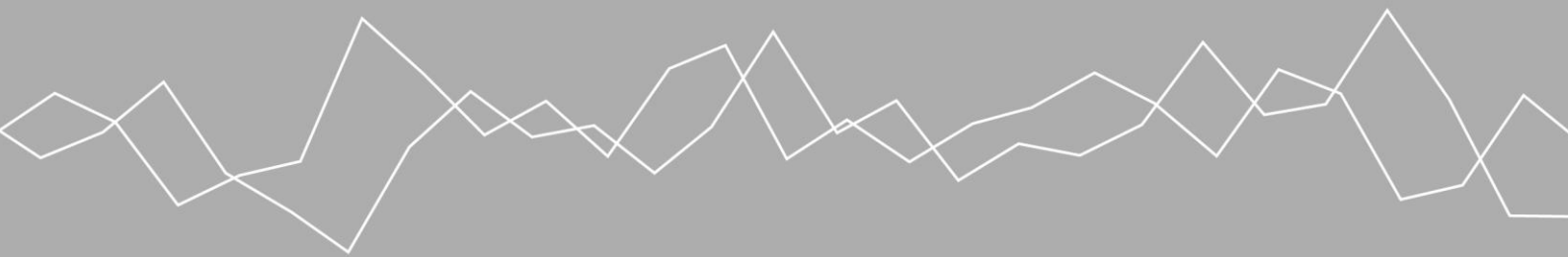


## Regeldrukscan Schiphol



seo economisch onderzoek



Amsterdam, maart 2017  
In opdracht van Actal

# Regeldrukscan Schiphol

## Eindrapport

Bert Tieben  
Menno van Benthem  
Rob Blank (SIRA)  
Joland van der Heijden (SIRA)  
Jonathan de Bruijne (BCI)  
Arjen Donkersloot (BCI)



**seo** economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

*SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winst-oogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.*

SEO-rapport nr. 2017-13

ISBN 978-90-6733-858-5

Copyright © 2017 SEO Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via [secretariaat@seo.nl](mailto:secretariaat@seo.nl)

## Samenvatting

*Dit onderzoek heeft knelpunten geïdentificeerd die bronnen van regeldruk vormen voor partijen en ondernemingen op luchthaven Schiphol. De oplossingen voor een aantal geselecteerde knelpunten kunnen de regeldruk verminderen met circa € 50 duizend tot maximaal € 1,5 miljoen per jaar. Daarnaast spelen opportuniteitskosten een rol die kunnen oplopen tot € 2,7 miljoen per jaar voor specifieke knelpunten. Ook presenteert het onderzoek een overzicht van overige knelpunten die formeel gezien geen regeldruk vormen maar die door ondernemingen wel als belemmerend worden ervaren en om nader onderzoek vragen.*

Ondernemers op luchthaven Schiphol ervaren op verschillende terreinen regeldruk. De concurrentiepositie van de luchthaven kan worden versterkt door de regeldruk voor deze ondernemers te verlagen. Dit is de conclusie van deze quickscan van regeldruk op de luchthaven Schiphol.

Dit onderzoek kent als centrale vraag: *In hoeverre kan de regeldruk voor mainport Schiphol worden vermindert?* De Actieagenda Schiphol van het kabinet beoogt de kosten van regelgeving voor Schiphol te verlagen als waarborg voor de concurrentiepositie van de luchthaven. De Actieagenda biedt hiervoor echter geen concrete aanknopingspunten. Deze regeldrukscan voor Schiphol laat zien dat ondernemers op de luchthaven op verschillende terreinen regeldruk ervaren en doet voorstellen voor de vermindering hiervan.

Leidraad voor het onderzoek is de mogelijke negatieve invloed van regeldruk op de concurrentiepositie van Schiphol. Daarom richt de quickscan zich op regeldruk in vier aandachtsgebieden die centraal zijn voor de activiteiten op Schiphol. Deze vier aandachtsgebieden zijn: luchtvracht, passagiers, luchtvaartmaatschappijen en facilitaire bedrijven.

De urgentie van het thema regeldruk voor de luchthaven Schiphol komt mede tot uitdrukking in de bijdrage die verschillende bedrijven hebben geleverd aan de totstandkoming van dit onderzoek. Voor het onderzoek is in interviews en focusgroepen onderzocht hoe maatschappijen en ondernemers op Schiphol regeldruk ervaren. Verschillende partijen hebben actief bijgedragen aan het in kaart brengen van de bronnen en omvang van de regeldruk op Schiphol. De regeldruk op Schiphol kent verschillende oorzaken.

De *eerste oorzaak* betreft de nalevingskosten van wet- en regelgeving. Zo heeft Schiphol kostbare aanpassingen doorgevoerd aan de pieren op de luchthaven om een fysieke scheiding aan te brengen tussen passagiers uit Schengen- en niet-Schengenbestemmingen. Het uitladen van de bagage van passagiers die niet aan boord zijn veroorzaakt hoge kosten voor luchtvaartmaatschappijen, omdat vluchten hierdoor vertraging oplopen. Als de koffers op een voldoende hoog veiligheidsniveau gescreend zijn, kan verplicht uitladen achterwege blijven. Deze oplossing kan de regeldruk met € 1,5 miljoen per jaar verminderen. Het extra steekproefsgewijs controleren van bagage op transfervluchten is een volgend voorbeeld van regeldruk. Deze steekproeven zijn niet nodig als er voldoende controle plaatsvindt in het land van vertrek. Deze oplossing vermindert de regeldruk voor de luchtvaartmaatschappijen met bijna € 1 miljoen per jaar zonder afbreuk te doen aan het niveau van veiligheid, dat alle partijen wensen te garanderen.

De *tweede oorzaak* van regeldruk ligt bij regels die strenger zijn dan noodzakelijk. Zo moet dierlijk en plantaardig afval uit vliegtuigen thans op hoge temperatuur worden verbrand wat hoge kosten met zich meebrengt en recycling van afval onmogelijk maakt. De kosten hiervan bedragen circa € 150 duizend per jaar. Een ander voorbeeld betreft de opleidingsverplichting voor de chauffeurs van transportbedrijven op Schiphol. De frequentie van de opleidingsverplichting is aanmerkelijk hoger dan het Europees minimum wat extra kosten met zich meebrengt voor de transportbedrijven. Ook hiermee is naar schatting € 150 duizend per jaar gemoeid.

De *derde oorzaak* is de overlap van regels. Zo wordt het personeel van beveiligingsbedrijven onderworpen aan een dubbele screening. Het gelijktrekken of samenvoegen van de screenings bespaart kosten en waarborgt het doel waarvoor ze bedoeld zijn. Een volgend voorbeeld is het tweemaal aanvragen van een VOG (Verklaring omtrent gedrag) voor medewerkers van transportbedrijven op Schiphol. Als de VOG voor meerdere doeleinden gebruikt kan worden, vermindert de regeldruk voor de betrokken bedrijven.

Een *vierde oorzaak* van regeldruk ligt bij het (nog) niet geoptimaliseerd zijn van processen. De digitalisering van de documentenstroom is bijvoorbeeld beperkt doorgevoerd waardoor ondernemers nog hoge kosten maken. Deze kosten ontstaan doordat ondernemers fysieke documenten beschikbaar moeten hebben. Een *vijfde oorzaak* van regeldruk is de onzekerheid rond en mogelijke tegenstrijdigheid van regelgeving. Zo stellen verschillende instanties verschillende eisen aan de brandveiligheid. Een *laatste categorie* regeldruk betreft de lange doorlooptijd van procedures. De tijd die nodig is voor de inspectie van vracht is hiervan een voorbeeld. De wachttijd veroorzaakt vertraging en betekent dat ondernemers het risico lopen dat goederen bederven doordat ze te lang op het platform staan.

Naast de kosten van de regeldruk zoals hierboven genoemd spelen opportuniteitskosten een rol. Deze kosten kunnen flink oplopen en zijn soms hoger dan de kosten van regeldruk. Een voorbeeld zijn de kosten gemoeid met de 100-procentcontroles op vluchten uit het Caribisch gebied. De opportuniteitskosten van deze controles zijn naar schatting € 2,7 miljoen per jaar. Deze kosten ontstaan doordat de vliegtuigen als gevolg van de controles minder snel beschikbaar zijn voor nieuwe vluchten.

Naast de bronnen van regeldruk hebben ondernemers ook andere knelpunten in wet- en regelgeving aangedragen met een negatieve invloed op de concurrentiepositie van luchthaven Schiphol. De afspraken over het preferent baangebruik en de limiet voor het aantal vluchten op Schiphol zijn hiervan voorbeelden. Het langer taxiën en omvliegen als gevolg van deze afspraken kost de luchtvaartmaatschappijen jaarlijks circa € 80 miljoen. Daarnaast is de nationale wetgeving soms onvoldoende flexibel om specifieke problemen op de luchthaven Schiphol effectief op te lossen. Het probleem van de taxionseleers op de luchthaven is hiervan een voorbeeld.

Deze quickscan van de regeldruk op luchthaven Schiphol heeft een beperkte reikwijdte. De quickscan inventariseert de belangrijkste bronnen van regeldruk en biedt voor geselecteerde knelpunten een oplossing. Voor andere knelpunten is nader onderzoek nodig om tot eenduidige oplossingen te komen.

# Inhoud

<b>Samenvatting</b> .....	<b>i</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1 Inleiding .....	1
1.2 Vraagstelling .....	1
1.3 Afbakening .....	2
1.4 Wat is regeldruk? .....	4
1.5 Onderzoeksaanpak .....	6
1.6 Leeswijzer .....	7
<b>2 Inventarisatie regelgeving</b> .....	<b>9</b>
2.1 Inleiding .....	9
2.2 Luchtvracht .....	9
2.3 Passagiers .....	11
2.4 Luchtvaartmaatschappijen .....	12
2.5 Facilitaire bedrijven .....	14
<b>3 Regeldruk bij ondernemers op mainport Schiphol</b> .....	<b>15</b>
3.1 Inleiding .....	15
3.2 Selectie belemmeringen .....	17
3.3 Oplossingen.....	20
<b>4 Overige knelpunten</b> .....	<b>49</b>
<b>5 Conclusies</b> .....	<b>55</b>
<b>Bijlage A Geraadpleegde bedrijven en instellingen</b> .....	<b>59</b>
<b>Bijlage B Lijst met knelpunten</b> .....	<b>61</b>





# 1 Inleiding

*De regeldrukscan inventariseert wet- en regelgeving die als potentieel belemmerend kan worden ervaren door ondernemingen die actief zijn op luchthaven Schiphol. Doel van de scan is om knelpunten te identificeren die de oorzaak vormen van onnodige regeldruk. Het onderzoek bespreekt oplossingen voor een aantal geselecteerde knelpunten en kwantificeert hiervan de verlaging van de regeldruk.*

## 1.1 Inleiding

Het kabinet heeft in het voorjaar van 2016 een Actieagenda opgesteld voor Schiphol, gericht op de verdere versterking van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol en de kwaliteit van het netwerk van luchtverbindingen. In het verlengde van deze Actieagenda heeft de Tweede Kamer de staatssecretaris gevraagd om voor de mainport ook een inventarisatie uit te voeren gericht op het samenstel (en –spel) van regels die een rol spelen bij de positie van de luchthaven, ten opzichte van concurrerende luchthavens.

De internationale concurrentiepositie van Schiphol, gekoppeld aan een effectieve en snelle afhandeling van passagiers en vracht, is van oudsher sterk. Dit is mede te danken aan de verschillende goed functionerende overheidsdiensten en de inzet van de douane en diverse keurings- en inspectie instanties. De afgelopen jaren komt deze voorsprong echter meer en meer onder druk te staan, als gevolg van het feit dat andere Europese landen hun beleid, regelgeving, uitvoering en toezicht met betrekking tot luchthavenoperaties hebben aangescherpt. Hierdoor zijn de processen op en rond buitenlandse (met Schiphol concurrerende) luchthavens verder geoptimaliseerd. Ook al zijn Europese richtlijnen vaak het vertrekpunt van nationaal beleid en regelgeving, toch bestaat er toch nog behoorlijk wat bewegingsvrijheid voor landen in de uitwerking van regels, de uitvoering en het toezicht. Regelgeving van nationale bodem kan als gevolg hiervan een negatieve invloed uitoefenen op de concurrentiepositie van mainport Schiphol.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aan Actal gevraagd een scan uit te voeren gericht op relevante sectoren/processen op Schiphol, waarbij moet worden ingezoomd op regelgeving die het grootste belang heeft in relatie tot de Mainportfunctie. Dit onderzoek geeft invulling aan die vraag en voert een scan uit van de regeldruk voor partijen en ondernemers actief op Schiphol.

## 1.2 Vraagstelling

Dit onderzoek kent als centrale vraag: *In hoeverre kan de regeldruk voor mainport Schiphol worden vermindert?*

Voor de beantwoording van de centrale vraagstelling hanteert dit onderzoek de volgende deelvragen:

1. *Wat is het totaal aan regelgeving op de voor mainport Schiphol relevante terreinen? Dit onderdeel moet een overzicht bieden van de regelgeving waarmee Schiphol te maken heeft en die mogelijk een*

bron kan vormen van onnodige regeldruk. De inventarisatie van de regelgeving vormt daarmee het startpunt van het onderzoek. De bronnen van de regelgeving voor mainport Schiphol zijn divers en zijn zowel Europees, nationaal als regionaal van aard. Daarbij komt de regelgeving voor verschillende sectoren aan bod. Dit betreft onder meer de logistieke keten maar kan ook de arbeidswetgeving betreffen of de voedselveiligheid;

2. *Wat zijn de belangrijkste sectoren en facetten van regelgeving voor de mainport Schiphol?* Deze deelvraag beoogt een selectie aan te brengen in het onderzoek naar de regeldruk. Het onderzoek moet zich richten op regelgeving voor sectoren die van belang zijn voor de concurrentiekracht van de mainport Schiphol. Daarnaast moet het gaan om regels die significante kosten veroorzaken voor ondernemers en derhalve als regeldruk worden ervaren. Dit kan veroorzaakt worden door overlap en stapeling van regels, door tegenstrijdigheden of door regels die ondernemers als onnodig ervaren;
3. *Hoe kan de regeldruk voor de mainport Schiphol vermindert worden?* De regeldrukscan mondt uit in een aanbeveling om de regeldruk te minimaliseren. Daarbij gaat het om zowel de feitelijke als de ervaren regeldruk. De aanbevelingen moeten gekwantificeerd worden volgens het standaard kostenmodel en gevalideerd door de belangrijkste stakeholders.

De vraagstelling richt zich op de bronnen van regeldruk en de mogelijke oplossingen hiervoor. Het onderzoek gaat niet over de doelstellingen of het beoogde effect van de wet- en regelgeving. De beoordeling van de doelen staat buiten het onderzoek en geldt als gegeven. De vraagstelling van het onderzoek is om uitgaande van de geldende doelstellingen de regeldruk voor mainport Schiphol te verminderen.

## 1.3 Afbakening

### *Regeldrukscan als praktisch en agenderend onderzoek*

Dit onderzoek voert een scan uit van de regeldruk op partijen en ondernemers actief op Schiphol. Dit houdt in dat het onderzoek een eerste aanzet is om de bronnen van regeldruk voor partijen en ondernemers op Schiphol in kaart te brengen en te analyseren. Het onderzoek is in deze zin praktisch én agenderend: het levert concrete adviezen voor vermindering van regeldruk waar het kabinet mee aan de slag kan. Randvoorwaarde is dat deze voorstellen op korte termijn te realiseren zijn. Voor andere regelgeving zijn dergelijke ‘quick wins’ niet mogelijk en bevat het onderzoek suggesties voor nader onderzoek naar knelpunten en realistische oplossingen.

Het onderzoek is uitgevoerd in relatief korte tijd. De doorlooptijd van het onderzoek heeft bepaalde keuzes in het onderzoek beïnvloed. Zo zijn uiteindelijk 12 knelpunten nader onderzocht en gekwantificeerd. Ook is de reikwijdte van het onderzoek beperkt tot activiteiten met een sterke focus op de luchthaven Schiphol zelf.

### *Mainport Schiphol*

De reikwijdte van dit onderzoek betreft alleen de activiteiten op luchthaven Schiphol. De invloed van de mainport reikt veel verder dan het luchthaventerrein (bijvoorbeeld de SADC-terreinen, toeleidende infrastructuur), maar dat zou het onderzoek te breed maken. Het rapport richt zich daarom op de activiteiten binnen ‘de hekken’ van het Schiphol-terrein. ‘Binnen de hekken’ betekent tevens dat het rapport niet ingaat op regelgeving die te maken heeft met het vliegproces zelf. Hierop

is een zeer grote veelheid aan internationale regelgeving van toepassing (bijvoorbeeld EASA/ICAO) die met name gericht is op een veilige en efficiënte vluchtuitvoering. We laten regelgeving inzake een efficiënt en veilig vliegproces buiten beschouwing in de analyse. Buiten de scope van het onderzoek vallen tevens luchtverkeersleidingsdiensten van de LVNL en Maintenance, Repair en Overhaul (MRO) activiteiten (vliegtuigonderhoud) door verschillende partijen op de luchthaven. Dit geldt ook voor de vervoersdiensten van en naar Schiphol anders dan per vliegtuig zoals trein, taxi en bus.<sup>1</sup>

#### *Aandachtsgebieden*

De activiteiten die onderwerp zijn van deze regeldrukscan zijn geordend in vier aandachtsgebieden. Deze aandachtsgebieden dekken de belangrijkste activiteiten en processen op de luchthaven die van invloed zijn op de concurrentiepositie van de mainport Schiphol. Deze aandachtsgebieden hebben vanuit verschillende perspectieven met regeldruk te maken:

1. **Luchtvracht:** regelgeving met betrekking tot (dominante) luchtvrachtstromen;
2. **Passagiers:** processen met betrekking tot de afhandeling van passagiers (OD/transfer);
3. Operatie van **luchtvaartmaatschappijen:** processen en regels voor luchtvaartmaatschappijen;
4. Processen van **facilitaire bedrijven** en diensten op de luchthaven.

Hieronder zijn de aandachtsgebieden en de impact op de concurrentiepositie van Schiphol nader uitgewerkt.

#### **Ad 1 Luchtvracht**

Luchtvracht is belangrijk voor de concurrentiepositie van Schiphol. De totale afgehandelde luchtvracht op Schiphol in 2016 was bijna 1,7 miljoen ton, een toename van 2,5 procent ten opzichte van 2015. Via Schiphol wordt een groot aantal verschillende goederensoorten vervoerd. De belangrijkste luchtvrachtstromen in termen van volumes (import) zijn hightech, bloemen en planten en kleding. Farmaceutische goederen vormen ook een belangrijke luchtvrachtstroom, niet zozeer in omvang maar wel in waarde. De (efficiënte) afhandeling van luchtvracht op Schiphol is van aanmerkelijk belang voor Nederland als logistieke poort van Europa. Bij het inventariseren van de ervaren regeldruk lag dan ook de nadruk op partijen actief in deze logistieke ketens. Verschillende partijen zijn betrokken bij het luchtvrachtproces: luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, expediteurs, dienstverleners, truckers, verladers etc.

#### **Ad 2 Passagiers**

Op het gebied van passagiers concurreert luchthaven Schiphol op twee deelmarkten: de markt voor op- en uitstappende passagiers (de herkomst-bestemmingspassagier of OD-passagiers) en de markt voor overstappende passagiers (transferpassagiers).

In de markt voor **OD-passagiers** concurreert de luchthaven (en de actieve luchtvaartmaatschappijen) met omliggende luchthavens in de catchment area, zowel binnen als buiten Nederland op een deel van de markten die via Schiphol bediend wordt. Voor de OD-passagier zijn 'binnen de hekken' van de luchthaven de volgende factoren van belang in het keuzeproces: parkeertarieven,

---

<sup>1</sup> De reden hiervoor is dat mogelijke knelpunten in de regelgeving voor deze vervoersmarkten maar ten dele samenhangen met de mainportfunctie en vaak een specifiek karakter kennen. Voorbeelden zijn de veiligheid van de Schipholtunnel en de regelgeving voor de taximarkt. Mede vanwege de doorlooptijd van het onderzoek laten we deze vervoersdiensten buiten beschouwing.

bereikbaarheid per OV, vooraanmeldingstijd op de luchthaven, efficiëntie van controle en screening, efficiëntie van de grensbewaking (bij een non-Schengen vlucht), kwaliteit en kwantiteit van de voorzieningen (met name retail en food & beverages), informatievoorziening, hygiëne en looptijden binnen de terminal.

In de markt voor **transferpassagiers** concurreert Schiphol (en de hubcarrier KLM en partners) om de overstappende passagier met andere overstapluchthavens in Europa en daarbuiten. De belangrijkste concurrenten van Schiphol in deze overstapmarkt zijn Frankfurt, Londen Heathrow, Parijs CDG, München en Dubai. Deels zijn hier dezelfde keuzefactoren van belang, deels andere. Specifiek voor de transferpassagier zijn de ‘minimum connecting time’ van belang, alsmede de kwaliteit van de voorzieningen aan de luchtzijde van de luchthaven en informatievoorziening.

### **Ad 3 Luchtvaartmaatschappijen**

Voor wat betreft het aspect luchtvaartmaatschappijen concurreert de luchthaven om het aantrekken van nieuwe luchtvaartmaatschappijen, het behoud van bestaande luchtvaartmaatschappijen en het prikkelen van bestaande luchtvaartmaatschappijen om nieuwe routes te openen vanaf de luchthaven. Met name de categorie prijsvechters en vrachtmaatschappijen heeft te maken met heftige marktdynamiek: zij openen en sluiten routes in een hoger tempo dan netwerkcarriers. De hubcarrier KLM acteert voor een groot deel in de zeer concurrerende transfermarkt, waar de marges laag zijn. Lage luchthavenkosten, een efficiënt proces aan de ‘luchtzijde’ en hoge kwaliteit van dienstverlening zijn dan essentieel. Daarnaast zijn prijsvechters (zoals easyJet en Transavia) nog een doelgroep op Schiphol. Deze maatschappijen richten zich vooral op OD-passagiers.

### **Ad 4 Processen facilitaire bedrijven**

Ondersteunend aan de hierboven beschreven aspecten van de Mainport, zijn er tot slot facilitaire processen die de dienstverlening op Schiphol completeren. Ten behoeve van een efficiënte inrichting van deze processen werkt de businessarea Aviation van Schiphol Group samen met bedrijven die facilitaire diensten verzorgen ten behoeve van (de afhandeling van) logistieke ketens, afhandeling van bagage voor passagiers, alsmede catering en brandstofvoorziening voor luchtvaartmaatschappijen. Het gaat daarbij om partijen als Schiphol Group afhandelaren (cargo en bagage), catering- en tankdiensten.

## **1.4 Wat is regeldruk?**

De regeldruk die ondernemers in mainport Schiphol ervaren zijn onder te verdelen in *feitelijke* regeldruk en *ervaren* regeldruk. De feitelijke regeldruk betreft de administratieve lasten, inhoudelijke nalevingskosten en toezichtlasten, zoals die in het Handboek meting regeldruk zijn benoemd. Deze regeldruk maakt onderdeel uit van de kwantitatieve aanpak van de regeldruk, zoals het huidige kabinet dit heeft geformuleerd.

