaar maar iedere 12 maanden aan de security-opleiding moet worden voldaan. Een land in dit geval NL, mag zelf om hun moverende redenen verzwarende voorwaarden vaststellen t.o.v. de EU-verordening. In NL wordt gewerkt met een veilige keten, waar steeds de volgende schakel die luchtvracht aanneemt van een partij daarvoor uit de keten, zich ervan moet overtuigen dat de luchtvracht nog veilig is. Hiervoor gelden allerlei voorwaarden, waarvan dit er een is. Deze aanpak zorgt voor extra inspanning van de transportbedrijven, maar biedt verlichting op andere plekken in de keten: als bijvoorbeeld een producent luchtvracht vervoert via de keten, hoeft zij, zolang de ketenveiligheid is gegarandeerd, deze niet meer te screenen vlak voor deze door de afhandelaar wordt aangenomen en naar het vliegtuig wordt gebracht. Andere landen die niet kiezen voor de veilige keten, stellen misschien minder zware regels aan de ketendeelnemers, maar kiezen ervoor vracht altijd op het laatste punt (dus bij de afhandelaar) te laten screenen. Ook hier zitten dan weer extra kosten aan vast.</p>