*Administratieve lasten zijn de kosten om te voldoen aan informatieverplichtingen die voortvloeien uit regelgeving van de overheid. Het gaat hierbij zowel om het nakomen van verplichtingen als het uitoefenen van rechten.*

Het gaat bij administratieve lasten specifiek om kosten voor het verstrekken van informatie zoals opgelegd door regelgeving van de overheid. In de artikelen van de regelgeving is aangegeven welke informatie moet worden overgelegd: dit zijn de informatieverplichtingen. Om hieraan te voldoen,

moet men handelingen uitvoeren zoals het invullen van formulieren of het verzamelen van aanvullende informatie. De kosten om de toezichthouder te informeren maken ook onderdeel uit van de administratieve lasten en worden ook wel toezichtlasten genoemd.

*Inhoudelijke nalevingskosten zijn de directe kosten van naleving van inhoudelijke verplichtingen als gevolg van wet- en regelgeving.*

Inhoudelijke nalevingskosten zijn dus de te kwantificeren kosten, waarbij het gaat om de kosten van in wet- en regelgeving vastgelegde specifieke eisen (normen, voorschriften, procedures en dergelijke) met betrekking tot het gedrag van personen en toestanden van gebouwen, productiemiddelen en het proces van productie of dienstverlening, inrichting van de administratie anders dan om direct te voldoen aan informatieverplichtingen aan de overheid.

Regelgeving kan echter ook als belemmerend worden ervaren bij de marktintroductie van nieuwe producten en diensten of de ontwikkelingen van nieuwe businessmodellen. Tevens kunnen overheidsverplichtingen beperkingen opleggen aan de bedrijfsvoering waardoor ondernemers omzet mislopen. Dit zijn voorbeelden van opportuniteitskosten zoals gederfde inkomsten. In deze quickscan nemen wij deze (onwenselijke) effecten van wet- en regelgeving ook mee.

Regeldruk veroorzaakt niet altijd kosten in kwantitatieve zin. Ondernemers hebben soms te maken met onduidelijkheden in de wet- en regelgeving en discussies hierover met het bevoegd gezag. Ze ervaren de houding en communicatie van de overheid in sommige gevallen als belemmerend. Deze ervaren regeldruk is ook onderdeel van de inventarisatie, waarbij de effecten hiervan zich niet of zeer lastig laten uitdrukken in euro's, dit in tegenstelling tot de kwantitatieve regeldruk.

Uiteindelijk gaat het om de vraag of de 'lasten' van wet- en regelgeving voor ondernemers proportioneel zijn in het licht van het doel van de regels. Aanpassing van de uitvoering of alternatieve regels kunnen wellicht voor lagere lastendruk zorgen met behoud van het doel dat de regels nastreven. Merkbare vermindering van de lastendruk voor ondernemers staat in dit onderzoek centraal. Gemeten in euro's levert de vermindering van de lastendruk wellicht geen grote besparing op. Van belang is dat de betrokken ondernemingen de vermindering ervaren als een significante vermindering van de regeldruk.

Ondernemers binnen de mainport Schiphol moeten niet alleen voldoen aan informatieverplichtingen en inhoudelijke verplichtingen uit wet- en regelgeving, ook hebben zij financiële verplichtingen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan luchthavengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen. Deze financiële verplichtingen kunnen ondernemers als belemmerend ervaren en het verlagen hiervan heeft waarschijnlijk ook een effect op de concurrentiepositie van de mainport. Recentelijk is onderzoek uitgevoerd naar de omvang van deze kosten in vergelijking met andere luchthavens.<sup>2</sup> Dit onderzoek biedt hiermee een goede basis voor het politieke debat om deze al dan niet te verlagen. Het absolute niveau van de verplichtingen en tarieven maakt geen onderdeel uit van de definitie voor regeldruk, zoals deze door het kabinet wordt gehanteerd. In dit onderzoek zijn deze kosten dan ook niet meegenomen.

---

<sup>2</sup> J. Zuidberg (2015), *Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen*, SEO rapport 2014-66, Amsterdam.

## 1.5 Onderzoeksaanpak

Het onderzoek vindt plaats in vier stappen. Stap 1 brengt bestaande regelgeving in kaart. Stap 2 meet de ervaren regeldruk. Stap 3 selecteert de meest relevante knelpunten voor nader onderzoek naar oplossingen. Stap 4 kwantificeert de regeldruk voor de geprioriteerde knelpunten en draagt mogelijke oplossingen aan.

1. *Inventarisatie regelgeving.* De inventarisatie van regelgeving heeft tot doel om zo breed mogelijk te kijken naar relevante wetgeving voor specifieke groepen van bedrijven actief in en rondom de mainport Schiphol en hieruit vervolgens de meest relevante wetgeving te selecteren voor nader onderzoek. Bij de inventarisatie is gekeken naar:

- Europese wetgeving (richtlijnen en verordeningen);
- Nationale wetgeving (Wetten, Algemene Maatregelen van Bestuur, Besluiten en Regelingen);
- Regionale wetgeving;
- De richtlijnen van toezichthouders.

Daarnaast zijn de privaatrechtelijke Schipholregels meegenomen in de inventarisatie. Deze zijn strikt genomen niet in scope, maar kunnen relevant zijn in combinatie met andere regelgeving. Ook kunnen deze regels ter uitvoering zijn van een publiekrechtelijke bevoegdheid.

Deze wetgeving is beoordeeld op de verwachte relevantie voor de regeldruk bij bedrijven. Op basis daarvan is per aandachtsgebied een aantal thema's gedefinieerd dat dient om de grote hoeveelheden uiteenlopende regels uit verschillende bronnen terug te brengen tot een overzichtelijk aantal groepen. Deze thema's zijn vervolgens gebruikt als uitgangspunt bij het meten van regeldruk in de volgende onderzoeksstappen;

2. *Ervaren regeldruk:* Voor het onderzoek naar de ervaren regeldruk zijn interviews en focusgroepgesprekken gehouden met ondernemers in de vier aandachtsgebieden. Tijdens de marktconsultatie naar de 'ervaren' regeldruk is zowel gekeken naar knelpunten én mogelijke oplossingsrichtingen. De brede inventarisatie van regelgeving is hierbij gebruikt bij het opstellen van een gerichte lijst met onderwerpen en vragen per aandachtsgebied. Tijdens de verschillende bijeenkomsten stonden de volgende vier vragen centraal:
  - a. Welke regelgeving leidt voor uw onderneming tot hoge kosten of leidt ertoe dat u afziet van (nieuwe) activiteiten?
  - b. Hoe groot is deze impact van deze regeldruk op het bedrijfsresultaat en/of activiteit (uitgedrukt in euro's)?
  - c. Is dit een unieke belemmering alleen voor uw onderneming, of breder in de branche?
  - d. Welke oplossingen ziet u om deze regeldruk weg te nemen dan wel te verkleinen?
3. *Selectie.* Op basis van de impact op de concurrentiepositie van luchthaven Schiphol en de aard van de regeldruk selecteert het onderzoek de meest relevante knelpunten voor nader onderzoek naar oplossingen;
4. *Kwantificering.* Voor de geselecteerde knelpunten vindt nader onderzoek naar de omvang van de regeldruk plaats en worden oplossingen besproken en gekwantificeerd.

Actal heeft eerder advies uitgebracht over de sectorscan logistiek.<sup>3</sup> De luchtvrachtketen is onderdeel van deze sectorscan. Voor de regeldrukscan Schiphol is rekening gehouden met de inventarisatie van knelpunten voor het onderdeel luchtvracht uit de sectorscan logistiek. Daarnaast zijn waar relevant de gegevens van TNO mede gebruikt bij de kwantificering van de oplossingen.

## 1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 inventariseert de bronnen van regeldruk aan de hand van de vier aandachtsgebieden. Hoofdstuk 3 onderzoekt de ervaren regeldruk van ondernemers die actief zijn op luchthaven Schiphol. Dit hoofdstuk selecteert de meest relevante knelpunten voor nader onderzoek naar oplossingen. Voor deze selectie kijkt het onderzoek naar de impact op de concurrentiepositie en de aard van de regeldruk. Oplossingen kunnen bij voorkeur op korte termijn gerealiseerd worden en knelpunten die hieraan voldoen krijgen bij de selectie een zwaarder gewicht. Hoofdstuk 3 bespreekt de mogelijke oplossingen voor deze geselecteerde knelpunten en kwantificeert de impact van de vermindering van de regeldruk. Hoofdstuk 4 beschrijft daarnaast de overige knelpunten die uit de analyse naar voren komen maar die strikt genomen niet binnen de reikwijdte van het onderzoek vallen. Deze knelpunten kunnen mogelijk vragen om nader onderzoek in een later stadium. Hoofdstuk 5 concludeert en sluit af.

---

<sup>3</sup> Zie: A. Veenstra, J. de Putter e.a. (2013), Vermindering van regeldruk in de logistieke sector bij export en import, Delft: TNO





## 2 Inventarisatie regelgeving

*De inventarisatie van de regelgeving laat zien dat regeldruk verschillende bronnen kent: in regionale, nationale en Europese wet- en regelgeving. Voor de vier aandachtsgebieden is de regelgeving geordend op basis van diverse thema's zoals veiligheid, transport, passagiers, milieu en toezicht.*

### 2.1 Inleiding

Het startpunt van het onderzoek betreft de inventarisatie van wet- en regelgeving. Dit overzicht richt zich vooral op de bron van de regelgeving: Europees, nationaal of regionaal met een nadruk op de regelgeving die potentieel via nationaal beleid is te beïnvloeden. Vanwege de relatief korte doorlooptijd van het onderzoek zijn keuzes gemaakt voor regelgeving die direct van invloed is op de activiteiten op de luchthaven Schiphol. Daarbij kijkt dit rapport naar de aard van de verplichtingen die zijn opgelegd en die voor ondernemers mogelijk regeldruk kunnen vormen. De relevante regelgeving is opgenomen in een database die is gestructureerd op basis van de genoemde vier aandachtsgebieden: luchtvracht, passagiers, luchtvaartmaatschappijen en facilitaire bedrijven. De inventarisatie is het vertrekpunt voor de toets op de ervaren regeldruk bij ondernemers. Dit hoofdstuk rapporteert de relevante wet- en regelgeving op hoofdlijnen met verwijzing naar de relevante artikelen in wet- en regelgeving. De wet- en regelgeving voor elk aandachtspunt is gegroepeerd in thema's die aangeven waar de regels zich voornamelijk op richten. De conclusies voor de ervaren regeldruk voor de vier aandachtsgebieden volgt in Hoofdstuk 3.

### 2.2 Luchtvracht

De logistieke ketens rondom luchtvracht zijn georganiseerd volgens een aantal vaste processtappen. Dit proces is het uitgangspunt voor de inventarisatie van de regelgeving. Allereerst is van belang welk type product vervoerd wordt. Afhankelijk van de hieraan verbonden kwalificaties (gevaarlijke stof, levende have etc.), zijn specifieke regels van toepassing. Ook de impact van het vervoer op het milieu brengt een aparte set aan regels met zich mee. Bij aankomst op het vliegveld moet de douane worden gepasseerd. Dit vormt ook een apart thema. Bij toegang tot het vliegveld zijn daarnaast de (privaatrechtelijke) regels voor de luchtzijde van belang. Gedurende het luchtvervoer zelf en de processtappen daaromheen speelt een breed scala aan veiligheidseisen. Tot slot wordt op verschillende delen van de keten door verschillende partijen toezicht gehouden, wat mogelijk extra regeldruk veroorzaakt. De belangrijkste regels op het gebied van deze zes thema's zijn hieronder beschreven. Bij de selectie van deze thema's is gelet op de omvang van de regelgeving waaruit potentieel regeldruk voortvloeit en de mogelijke impact op de concurrentiepositie van Schiphol.

1. Vervoer bijzondere zaken. Algemene regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn beschreven op twee plaatsen:
  - Wet Luchtvaart, artikelen 6.50-6.61, stelt algemene voorwaarden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht;
  - Wet vervoer gevaarlijke stoffen, artikelen 3-10a, bevat de algemene regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water.

Daarnaast bestaan er specifieke regels voor het vervoer van goederen met bijzondere eigenschappen. Deze zijn beschreven in productspecifieke regelgeving. De belangrijkste daarvan zijn:

- Wet dieren, artikel 2.5;
  - Warenwet;
  - Gezondheid- en Welzijnswet voor dieren;
  - Plantenziektenwet;
  - Regeling invoer, uitvoer en verkeer van planten;
  - Besluit bestrijding schadelijke organismen;
2. Milieu. Ook milieueisen vormen een belangrijk onderdeel van het wetgevingskader voor logistieke ketens.
- Wet Milieubeheer, hoofdstuk 9, bevat nationale regels voor de omgang met stoffen en producten;
  - De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Haarlemmermeer, hoofdstuk 4, bepaalt de regels op lokaal niveau.
3. Douane. De regels voor de douane zijn vastgelegd op EU-niveau (het communautair douanewetboek).
- EU Verordening 450/2008, Titel 1, Hoofdstuk 2, Afdeling 7 (artikel 25-28): stelt een aantal algemene regels omtrent de uitvoering van goederencontroles door de douane;
  - EU Verordening 450/2008, Titels 4 en 5, behandelt de regels voor het importeren van goederen, het plaatsen van goederen onder een douaneregeling en de procedures voor verificatie, vrijgave en verwijdering van goederen;
4. Luchtzijde Schiphol. Logistieke bedrijven moeten ook voldoen aan een aantal privaatrechtelijke regels bij hun processen op en rond Schiphol:
- Schipholregels, artikelen 19-29, bevatten een aantal gedrags- en verkeersregels voor de luchtzijde van Schiphol. Daarnaast bevatten ze voorschriften voor luchtzijdeprocessen rondom vliegtuigopstelplaatsen zoals tankwerkzaamheden;
  - De Regeling Toelating Schiphol, Bijlage 1 bij de Schipholregels, bevat aanvullende regels voor het verkrijgen van toegang tot Schiphol, zoals het registratieproces;
5. Veiligheid. Regels voor de veiligheid van vrachtvervoer zijn gegeven op zowel nationaal als Europees niveau:
- Luchtvaartwet, artikel 37, behandelt de beveiliging van de burgerluchtvaart, waarbij artikelen 37j-37s ingaan op de beveiliging van vracht;
  - EU Verordening 2015/1998, Bijlage 6, bevat de EU-regels voor het vervoer van vracht en post;
6. Toezicht. Tot slot heeft de logistieke keten naast met regels ook te maken met toezicht, uitgeoefend door verschillende instanties:
- Schiphol Nederland B.V. (SNBV) ziet namens de exploitant van de luchthaven toe op naleving van de Schipholregels (Regeling Toelating Schiphol, artikel 7);
  - De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (houdt toezicht op de logistieke processen voor voedsel, dieren en planten conform de Warenwet, artikelen 25-32c);
  - De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op grondafhandelaren op basis van internationale IATA-normen.

## 2.3 Passagiers

De regelgeving rondom passagiersstromen is minder complex van aard dan voor luchtvracht. De regels zijn minder gedetailleerd en kennen bovendien minder variatie dan bij de regelgeving voor de luchtvracht. Bij passagiers zijn primair drie zaken van belang: de beveiliging van (en tegen) passagiers, de douanecontroles en de vigerende regels aan de land- en luchtzijde van Schiphol. Daarnaast zijn ook hier diverse vormen van toezicht van toepassing:

1. Veiligheid. Regels voor het bewaken van de veiligheid van passagiers zijn deels bepaald op Europees niveau en deels op nationaal niveau:
  - EU Verordening 2015/1998, Bijlage 4, bevat de regels voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken op passagiers, gewone handbagage en overige handbagage (vloeistoffen, spuitbussen en gels) en regels voor de omgang met personen die de orde kunnen verstoren en verboden voorwerpen in de handbagage;
  - EU Verordening 2015/1998, Bijlage 5, beschrijft het beveiligingsproces voor ruimbagage: de uitvoering van beveiligingsonderzoek, bescherming tegen manipulatie, controles op de connectie tussen bagage en passagiers en omgang met verboden voorwerpen in ruimbagage;
  - EU Verordening 2015/1998, Bijlage 8, omvat de procedures rondom onderzoek en goedkeuring van vluchtbenodigdheden;
  - EU Verordening 300/2008 creëert een algemeen kader voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, waarbij elke lidstaat verplicht wordt tot het opzetten van een nationaal beveiligingsprogramma;
  - Besluit beveiliging burgerluchtvaart, artikelen 5-13, en de Luchtvaartwet, artikel 37f, g en h, bevatten regels voor de controle van passagiers, handbagage en ruimbagage;
2. Douane. De regels voor de douane zijn vastgelegd op EU-niveau (het communautair douanewetboek):
  - EU Verordening 450/2008, Titel 1, Hoofdstuk 2, Afdeling 7 (artikel 25-28): stelt een aantal algemene regels omtrent de uitvoering van goederencontroles door de douane;
  - Dezelfde verordening, Titels 4 en 5, behandelt de regels voor het importeren van goederen, het plaatsen van goederen onder een douaneregeling en de procedures voor verificatie, vrijgave en verwijdering van goederen;
3. Schipholterminal & luchtzijde. Voorschriften voor passagiers in de Schipholterminal en aan de luchtzijde zijn privaatrechtelijk vastgelegd:
  - Schipholregels, artikelen 17-18, bevatten gedragsregels voor de terminal;
  - Schipholregels, artikelen 19-29, bevatten diverse regels voor verkeer en gedrag aan de luchtzijde;
  - Regeling Toelating Schiphol (RTS) beschrijft de voorwaarden voor toelating tot Schiphol;
4. Toezicht. Tot slot wordt er ook door verschillende instanties toezicht gehouden op de aan passagiers gerelateerde vervoersstromen:
  - Schiphol Nederland B.V. (SNBV) ziet namens de exploitant van de luchthaven toe op naleving van de Schipholregels (Regeling Toelating Schiphol, artikel 7);
  - De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) houdt toezicht op de kwaliteit van voedsel conform de Warenwet, artikelen 25-32c;
  - De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de veiligheid van passagiers op en rond Schiphol.

## 2.4 Luchtvaartmaatschappijen

Voor luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenexploitant spelen deels dezelfde zaken een rol als bij logistieke ketens en passagiers: veiligheid, Schipholregels en toezicht zijn ook hier relevante thema's. Daarnaast spelen nog drie thema's een rol die specifiek voor deze groep van belang zijn. Zowel luchtvaartuigen als luchtvaartmaatschappijen en personeel moeten in bezit zijn van de juiste certificaten voor aanvang van de operatie. De luchthavenexploitant moet voldoen aan een eigen set van regels, gericht op luchthavenexploitatie. Ten slotte zijn voor zowel luchtvaartmaatschappij als luchthavenexploitant de milieu- en geluidseisen van belang, omdat deze de mogelijke vliegbevingen begrenzen:

1. Certificering. Verschillende onderdelen van het luchtvaartproces moeten gecertificeerd worden:
  - Wet Luchtvaart, artikelen 1-4, stelt eisen aan de geschiktheid van vliegtuigen (bewijs luchtwaardigheid) en het onderhoud (Regeling Onderhoud Luchtvaartuigen), de kwalificaties van personeel (bewijzen van bevoegdheid) en de vluchtuitvoering (geluidscertificaat, Air Operator Certificate);
  - Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, hoofdstuk 2 en 3, is een verdere uitwerking van de vereiste bewijzen van bevoegdheid van personeel;
  - Besluit Luchtvaartuigen 2008, hoofdstuk 4 en 5, bevatten eisen voor het verkrijgen van respectievelijk een bewijs van luchtwaardigheid en een geluidscertificaat of andere geluidsverklaring;
  - EU Verordening 1178/2011 regelt de certificering van vliegtuigpersoneel: het proces van aanvraag en verlenging van bevoegdheidsbewijzen, eisen aan de opleiding, de examinatie en medische controles;
  - EU Verordening 1008/2008 en Luchtvaartwet artikel 16 beschrijven de voorwaarden voor het verkrijgen van een exploitatievergunning door een luchtvaartmaatschappij;
2. Veiligheid. De veiligheid van luchthavens en luchtvaartuigen wordt gewaarborgd via een mix van nationale en Europese regels:
  - Wet Luchtvaart, artikel 5, stelt regels aan luchtverkeersdeelname, vluchtuitvoering en de gezagvoerder;
  - Luchtvaartwet artikel 37 regelt de verplichtingen van de luchthavenexploitant met betrekking tot inrichting en beveiliging van de luchthaven; daarnaast regelt het de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij bij het uitvoeren van controles op bagage, vracht en personen en het beschikbaar stellen van informatie aan de Marechaussee;
  - EU Verordening 2015/1998, Bijlage 1, stelt diverse eisen aan luchthavens op een aantal beveiligingsgerelateerde gebieden, zoals de ruimtelijke indeling van de luchthaven, de toegangscontrole aan de luchtzijde en andere beperkt toegankelijke zones, beveiligingsonderzoek bij andere personen dan passagiers, beveiligingsonderzoek bij voertuigen, bewaking, patrouilles en andere fysieke controles;
  - EU Verordening 2015/1998, Bijlage 3, bevat regels voor de beveiligingsdoorzoeking en bescherming van luchtvaartuigen;
  - EU Verordening 2015/1998, Bijlage 12, bevat bepalingen over het gebruik van een groot aantal soorten beveiligingsapparatuur, zoals metaaldetectiepoorten, röntgenapparatuur, explosie- en detectiesystemen en apparatuur voor de detectie van explosieversporen. Daarnaast zijn er bepalingen opgenomen over beveiligingsonderzoekmethoden aan de hand van nieuwe technologieën, explosieverspeurhonden en Auto Clear Software;

- De regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, hoofdstuk 2, stelt eisen aan de certificering en inrichting van luchthavens voor veilig gebruik;
3. Luchthavenexploitatie. De regels voor luchthavenexploitatie zijn grotendeels nationaal geregeld:
- Wet Luchtvaart, artikelen 8.4-8.12, legt de basis voor het Luchthavenindelingbesluit, waarin de indeling van de luchthaven aan eisen wordt onderworpen;
  - Wet Luchtvaart, artikelen 8.15-8.18, beschrijft de inhoud van de AMvB Luchthavenverkeerbesluit: het gebruik van luchtverkeerswegen en met name de bepaling van grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, geluidbelasting en emissies van luchtverontreinigende stoffen als gevolg van dat gebruik;
  - Wet Luchtvaart, artikelen 8.27-8.30, bevat voorschriften met betrekking tot de verslaglegging omtrent het veiligheidsrisico en de milieubelasting;
  - Wet Luchtvaart, artikel 8a.46, verplicht de exploitant tot gegevensverstrekking met betrekking tot de geluidsbelastingkaart;
  - Wet Luchtvaart, artikel 11.2a, stelt dat de exploitant medewerking dient te verlenen aan toezicht op zijn activiteiten;
  - EU Verordening 95/93 bevat regels voor het toewijzen van slots aan luchtvaartmaatschappijen;
4. Luchtzijde Schiphol. Voor luchtvaartmaatschappijen zijn met name de privaatrechtelijke regels die gelden voor de luchtzijde van Schiphol van belang:
- Schipholregels, artikelen 19-29, bevatten een aantal gedrags- en verkeersregels voor de luchtzijde van Schiphol. Daarnaast bevatten ze voorschriften voor luchtzijdeprocessen rondom vliegtuigopstelplaatsen zoals tankwerkzaamheden;
5. Milieu en geluid. Milieueisen en geluidseisen zijn voor exploitant en luchtvaartmaatschappij onderdeel van het nationale en regionale wetgevingskader:
- Wet Milieubeheer, hoofdstuk 9, bevat nationale regels voor de omgang met stoffen en producten;
  - De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Haarlemmermeer, hoofdstuk 4, bepaalt de regels op lokaal niveau;
  - Het Luchthavenverkeerbesluit bevat regels omtrent de beperking van uitstoot van stikstof-oxiden en geurhinder (paragraaf 3.2), grenswaarden voor de geluidsbelasting (paragraaf 4.2), grenswaarden voor luchtverontreiniging (paragraaf 4.3) en geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen (hoofdstuk 4A);
6. Toezicht. Tot slot hebben luchthavenexploitant en luchtvaartmaatschappij te maken met toezicht, uitgeoefend door verschillende instanties:
- Schiphol Nederland B.V. (SNBV) ziet namens de exploitant van de luchthaven toe op naleving van de Schipholregels (Regeling Toelating Schiphol, artikel 7);
  - De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) houdt toezicht op de logistieke processen voor voedsel, dieren en planten conform de Warenwet, artikelen 25-32c;
  - De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de veiligheid van luchthavens en de geluidsnormen; daarnaast controleert de ILT de vergunningen en certificaten van luchtvaartmaatschappijen;
  - De gemeente Haarlemmermeer houdt conform het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol toezicht op bestemming en gebruik van de grond.

## 2.5 Facilitaire bedrijven

Ook voor facilitaire bedrijven zijn de eerdergenoemde thema's veiligheid, Schipholregels en toezicht van belang. Daarnaast geldt met name voor facilitaire bedrijven dat algemene wetgeving in de specifieke context van Schiphol voor extra regeldruk kan zorgen:

1. Veiligheid. Facilitaire bedrijven moeten voldoen aan een aantal nationale en Europese regels:
  - EU Verordening 2015/1998, Bijlage 9, beschrijft procedures voor beveiligingscontroles van luchthavenbenodigdheden, de vereiste middelen en methoden van onderzoek, de eisen aan kwalificatie als bekende leverancier en de eisen aan bescherming van luchtvaartbenodigdheden;
  - Het Besluit beveiliging burgerluchtvaart, artikel 11a, regelt de controle van personen werkzaam op het luchtvaartterrein;
2. Schipholregels terminal en luchtzijde. Facilitaire bedrijven zijn tevens gebonden aan de privaatrechtelijke regels voor de terminal en luchtzijde van Schiphol:
  - De Schipholregels, artikelen 17, 19 en 29, bevatten regels voor het gebruik van voertuigen in het terminalcomplex en aan de luchtzijde, en overige gedragsregels voor de luchtzijde;
  - Regeling Toelating Schiphol (RTS) beschrijft de voorwaarden voor toelating tot Schiphol, waaronder registratie van personen en wederpartijen;
3. Niet-luchtvaartgerelateerde regels. Facilitaire bedrijven dienen zich naast de luchtvaartspecifieke regels ook te houden aan een verzameling andere regels die in principe voor elk bedrijf gelden. De belangrijkste hiervan zijn:
  - Arbeidswetgeving, zoals uitgewerkt in de Arbeidsomstandighedenwet, het Arbeidsomstandighedenbesluit en de Arbeidsomstandighedenregeling;
  - Food & Beverage wetgeving, zoals uitgewerkt in de Drank- en horecawet (o.a. vergunningen) en de gemeentelijke exploitatievergunning horecabedrijf;
  - Wetgeving voor detailhandel, zoals de Warenwet;
  - Milieuwetgeving, zoals uitgewerkt in de Wet Milieubeheer. Met name hoofdstuk 10 over afvalstoffen is hierbij van belang;
  - Bouwwetgeving, zoals uitgewerkt in de Bouwwet en het Bouwbesluit 2012 (onder andere brandveiligheid);
  - Huurwetgeving, zoals uitgewerkt in de Huurwet;
4. Toezicht. Tot slot hebben facilitaire bedrijven naast regels ook te maken met toezicht, uitgeoefend door verschillende instanties:
  - Schiphol Nederland B.V. (SNBV) ziet namens de exploitant van de luchthaven toe op naleving van de Schipholregels (Regeling Toelating Schiphol, artikel 7);
  - De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) houdt toezicht op de productie, handel en opslag van voedsel, conform de Warenwet, artikelen 25-32c.

## 3 Regeldruk bij ondernemers op mainport Schiphol

*Het onderzoek naar de ervaren regeldruk resulteert in een lijst met verschillende knelpunten. Voor 12 geselecteerde knelpunten formuleert dit rapport oplossingen. De opbrengst van deze oplossingen loopt uiteen van circa € 50 duizend tot maximaal € 1,5 miljoen per jaar. Daar komen opportuniteitskosten bij die in sommige gevallen oplopen tot circa € 2,7 miljoen per jaar.*

### 3.1 Inleiding

#### *Werkwijze*

De inventarisatie van de regeldruk heeft via een marktconsultatie bij gebruikers en proceseigenaren op Schiphol plaatsgevonden. Mede door de relatief korte doorlooptijd van dit onderzoek is ervoor gekozen om de marktconsultatie op verschillende manieren uit te voeren: via interviews, focusgroepen en door gebruik te maken van bestaande platforms (zoals de sectorraden van Air Cargo Nederland). Zowel gebruikers (ondernemingen) als proceseigenaren binnen de vier aandachtsgebieden zijn gevraagd naar ervaren regeldruk en andere knelpunten op Schiphol. Hierbij is als volgt te werk gegaan:

- Voor de inventarisatie van de knelpunten en belemmeringen in de luchtvrachtsector op Schiphol is gebruikgemaakt van de sectorraadvergaderingen van ACN. Tijdens de vergaderingen van de sectorraden transportbedrijven, afhandelaren en expediteurs is met de aanwezige bedrijven de regeldruk geïnterviewd<sup>4</sup>. Aangeleverde knelpunten en belemmeringen zijn later telefonisch met de desbetreffende partij besproken. Daarnaast is via interviews ook gesproken met andere relevante partijen (bedrijven en brancheverenigingen) ten aanzien van luchtvrachtafhandeling op Schiphol;
- De inventarisatie van de regeldruk bij luchtvaartmaatschappijen heeft plaatsgevonden via een **focusgroepbijeenkomst** met vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen op Schiphol (KLM, easyJet, Transavia, TUI en Schiphol) en Schiphol Group (als exploitant). Daarnaast zijn er met enkele luchtvaartmaatschappijen verdiepende interviews gevoerd;
- Inventarisatie van de regeldruk in de andere aandachtsgebieden heeft via interviews plaatsgevonden met bedrijven en proceseigenaren op de mainport Schiphol;
- Tot slot zijn de opgehaalde knelpunten en belemmeringen met de klankbordgroep besproken tijdens een uitgebreide werksessie.

Een overzicht van de geïnterviewde personen, deelnemers aan de sectorraden en focusgroep luchtvaartmaatschappijen is in bijlage A opgenomen.

---

<sup>4</sup> De sectorraden bestaan uit bedrijven aangesloten bij ACN. In totaal heeft ACN vijf sectorraden: Expediteurs, Truckers, Afhandelaren, Luchtvaartmaatschappijen-GSA en Dienstverleners. In het kader van dit onderzoek is aangeschoven bij vergaderingen van de eerste drie genoemde sectorraden.



Tijdens de marktconsultatie naar de ‘ervaren’ regeldruk is zowel gekeken naar knelpunten én mogelijke oplossingsrichtingen. De brede inventarisatie van regelgeving is hierbij gebruikt bij het opstellen van een gerichte lijst met onderwerpen en vragen per aandachtsgebied. Tijdens de verschillende bijeenkomsten stonden de volgende vier vragen centraal:

1. Welke regelgeving leidt voor uw onderneming tot hoge kosten of leidt ertoe dat u afziet van (nieuwe) activiteiten?
2. Hoe groot is deze impact van deze regeldruk op het bedrijfsresultaat en/of activiteit (uitgedrukt in euro's)?
3. Is dit een unieke belemmering alleen voor uw onderneming, of breder in de branche?
4. Welke oplossingen ziet u om deze regeldruk weg te nemen dan wel te verkleinen?

Op basis van deze vragen zijn niet alleen de knelpunten geïdentificeerd, maar is ook een eerste aanzet gedaan tot selectie (impact en uniciteit) en oplossingsrichtingen. De bevindingen zijn vervolgens getoetst bij een brede klankbordgroep, waarin het bedrijfsleven en overheid vertegenwoordigd zijn. Een overzicht van de klankbordgroepleden is in de bijlage opgenomen. Ook zijn de aangedragen belemmeringen en knelpunten per e-mail – indien noodzakelijk – getoetst en geverifieerd bij de partijen die deze aangedragen hebben.

#### *Actieagenda Schiphol*

De regeldruk op luchthaven Schiphol staat hoog op de agenda van het kabinet. Op nationaal niveau wordt bij nieuwe regelgeving altijd getoetst of sprake is van een toename van administratieve lasten. Voor de Actieagenda Schiphol is een inventarisatie gemaakt van regeldruk van bestaande regelgeving. Op nationaal niveau heeft dit geen aanknopingspunten opgeleverd voor mogelijke verbeteringen. Internationaal ziet het kabinet meer mogelijkheden.<sup>5</sup>

#### *Resultaten*

De betrokkenheid bij partijen op Schiphol bij het uitvoeren van deze regeldrukscan was groot. Uit de gesprekken is gebleken dat partijen op Schiphol ook op nationaal niveau knelpunten en belemmeringen ervaren. Dit varieerde van kleine ergernissen omtrent regels en interpretatie, tot belemmeringen die direct gevolgen voor de bedrijfsvoering hebben. De marktconsultatie heeft geresulteerd in een uitgebreide lijst met belemmeringen en knelpunten. Omdat niet alle knelpunten en belemmeringen tot regeldruk behoren, zijn deze onderverdeeld in twee categorieën:

- Belemmeringen zijnde regeldruk;
- Overige knelpunten.

De focus in dit onderzoek en ook de maatregelen en oplossingen hebben betrekking op de belemmeringen als gevolg van regeldruk. Een overzicht van deze (geselecteerde) belemmeringen is in Hoofdstuk 3.2 uitgewerkt. Hoofdstuk 3.3 beschrijft oplossingen voor 12 geselecteerde knelpunten en berekent het kwantitatieve effect hiervan. De overige knelpunten – die dus buiten de definitie van regeldruk vallen – worden door partijen op Schiphol wel als beperking gezien voor het ondernemerschap en leiden daarnaast nog tot kosten voor de ondernemers. Vanwege het belang dat ondernemers aan deze overige knelpunten hechten, hebben wij besloten deze ook in de onderliggende rapportage op te nemen. De overige knelpunten zijn echter niet gekwantificeerd en er is niet

---

<sup>5</sup> Zie hiervoor: Actieagenda Schiphol, p. 25.



gezocht naar oplossingen hiervoor. Dat ligt buiten de scope van dit onderzoek. Een overzicht van de overige knelpunten is in Hoofdstuk 4 nader uitgewerkt.

## 3.2 Selectie belemmeringen

De quickscan is in een kort tijdsbestek uitgevoerd en dit noopt tot keuzes. Het onderzoek richt zich zoveel mogelijk op belemmeringen die uniek zijn voor ondernemers op Schiphol. Regelgeving die voor alle ondernemers in Nederland mogelijk regeldruk veroorzaakt, zoals de Wet werk en zekerheid, maakt geen onderdeel uit van de quickscan. In het tijdsbestek kan niet voor alle belemmeringen worden gezocht naar oplossingen, maar alleen voor die belemmeringen die waarschijnlijk de grootste impact hebben op de bedrijfsvoering van ondernemers op Schiphol. Hiervoor is een selectie gemaakt van de in het praktijkonderzoek verzamelde belemmeringen die volgens de ondernemers tot onnodige hoge regeldruk leiden. Allereerst is van alle door ondernemers aangedragen signalen nagegaan of deze regeldruk betreffen. Hiervoor is de onderliggende wet- en regelgeving onderzocht en indien deze door de ondernemers zelf is aangedragen, hebben wij dit geverifieerd. Daarbij is niet alleen gekeken naar de regionale en nationale wet- en regelgeving, maar eveneens naar Europese verdragen.

Van de verzamelde belemmeringen is aan de hand van de gegevens uit de marktconsultatie en aanvullende informatievraag een eerste ruwe inschatting gemaakt van het effect op deze ondernemers. Daarbij is een globale inschatting gemaakt van effect van de verplichting op ondernemers en een eerste raming van het aantal maal dat deze verplichting zich voordoet. Aan deze impact is een weging gehangen.

Voor de selectie van de belemmeringen is ook gezocht naar de richting waar de oplossing kan worden gevonden. Hierbij hebben wij onderscheid gemaakt in de volgende typen belemmeringen:

1. *Operationele belemmeringen* kenmerken zich doordat deze in de uitvoering zijn op te lossen. De regelgeving hoeft hiervoor niet te worden aangepast, maar alleen juist te worden toegepast door medeoverheden en uitvoeringsorganisaties;
2. *Structurele belemmeringen* hebben als kenmerk dat voor het oplossen hiervan een wijziging van de regelgeving nodig is. Het gaat dus om oplossingen die – afhankelijk van de context – naast het vinden van een oplossing ook procedureel de nodige doorlooptijd vragen (zeker wanneer het gaat om Europese regelgeving);
3. *Fundamentele belemmeringen* hebben betrekking op het beleid en bijbehorende stelsel van wet- en regelgeving. Fundamentele belemmeringen zijn niet eenvoudig weg te nemen doordat een politieke of bestuurlijke keuze moet worden gemaakt.

Aan deze belemmeringen is een weging gehangen gebaseerd op twee dimensies: het effect van de regeldruk op de concurrentiepositie en de aard van de regelgeving waarbij bepalend is hoe snel de betreffende regels zijn aan te passen. Concreet is aan operationele belemmeringen een zwaarder gewicht gehangen, omdat de verwachting is dat hiervoor sneller een oplossing is te realiseren.

### *Verificatie van de selectie*

De selectie van de belemmeringen is voorgelegd aan de relevante stakeholders. In de bijeenkomst van de Klanbordgroep de dato 17 januari 2017 is deze eerste selectie met afgevaardigden van het

bedrijfsleven en overheden besproken. Feedback uit deze bijeenkomst heeft ertoe geleid dat bij de definitieve selectie vooral aandacht is besteed aan de impact van de belemmeringen op de ondernemers. De belemmeringen met de grootste impact hebben het zwaarste gewicht gekregen. Deze aangepaste selectie is via een schriftelijke ronde voorgelegd aan de deelnemers van deze sessie en op- of aanmerkingen op de individuele belemmeringen en de selectie hebben wij verwerkt en hiermee de selectie van de belemmeringen definitief gemaakt. Voor de 12 geselecteerde belemmeringen is gezocht naar passende oplossingsrichtingen en de effecten hiervan op de regeldruk kwantitatief in kaart gebracht. Deze analyse is opgenomen in Hoofdstuk 3.3. De lijst met 12 geselecteerde belemmeringen volgt hierna.

**Tabel 3.1** Twaalf knelpunten zijn geselecteerd voor kwantificering en nader onderzoek

Rang	Belemmering
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 toezichhouders als de NVWA wordt hiervan al veel gebruikgemaakt. Het verder optimaliseren van deze processen vermindert de regeldruk. Enkele voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Als het fysieke fytosanitaire certificaat ontbreekt, kan de lading worden vernietigd. Zonder certificaat is er geen bewijs van keuring. Dit is voor ondernemers een groot risico. Het is lastig om de documenten aanwezig te hebben. Ladingen worden overgeladen, maar soms ook gedeeld;</li> <li>• Bij veel vrachtstromen is het noodzakelijk om bepaalde (douane)documenten fysiek te archiveren. Dit is Europese wetgeving, maar Nederland kan - mede door de goede relaties tussen bedrijven en douane - als proeftuin fungeren om tot verdere digitalisering van de documentenstroom te komen;</li> <li>• Strategische militaire goederen (zoals bijvoorbeeld nachtkijkers) krijgen bij transfer additionele inspecties van de douane, die mogelijk tot vertraging kunnen leiden. Hierdoor zien sommige producenten ervan af om Schiphol aan te doen. Het gebruikmaken van een ICT-oplossing om de benodigde documenten te koppelen, zal procedures versnellen en de kans op vertraging doen afnemen;</li> <li>• Drukte bij btw-teruggaveloket op Schiphol. De douane kijkt nu of dit geautomatiseerd kan;</li> </ul>
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:</p> <p>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.</p> <p>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>
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> 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>
4	<p><b>Hoge kosten voor Schiphol en luchtvaartmaatschappijen om passagiersstromen te scheiden als gevolg van Schengengrenscontrole.</b> 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>
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> 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</p>

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 CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hier kan een aanzienlijke kostenreductie worden gerealiseerd;

- 6 **Doorlooptijd aanvraag Verklaring van Geen Bezwaar (VGB), die noodzakelijk is voor aanvraag Schipholpas, is lang en daarnaast onzeker.** Dit heeft invloed op planning van personeel van met name de flexibele schil (in het hoogseizoen). Daarnaast staan deze passen op bedrijfsnaam, dus als een medewerker van werkgever wisselt moet een nieuwe pas worden aangevraagd;
- 7 **Extra steekproefsgewijs controleren van bagage van transfervluchten.** 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 m<sup>2</sup>) op Schiphol worden ingericht. Luchtvaartmaatschappijen onderkennen het belang van controles, de vraag is in hoeverre de efficiëntie kan worden verbeterd;
- 8 **Ondernemers maken onnodige kosten door tweemaal een VOG aan te vragen.** 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;
- 9 **Vergunnings- en toezichtprocedures kosten ondernemers tijd en geld.** Procedures kosten niet alleen veel tijd, hiervoor moeten door de ondernemers tevens externen worden ingehuurd. Bij inspecties van 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.

#### Enkele voorbeelden:

- Lange verblijftijd van goederen (perishables) op het platform, leidt tot risico op bederf en zo hoge kosten voor de ondernemer. De verblijftijd van goederen (perishables) op het platform is minimaal 1 uur, terwijl pharmagoederen direct vanuit de loods het vliegtuig ingeladen worden;
  - Voor inspecties op locatie komen verschillende toezichthouders van de Omgevingsdienst, afhankelijk van een thema, terwijl veel ondernemers bij voorkeur een vast aanspreekpunt hebben. Deze verschillende toezichthouders (luchtqualiteit, gevaarlijke stoffen) moeten iedere keer op de hoogte worden gebracht van de bedrijfssituatie en de specifieke eisen in deze situatie waar zij niet altijd kennis van hebben. Dit kost de ondernemers tijd en geld. Bedrijven hebben behoefte aan een vast aanspreekpunt bij inspecties. Daarnaast worden zij graag vooraf geïnformeerd over ontwikkelingen en willen zij een mogelijkheid hebben om tijdig in een conceptueel stadium eigen ontwikkelingen en veranderingen te bespreken met het aanspreekpunt bij de inspectie;
  - Lange doorlooptijden bij aanvragen van Omgevingsvergunningen hebben additionele kosten tot gevolg. Zo moeten externe onderzoeken opnieuw worden uitgevoerd, daarnaast moet de ondernemer langer wachten om de gewenste activiteit te kunnen ontplooiën. Voorbeelden van onderzoeken zijn luchtverspreidingsberekeningen, bodemonderzoeken etc.;
  - Regelgeving wordt in de interpretatie te rigide toegepast. Nut en noodzaak van regels zijn helder voor bedrijven maar de invulling daarvan gaat in een aantal gevallen aan het doel van de regelgeving voorbij en creëert extra administratieve kosten en lasten voor de ondernemers. Voorbeeld: in de hangars staan kasten voor opslag van gevaarlijke stoffen. Deze kasten voldoen aan alle voorschriften van brandveiligheid. Nu wil men in het kader van de interpretatie van regels ook exact weten waar in het pand deze staan, waardoor bij verplaatsing van deze kasten de bedrijven in een vergunningensituatie terechtkomen (volgens vergunningprocedures) wat onnodig vertraging in de hand werkt en geen toegevoegde waarde heeft voor het milieu of de veiligheid;
- 10 **Beveiligingsbedrijven maken hogere kosten vanwege dubbele screening van personeel.** De eigen scan en de screening door de AIVD heeft veel overlap. Zo moeten zij één keer per drie jaar een screening van V&J doorlopen om als beveiliging te mogen werken in Nederland. Voor Schiphol moet één keer per vijf jaar een additionele screening door de AIVD worden doorlopen;
  - 11 **Tegenstrijdige regelgeving leidt tot discussies met het bevoegd gezag en leidt tot onzekerheid bij ondernemers.** 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 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;

- 12 **Transportbedrijven op Schiphol maken hogere kosten om te voldoen aan de opleidingsverplichting, in vergelijking met de ons omringende landen.** Chauffeurs op Schiphol moeten jaarlijks een cursus volgen, terwijl dat in Duitsland maar éénmaal per vijf jaar is, conform de verplichting uit de EU-richtlijn. 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.
- 

### 3.3 Oplossingen

Voor de 12 geselecteerde belemmeringen die regeldruk veroorzaken voor ondernemers op Schiphol, is (waar mogelijk) gezocht naar oplossingen om deze regeldruk weg te nemen. Voor deze belemmeringen is nader contact gezocht met de ondernemers die deze belemmeringen hebben aangedragen om zicht te krijgen op de aard van de belemmering en de impact hiervan op de bedrijfsvoering. Daarbij is zo concreet mogelijk nagegaan wat de bron van de regeldruk is en hoe de belemmering kan worden weggenomen. Bij het zoeken naar oplossingen is het perspectief van de ondernemers leidend geweest. In het korte tijdsbestek waarin deze quickscan is uitgevoerd, hebben wij niet altijd kunnen nagaan in hoeverre er (politiek en bestuurlijk) draagvlak is voor de oplossingen en of deze op korte termijn kunnen worden doorgevoerd.

In correspondentie met de ondernemers is nader ingegaan op de impact die oplossingen hebben op de bedrijfsvoering. De regeldrukeffecten van deze oplossingen zijn daarbij gekwantificeerd. Dat gaat zowel om de tijd die besteed wordt door deze ondernemers, als de externe kosten die zij maken.

De nadere context van de belemmeringen, de aangedragen oplossing en het effect hiervan op de regeldruk zijn per belemmering in een factsheet samengevat. Voor het kwantificeren van het reductiepotentieel van de 12 belemmeringen is gebruikgemaakt van de methodiek van het Standaardkostenmodel. Uitgangspunt is de inschatting die ondernemers maken van de tijd en kosten van verplichtingen. Indien hier geen inschatting van te maken is, hebben wij gebruikgemaakt van onze ervaringen van het uitvoeren van regeldrukonderzoeken. Deze aanpak heeft geresulteerd in een overzicht van standaardhandelingen voor bijvoorbeeld het uitprinten van stukken en het invullen van naw-gegevens. Voor uurtarieven is zowel gebruikgemaakt van inschattingen van ondernemers als standaardtarieven voor bijvoorbeeld administratief werk. In de factsheets is het uurtarief herleidbaar opgenomen.

### 3.3.1 Digitalisering documentenstroom

**Digitalisering van de documentenstroom is nog niet volledig doorgevoerd. Hierdoor moeten veel fysieke formulieren en documenten aanwezig zijn. Dit veroorzaakt kosten voor bedrijven op Schiphol.**

In de huidige processen op Schiphol moeten fysieke documenten worden opgesteld en deze moeten in de gehele logistieke keten beschikbaar zijn, dit terwijl er in de praktijk reeds veel mogelijk is door digitalisering en door alle partijen (overheden en toezichthouders) reeds grote stappen zijn gezet. Ondanks deze inspanningen zijn ondernemers nu nog veel tijd kwijt met het opstellen van de fysieke documenten.

Het is van belang om de digitale processen verder te optimaliseren en hier beter gebruik van te maken. Dit geldt overigens niet alleen voor Nederland, maar tevens voor de ons omringende landen.

<b>Regelgeving</b>	• Diverse wet- en regelgeving
<b>Beleidsdoelstelling</b>	Divers
<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtvaartmaatschappijen</li> <li>• Transportbedrijven</li> <li>• Schiphol NV</li> <li>• NVWA</li> <li>• Douane</li> </ul>

#### *Context*

Voor een groot aantal processen op mainport Schiphol is het van belang fysieke documenten aan het bevoegd gezag te kunnen overleggen. Hoewel er steeds meer digitaal mogelijk in samenwerking met de douane en andere overheidsorganisaties, zijn deze fysieke documenten in de praktijk essentieel om de bedrijfsvoering (vooral import en export van goederen) doorgang te kunnen laten vinden. Voor bijvoorbeeld het douaneproces is nu reeds toegestaan dat formulieren per PDF digitaal worden aangeboden en het origineel door belanghebbende wordt bewaard. Daarbij zijn gegevens niet voor alle partijen (bevoegd gezag, toezicht en ondernemers) beschikbaar en zouden beter ontsloten kunnen worden, zodat processen efficiënter kunnen verlopen (bijvoorbeeld standaard protocollen passagiersinformatie).

De NVWA werkt aan het digitaliseren van het mondiale certificeringsproces en is daarin voorloper in de wereld. Importprocessen vanuit landen waar digitale certificaten worden afgegeven, worden door NVWA en Douane parallel, en zo veel mogelijk los van de fysieke goederenstroom, ingericht, zodat de een dan niet meer op de ander hoeft te wachten en de snelheid nog verder wordt verhoogd. De Nederlandse douane verricht in deze processen samen met de NVWA en het relevante bedrijfsleven veel (mede EU-gefinancierd) onderzoek naar optimalisatie van toezichtprocessen. Ondanks deze inspanningen is door ondernemers een aantal voorbeelden van belemmeringen aangedragen, namelijk:

- Bij veel vrachtstromen is het noodzakelijk om bepaalde (douane)documenten fysiek te archiveren. Dit is Europese wetgeving, maar Nederland kan - mede door de goede relaties tussen bedrijven en douane - als proeftuin fungeren om tot verdere digitalisering van de documentenstroom te komen. Deze belemmering is breder ook in het door Actal uitgevoerde onderzoek 'Regels in bedrijf: sectorscan logistiek' aangedragen door ondernemers in andere onderdelen van de logistieke keten;
- Als het fysieke fytosanitaire certificaat ontbreekt, kan de lading worden vernietigd. Dit is voor ondernemers een groot risico. Het is lastig om de documenten aanwezig te hebben. Ladingen worden overgeladen, maar soms ook gedeeld. Nu moeten medewerkers van Dierenhotel en Condition Competence Centre (en hun collega's van andere bedrijven) met documenten naar een loket. Dit veroorzaakt reistijd en wachttijd, terwijl betere digitalisering het proces vereenvoudigt;
- Strategische militaire goederen (zoals bijvoorbeeld nachtkijkers) krijgen bij transfer additionele inspecties van de douane. Dit leidt tot wachttijd en kosten, wat voor ondernemers hinderlijk is. Dit kan voor transporteurs reden zijn om Schiphol te mijden als luchthaven voor verzending van deze goederen. Daarbij leidt het voor sommige goederen tot onzekerheid of de goederen überhaupt via Schiphol mogen worden verzonden. Digitaal inzichtelijk maken of een vracht via Schiphol mag worden verzonden, bespaart de ondernemer tijd en geeft hem zekerheid;
- Drukke bij btw-teruggaveloket op Schiphol: Het belastingteruggaveproces gaat langs twee balies en er wordt geadviseerd hier tijd voor uit te trekken. Dit betekent dat passagiers nu extra vroeg op de luchthaven moeten zijn, om er zeker van te zijn de btw te kunnen terugvragen. Het automatiseren zou zorgen voor minder wachttijd voor passagiers, hierdoor hoeven zij minder vroeg op de luchthaven aanwezig te zijn.

Hoewel in Nederland steeds meer gebruik kan worden gemaakt van deze digitale documenten, is het gebruik internationaal niet zomaar mogelijk. Standaardisatie van digitale documenten voor internationaal gebruik zou de lasten voor ondernemers kunnen verlagen.

**Oplossing: Schiphol werkt aan het Digital Airport Program samen met verschillende stakeholders om verregaand te digitaliseren. Zo werkt bijvoorbeeld de douane zoveel mogelijk digitaal, wat de lasten voor ondernemers sterk heeft verminderd. Verder digitaliseren en het maken van afspraken voor Europees gebruik van digitale documenten verminderen de lasten voor de ondernemers aanzienlijk.**

**Daarnaast zijn er initiatieven van KLM, douane, Schiphol en Cargonaut. In een Smart Mainport programma werken zij samen om van Schiphol de slimste cargo luchthaven ter wereld te maken. Onderdeel is het ontwerpen en implementeren van slimme nieuwe aanvoerketens met 100 procent voorspelbaarheid.**

**Ook voor het verder optimaliseren van passagiersvluchten werken overheden en ondernemers samen om te komen tot nieuwe en efficiënte digitale oplossingen. De douane, Koninklijke Marachaussee en het ministerie van Veiligheid en Justitie werken samen op het gebied van preclearance, Self-Service Passport Controle en biometrische toepassingen. Deze ontwikkelingen verder uitrollen leidt tot een vermindering van de regeldruk.**

*Kosten regeldruk*

Het is lastig een schatting te maken van de hoeveelheid kosten die zijn gemoeid met het moeten werken met fysieke documenten. De verplichtingen rondom fysieke documentatie zijn integraal onderdeel van de werkzaamheden, waardoor geen eenduidige opsplitsing is te maken van deze kosten.

Lange wachttijden voor het verkrijgen van toestemming of vergunning leiden ertoe dat een aantal ondernemers afziet van het transporteren van strategische goederen via luchthaven Schiphol. Voor de luchtvaartmaatschappijen betekent dit dat zij inkomsten mislopen. Hierbij gaat het jaarlijks om enkele honderdduizenden euro's (ramingen lopen uiteen van ongeveer € 200.000 tot € 1.000.000).

Reizigers zijn nu tijd kwijt aan het doen van een BTW-aangifte. Deze post kan door gebrek aan informatie niet gekwantificeerd worden.

*Reductie regeldruk*

Uit deze quickscan waarin met een beperkte doorlooptijd inzicht is verkregen in de belemmeringen van ondernemers, is het niet zomaar mogelijk gebleken direct inzicht te krijgen in de impact van de belemmering en het effect van verdere digitalisering van uitvoerings- en toezichtprocessen. Bedrijven hebben bij de selectie van de belemmeringen meerdere malen aangegeven dat hierin de allergrootste winst is te realiseren. In totaal houdt een groot aantal personen (bij zowel overheden als het bedrijfsleven) zich bezig met de fysieke documentenstroom en zijn de kosten dan ook aanzienlijk.

**Berekening**

In de huidige quickscan naar de regeldruk is geen volledige berekening te maken van de kwantitatieve effecten van het beter gebruikmaken van de digitale documentenstroom. Wel is er de afgelopen jaren reeds een groot aantal inspanningen zijn gedaan door de overheid en het bedrijfsleven om processen te digitaliseren, waardoor processen efficiënter verlopen en de regeldruk vermindert

Verdere optimalisatie door beter gebruik te maken van de digitale documentenstroom op Schiphol kan tot gevolg hebben dat meer goederen via de luchthaven worden getransporteerd. Denk bijvoorbeeld aan de strategische goederen, die nu veelal via andere luchthavens worden getransporteerd. De gederfde inkomsten voor het mislopen van het transport van strategische goederen bedragen jaarlijks enkele honderdduizenden euro's (ramingen lopen uiteen van ongeveer € 200.000,- tot € 1.000.000).



### 3.3.2 Hoge kosten offloaden bagage

**Luchtvaartmaatschappijen maken hoge kosten om de bagage van passagiers die niet aan boord zijn te offloaden. Door het offloaden dat zo'n 15 minuten in beslag neemt, krijgt de vlucht vertraging en dat kost de luchtvaartmaatschappijen geld.**

Het is voor luchtvaartmaatschappijen niet geoorloofd om bagage mee te nemen als de eigenaar van de bagage niet in het vliegtuig zit. Dit betekent dat wanneer een passagier niet aan boord is en de bagage al in het ruim zit, luchtvaartmaatschappijen de bagage moeten offloaden. Dit kost luchtvaartmaatschappijen tijd, waaraan niet alleen directe kosten zijn verbonden maar wat tevens een vertraging tot gevolg kan hebben. In 25 procent van de vluchten wordt/worden één of meer koffers van boord gehaald, terwijl deze bij het laden wel zijn gescreend. 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. Hiermee zijn de koffers op een hoog beveiligingsniveau gescreend en zou het offloaden niet noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de overige passagiers.

<b>Regelgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wet Luchtvaart</li> <li>• COMMISSION REGULATION (EU) No 185/2010 “5.3.3.2 Hold baggage that becomes unaccompanied baggage due to factors other than those mentioned in point 5.3.2 shall be removed from the aircraft and rescreened before loading it again”</li> </ul>
--------------------	---

<b>Beleidsdoelstelling</b>	Veiligheid van de luchtvaart
----------------------------	------------------------------

<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtvaartmaatschappijen</li> </ul>
---------------------	--

#### *Context oplossing*

Het offloaden van koffers van passagiers die niet aan boord zijn, betreft een Europese verplichting. Vanaf 2020 wordt bagage op level 3 gescreend. Hierdoor is de inhoud van de koffers goed te bepalen en hiermee is het risico kleiner. Daarbij is door luchtvaartmaatschappijen ook aangegeven dat op binnenlandse vluchten in de Verenigde Staten koffers niet worden ge-offload. De maatregel staat volgens de ondernemers niet in proportie tot het risico en biedt het scannen op een hoger beveiligingsniveau een alternatief voor het offloaden van de bagage, ook gezien het feit dat in de Verenigde Staten een dergelijke maatregel niet wordt uitgevoerd.



**Oplossing: Het mogelijk maken om koffers die op niveau 3 zijn gescreend<sup>6</sup> niet meer verplicht te offloaden bij afwezigheid van de eigenaar van de bagage.**

#### *Kosten regeldruk*

Om een inschatting te kunnen maken van de effecten van het oplossing, brengen wij de regeldruk in kaart. Hierbij gaat het vooral om de vertraging die vluchten oplopen, door het offloaden van de bagage. Schatting van luchtvaartmaatschappijen is dat op 25 procent van de vluchten bagage van boord moet worden gehaald. Ongeveer 10 minuten voor vertrek, wanneer zeker is dat iedereen aan boord is, begint de airline met het offloaden van bagage van passagiers die niet in het vliegtuig zitten. Gemiddeld duurt het 15 minuten om de juiste koffer van boord te halen (afhankelijk van de locatie in het ruim). Door deze regel heeft 25 procent van de vluchten ten minste 5 minuten vertraging en daar zijn kosten aan verbonden (extra vliegtijd inplannen of sneller vliegen, wat meer brandstof kost). Deze kosten worden geraamd op € 6,50 per vertragingminuut.<sup>7</sup> Voor de berekening veronderstellen wij dat het vliegtuig uiteindelijk geen vertraging oploopt, omdat een airline veelal kiest om sneller te vliegen. Luchtvaartmaatschappijen willen de overige passagiers niet benadelen, doordat (enkele) passagiers onverhoopt niet aan boord zijn en hun bagage van boord moet worden gehaald.

#### *Reductie regeldruk*

Om de reductie van de regeldruk in kaart te brengen, gaan wij ervan uit dat de koffers niet meer van boord worden gehaald. De luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat de kosten van het later terugsturen lager zijn dan de kosten van het offloaden. Voor het berekenen van de reductie hebben wij gebruikgemaakt van de methodiek van de standaardhandelingen.

#### **Berekening**

Ervan uitgaande dat van 25 procent van de vluchten één of meer koffers van boord moeten worden gehaald, betreft het 125<sup>8</sup> vluchten per dag.

Uitgaande van minimaal 5 minuten vertraging en kosten van € 6,50 per minuut bedragen de nalevingskosten die worden bespaard bij het niet hoeven offloaden van bagage € 1,5 miljoen per jaar. De maximale reductie bedraagt derhalve € 1,5 miljoen per jaar. Dit is in 2020 te realiseren wanneer alles op level 3 wordt gescreend en alle koffers aan boord kunnen blijven. De reductie in de tussenliggende periode is lager en is afhankelijk van het aantal koffers dat nu op dit level wordt gescreend.

<sup>6</sup> De eventueel additionele kosten van deze screening zijn niet in het kader van deze quickscan in kaart gebracht.

<sup>7</sup> Inschatting van luchtvaartmaatschappijen

<sup>8</sup> Inschatting van airline op basis van het afgelopen jaar, hierbij gaat het vooral om de extra brandstof die het vergt deze vertraging in te lopen.

### 3.3.3 100 procent controle vluchten uit Caribisch gebied

**Hoge kosten omdat alle passagiers van vluchten uit het Caribisch gebied worden gecontroleerd op het bezit en de smokkel van drugs. Hierdoor staat het vliegtuig extra lang aan de gate en dit leidt tot additionele kosten voor de luchtvaartmaatschappijen.**

Vanaf 2003 zijn de 100 procent-controles op vluchten van Curaçao, Aruba, Bonaire, Sint Maarten, Suriname en Venezuela ingevoerd, om de problemen rondom de zogeheten bolletjesslikkers aan te pakken. Alle passagiers en bagage van vluchten uit deze risicolanden worden gecontroleerd op de aanwezigheid van verboden middelen. De luchtvaartmaatschappijen willen ook het aantal bolletjesslikkers terugdringen, echter zijn de kosten voor de 100 procent-controles nu zeer hoog.

#### Controle

De 100 procent-controle neemt ongeveer 45 minuten in beslag. Tijdens deze controle moet er één persoon van het grondpersoneel aanwezig zijn. Daarnaast staat het vliegtuig langer stil aan de gate en kan niet worden ingezet.

**Regelgeving** • Opiumwet, Luchtvaart wet, Douanewet artikel 17

**Beleidsdoelstelling** Voorkomen drugsmokkel

**Stakeholders**

- Luchtvaartmaatschappijen
- Douane
- KMAR

**Oplossing: Het verminderen van het aantal 100 procent-controles op vluchten uit het Caribisch gebied. Daarbij kan bijvoorbeeld worden overgegaan tot het uitvoeren van steekproeven, waarbij de helft van het aantal vluchten een 100 procent-controle moet ondergaan. Hiermee wordt wel het beleidsdoel gerealiseerd, het beperken van de drugsmokkel en bolletjesslikkers in het bijzonder, maar worden de kosten voor luchtvaartmaatschappijen gehalveerd.**

#### *Kosten regeldruk*

Om een inschatting te kunnen maken van de effecten van het verbetervoorstel, brengen wij zo volledig mogelijk de regeldruk in kaart.

- De kosten voor het meewerken aan de inspectie voor de airline bedragen 45 minuten per vlucht. Uitgaande van een uurtarief van € 75<sup>9</sup> bedragen de kosten € 56,25 per vlucht. Uitgaande van 5<sup>10</sup> per dag, bedragen de totale kosten € 102.700 per jaar (toezichtlasten);
- Het vliegtuig staat gemiddeld 45 minuten langer aan de gate en kan niet worden ingezet. In de tussentijd had ook kunnen worden gevlogen en worden hiermee inkomsten gegenereerd. Een eerste inschatting is dat deze gederfde inkomsten ongeveer € 3.000<sup>11</sup> betreffen. Hiermee worden de totale opportuniteitskosten geraamd op € 5,5 miljoen per jaar;

<sup>9</sup> Aangedragen door een airline.

<sup>10</sup> Inschatting Schiphol

<sup>11</sup> Inschattingen luchtvaartmaatschappijen. Hierbij gaat het om omzet en niet om winst.

- Voor Schiphol betekenen deze controles minder flexibiliteit. De vliegtuigen die deze 100 procent-controle moeten ondergaan, worden naar specifieke gates gebracht. Dit leidt tot additionele taxi-bewegingen, waar rekening mee moet worden gehouden. Deze hinder is niet eenduidig te kwantificeren, maar leidt zowel tot ergernis als tot kosten bij de luchthaven en de betrokken luchtvaartmaatschappijen;
- Ook voor burgers die vliegen op deze Caribische gebieden leidt dit tot lasten. Zo is na landing op Schiphol een drugshond in de slurf aanwezig en volgt eventueel een uitgebreidere controle door de douane en marechaussee. Voor reizigers betreft het hiermee vooral ervaren regeldruk (die in deze quickscan niet in kaart is gebracht).

#### *Reductie regeldruk*

Om de reductie van de regeldruk in kaart te brengen, gaan wij ervan uit dat minder vluchten aan deze 100 procent-controle onderworpen worden. Wij gaan ervan uit dat nog maar de helft van deze vluchten een dergelijke controle, die sinds 2003 is ingevoerd, moet ondergaan. Hiermee neemt de regeldruk aanzienlijk af, terwijl de pakkans van zogenaamde bolletjesslikkers hoog blijft en hiermee drugssmokkel wordt tegengegaan.

#### **Berekening**

Ervan uitgaande dat de toezichtlasten van luchtvaartmaatschappijen nu € 102.700 per jaar bedragen, zullen deze kosten worden verminderd met € 51.300 per jaar. Hiervoor is gebruikgemaakt van de methodiek van het standaardkostenmodel.

Daarnaast kunnen de vliegtuigen die nu 45 minuten per controle langer stilstaan, sneller worden ingezet. Ervan uitgaande dat de gederfde inkomsten nu ongeveer € 5,5 miljoen per jaar bedragen, zal het verminderen van het aantal controles een positief effect hebben van € 2,7 miljoen per jaar voor de luchtvaartmaatschappijen. Deze effecten maken geen onderdeel uit van de administratieve lasten, inhoudelijke nalevingskosten en toezichtlasten. Het betreft opportuiniteitskosten.

### 3.3.4 Passagiers uit Schengen- en niet-Schengenlanden

**Op Schiphol komen passagiers aan vanuit Schengen- en niet-Schengenlanden. Om deze passagiers op een juiste wijze te screenen zijn kostbare fysieke maatregelen getroffen en deze passagiersstromen gescheiden. Hiervoor zijn bijvoorbeeld aanpassingen gedaan aan de pier, waaraan hoge kosten zijn verbonden voor Schiphol NV.**

Op Schiphol komen transferpassagiers aan uit verschillende landen, waarbij passagiersstromen zoveel mogelijk zijn gescheiden. Hierdoor is de centrale security screening voor niet-Schengen reizigers doorgevoerd op de luchthaven. Deze aanpassing veroorzaakt hoge kosten.

<b>Regelgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verordening (EG) Nr. 562/2006</li> </ul>
<b>Beleidsdoelstelling</b>	Vrij verkeer van personen
<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtvaartmaatschappijen</li> <li>• Schiphol</li> <li>• EU.</li> </ul>

#### *Context*

Schiphol is vooral een hub waar veel passagiers overstappen. De luchthaven is er daarom bij gebaat de transferprocedure zo aangenaam mogelijk te maken. In de oude situatie was er geen onderscheid tussen transferpassagiers uit 'schone' (die met een screeningsniveau volgens EU-wetgeving) en 'vuile' (overige) landen. Iedere transferpassagiers moest weer door de security, wat tot ergernis voor passagiers leidde.

De luchthaven Schiphol scheidt zoveel mogelijk de aankomende en vertrekkende passagiers naar niet-Schengen. De aanpassingen aan pieren en vertrekhallen hebben meer dan gaan € 400<sup>12</sup> miljoen gekost. De passagiers kunnen pas begin 2015 de verandering merken. Na het afgeven van de bagage in de vertrekhal, volgt meteen in een ruimte daarboven de veiligheidscontrole. Hiermee is de controle aan de gate afgeschaft. De aankomende passagiers worden bij aankomst direct gescheiden. Daarvoor heeft Schiphol bovenop de pieren een extra etage gebouwd, zodat passagiers direct naar de bagagehal gaan. Het optoppen van de E-, F- en G-pier maakt het mogelijk passagiers efficiënt van elkaar te scheiden. De passagiers uit niet-Schengenlanden die conform EU-standaard gecontroleerd zijn, komen aan op de eerste verdieping. Passagiers die niet conform de EU-standaard gecontroleerd zijn uit niet-Schengenlanden, komen aan op de nieuwe tweede verdieping.

**Oplossing: De fysieke aanpassingen zijn al doorgevoerd. In deze quickscan is geen eenduidige oplossing voor toekomstige aanpassingen naar voren gekomen, waarmee de gelddruk voor de verschillende ondernemers op mainport Schiphol voor dit knelpunt ver-**

<sup>12</sup> <http://www.meerradio.nl/article/schiphol-gaat-passagiers-scheiden>, daarbij ook aangedragen door ondernemers. <http://zakenreis.nl/artikelen/schiphol-gaat-in-de-steigers/>

**mindert. Daarbij kunnen enkele oplossingen voor bepaalde ondernemers een vermindering van de regeldruk betekenen, terwijl deze juist voor andere ondernemers een toename van de regeldruk tot gevolg hebben.**

#### *Kosten regeldruk*

De kosten voor de aanpassingen van de pier bedragen miljoenen, die Schiphol dit decennium heeft moeten investeren. Het betreffen initiële investeringen om de passagiersstromen goed te kunnen scheiden.

#### *Reductie regeldruk*

Het is niet eenduidig aan te geven hoe de regeldruk door de uitwerking van het Schengenverdrag kan worden teruggebracht. Schiphol NV heeft door een ingrijpende verbouwing uitvoering gegeven aan het verdrag. Gebruik van centrale security screening heeft de regeldruk voor transferpassagiers uit de Schengenlanden, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk aanzienlijk vermindert. De passagiers hoeven geen nadere screening te ondergaan.

#### **Berekening**

In deze quickscan zijn geen oplossingen geïdentificeerd, waarbij de regeldruk voor alle ondernemers vermindert.

### 3.3.5 Dierlijk en plantaardig restmateriaal

**Dierlijk en plantaardig restmateriaal wordt volgens de wet als categorie 1 afval beschouwd en moet op minimaal 851 graden verbrand worden. Luchtvaartmaatschappijen maken hiervoor onnodig hoge kosten.**

Luchtvaartmaatschappijen hebben meer dan 30 ton afval per dag en zouden dit graag op een milieuvriendelijke en kostenefficiënte manier verwerken. Nu wordt dit beschouwd als categorie 1 afval en is verbranding op hoge temperatuur gevraagd, terwijl nut en noodzaak hiervan in studies niet is aangetoond. Deze verbranding op hoge temperatuur is duurder dan verbranding op lagere temperatuur. Daarnaast moet het afval worden verplaatst met vrachtwagens wat leidt tot additionele CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Dit afval kan maar door een beperkt aantal bedrijven worden verwerkt en hieraan zijn hogere kosten verbonden.

<b>Regelgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afvalwet, EG verordening 1774/2002</li> </ul>
<b>Beleidsdoelstelling</b>	Voorkomen dat bepaalde overdraagbare ziekten kunnen worden verspreid door niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten. Die bijproducten mogen niet meer in de voedselketen terechtkomen.
<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtvaartmaatschappijen</li> <li>• NVWA</li> </ul>

#### *Context*

Dierlijk en plantaardig afval van categorie 1, zijn restproducten met hoog risico. Binnen deze categorie vallen onder andere risicomateriaal als mest, de inhoud van het maagdarmkanaal, ruggenwervels en -merg, hersenen van herkauwers en kadavers die dit materiaal bevatten. Ook kadavers en delen van wilde dieren, waarvan wordt vermoed dat deze met een op mens of dier overdraagbare ziekte zijn besmet, vallen hieronder, evenals keukenafval en etensresten uit internationale transporten van onbekende herkomst. Alles uit deze categorie wordt onder druk gesteriliseerd bij een temperatuur van 133°C gedurende minstens 20 minuten en/of wordt op een hogere temperatuur verbrand. Volgens de luchtvaartmaatschappijen is in internationale studies aangetoond dat aan keukenafval en etensresten uit internationale transporten van onbekende herkomst geen groot risico is verbonden. Verwerking van deze reststromen zou volgens de luchtvaartmaatschappijen dan ook op andere wijze kunnen plaatsvinden.

**Oplossing: Het mogelijk maken om de reststromen van luchtvaartmaatschappijen niet te beschouwen als categorie 1 afval, maar als afval in een lagere risico-klasse. Deze reststromen kunnen dan op lagere temperaturen worden verwerkt, hierdoor besparen luchtvaartmaatschappijen nalevingskosten.**

#### *Kosten regeldruk*

Afval van categorie 1, waartoe keukenafval en etensresten uit internationale transporten worden gerekend, wordt door een beperkt aantal bedrijven verwerkt. Aan de verwerking van dit afval zijn strikte regels verbonden. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen extra kosten moeten maken

voor deze verwerking en daarnaast additionele transportbewegingen vereist zijn om het afval door het bedrijf te kunnen laten verwerken. De kosten voor het verwerken van categorie 1 afval zijn € 100<sup>13</sup> per ton hoger dan alternatieve verwerking.

#### *Reductie regeldruk*

Voor de berekening van de regeldruk gaan wij ervan uit dat het keukenafval en etensresten op andere wijze worden verwerkt en niet meer worden beschouwd als categorie 1 afval. Voor de berekening van de regeldruk maken wij gebruik van de methodiek van het standaardkostenmodel. Wij nemen hierbij de extra reisbewegingen niet mee, aangezien daar in deze quickscan geen volledig beeld van is te krijgen.

#### **Berekening**

Per week gaat het om ongeveer 30 ton<sup>14</sup> afval dat wordt aangemerkt als categorie 1. Dit maakt jaarlijks 1.560 ton categorie 1 afval.

De extra kosten voor de verwerking bedragen minimaal € 100 per ton. Deze kosten worden bespaard als keukenafval en etensresten niet als categorie 1 zouden worden beschouwd. De totale besparing wordt geraamd op € 156.000 per jaar.

---

<sup>13</sup> Inschatting van de airline.

<sup>14</sup> Inschatting van de luchtvaartmaatschappijen op basis van het afval van de afgelopen jaren.

### 3.3.6 Controleren van bagage op transfervluchten

**Op Schiphol vinden aanvullende steekproeven plaats van bagage op transfervluchten. De luchtvaartmaatschappijen onderstrepen het belang van controles en de bijdrage hiervan voor de veiligheid van vliegverkeer, maar de bagage is reeds in het land van herkomst gecontroleerd.**

De douane voert extra steekproeven uit op bagage van transfervluchten. Dit betekent extra handelingen met deze bagage en dit leidt ertoe dat er dagelijks koffers de aansluitende vlucht missen. Deze koffers worden vervolgens nagestuurd naar de plaats van bestemming. Het nasturen van deze koffers leidt voor de luchtvaartmaatschappijen tot extra kosten.

<b>Regelgeving</b>	• Wet Luchtvaart
<b>Beleidsdoelstelling</b>	
<b>Stakeholders</b>	• Luchtvaartmaatschappijen • Douane

#### *Context*

De standaard overstaptijd op Amsterdam Airport Schiphol naar een vlucht binnen Europa is 40 minuten. Op een intercontinentale vlucht is de minimale overstaptijd 50 minuten. Bagage wordt doorgestuurd naar de aansluitende vlucht en de passagier hoeft deze niet op te halen. Wel kan de douane bepalen dat deze koffers aan een steekproef worden onderworpen. Dit betekenen extra handelingen met deze koffers, terwijl de tijd beperkt is omdat de aansluitende vlucht enkele minuten later vertrekt. Volgens luchtvaartmaatschappijen heeft de douane een beperkt aantal mensen en materieel om deze steekproeven binnen de korte doorlooptijd uit te voeren. Deze extra handelingen kosten tijd en daarbij is de kans groot dat koffers de aansluitende vlucht missen. Het gaat daarbij volgens luchtvaartmaatschappijen om meerdere koffers per dag. De luchtvaartmaatschappijen moeten de koffers daarna doorsturen naar het juiste vliegveld.

**Oplossing: Geen steekproeven houden op transfervluchten, deze zijn immers al in het land van herkomst gescreend. Als douane-organisaties elkaars processen erkennen en accepteren en dat controles zo vroeg mogelijk in de keten, liefst voor vertrek, met moderne middelen o.b.v. risicoanalyse worden ingericht kan het aantal controles tijdens de transfer worden verminderd.**

#### *Kosten regeldruk*

Luchtvaartmaatschappijen moeten de koffers die hun vlucht missen nasturen. Dit betekent extra handlingskosten, deze bedragen circa € 100<sup>15</sup>. De schatting is dat 5 procent van de gecontroleerde koffers vertraging oploopt. Wij gaan er op basis van gegevens van de luchtvaartmaatschappijen uit dat het 25 koffers per dag zijn. De totale regeldruk bedraagt € 100 × 25 × 365 = € 912.500 per jaar.

<sup>15</sup> Inschatting van luchtvaartmaatschappijen.



Voor de verwerking van deze koffers is een ruimte van 100 m<sup>2</sup> beschikbaar. Uitgaande van de huur van deze ruimte (€ 1.000 per m<sup>2</sup>) bedragen de kosten in ieder geval € 100.000 per jaar. Dit betreffen uitvoeringskosten van de overheid en maken geen onderdeel uit van de regeldruk.

Voor passagiers is vertraagde bagage zeer hinderlijk. Hierbij gaat het om de ergernis dat de bagage er niet is, waarbij wordt geadviseerd direct actie te ondernemen. Dit kost de passagier tijd en draagt niet bij aan de positieve ervaring. Dit is niet alleen hinderlijk, maar slaat ook neer op de airline terwijl de airline hierop geen invloed heeft.

#### *Reductie regeldruk*

Voor de berekening van de regeldruk, gaan wij ervan uit dat er geen vertraging meer optreedt in de afhandeling van koffers. Dit betreft de maximaal haalbare reductie die is berekend met het standaardkostenmodel.

#### **Berekening**

Luchtvaartmaatschappijen moeten de koffers die hun vlucht missen nasturen. Dit betekent extra handelingskosten, deze bedragen circa € 100<sup>16</sup>. De schatting is dat 5 procent van de gecontroleerde koffers vertraging oploopt. Wij gaan er vanuit dat dit er 25 per dag zijn. De totale regeldruk bedraagt € 100 × 25 × 365 = € 912.500 per jaar.

---

<sup>16</sup> Inschatting van luchtvaartmaatschappijen.

### 3.3.7 Lange en onzekere doorlooptijd aanvraag Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) voor Schipholpas personen leidt tot onnodige kosten

**Bedrijven maken hogere kosten als gevolg van een lange en onzekere doorlooptijd voor de aanvraag van een VGB, die noodzakelijk is voor de aanvraag van een Schipholpas personen.**

De Schipholpas personen 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 (A.A.S.) van het bedrijfs-beveiligde gebied Landside. Voor het aanvragen van een Schipholpas personen is het hebben van een VGB een vereiste. De VGB is gekoppeld aan de Schipholpas personen en zijn beide (maximaal) 5 jaar geldig. De behandeling van de VGB-aanvraag, die aangevraagd wordt bij de AIVD, kent een doorlooptijd van 8 weken. De doorlooptijd is niet alleen lang, maar ook onzeker. Als de AIVD aanvullende informatie op moet vragen bij derden, duurt het onderzoek vaak langer. De onzekere doorlooptijd zorgt voor onduidelijkheid in de personeelsplanning (met name voor tijdelijk personeel) en voor een beperkte bedrijfsflexibiliteit.

Daarnaast is op de persoonlijke Schipholpas de bedrijfsnaam vermeld. Bij een baanwisseling binnen 5 jaar binnen de gebieden waarvoor een Schipholpas personen noodzakelijk is, dient daarom een nieuwe Schipholpas personen te worden aangevraagd. In sectoren waar relatief vaak een bedrijfswisseling voorkomt, zoals uitzend- en schoonmaakbedrijven, leidt dit opnieuw een lange, onzekere doorlooptijd en tot hoge kosten.

<b>Regelgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EG-Verordening 300/2008</li> <li>• EG-Verordening 272/2009</li> <li>• EG-Verordening 185/2010</li> <li>• Art. 37 Luchtvaartwet</li> <li>• Wet veiligheidsonderzoeken</li> </ul>
<b>Beleidsdoelstelling</b>	De veiligheid waarborgen door te werken met geschikte en betrouwbare medewerkers.
<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Airside- en Secured Premises (A.A.S.) bedrijven</li> <li>• Badge Center</li> <li>• AIVD</li> <li>• Afdeling Engineering &amp; Systems Management (ESM)</li> <li>• Afdeling Security Policy (SP)</li> </ul>

#### *Context*

Een veilig beschermd Schiphol wordt onder andere bepaald door (het aannemen van) betrouwbare, integere medewerkers. Daarom dienen medewerkers die werkzaam zijn bij een geregistreerd bedrijf binnen het beschermde Security Restricted Area – Critical Part (SRA-CP), Non-Security Restricted Area (Non-SRA) en binnen het bedrijfs-beveiligde Secured Premises door A.A.S. aan de vereiste

veiligheids-voorwaarden te voldoen en een geldige, persoonsgebonden luchthavenidentiteitskaart te hebben. In het veiligheidsonderzoek, dat nodig is voor personen die een vertrouwensfunctie (gaan) vervullen, let de AIVD op eerlijkheid, onafhankelijkheid, loyaliteit en integriteit van de werknemer. De doorlooptijd is mede afhankelijk van de nationaliteit van degene waarvoor de VGB wordt aangevraagd. In de praktijk duurt het onderzoek van de AIVD korter als een medewerker alleen de Nederlandse nationaliteit bezit en altijd in Nederland heeft gewoond. Alle andere nationaliteiten, en met name de nationaliteiten met een dubieuze achtergrond, hebben te maken met een langer veiligheidsonderzoek. Het veiligheidsonderzoek ten behoeve van de VGB vindt eenmaal per vijf jaar plaats.

Als de VGB verleend wordt, kan de Schipholpas personen aangevraagd worden. De Schipholpas personen kan met de benodigde documenten binnen enkele dagen gereedgemaakt worden. De Schipholpas personen voldoet aan de normen die in het Nationaal Programma voor de Beveiliging Burgerluchtvaart staan en bevat onder andere een pasfoto, verschillende kleuren en een letter. De kleuren en letters geven de autorisatiegebieden van de medewerker aan. De Schipholpas moet altijd zichtbaar en met zichtbare foto worden gedragen. De minimumleeftijd voor het verkrijgen van een Schipholpas personen is 15 jaar. De geldigheid van de Schipholpas personen is afhankelijk van de aard en duur van de dienstbetrekking van de werknemer, maar wordt in de praktijk voor de maximale periode van vijf jaar aangevraagd. Uitgangspunt voor de geldigheid is de geldigheidsduur zoals vermeld op het Aanvraagformulier Schipholpas. De Schipholpas personen kan niet verlengd worden.

De verantwoordelijkheid voor het ontwerp, de installatie en instandhouding van het toegangsbeheersysteem en de Schipholpassen ligt bij de afdeling Engineering & Systems Management (ESM). Functioneel beheerder van de paslay-out en voor de verschillende autorisaties is de afdeling Security Policy (SP).

**Oplossing: het verkorten van de procedures voor de aanvraag van een VGB, zonder daarbij afbreuk te doen aan de zorgvuldigheid, zodat werknemers binnen het Airside-gebied en binnen Secured Premises (A.A.S.) sneller zijn in te zetten op Schiphol. Dit biedt Airside- en Secured Premises (A.A.S.) bedrijven meer flexibiliteit in het ondernemen en in de personeelsplanning.**

**Aanvullende oplossing: Een snellere doorlooptijd en lagere kosten voor herhaalde VGB-aanvragen. Medewerkers die al eerder een VGB hebben aangevraagd voor werkzaamheden op Schiphol, krijgen te maken met snellere screening (met behoud van zorgvuldigheid). In een digitaal register kan de AIVD nagaan bij welke bedrijven de werknemer gewerkt heeft en op basis van een risicoanalyse een kortere screening uitvoeren. Omdat hier minder kosten voor gemaakt worden, kunnen de leges voor een herhaalde VGB omlaag.**

#### *Regeldruk*

Medewerkers die werkzaam zijn bij een Airside- of Secured Premises (A.A.S.) bedrijf moeten voor de screening bij de AIVD het wijzigingsformulier burgerluchtvaart downloaden en invullen (ondertekenen en in een envelop aan de werkgever overhandigen). Werkgevers moeten daarnaast een tweede formulier invullen en opsturen. De werkgevers ontvangen vervolgens een VGB van de AIVD. Het invullen van beide formulieren kost ongeveer 30 minuten per aanvraag. Daarnaast

moeten leges worden betaald van € 94 per aanvraag. Het VGB is vijf jaar geldig. De totale kosten voor ondernemers zijn beduidend hoger en liggen op circa € 1.000 per aanvraag. Door het bedrijfsleven is aangegeven dat de Schipholpas personen hoge kosten met zich meebrengt, mede omdat deze kosten ook worden gemaakt als de Schipholpas is verlopen na vijf jaar en deze dan opnieuw moet worden aangevraagd. De doorlooptijd is in de praktijk vaak langer dan acht weken, vanwege het opvragen van aanvullende informatie bij externe partijen. Dit is met name het geval bij aanvragen met een buitenlandse identiteit. De onzekere doorlooptijd zorgt voor onduidelijkheid bij de werkgever wanneer medewerkers ingezet kunnen worden. Ook kan nieuw personeel niet direct ingezet worden. Beide punten dragen bij aan de ervaren regeldruk van de betrokken Schiphol-ondernemers.

#### *Kosten regeldruk*

- *VGB*: Bij 30.705 aanvragen per jaar, wordt jaarlijks  $30.175 \times € 94 = € 2.836.450$  aan leges betaald. De overige administratieve lasten bedragen bij 30.705 aanvragen per jaar, jaarlijks  $30.175 \times € 906/5 = € 850.935$  aan kosten betaald;
- *Schipholpas personen*: Bij 30.705 aanvragen per jaar, wordt jaarlijks  $30.175 \times € 28,20 = € 850.935$  aan kosten betaald.

#### *Reductie regeldruk*

Het verkorten van de doorlooptijd van de procedure voor het verkrijgen van een VGB leidt tot een merkbare regeldrukvermindering van ondernemers bij het inzetten van personeel binnen het Airside-gebied en binnen Secured Premises (A.A.S.) van het bedrijfs-beveiligde Landside-gebied. Werknemers kunnen sneller worden ingezet. In deze quickscan was het niet mogelijk om de oplossing te kwantificeren.

### 3.3.8 Dubbel aanvragen VOG

**Medewerkers van transportbedrijven, die zowel een erkende agent zijn en daarnaast een ACN-pas nodig hebben, moeten tweemaal een VOG aanvragen. Dit kost niet alleen extra tijd en geld, maar wordt tevens als onnodig beschouwd.**

Chauffeurs van transportbedrijven moeten tweemaal een VOG aanvragen. Dit betekent dat ze tweemaal naar het gemeentehuis moeten afreizen, wat tijd kost. Daarnaast is de doorlooptijd onzeker, wat voor transportbedrijven een belemmering betekent voor de inzet van personeel en hinderlijk is bij het ondernemen. Het gaat jaarlijks om 1.500 chauffeurs die twee VOG's aanvragen.

<b>Regelgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Europese verordening nr. 185/2010</li> </ul>
<b>Beleidsdoelstelling</b>	Het beschermen van personen en goederen door te voorkomen dat er verboden voorwerpen aan boord van vliegtuigen kunnen worden gebracht.
<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportbedrijven</li> <li>• VenJ</li> <li>• ACN</li> <li>• Ministerie van defensie</li> </ul>

#### *Context*

Transportbedrijven hebben de mogelijkheid zichzelf te laten registreren als “erkend agent”. Een lading van een “erkend agent” hoeft niet telkens opnieuw door alle beveiligingscontroles op Schiphol. Dit bespaart de ondernemer geld en tijd. Ladingen kunnen sneller bepaalde zones binnen worden gelaten en er hoeven minder kosten te worden betaald omdat veel controles achterwege kunnen blijven. Personeel dat op de goed te keuren locatie toegang heeft tot identificeerbare luchtvracht dient in het bezit te zijn van een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG).<sup>17</sup> Chauffeurs kunnen ook de ACN-pas aanvragen, dit heeft op Schiphol enkele voordelen. Hiervoor moet eveneens een VOG worden aangevraagd. Dit is een andere VOG, dan die nodig is voor de “erkend agent”.

**Oplossing: Het screeningsprofiel van de VOG voor ‘erkend agent’ en benodigd voor de ACN-pas met elkaar afstemmen, zodat de VOG voor beide procedures volstaat.**

#### *Regeldruk*

Medewerkers moeten nu tweemaal een VOG aanvragen. Dit betekent dat zij tweemaal gegevens moeten invullen en naar het gemeentehuis moeten reizen om een VOG op te halen. Dit zijn administratieve lasten. Hierbij gaan wij ervan uit dat het invullen van de gegevens door de ondernemer 15 minuten kost. Het ophalen van een VOG kost per keer 60 minuten (retour).

Daarnaast moeten leges worden betaald. Deze maken geen onderdeel uit van de definitie van regeldruk, maar zijn voor de werkgevers wel een last. Per procedure zijn de leges € 41,35.

<sup>17</sup> Zie hiervoor: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/toezicht-luchtvracht/inhoud/status-erkend-luchtvrachtagent-of-bekende-afzender>

Voor werkgevers betekent de doorlooptijd van de procedure, die in de praktijk nogal uiteen kan lopen, dat dit de gewenste flexibiliteit in de operatie niet bevordert. Het is voor transportbedrijven niet precies bekend wanneer nieuwe medewerkers kunnen worden ingezet. Ook is het niet zomaar mogelijk om personeel in te zetten. Hiermee heeft dit invloed op de ervaren regeldruk van deze ondernemers.

#### *Reductie regeldruk*

Voor de berekening van de reductie van regeldruk, gaan wij ervan uit dat het volstaat om eenmaal een VOG aan te vragen voor beide procedures. Voor de berekening van de reductie is gebruikge- maakt van de methodiek van het standaardkostenmodel. Hoewel de leges geen onderdeel uitmaken van de regeldruk, is de reductie hiervan wel in kaart gebracht.

#### **Berekening**

Jaarlijks vragen 1.500<sup>18</sup> chauffeurs twee VOG's aan om te kunnen werken voor een 'erkend agent' en als een ACN-pas nodig is.

De reductie is  $1.500 \times (70 \text{ minuten} / 60 \text{ minuten}) \times \text{€ } 32^{19} = \text{€ } 56.000$ .

Het samenvoegen van de procedures bespaart jaarlijks € 56.000 aan administratieve lasten voor transportbedrijven die actief zijn op Schiphol.

De ondernemers besparen daarnaast ook nog eens € 41,35 aan leges per procedure.

De besparing aan leges betreft € 62.025 per jaar.

Daarnaast betekent het voor de transportondernemer dat nieuw personeel sneller kan worden ingezet, dit biedt meer flexibiliteit in het ondernemen.

---

<sup>18</sup> Geschat door ACN.

<sup>19</sup> Geschat uurtarief door ondernemer.

### 3.3.9 Vergunnings- en toezichtprocedures

#### Vergunnings- en toezichtprocedures kosten ondernemers tijd en geld.

Ondernemers op mainport Schiphol hebben regelmatig te maken met het aanvragen van nieuwe vergunningen, voor nieuwe en aangepaste activiteiten. Hiervoor moeten zij veel informatie aanleveren en ook heeft de lange doorlooptijd van deze procedures invloed op de kosten. Activiteiten kunnen later dan gepland (en gewenst) beginnen en bewijslast moet opnieuw worden verzameld.

Deze ondernemers hebben daarbij ook te maken met een groot aantal toezichthouders. De inspecties sluiten niet altijd goed aan op de werkprocessen van de ondernemers, wat hinderlijk is en daarbij tot vertraging kan leiden.

<b>Regelgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverse wet- en regelgeving</li> </ul>
--------------------	---

<b>Beleidsdoelstelling</b>	Divers
----------------------------	--------

<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtvaartmaatschappijen</li> <li>• Transportbedrijven</li> <li>• Omgevingsdienst</li> <li>• NVWA</li> <li>• Douane</li> </ul>
---------------------	---

#### Context

Ondernemers op Schiphol hebben te maken met een groot aantal vergunnings- en toezichtprocedures. Dit kost deze ondernemers tijd en geld. In de praktijk wordt al goed samengewerkt met de verschillende instanties, maar verdere verbeteringen kunnen de lasten verminderen. Enkele voorbeelden van dergelijke processen:

- Lange doorlooptijden bij aanvragen van Omgevingsvergunningen hebben additionele kosten tot gevolg. Zo moeten externe onderzoeken opnieuw worden uitgevoerd, daarnaast moet de ondernemer langer wachten om de gewenste activiteit te kunnen ontplooiën. Voorbeelden van onderzoeken zijn luchtverspreidingsberekeningen, bodemonderzoeken etc.;
- Voor inspecties op locatie komen verschillende toezichthouders van de Omgevingsdienst, afhankelijk van een thema, terwijl veel ondernemers bij voorkeur een vast aanspreekpunt bij de inspecties hebben. Deze verschillende toezichthouders (luchtkwaliteit, gevaarlijke stoffen) moeten iedere keer op de hoogte worden gebracht van de bedrijfssituatie en de specifieke eisen in deze situatie waar zij niet altijd kennis van hebben. Dit kost de ondernemers tijd en geld. Bedrijven hebben behoefte aan een vast aanspreekpunt bij de inspecties. Daarnaast worden zij graag vooraf geïnformeerd over ontwikkelingen en willen zij een mogelijkheid hebben om tijdig in een conceptueel stadium eigen ontwikkelingen en verandering te bespreken met het vaste aanspreekpunt bij de inspecties;
- Lange verblijftijd van goederen (perishables) op het platform, leidt tot risico op bederf en zo hoge kosten voor de ondernemer;

- Regelgeving wordt in de interpretatie rigide toegepast. Nut en noodzaak van regels zijn helder voor bedrijven maar de invulling daarvan gaat in een aantal gevallen aan het doel van de regelgeving voorbij en creëert extra administratieve kosten en lasten voor de ondernemers. Voorbeeld: in de hangars staan kasten voor opslag van gevaarlijke stoffen. Deze kasten voldoen aan alle voorschriften van brandveiligheid. Nu wil men in het kader van de interpretatie van regels ook exact weten waar in het pand deze staan, waardoor bij verplaatsing van deze kasten de bedrijven in een vergunningensituatie terechtkomen (volgens vergunningprocedures) wat onnodig vertraging in de hand werkt en geen toegevoegde waarde heeft voor het milieu of de veiligheid.

**Oplossing: Het verder optimaliseren van vergunnings- en toezichtprocessen en beter laten aansluiten op de uitvoeringsprocessen. Bedrijven hebben daarbij behoefte aan één aanspreekpunt en worden vooraf geïnformeerd over ontwikkelingen (in bijvoorbeeld wet- en regelgeving). Daarbij willen bedrijven ook vooraf in een conceptueel stadium toetsen met het bevoegd gezag en/of de toezichthouders, werkelijke ontwikkelingen kunnen dan sneller worden vergund en voorkomt discussies tijdens toezicht in de praktijk.**

**Voor de afhandeling van vracht is binnen Schiphol een goed voorbeeld van samenwerking tussen ondernemers en overheden. Het Joint Inspection Center (JIC) maakt een veiligere en efficiëntere vrachtafhandeling op Schiphol mogelijk door verschillende handhavers en inspectiediensten samen te laten werken aan controles van luchtvracht. Mogelijk kunnen ook op andere terreinen dergelijke samenwerkingsverbanden worden opgezet.**

#### *Kosten regeldruk*

De kosten van het niet optimaal uitvoeren van vergunnings- en toezichtprocessen zijn divers. Dit is afhankelijk van de onderneming en het type activiteit die zij ondernemen. In deze quickscan is dan ook geen eenduidig inzicht verkregen in deze kwantitatieve aspecten. Dit is ook een gevolg van het gegeven dat de lasten in diverse afdelingen van ondernemers liggen en soms zelfs op het niveau van individuele medewerkers. Het zijn juist deze individuele medewerkers die te maken hebben met deze processen en hinder ondervinden van de niet optimale uitvoering hiervan.

Uit ervaringscijfers van ondernemers op Schiphol is naar voren gekomen dat inefficiënte vergunnings- en toezichtprocedures tot hoge kosten leiden. Een voorbeeld is de lange doorlooptijd van de Omgevingsvergunning. Uitgevoerde onderzoeken zijn door de lange doorlooptijd niet altijd meer relevant en moeten worden geactualiseerd. De kosten hiervoor bedragen al snel tienduizenden euro's.

De extra tijd die gemoeid is met inspecties door de Omgevingsdienst kost snel 30 minuten extra van de ondernemers, om de situatie toe te lichten.

#### *Reductie regeldruk*

Het is niet eenduidig aan te geven. Het gaat om een groot aantal en diverse procedures voortvloeiend uit een constellatie van wet- en regelgeving. Daarbij is het niet eenduidig na te gaan hoe vaak deze vergunnings- en toezichtprocessen plaatsvinden.



**Berekening**

In het kader van deze quickscan is het niet mogelijk gebleken een grondige en volledige berekening te maken van de regeldrukeffecten van deze maatregelen. Op basis van de ervaringen van het bedrijfsleven is de impact van een oplossing op de bedrijfsvoering groot.

De besparing van het verkorten van de doorlooptijd van het aanvragen van Omgevingsvergunningen kan enkele tienduizenden euro's per keer bedragen. Hiervoor hoeven onderzoeken niet opnieuw worden uitgevoerd. Hierbij gaat het ongeveer om € 30.000. Het ontbreekt in deze quickscan echter aan inzicht hoe vaak dit op mainport Schiphol voorkomt. Een structurele oplossing leidt tot verminderde regeldruk.

De tijdsbesparing per inspectie wordt geraamd op 30 minuten door te werken met een vast aanspreekpunt. Besparing per procedure wordt geraamd op  $\frac{1}{2} \times € 75 = € 37,5$ . In de quickscan is geen inzicht verkregen in het totaal aantal inspecties waaraan de ondernemers worden onderworpen.

### 3.3.10 Dubbele screening beveiligingsbedrijven

**Beveiligingsbedrijven maken hogere kosten vanwege dubbele screening van personeel dat op Schiphol wordt ingezet. Het gaat om een screening van VenJ en een additionele screening door de AIVD.**

Beveiligers op Schiphol worden twee maal gescreend en deze screenings worden periodiek herhaald. Daarbij moet worden vermeld dat de screening in het kader van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus iedere drie jaar wordt herhaald en de screening in het kader van de Wet veiligheidsonderzoeken iedere vijf jaar wordt uitgevoerd. Naast de kosten en administratieve lasten, vormt de onzekerheid over de doorlooptijd van deze screenings een belemmering voor de beveiligingsbedrijven. Zo is onduidelijk wanneer personeel effectief op Schiphol kan worden ingezet. Hiermee verliest een beveiligingsbedrijf flexibiliteit.

<b>Regelgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus</li> <li>• Wet veiligheidsonderzoeken</li> </ul>
<b>Beleidsdoelstelling</b>	De veiligheid waarborgen door te werken met geschikte en betrouwbare beveiligers.
<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beveiligingsbedrijven</li> <li>• VenJ</li> <li>• AIVD</li> <li>• Politie</li> </ul>

#### *Context*

De veiligheid van een goederen en gebieden leunt op het goed handelen van de beveiligiger. Daarom dienen beveiligers op basis van twee verschillende wetten gescreend te worden op geschiktheid en betrouwbaarheid. Naast een controle van het juiste opleidingsniveau van de beveiligiger (geschiktheid) wordt er ook gekeken naar de eerlijkheid, onafhankelijkheid, loyaliteit en integriteit van de beveiligiger.

Hierbij gaat het om een screening waaraan alle beveiligers worden onderworpen in het kader van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. Hiervoor moet de medewerker:

1. een Akkoordverklaring afgeven,
2. een Pasfoto afgeven, en
3. een Kopie identificatiebewijs/paspoort afgeven.

Deze toestemming is drie jaar geldig.

Voor beveiligers op Schiphol vindt een tweede screening plaats in het kader van de Wet veiligheidsonderzoeken door de AIVD. Eenmaal per vijf jaar worden de medewerkers gescreend, naast de screening die in het kader van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus plaatsvindt, waarbij opvallend te noemen is dat de screening die de AIVD uitvoert, vijf jaar geldig

is. Ondernemers ervaren deze dubbele screening van personeel als onnodige regeldruk. Voor bedrijven betekent de verplichting dat personeel minder flexibel is in te zetten en moet worden gewacht tot beide screenings zijn uitgevoerd.

**Oplossing: De geldigheid van beide screenings gelijktrekken en indien mogelijk zelfs samenvoegen, zodat het aantal procedures dat beveiligers op Schiphol moeten doorlopen wordt verminderd.**

**Aanvullende oplossing: Het verkorten van de procedures, zonder daarbij afbreuk te doen aan de zorgvuldigheid, zodat beveiligers sneller zijn in te zetten op Schiphol. Dit biedt beveiligingsbedrijven meer flexibiliteit in het ondernemen. Ook kunnen eventuele personele problemen door ziekte of vakanties eenvoudiger worden opgelost.**

#### *Regeldruk*

Beveiligers die op Schiphol werken moeten in tegenstelling tot hun collega's die elders werkzaam zijn, twee screeningprocedures doorlopen. Voor de screening o.b.v. Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus moeten werkgevers per beveiligers bij de korpschef een toestemming aanvragen. Naast het invullen van een formulier, moet ook een legitimatie worden opgehaald. De tijd die dit kost bedraagt (inclusief invullen en ophalen) in ieder geval 75 minuten. Daarnaast moeten leges van € 60 worden betaald en daarnaast nog € 26 voor het legitimatiebewijs. Dit is maximaal drie jaar geldig.

Beveiligers moeten in het kader van de Wet veiligheidsonderzoeken worden gescreend om op Schiphol te mogen werken. Hiervoor moeten zij het wijzigingsformulier burgerluchtvaart downloaden en invullen (ondertekenen en in een envelop aan de werkgever overhandigen). Werkgevers moeten daarnaast een tweede formulier invullen en opsturen. De werkgevers ontvangen vervolgens een VGB van de AIVD. Het invullen van beide formulieren kost ongeveer 30<sup>20</sup> minuten per aanvraag. Daarnaast moeten leges worden betaald van € 94 per aanvraag. Het VGB is vijf jaar geldig. De doorlooptijd is in de praktijk vaak langer dan acht weken.

Voor werkgevers betekent de doorlooptijd van de procedures, die in de praktijk nogal uiteen kunnen lopen, dat de gewenste flexibiliteit in de operatie niet verbetert. Het is voor beveiligingsbedrijven niet precies bekend wanneer nieuwe medewerkers kunnen worden ingezet. Ook is het niet zomaar mogelijk om personeel in te zetten. Hiermee heeft dit invloed op de ervaren regeldruk van deze ondernemers. Deze laatste belemmering geldt voor alle personen die een VGB moeten aanvragen<sup>21</sup>

#### *Reductie regeldruk*

Voor de berekening van de reductie van regeldruk, veronderstelt dit rapport dat het volstaat om de procedures eenmaal per vijf jaar te doorlopen. Het eerste merkbare effect voor de ondernemer is de administratieve lasten voor het invullen van de formulieren. Bij de eerste aanvraag bespaart dit 15 minuten per aanvraag (uitgaande dat de toestemming en het legitimatiebewijs in het kader van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus nog steeds moet worden opgehaald). Dit komt ongeveer 500<sup>22</sup> maal per jaar voor.

---

<sup>20</sup> Uitgaande van standaardhandelingen.

<sup>21</sup> Dit is ook voor de Schiphol-pas van belang.

<sup>22</sup> Inschatting beveiligingsbedrijf, uitgaande van ongeveer 6.000 medewerkers.

Het samenvoegen van de procedures betekent ook dat de beveiligers die enkele jaren werken op de luchthaven, minder procedures te hoeven doorlopen (daarbij is verondersteld dat deze één keer per vijf jaar plaatsvindt).

### **Berekening**

Bij 500 nieuwe medewerkers per jaar, bespaart het samenvoegen:  $(15 \text{ minuten}/60) \times 500 \times \text{€ } 32^{23}$  uurtarief = € 4000 aan administratieve lasten.

De verwachting is ook dat de leges hiermee lager zullen worden. Hiervan is een eerste inschatting gemaakt. Daarbij is aannemelijk dat de €60 voor de toestemming in het kader van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus komt te vervallen. Hiermee wordt de reductie van leges op € 30.000 geraamd ( $500 \times \text{€ } 60$ ).

Door het samenvoegen van procedures, zal ook het aantal herhalingscreenings worden verminderd. Ervan uitgaande dat 75 procent van de beveiligers er meer dan 10 jaar werkt, bespaart dit één procedure.

$4.125$  (75 procent van 5.500 medewerkers)  $\times 75$  minuten  $\times \text{€ } 32 = \text{€ } 165.000$  aan administratieve lasten over tien jaar tijd. Dit maakt € 16.500 per jaar aan besparing van administratieve lasten.

De leges die worden uitgespaard betreffen de € 60 voor de toestemming in het kader van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties.

$4.125$  (75 procent van 5.500 medewerkers)  $\times \text{€ } 60 = \text{€ } 247.500$  aan leges over tien jaar tijd. Dit maakt € 24.750 per jaar aan besparing van leges.

De besparing in absolute kosten is beperkt, maar hiermee wordt voor ondernemers onnodige regeldruk weggenomen.

---

<sup>23</sup> Gemiddeld uurtarief

### 3.3.11 Tegenstrijdige regelgeving

**Tegenstrijdige regelgeving leidt tot discussies met het bevoegd gezag en leidt tot (rechts) onzekerheid bij ondernemers. Dit betekent dat aanvragen van vergunningen langer duren, maar dat dit ook extra tijd kost bij inspecties en zelfs sancties tot gevolg kan hebben.**

Tegenstrijdige regelgeving of de uitleg hiervan door het bevoegd gezag, toezicht-houders leidt tot veel onduidelijkheid bij ondernemers. Dit kan discussies tot gevolg hebben, wat de aanvragen van vergunningen complexer maakt. Ook moeten gegevens soms dubbel worden aangeleverd. Dit leidt niet alleen tot extra tijd voor de ondernemer, maar tevens tot een langere doorlooptijd van vergun-ningprocedures.

Tegenstrijdige wet- en regelgeving leidt tijdens inspecties tot discussie met de toezichthouder(s). Dit leidt tot veel ergernis bij ondernemers, maar heeft ook (rechts)onzekerheid tot gevolg. Hierdoor is het bij inspecties onduidelijk of bij een inspectie een waarschuwing en/of bestuurlijke boete volgt.

<b>Regelgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverse wet- en regelgeving</li> </ul>
--------------------	---

<b>Beleidsdoelstelling</b>	Divers
----------------------------	--------

<b>Stakeholders</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtvaartmaatschappijen</li> <li>• Transportbedrijven</li> <li>• Diverse toezichthouders</li> </ul>
---------------------	---

#### *Context*

De overheid heeft beleid, wetgeving, uitvoering en toezicht/handhaving gescheiden. Ondernemers op Schiphol hebben vanwege de unieke (geografische) locatie en de unieke activiteiten te maken complexe regelgeving. Dit betreft wetten en regels, die afkomstig zijn van diverse instanties, zoals de EU, het Rijk, uitvoeringsorganisaties, provincies en gemeenten. Voorts bestaat regelgeving uit wet, amvb, ministeriële regeling, beleidsregels, procedurevoorschriften en zelfregulering. Door de hoeveelheid en complexiteit zijn regels vaak onduidelijk, fijnmazig en voor ondernemers in de praktijk een puzzel. Daarbij wijzigt een aantal regels met grote frequentie en die hebben dan niet alleen een directe invloed op de ondernemer, maar kunnen ook zorgen voor wrijving met bestaande regels en leiden tot tegenstrijdigheden en onduidelijkheden voor de ondernemers. De uitvoering van de regels door overheden is vaak gefragmenteerd (die vanuit de organisaties zelf logisch is), onduidelijk en soms ook onvoldoende flexibel om aan te sluiten bij de praktijk van de ondernemers.

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 lijne loodsen stellen ten behoeve van (brand)veiligheid. Dit maakt de uitvoering van regelgeving complex en betekent dat ondernemers veel moeten toelichten;

- Bedrijven die te maken hebben met BRZO (Besluit risico's zware ongevallen) 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 ander manier gerapporteerd;
- Dit houdt in dat dubbel werk moet worden uitgevoerd en dat speciaal voor de Nederlandse instanties een boekwerk moet worden samengesteld. Het samenstellen van de informatie kost betrokken bedrijven naar schatting enkele duizenden euro's per jaar.

**Oplossing: Werk in vergunnings- en toezichtprocessen samen, waarbij met de ondernemer wordt nagegaan welke mogelijkheden er zijn. Daarbij is het van belang om aan te sluiten bij de processen van de ondernemers en de informatie die zij beschikbaar hebben.**

#### *Kosten regeldruk*

De kosten betreffen vooral discussies die ondernemers met verschillende overheidsorganisaties voeren over de uitleg van de regels en hoe deze goed te implementeren. Deze kosten zijn in de uitgevoerde quickscan niet naar voren gekomen en zijn vermoedelijk in termen van kwantitatieve regeldruk beperkt. De belemmering is voor ondernemers zeer hinderlijk en in dit onderzoek hebben zij dit ook meerdere malen aangedragen en onderstreept.

Specifiek voor de BRZO bedrijven die ook al onder de ICAO-regelgeving vallen, betreft de verplichting enkele duizenden euro's per jaar. Dit is zowel tijd van medewerkers en eventueel ingehuurd externen. Bij hoeveel ondernemers dit op mainport Schiphol betrekking heeft, is niet aan te geven.

#### *Reductie regeldruk*

Het is niet eenduidig aan te geven. De oplossing zorgt voor het verminderen van ergernis die ondernemers ervaren bij deze onduidelijkheid.

#### **Berekening**

Door de gegevens die voor de ICAO-regelgeving rapporteren te gebruiken, besparen ondernemers die ook aan de BRZO-verplichting voldoen enkele duizenden euro's. Bij een grove raming betreft dit minimaal een besparing van € 3.000<sup>24</sup> per onderneming/locatie.

De besparing op andere vlakken is waarschijnlijk nog groter, alleen niet eenduidig te kwantificeren in deze beperkte quickscan.

<sup>24</sup> Inschatting op basis van eerdere onderzoeken naar BRZO bedrijven.

### 3.3.12 Hoge opleidingskosten voor transportbedrijven

**Transportbedrijven op Schiphol maken hoge kosten om te voldoen aan de opleidingsverplichting. Zo moeten chauffeurs in Nederland jaarlijks een cursus volgen, terwijl de frequentie hiervan in de ons omringende landen éénmaal per vijf jaar is.**

Transportbedrijven hebben de mogelijkheid zichzelf te laten registreren als ‘Bekende afzender’. Een lading van een ‘Bekende afzender’ hoeft niet telkens opnieuw door alle beveiligingscontroles op Schiphol. Ladingen kunnen sneller bepaalde zones binnen worden gelaten en er hoeven minder kosten te worden betaald omdat veel controles achterwege kunnen blijven. Medewerkers van het bedrijf (met toegang tot de lading) dat als ‘Bekende afzender’ geregistreerd wil worden moet verplicht een cursus volgen: de Security Awareness Luchtvaart training. In Nederland moeten medewerkers ieder jaar een herhaalcursus volgen, terwijl de (Europese) wetgeving bepaalt dat de herhaling minimaal om de vijf jaar moet plaatsvinden.

<b>Regelgeving</b>	• Europese verordening nr. 185/2010
--------------------	-------------------------------------

<b>Beleidsdoelstelling</b>	Veiligheid van de luchtvaart
----------------------------	------------------------------

<b>Stakeholders</b>	• Transportbedrijven
---------------------	----------------------

#### *Context oplossing*

Chauffeurs van ondernemers die zijn geregistreerd als ‘bekende afzender’ moeten een cursus Security Awareness Luchtvaart volgen. Jaarlijks vindt verplicht een herhalingscursus plaats. In Duitsland hoeven chauffeurs deze maar één keer per vijf jaar te volgen, conform de Europese verordening. Hierdoor maken Nederlandse ondernemers hogere kosten om te voldoen aan de regelgeving, dan ondernemers in Duitsland. Hiermee ervaren ondernemers de regeldruk als onnodig hoog.

**Oplossing: Verlagen van de opleidingsfrequentie naar de frequentie zoals dit in de Europese regelgeving overeen is gekomen. Voor vrachtwagenchauffeurs kan daarbij ook worden nagegaan in hoeverre dit overlap heeft met de verplichte ‘code 95’ cursus die zij moeten volgen.**

#### *Kosten regeldruk*

De kosten betreffen de kosten voor het volgen van een herhalingscursussen. Dit gaat naar verwachting om € 80 per chauffeur om de Security Awareness Luchtvaart training online te volgen. Daarnaast zijn deze chauffeurs 1,5 uur kwijt om deze cursus online te volgen.

#### *Reductie regeldruk*

Om de reductie van de regeldruk in kaart te brengen, gaan wij ervan uit dat het aantal tussentijdse cursussen komt te vervallen. Wij berekenen het maximale reductiepotentieel. In de praktijk kan deze kleiner uitpakken, omdat 1) de kosten voor de vijfjarige cursus hoger zullen worden en 2) de

tijdsbesteding hiervan hoger zal worden. Op dit moment is hiervan geen goede inschatting te maken en hebben wij het maximale reductiepotentieel berekend voor vrachtwagenchauffeurs op Schiphol. Deze maatregel slaat mogelijk ook neer op andere werknemers, waardoor het effect mogelijk groter is.

### **Berekening**

Een medewerker hoeft dan in een periode van vijf jaar 4 keer minder de herhalingscursus te volgen. Dit bespaart de ondernemer elke vijf jaar per medewerker € 320 ( $4 \times € 80$ <sup>25</sup>). Gaan we uit van 1.500<sup>26</sup> medewerkers, dan bedragen de kosten voor de cursus € 480.000 per vijf jaar. Dit betekent dat de administratieve lasten € 96.000 per jaar bedragen.

Voor de werkgever heeft deze samenvoeging een bijkomend voordeel dat de medewerker iedere vijf jaar ongeveer 6 uur langer (per vijf jaar) kan worden ingezet (uitgaande van 1,5 uur online herhalingstraining).

$6 \text{ uur} \times € 32$ <sup>27</sup> = € 192 per vijf jaar per chauffeur is € 38,40 per jaar per chauffeur. De lasten worden geraamd op € 57.600 per jaar.

De totale besparing van de administratieve lasten betreft naar verwachting € 153.600 per jaar.

---

<sup>25</sup> Kosten uitgaande van de cijfers op de website van EVO.

<sup>26</sup> Op basis van inschattingen ACN.

<sup>27</sup> Uurtarief op basis van standaarden.



## 4 Overige knelpunten

*Uit de regeldrukscan zijn knelpunten naar voren gekomen die formeel niet behoren tot regeldruk, maar die door partijen en ondernemingen op Schiphol wel als belemmerend worden ervaren en tot extra kosten leiden. Deze overige knelpunten raken ook de concurrentiepositie van Schiphol. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van deze knelpunten.*

In de gesprekken met partijen op Schiphol zijn ook knelpunten naar voren gekomen niet zijnde regeldruk, maar wel belemmeringen die de bedrijven tegenwerken in het uitvoeren van activiteiten. Deze knelpunten zijn geordend naar thema (luchtvracht, operatie luchtvrachtmaatschappijen, facilitaire diensten en processen en personeel en overig). De overige knelpunten zijn niet geprioriteerd. In de volgende vijf paragrafen zijn de overige knelpunten nader uitgewerkt.

### 4.1.1 Luchtvracht

De overige knelpunten ten aanzien van luchtvracht hebben in de eerste plaats betrekking op de processen omtrent de fytosanitaire keuring van plantaardige goederen. In het algemeen is men tevreden met de keurende instanties (NVWA), maar door logistieke partijen op Schiphol zijn ook verbeterpunten aangedragen. Te denken valt aan ruimere openingstijden voor laboratoriumonderzoek. Daarnaast hebben bedrijven graag meer inzicht in de status van goederen. Een digitaal systeem dat een signaal afgeeft wanneer goederen door de douane zijn vrijgegeven, is zeer wenselijk. Dit systeem kan de doorlooptijden op de luchthaven verkorten. Tot slot is de versnippering van verschillende entry locaties als knelpunt aangegeven. In tegenstelling tot Frankfurt bijvoorbeeld kent Schiphol meerdere entry locaties, wat tot meer vertraging kan leiden bij de transporteur.

In de onderstaande tabel zijn de overige knelpunten ten aanzien van luchtvracht opgenomen.

**Tabel 4.1 Overige knelpunten luchtvracht**

Nr. Belemmering / knelpunt
<p><b>1 Fytosanitaire checks worden in Nederland alleen door één partij uitgevoerd.</b> Plantaardige producten die worden geïmporteerd in de Europese Unie (EU) moeten voldoen aan de eisen van de EU. In Nederland voert het Kwaliteits-Controle-Bureau fytosanitaire inspecties uit volgens de regels van de NVWA. De NVWA houdt zich daarbij aan de fytosanitaire eisen van de EU. In omliggende landen (m.n. in België) worden deze checks door meerdere (ook private) partijen aangeboden. Dit biedt verladers meer flexibiliteit en kan ook tot een snellere afhandeling leiden (bv. door ruimere openingstijden). De aanwezigheid van meerdere aanbieders kan eveneens een positief effect hebben op de kosten van de checks.</p>
<p><b>2 Beperkte openingstijden voor laboratoriumonderzoek en bemonsteringen.</b> Het kan voorkomen dat na een fytosanitaire check een deel van de goederen ook bemonstering en laboratoriumcontrole moet ondergaan. Dergelijke onderzoeken vinden plaats in Wageningen. Het laboratorium kent geen 24/7 openingstijden en is vaak in het weekend gesloten. Dit leidt in sommige gevallen tot vertragingen bij logistieke partijen en verladers op Schiphol die 24/7 goederen aan- en afvoeren. Een laboratoriumcheck vindt overigens niet vaak plaats, dus de</p>

impact is beperkt. Strekking is wel dat er meer flexibiliteit wordt gewenst door de logistieke partijen in relatie tot de 24-uurseconomie op Schiphol.

- 3 **Voorspelbaarheid en betrouwbaarheid goederenstromen is essentieel voor bedrijven in de luchtvrachtsector.** Dit leidt tot snellere en efficiëntere doorlooptijden op de luchthaven. Een digitaal systeem dat inzicht geeft in de status van goederen (bijvoorbeeld vrijgave van goederen) op de luchthaven is voor logistieke dienstverleners, verladers etc. van grote meerwaarde. Dergelijk inzicht verhoogt de efficiency en doorlooptijd van goederen en uiteindelijk ook tot kostenvoordelen. De sector had een systeem hiervoor ontwikkeld, maar kreeg hiervoor geen draagvlak bij de douane.
  - 4 **Op Schiphol zijn, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Frankfurt, meerdere entry locaties voor vrachtafhandeling.** Dit betekent dat transporteurs die een rondje Schiphol doen zich meerdere keren moeten aanmelden. Eén entry locatie voor vrachtafhandeling kan een oplossing zijn. De vraag is of dit haalbaar is (gezien de hoge kosten).
  - 5 **Onvoldoende inzicht in herkomst/bestemming van getruckte vracht op Schiphol.** Beter inzicht hierin zou kunnen leiden tot efficiëntere goederenstromen. Sommige luchtvracht met Schiphol als bestemming gaat via Frankfurt en dan over de weg naar Schiphol en uiteindelijk naar de klant in het achterland (bv. in Venlo). Dit betekent dat mogelijk onnodige vrachtwagenkilometers worden gemaakt.
- 

#### 4.1.2 Operatie luchtvaartmaatschappijen

De belangrijkste overige knelpunten van luchtvaartmaatschappijen hebben vooral betrekking op de gevolgen van het Aldersakkoord. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS) gaat uit van preferent baangebruik. Concreet betekent dit dat afhandeling van vliegverkeer op de meest geluidspreferente manier plaatsvindt. Het NNHS leidt tot hogere kosten voor luchtvaartmaatschappijen. In de eerste plaats door extra taxibewegingen en daarnaast vanwege het ‘omvliegen’ door vliegtuigen vanwege de vaste vertrek (SID) en aankomst routes. Verder maken luchtvaartmaatschappijen op Schiphol extra kosten ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen op andere luchthavens, omdat kosten voor planschade in de tarieven verdisconteerd zijn. Andere overige knelpunten hebben betrekking op het inefficiënte proces omtrent het voortijdig afgeven van persoonsgegevens door luchtvaartmaatschappijen, de screening van cabine- en ander personeel door de AIVD en de bereikbaarheid van de inspectie. Tot slot maken de luchtvaartmaatschappijen zich zorgen over de capaciteit bij LVNL in relatie tot de groei van Schiphol.

In de onderstaande tabel zijn deze overige knelpunten ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen opgenomen.

Tabel 4.2 Overige knelpunten voor de luchtvaartmaatschappijen

Nr.	Belemmering / knelpunt
1	<p><b>Geluidsstelsel baangebruik Schiphol leidt tot extra kosten. In het nieuwe normen en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS) wordt uitgegaan van preferent baangebruik.</b> Het NNHS is een resultaat van de afspraken in het Aldersakkoord en zal bij wet worden vastgelegd (op dit moment is het nog concept LVB waar anticiperend op wordt gehandhaafd). Concreet betekent dit dat afhandeling van vliegverkeer op de meest geluidspreferente manier plaatsvindt. Dit heeft effect op het baan- en routegebruik. Voor het gebruik van start- en landingsbanen geldt een voorkeursvolgorde. Afhankelijk van de weersomstandigheden zet de luchthaven die banen in met de minste hinder voor de omgeving. Uitgangspunt is verder dat zo min mogelijk banen tegelijkertijd in gebruik zijn. Dit moet leiden tot de minste geluidshinder voor de omgeving. Het NNHS leidt tot hogere kosten voor luchtvaartmaatschappijen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het geluidspreferente baangebruik (NNHS) leidt tot langere en extra taxibewegingen (m.n. Polderbaan). Naar schatting gaat het om € 32 miljoen per jaar voor alle luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk.</li> <li>• Omvliegen door vliegtuigen vanwege de vaste vertrek- (SID) en aankomstroutes (Aldersafspraken): naar schatting betekent dit voor alle luchtvaartmaatschappijen samen een kostenpost van € 50 miljoen per jaar.</li> </ul> <p>De totale jaarlijkse kosten bedragen hiermee ca. € 82 miljoen.</p>
2	<p><b>De cap op flights van Schiphol (500.000 vluchten per jaar) geeft investeringsonzekerheid voor Luchtvaartmaatschappijen.</b> De cap on flights van Schiphol is bijna bereikt. Schiphol kan het huidige aantal vluchten operationeel net aan. Dit leidt nu soms al tot inefficiënte processen en hogere operationele kosten voor de luchthaven en vertragingen voor de luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast biedt de cap on flights onzekerheid ten aanzien van investeren in nieuwe bestemmingen. Dit kan betekenen dat luchtvaartmaatschappijen uitwijken naar andere (buitenlandse) luchthavens. Anderzijds bieden de gemaakte afspraken in het Alderakkoord ook rust voor luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van geluidsoverlast.</p>
3	<p><b>Kosten voor planschade Schiphol zijn via een heffing doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen</b></p> <p>Luchtvaartmaatschappijen betalen planschades voortkomend uit de activiteiten van Schiphol (bv. waardedaling huizen als gevolg van 5de baan, omleggen van een landweg dichtbij Schiphol). Hiermee is de luchtvaart de enige sector in Nederland die kosten voor planschade betaalt. De kosten worden verrekend via de MTOW-heffing ('Maximum take-off weight'). Dit is conform de Wet Luchtvaart artikel 8a.38. Sinds de doorbelasting in 2005 is door luchtvaartmaatschappijen € 100 miljoen betaald aan deze heffing. Bij concurrerende luchthavens gelden dergelijke heffingen voor planschades niet. Hier worden de kosten voor planschade door de overheid betaald. Volgens de Actieagenda Schiphol wordt de inning van de MTOW-heffing in 2016 stopgezet "zodra alle door het Rijk voorgefinancierde kosten zijn terugbetaald door de luchtvaartmaatschappijen". Indien na nieuwe besluiten blijkt dat er kosten zijn verbonden aan tegemoetkoming in schades, dan is het mogelijk om opnieuw te starten met het innen van de MTOW-heffing. Het kabinet verwacht dat dit niet nodig zal zijn.</p>

- 4 **Kosten voor faciliteren high risk flights worden naar rato verdeeld over luchtvaartmaatschappijen op Schiphol.** Vluchten naar bepaalde bestemmingen worden als high risk flights aangemerkt. Voor dergelijke vluchten moeten extra veiligheidsmaatregelen getroffen worden. De extra kosten die hiermee gepaard gaan, worden naar rato verdeeld over alle luchtvaartmaatschappijen. Dus luchtvaartmaatschappijen die dergelijke bestemmingen niet aan doen, dragen toch een deel van de kosten.
- 5 **Kosten voor veiligheid worden doorbelast aan luchtvaartmaatschappijen.** De kosten die door Schiphol gemaakt worden voor veiligheid zijn verdisconteerd in de luchthaventarieven. Deze tarieven liggen de afgelopen jaren op een concurrerend niveau.<sup>28</sup> Luchtvaartmaatschappijen geven aan dat de veiligheidsmaatregelen een algemeen belang dienen en dus niet alleen door de luchtvaartmaatschappijen gedragen zouden moeten worden. Daarnaast geeft men aan dat de kosten niet transparant zijn, oftewel er is onvoldoende zicht op waar de kosten t.a.v. veiligheid betrekking op hebben. Een specificatie van de kosten wordt door de luchtvaartmaatschappijen op prijs gesteld.
- 6 **Bereikbaarheid inspectie**  
IL&T is bereikbaar onder één algemeen telefoonnummer, waardoor het lastig is om specifieke inspecteurs te bereiken. Er is vaak maar één contactpersoon, als deze ziek is dan is er een probleem.
- 7 **Lange doorlooptijd screening door AIVD voor cabine- en ander personeel (monteurs)**  
Sommige luchtvaartmaatschappijen huren voor een bepaalde periode een vliegtuig. Voor onderhoud en het vliegen daarvan is personeel nodig. Screening van dit personeel duurt vaak lang, waardoor de planning van de airline in de problemen komt.
- 8 **LVNL-budget ontoereikend voor groei Schiphol**  
Het budget van LVNL groeit langzamer dan de luchthaven. In de toekomst leidt dit mogelijk tot problemen (bijvoorbeeld te weinig personeel, verouderde systemen etc.).
- 9 **Voortijdige afgifte van persoonsgegevens kan tot efficiency op de luchthaven leiden, maar leidt ook tot irritatie bij luchtvaartmaatschappijen.** De KMar vraagt op verschillende momenten van luchtvaartmaatschappijen om passagiersgegevens af te geven (aantal dagen voor vertrek, bij incheck, bij vertrek vliegtuig etc.) in verschillende systemen. Luchtvaartmaatschappijen begrijpen deze informatievraag maar de systemen zouden beter geïntegreerd moeten zijn, zodat alleen afwijkingen t.o.v. de vorige invoer zichtbaar worden (dan wel aangevuld).

---

### 4.1.3 Facilitaire diensten en processen

De overige knelpunten die door de facilitaire bedrijven op Schiphol zijn aangedragen (afhandelaren, security bedrijven en tankservices) zijn zeer divers. De afhandelaren geven bijvoorbeeld aan dat er te weinig 'beton' is aan de luchtzijde van de luchthaven, waardoor zij hun werkzaamheden minder efficiënt kunnen uitvoeren, wat mogelijk leidt tot vertragingen van vliegtuigen. Over de verplichte invoering van het track & trace systeem (in 2018/2019) voor materieel van afhandelaren zijn de

---

<sup>28</sup> Voor een vergelijking van de luchthaventarieven op verschillende luchthaven, zie: J. Zuidberg en V. Spijker (2016), *Benchmark luchthavengelden en overheidsbeffingen 2016*, SEO-rapport 2016-104, Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek. Dit onderzoek concludeert dat acht van de tien onderzochte luchthavens duurder zijn dan Schiphol.

meningen verdeeld. De afhandelaren moeten hierin investeren. In een sterk concurrerende markt heeft dit een behoorlijke impact op de marges. De tankservices ervaren de druk op de luchtzijde ook, niet zozeer in ruimte maar op de wachttijd van een vliegtuig op de grond. Meer brandstofaansluitpunten aan de linkerzijde van het vliegtuig kunnen de wachttijd van vliegtuigen verkorten, omdat dan meerdere activiteiten tegelijk uitgevoerd kunnen worden. Partijen die activiteiten aan de luchtzijde uitvoeren, hebben verder aangegeven graag gestructureerd met Schiphol om de tafel te willen om lopende zaken te bespreken. Andere overige knelpunten hebben betrekking op bouwwerkzaamheden, maar ook op de inspanningen (kosten) die Schiphol moet doen om de situatie omtrent taxironselaars te handhaven.

In de onderstaande tabel zijn deze overige knelpunten ten aanzien van facilitaire diensten en processen op Schiphol opgenomen.

**Tabel 4.3 Overige knelpunten voor facilitaire diensten en processen**

Nr.	Belemmering / knelpunt
1	<p><b>Te weinig brandstofaansluitpunten aan linkerzijde van vliegtuig.</b> Aan het tanken van vliegtuigen zijn (terecht) veel regels verbonden. Op Schiphol worden vliegtuigen op twee manieren van brandstof voorzien via tankauto's en dispensers, maar ook via aansluitpunten die verbonden zijn met het ondergronds brandstofnetwerk. Op Schiphol zijn te weinig aansluitpunten aan de linkerzijde van het vliegtuig, waardoor het tanken van vliegtuigen - vanwege veiligheidsissues - niet tegelijk kan plaatsvinden met andere ground services (in-/uitladen van bagage, cargo, catering etc.). Dit heeft een negatief effect op de downtime van een vliegtuig. Bij 100 procent naleven van deze regel neemt de wachttijd op de grond toe, terwijl Schiphol ernaar streeft deze zo kort mogelijk te houden.</p>
2	<p><b>Onvoldoende structureel overleg tussen afhandelaren (bagage, vracht en refueling) en Schiphol Group om processen te optimaliseren (ervaringen delen, knelpunten bespreken).</b> Aan de airside van Schiphol worden veel activiteiten door een groot aantal partijen uitgevoerd. Deze partijen geven aan graag nauw betrokken te worden om processen aan de airside te optimaliseren. Niet alleen via de huidige bestaande netwerken, maar ook op individueel bedrijfsniveau.</p>
3	<p><b>Schaarste aan opstelvakken leidt tot inefficiency.</b> Aan de luchtzijde van Schiphol is 'beton' (opstelvakken) schaars, met name voor grondafhandelaren. Vaak is er onvoldoende ruimte om materieel te stallen, waardoor er onnodige verplaatsingen plaatsvinden en werkzaamheden minder efficiënt uitgevoerd worden. Dit leidt ertoe dat de afhandeling suboptimaal is en vliegtuigen minder snel vrijgegeven kunnen worden (= langere wachttijd).</p>
4	<p><b>Invoering track &amp; trace systeem voor materieel grondafhandeling.</b> Vanaf 1/1/2018 verplicht Schiphol dat al het niet gemotoriseerd materieel en vanaf 1/1/2019 het gemotoriseerd materiaal van grondafhandelaren voorzien moet zijn van een track &amp; trace systeem. De kosten hiervan zijn volledig voor rekening van de afhandelaar. Deze maatregel is een reactie op het feit dat de opstelposities van afhandelaren niet meer bedrijfsgebonden zijn.</p>

- 5 **Op Schiphol zijn taxironselaars actief en vormen voor de luchthaven een groot probleem.** De luchthaven zet circa 20 opsporingsambtenaren in om de situatie te kunnen handhaven<sup>29</sup>.
- 6 **Regels ten aanzien van bouwwerkzaamheden aan de luchtzijde op Schiphol staan de luchtvaartoperatie soms in de weg.** Bij bouwwerkzaamheden moeten vliegtuigen een specifieke minimale afstand bewaren van de bouwplaats. Op dit moment leidt dit tot belemmeringen en moeten in sommige gevallen uitzonderingen worden gemaakt.

#### 4.1.4 Personeel

Ten aanzien van personeel en beveiliging zijn verschillende overige knelpunten aangedragen. De knelpunten ten aanzien van personeel en beveiliging zijn afkomstig van partijen uit alle aandachtsgebieden. In de eerste plaats zien alle partijen het belang van veiligheid op de luchthaven. Hier moet niet aan getornd worden. Screening van personeel is noodzakelijk. De aangedragen knelpunten hebben vooral betrekking op beschikbaarheid van personeel bij AIVD, KMar en douane. Een voorbeeld dat genoemd is zijn de lange doorlooptijden bij de AIVD bij het screenen van nieuwe werknemers bij aanvraag van VGB tijdens vakantieperioden. Dit is juist de periode wanneer er meer personeel op Schiphol nodig is. Ook de beperkte capaciteit bij de douane en KMar wordt als knelpunt gezien. Overigens zijn partijen zeer te spreken over de KMar en douane. De knelpunten hebben vooral betrekking op de beschikbare capaciteit bij deze partijen.

In de onderstaande tabel zijn deze overige knelpunten ten aanzien van het personeel op Schiphol opgenomen.

Tabel 4.4 Overige knelpunten ten aanzien van personeel op Schiphol

Nr.	Belemmering / ervaren regeldruk
1	<b>Er is structureel onvoldoende personeel beschikbaar bij Koninklijke Marechaussee (KMar) en douane.</b> Onder andere de 100 procent-checks op vluchten vanuit het Caribisch gebied vergen veel capaciteit van de KMar en douane. Er is meer behoefte aan automatisering van processen (bijvoorbeeld paspoortcontrole en containerscan) om personeel te ontzien, zodat de afhandeling van passagiers en vracht beperkt vertraging oploopt.
2	<b>Onvoldoende bezetting bij douane.</b> Door capaciteitsproblemen bij de douane komen passagiers te laat aan bij het vliegtuig. Pas als de laatste passagier aan boord is mag de afhandelaar het vliegtuig vrijgeven. Vertragingen bij de douane leiden dus ook tot vertragingen bij het vliegtuig. Daardoor kunnen afhandelaars pas later naar een volgend vliegtuig. Er ontstaat een domino-effect.

<sup>29</sup> De gemeente Haarlemmermeer heeft recent een APV-wijziging doorgevoerd. Mogelijk ligt hier een oplossing voor het probleem van de taxironselaars op Schiphol.

## 5 Conclusies

*Dit onderzoek heeft knelpunten geïdentificeerd die bronnen van regeldruk vormen voor partijen en ondernemingen op luchthaven Schiphol. De oplossingen voor een aantal geselecteerde knelpunten kunnen de regeldruk verminderen met circa € 50 duizend tot maximaal € 1,5 miljoen per jaar. Daarnaast spelen opportuniteitskosten een rol die kunnen oplopen tot € 2,7 miljoen per jaar voor specifieke knelpunten. Ook presenteert het onderzoek een overzicht van overige knelpunten die formeel gezien geen regeldruk vormen maar die door ondernemingen wel als belemmerend worden ervaren en mogelijk om nader onderzoek vragen.*

Ondernemers op luchthaven Schiphol ervaren op verschillende terreinen regeldruk. De concurrentiepositie van de luchthaven kan worden versterkt door de regeldruk voor deze ondernemers te verlagen. Dit is de conclusie van deze quickscan van regeldruk op de luchthaven Schiphol.

Dit onderzoek kent als centrale vraag: *In hoeverre kan de regeldruk voor mainport Schiphol worden vermindert?* De Actieagenda Schiphol van het kabinet beoogt de kosten van regelgeving voor Schiphol te verlagen als waarborg voor de concurrentiepositie van de luchthaven. De Actieagenda biedt hiervoor echter geen concrete aanknopingspunten. Deze regeldrukscan voor Schiphol laat zien dat ondernemers op de luchthaven op verschillende terreinen regeldruk ervaren en doet voorstellen voor de vermindering hiervan.

Leidraad voor het onderzoek is de mogelijke negatieve invloed van regeldruk voor de concurrentiepositie van Schiphol. Daarom richt de quickscan zich op regeldruk in vier aandachtsgebieden die centraal zijn voor de activiteiten op Schiphol. Deze vier aandachtsgebieden zijn: luchtvracht, passagiers, luchtvaartmaatschappijen en facilitaire bedrijven.

De urgentie van het thema regeldruk voor de luchthaven Schiphol komt mede tot uitdrukking in de bijdrage die verschillende bedrijven hebben geleverd aan de totstandkoming van dit onderzoek. Voor het onderzoek is in interviews en focusgroepen onderzocht hoe maatschappijen en ondernemers op Schiphol regeldruk ervaren. Verschillende partijen hebben actief bijgedragen aan het in kaart brengen van de bronnen en omvang van de regeldruk op Schiphol. De regeldruk op Schiphol kent verschillende oorzaken.

De *eerste oorzaak* betreft de nalevingskosten van wet- en regelgeving. Zo heeft Schiphol kostbare aanpassingen doorgevoerd aan de pieren op de luchthaven om een fysieke scheiding aan te brengen tussen passagiers uit Schengen- en niet-Schengenbestemmingen. Het uitladen van de bagage van passagiers die niet aan boord zijn veroorzaakt hoge kosten voor luchtvaartmaatschappijen, omdat vluchten hierdoor vertraging oplopen. Als de koffers op een voldoende hoog veiligheidsniveau gescreend zijn, kan verplicht uitladen achterwege blijven. Deze oplossing kan de regeldruk met € 1,5 miljoen per jaar verminderen. Het extra steekproefsgewijs controleren van bagage op transfervluchten is een volgend voorbeeld van regeldruk. Deze steekproeven zijn niet nodig als er voldoende controle plaatsvindt in het land van vertrek. Deze oplossing vermindert de regeldruk voor de luchtvaartmaatschappijen met bijna € 1 miljoen per jaar zonder afbreuk te doen aan het niveau van veiligheid, dat alle partijen wensen te garanderen.



De *tweede oorzaak* van regeldruk ligt bij regels die strenger zijn dan noodzakelijk. Zo moet dierlijk en plantaardig afval uit vliegtuigen thans op hoge temperatuur worden verbrand wat hoge kosten met zich meebrengt en recycling van afval onmogelijk maakt. De kosten hiervan bedragen circa € 150 duizend per jaar. Een ander voorbeeld betreft de opleidingsverplichting voor de chauffeurs van transportbedrijven op Schiphol. De frequentie van de opleidingsverplichting is aanmerkelijk hoger dan het Europees minimum wat extra kosten met zich meebrengt voor de transportbedrijven. Ook hiermee is naar schatting € 150 duizend per jaar gemoeid.

De *derde oorzaak* is de overlap van regels. Zo wordt het personeel van beveiligingsbedrijven onderworpen aan een dubbele screening. Het gelijktrekken of samenvoegen van de screenings bespaart kosten en waarborgt het doel waarvoor ze bedoeld zijn. Een volgend voorbeeld is het tweemaal aanvragen van een VOG (Verklaring omtrent gedrag) voor medewerkers van transportbedrijven op Schiphol. Als de VOG voor meerdere doeleinden gebruikt kan worden, vermindert de regeldruk voor de betrokken bedrijven.

Een *vierde oorzaak* van regeldruk ligt bij het (nog) niet geoptimaliseerd zijn van processen. De digitalisering van de documentenstroom is bijvoorbeeld beperkt doorgevoerd waardoor ondernemers nog hoge kosten maken. Deze kosten ontstaan doordat ondernemers fysieke documenten beschikbaar moeten hebben. Een *vijfde oorzaak* van regeldruk is de onzekerheid rond en mogelijke tegenstrijdigheid van regelgeving. Zo stellen verschillende instanties verschillende eisen aan de brandveiligheid. Een *laatste categorie* regeldruk betreft de lange doorlooptijd van procedures. De tijd die nodig is voor de inspectie van vracht is hiervan een voorbeeld. De wachttijd veroorzaakt vertraging en betekent dat ondernemers het risico lopen dat goederen bederven doordat ze te lang op het platform staan.

Naast de kosten van de regeldruk zoals hierboven genoemd spelen opportuniteitskosten een rol. Deze kosten kunnen flink oplopen en zijn soms hoger dan de kosten van regeldruk. Een voorbeeld zijn de kosten gemoeid met de 100-procentcontroles op vluchten uit het Caribisch gebied. De opportuniteitskosten van deze controles zijn naar schatting € 2,7 miljoen per jaar. Deze kosten ontstaan doordat de vliegtuigen als gevolg van de controles minder snel beschikbaar zijn voor nieuwe vluchten.

Samenvattend biedt deze quickscan concrete handvatten voor verlaging van de regeldruk van ondernemers en maatschappijen op luchthaven Schiphol met positieve effecten op de concurrentiepositie van de luchthaven. Tabel 5.1 vat de voorstellen voor vermindering van de regeldruk samen.

Naast de bronnen van regeldruk hebben ondernemers andere knelpunten in wet- en regelgeving aangedragen met een negatieve invloed op de concurrentiepositie van luchthaven Schiphol. De afspraken over het preferent baangebruik en de limiet voor het aantal vluchten op Schiphol zijn hiervan voorbeelden. Het langer taxiën en omvliegen als gevolg van deze afspraken kost de luchtvaartmaatschappijen jaarlijks circa € 80 miljoen. Daarnaast is de nationale wetgeving soms onvoldoende flexibel om specifieke problemen op de luchthaven Schiphol effectief op te lossen. Het probleem van de taxironseleers op de luchthaven is hiervan een voorbeeld.



**Tabel 5.1** De oplossingen reduceren de regeldruk met bedragen uiteenlopend van circa € 56 duizend tot € 1,5 miljoen per jaar

<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>	<b>Vermindering regeldruk</b>
Digitalisering documentenstroom niet volledig doorgevoerd	Voortzetting samenwerking voor digitalisering; maken afspraken voor Europees gebruik van digitale documenten	Niet gekwantificeerd, opportuniteitskosten tussen de € 200.000 en € 1 miljoen per jaar.
Offloaden bagage van passagiers die niet aan boord zijn	Koffers die gescreend zijn op niveau 3 niet verplicht offloaden	€ 1,5 miljoen per jaar
100% controle vluchten Caraïbisch gebied	Steekproeven in plaats van op alle vluchten 100% controles	€ 51.300 per jaar. Daarnaast opportuniteitskosten van ongeveer € 2,7 miljoen per jaar door snellere inzetbaarheid vliegtuigen
Scheiding passagiers uit Schengen- en niet-Schengen-gebieden	Geen eenduidige oplossing	Niet gekwantificeerd.
Behandeling dierlijk en plantaardig afval als categorie 1 afval wat kostbare verwerking noodzakelijk maakt	Afval onderbrengen in lagere risicoklasse	€ 156.000 per jaar
Steekproeven van bagage van passagiers op transfervluchten	Afschaffen steekproeven is mogelijk als controle al voldoende veilig in land van vertrek plaatsvindt	€ 912.500 per jaar
Lange en onzekere doorlooptijd voor de aanvraag van een VGB, die noodzakelijk is voor de aanvraag van een Schipholpas personen.	Verkorten procedures voor aanvraag VGB. Snellere doorlooptijd voor herhaalde VGB-aanvragen.	Niet gekwantificeerd.
Dubbel aanvragen VOG voor medewerkers transportbedrijven	Screeningsprofiel van de VOG afstemmen zodat VOG voor meerdere procedures volstaat	€ 56.000 per jaar en € 62.025 aan bespaarde leges per jaar
Vergunnings- en toezichtprocedures voor nieuwe en aangepaste activiteiten nemen veel tijd in beslag	Optimaliseren vergunnings- en toezichtprocessen	Niet gekwantificeerd
Dubbele screening personeel beveiligingsbedrijven	Geldigheid screenings gelijk trekken en indien mogelijk samenvoegen	€ 16.500 per jaar en € 54.750 per jaar aan bespaarde leges
Tegenstrijdige regelgeving	Samenvoegen vergunnings- en toezichtprocessen	Niet gekwantificeerd
Hoge opleidingskosten voor transportbedrijven	Verlagen frequentie opleidingsverplichting conform Europese regelgeving	€ 153.600 per jaar

Dit onderzoek is uitgevoerd als een quickscan van de regeldruk. Dit betekent dat bij de uitvoering keuzes zijn gemaakt. Zo is alleen wet- en regelgeving in de scan betrokken die direct van invloed is op de processen in de vier aandachtsgebieden. Daarbovenop komt nog de regeldruk van generieke regelgeving, bijvoorbeeld op het terrein van de arbeidswetgeving. Deze regelgeving is niet betrokken in dit onderzoek.

De doorlooptijd van het onderzoek heeft ook eisen gesteld aan de aard van de oplossingen die zijn onderzocht. Voor sommige knelpunten is het niet mogelijk gebleken eenduidige oplossingen te genereren, terwijl duidelijk is dat het knelpunt significant is en regeldruk veroorzaakt. Dit speelt bijvoorbeeld een rol bij de aanpassingen die Schiphol heeft gemaakt om de transferpassagiers uit Schengen- en niet-Schengen-bestemmingen te kunnen scheiden. Nader onderzoek is nodig om op deze punten tot werkbare oplossingen te komen en de regeldruk hiervan te kwantificeren.

De vraag om nader onderzoek geldt ook voor andere knelpunten die door ondernemers wel als belemmerend worden gezien en invloed hebben op de concurrentiepositie. De invloed van het

preferent baangebruik en de limiet voor het aantal vluchten op Schiphol zijn hiervan de belangrijkste voorbeelden.

## Bijlage A Geraadpleegde bedrijven en instellingen

Tabel A.1 Geïnterviewde partijen

Naam	Organisatie	Opmerking
Rob van den Bergh	Schiphol Airside Operations	
Marten Dijkstra	Schiphol Business Area Aviation	
Roel Huiden	Flora Holland	
Rogier Spoel	EVO	
Peter Verbaas	Groente en Fruit Huis	
Kees Boer	Combined Refuelling Services	
Jan Vreeburg	KLM Mainport Strategy	
Robbert van Amerongen	KLM Mainport Strategy	
Anke Pronk	KLM Mainport Strategy	
Lieke Bosua	KLM E&O	
Robin Burgering	Douane Passagiers Schiphol	
Kitty Helmich	G4S	
Jacques Blaauw	KLM Catering	
Martijn Minnema	Aviapartner	
William Vet	easyJet	
Jennifer Genevieve	easyJet	
Hans de Best	KMar	In consultatieronde geraadpleegd
Bart van Eijk	VolkerWessels	Benaderd maar geen medewerking
Dave Beekman	Menzies Aviation Group	Benaderd maar geen medewerking
Patrick Brans	HMS Host	Benaderd maar geen medewerking

Tabel A.2 Deelnemers focusgroep Luchtvaartmaatschappijen

Naam	Organisatie
Jan Vreeburg	KLM
Jan-Willem Reijrink	KLM
Lisette Leuftink	Transavia
William Vet	easyJet
Roel Martens	TUI
Rob van de Bergh	Schiphol Group
Klaas Pel	Emirates

Tabel A.3 Sectorraden Air Cargo Nederland

**Sectorraad**

Transportbedrijven (truckers)

Expediteurs

Afhandelaren

En aansluitende telefonische interviews n.a.v. onderwerpen die naar voren zijn gekomen

**Tabel A.4 Leden klankbordgroep**

<b>Naam</b>	<b>Organisatie</b>
Aniel Bangoer	3aSolutions (neemt deel als adviseur van Schiphol Group)
Ben Radstaak	Air Cargo Nederland
Carsten Krooshof	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Elzeline de Jong	Gemeente Amsterdam
Frank Allard	Barin
Jaap de Wit	Universiteit van Amsterdam
Jan Vreeburg	KLM
Jan-Willem Reijrink	KLM
Justin de Jager	Ministerie van Economische Zaken
Jos Tonk	Actal
Justin de Jager	Ministerie van Economische Zaken
Klaas Pel	Public Affairs voor Emirates
Lisette Leuftink	Transavia
Rob van den Bergh	Schiphol Airside Operations
Roel Lauwerier	Actal
Roel Martens	TuiFly
Selma Zorgman	Gemeente Haarlemmermeer
Titus Ahrens	Provincie Noord-Holland
William Vet	easyJet

## Bijlage B Lijst met knelpunten

---

### Belemmering

- 1 **Digitalisering documentenstroom beperkt doorgevoerd**, waardoor ondernemers nog hoge kosten maken. Ondernemers maken hoge kosten om fysieke documenten af te handelen en beschikbaar te hebben, voor de in- en uitvoer van goederen en personen. De douane werkt reeds digitaal en volgens ondernemers vermindert een verdere digitalisering de regeldruk voor ondernemers.
  - 2 **Hoge kosten voor offloaden van koffers van passagiers** die niet aan boord zijn van een vliegtuig. Luchtvaartmaatschappijen begrijpen het belang voor de veiligheid, maar zijn verplicht om de bagage van boord te halen, wanneer een passagier niet in het vliegtuig zit. Het offloaden kost snel 15 minuten en leidt hierdoor in de praktijk tot vertraging van de vlucht. Deze vertraging is gedurende de vlucht in te lopen, maar hieraan zijn additionele kosten verbonden zoals extra brandstof. Deze kosten worden door luchtvaartmaatschappijen beschouwd als onnodige regeldruk, omdat hiervoor oplossingen voorhanden zijn door bagage met een hoger beveiligingsniveau te scannen.
  - 3 **Vluchten uit het Caribisch gebied worden nog 100 procent gecontroleerd** en dit leidt tot extra kosten voor de luchtvaartmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat 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 staan. Deze tijd bedraagt in de praktijk 45 minuten, waarvoor een medewerker beschikbaar moet zijn en het vliegtuig niet kan worden ingezet op andere vluchten. Luchtvaartmaatschappijen onderschrijven het belang van de controles, maar met een lagere frequentie is de pakkans nog groot en worden de kosten voor de ondernemers verlaagd.
  - 4 **Hoge kosten voor Schiphol en luchtvaartmaatschappijen om passagiersstromen te scheiden als gevolg van Schengengrenscontrole**. Op Schiphol komen passagiers aan vanuit Schengen- en niet-Schengenlanden. Deze passagiersstromen moeten worden gescheiden, waardoor Schiphol heeft gekozen voor een nieuwe dubbeldeks pier. Hieraan zijn hoge investeringskosten verbonden. Daarnaast zorgt het dat niet alle gates door alle vliegtuigen gebruikt kan worden en de planning minder flexibel maakt, wat leidt tot (onnodige) taxi-bewegingen van vliegtuigen.
  - 5 **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. 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.
  - 6 **Doorlooptijd aanvraag Verklaring van Geen Bezwaar (VGB)**, die noodzakelijk is voor aanvraag Schipholpas, is lang en daarnaast onzeker. Door deze lange doorlooptijd kan personeel niet direct worden ingezet en moeten bedrijven hier in de planning rekening mee houden. Vooral in het hoogseizoen leidt dit tot belemmeringen voor ondernemers. Het is in ieders belang dat de veiligheid van Schiphol op orde is, maar het versnellen van de processen vermindert de regeldruk voor ondernemers.
  - 7 **Extra steekproefsgewijs controleren van bagage van transfervluchten**, leidt tot kosten. Luchtvaartmaatschappijen ervaren dat additionele controle van bagage van transferpassagiers als een belemmering. Door deze extra check (en beperkt materieel bij de douane) komt het voor dat bagage de vlucht mist. Dit kost geld en heeft daarnaast een negatief effect op klantwaardering van de betreffende airline.
  - 8 **Ondernemers maken onnodige kosten door tweemaal een VOG aan te vragen**. 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 doorlopen worden en twee keer kosten worden gemaakt.
  - 9 **Vergunnings- en toezichtprocedures kosten ondernemers tijd en geld**. Procedures kosten niet alleen veel tijd, hiervoor komt het voor dat ondernemers externen moeten inhuren. Hiervoor maken zij kosten. De doorlooptijd betekent dat dit ertoe leidt dat het reguliere bedrijfsproces van ondernemers geen doorgang vindt.  
Enkele voorbeelden:
    - Lange verblijftijd van goederen (perishables) op het platform, leidt tot risico op bederf en zo hoge kosten voor de ondernemer;
    - Voor inspecties op locatie komen verschillende toezichthouders van de Omgevingsdienst, afhankelijk van een thema, terwijl veel ondernemers een vast aanspreekpunt hebben. Deze verschillende toezichthouders (luchtqualiteit, gevaarlijke stoffen) moeten iedere keer op de hoogte worden gebracht van de bedrijfssituatie en de specifieke eisen in deze situatie waar zij niet altijd kennis van hebben. Dit kost de ondernemers tijd en geld. Bedrijven hebben behoefte aan dit aanspreekpunt. Daarnaast worden zij graag vooraf geïnformeerd over ontwikkelingen en willen zij
-

- een mogelijkheid hebben om tijdig in een conceptueel stadium eigen ontwikkelingen en verandering in een overleg met het aanspreekpunt te bespreken en op haalbaarheid te toetsen;
- Lange doorlooptijden bij aanvragen van Omgevingsvergunningen hebben additionele kosten tot gevolg. Zo moeten externe onderzoeken opnieuw worden uitgevoerd, daarnaast moet de ondernemer langer wachten om de gewenste activiteit te kunnen ontplooiën. Voorbeelden van onderzoeken zijn luchtverspreidingsberekeningen, bodemonderzoeken etc.;
  - Regelgeving wordt in de interpretatie te rigide toegepast. Nut en noodzaak van regels zijn helder voor bedrijven maar de invulling daarvan gaat in een aantal gevallen aan het doel van de regelgeving voorbij en creëert extra administratieve kosten en lasten voor de ondernemers. Voorbeeld: in de hangars staan kasten voor opslag van gevaarlijke stoffen. Deze kasten voldoen aan alle voorschriften van brandveiligheid. Nu wil men in het kader van de interpretatie van regels ook exact weten waar in het pand deze staan, waardoor bij verplaatsing van deze kasten de bedrijven in een vergunningensituatie terecht komen (volgens vergunningprocedures) wat onnodig vertraging in de hand werkt en geen toegevoegde waarde heeft voor het milieu of de veiligheid.
- 10 **Beveiligingsbedrijven maken hogere kosten vanwege dubbele screening van personeel.** Beveiligers op Schiphol krijgen zowel een screening die wordt uitgevoerd door politie, als een aanvullende screening door de AIVD. Hieraan zitten niet alleen kosten voor deze screening, maar dit leidt tevens tot een langere doorlooptijd. Personeel is hierdoor niet snel inzetbaar op de locatie Schiphol.
- 11 **Tegenstrijdige regelgeving leidt tot discussies met het bevoegd gezag en leidt tot onzekerheid bij ondernemers.** 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 lijn loodsen stelt ten behoeve van (brand)veiligheid. Dit maakt de uitvoering van regelgeving 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. "
- 12 **Transportbedrijven op Schiphol maken hogere kosten om te voldoen aan de opleidingsverplichting**, in vergelijking met de ons omringende landen. Chauffeurs op Schiphol moeten jaarlijks een cursus volgen, terwijl dat in Duitsland maar één maal per vijf jaar is, conform de verplichting uit de EU-richtlijn. Daarnaast zijn alle truckers verplicht om over een code 95-certificaat te beschikken. Deze twee cursussen moeten apart gevolgd worden en kosten de chauffeurs extra tijd.
- 13 **Migratie van verantwoordelijkheden. Luchtvaartmaatschappijen zijn verantwoordelijk voor de passagiers die zij vervoeren. Dit geldt ook voor passagiers die eigenlijk Nederland niet binnen mogen.** Deze moeten terug naar het land van herkomst. Om een goed beeld te krijgen wie er via Schiphol Nederland binnenkomt, vraagt de Nederlandse overheid een record van alle passagiers aan boord. Luchtvaartmaatschappijen hebben hiervoor systemen moeten aanpassen (€ 10.000 - € 100.000 per airline). Daarbij wordt er steeds meer gevraagd. Dit speelt echter breder dan alleen in Nederland, maar Nederland zou een voortrekkersrol moeten nemen om tot een geschikt internationaal model te komen. De Nederlandse immigratiedienst vraagt luchtvaartmaatschappijen passagiersgegevens te verstrekken (PNR/API) en vraagt maatschappijen daarbij soms om 'offstandard communicatie protocol' te doen. Dat leidt tot eenmalige kosten en de verplichting deze gegevens te verzamelen/controleren. Een Digital Airwaybill zou dit kunnen vereenvoudigen.
- 14 **De Nederlandse overheid eist een aanvullende check op de extra veiligheidscheck die door de Amerikaanse overheid (Apis Quick Query, AQQ) wordt vereist.** De Nederlandse overheid voert een aanvullende check uit op alle passagiers (more stringent measures) naar US. Dit betekent in de regel dat meer passagiers gecheckt worden dan door de US overheid wordt gevraagd. Deze extra regelgeving is een risico voor de vertrekpuntualiteit van luchtvaartmaatschappijen, naast dat deze check een extra processtap inhoudt voor passagiers. Luchtvaartmaatschappijen onderschrijven hier wel het belang van deze veiligheidscontroles.
- 15 **In Nederland moeten voedingsmiddelen die gekoeld bewaard moeten worden, zodanig worden vervoerd of in voorraad worden gehouden dat de temperatuur van de waar ten hoogste 7 graden bedraagt.** Voedingsmiddelen, waaronder de maaltijden in het vliegtuig, moeten extra worden gekoeld. Hieraan zijn extra kosten verbonden voor de ondernemers.
- 16 **Ondernemers maken hoge kosten, omdat het aangifte controlesysteem van de douane met enige regelmaat kampt met storingen en gebruik moet worden gemaakt van de noodprocedure**

**en de douane hiervoor geen capaciteit beschikbaar heeft.** De noodprocedure kost de ondernemers extra inspanningen en daarnaast wachttijd. Deze noodprocedures zijn in samenspraak met het bedrijfsleven opgesteld, om de douaneprocessen ook bij mogelijke falen van technische processen op een efficiënte wijze te doorlopen.

- 17 **Additionele handeling voor carriers voor zendingen uit EVA-landen.** Carriers hebben bij binnenkomst van zendingen van buiten de EU de verplichting om verscheidene aangiften te doen (zoals ENS en ATO, voorheen SAL).. Voor zendingen uit EVA-landen (Noorwegen, IJsland, Zwitserland en Liechtenstein) geldt eveneens dat aangifte (ENS/ATO) gedaan moet worden. Er is geen verschil in procedures bij binnenkomst tussen EVA-landen en andere derde landen, behoudens dat de veiligheidseisen bij binnenbrengen niet gelden voor de EVA-landen. De hele infrastructuur en procesinrichting om dit te doen is hiervoor in Nederland beschikbaar.

Echter de ENS/ATO kan naar aard slechts van de vertreklocatie worden geïnitieerd. Immers, daar alleen is praktisch bekend wat daadwerkelijk ingeladen wordt. Door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen wordt waargenomen dat carriers uit EVA-landen opereren alsof ze uit een EU-land naar een ander EU-land opereren. De lokaal vereiste set-up van deze carriers is gericht op het versturen van een elektronisch manifest op vertrek is beperkter dan wat nodig is om op aankomst een ENS in te dienen. Daarmee besparen zij bij afhandelaars op vertrek in de EVA-landen complexiteit en kosten, die bestemming Nederland wél vergt.

- 18 **Nieuwe fytosanitaire wetgeving verschuift de bewijslast naar de ondernemer en dit leidt vermoedelijk tot hogere administratieve lasten van de ondernemer.** De veterinaire en fytosanitaire keuringen zijn hier strenger dan in andere Europese landen. Dit leidt tot hogere kosten en een mogelijke afkeur van ladingen.
- 19 **Hoge kosten om wet- en regelgeving en andere communicatie met de Nederlandse overheid te vertalen in de taal van de onderneming (Engels).** Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen ervaren administratieve kosten ten aanzien van communicatie vanuit Nederlandse overheid aangaande wet- en regelgeving (luchtvaartwet en AMVB). De stukken worden in de regel in het Nederlands aangeleverd. Dit betekent dat de stukken vertaald moeten worden (en vaak in korte tijd). Dit leidt tot administratieve kosten.
- 20 **Hoge kosten voor jaarlijkse veiligheidskeuringen van kantoorruimten, omdat deze ook onder de BRZO worden beschouwd.** Ook kantoren worden beschouwd als BRZO-bedrijf met de daarbij behorende risico's en moeten jaarlijks door externen worden geaudit voor veiligheid. Dit komt doordat de kantoren als onderdeel worden beschouwd van de kerosine-opslag op Schiphol en derhalve ook onder de Omgevingsvergunning van deze opslag vallen, terwijl hier duidelijk andere activiteiten plaatsvinden.
- 21 **Bureaucratische procedures bij melding bedrijfsongevallen.** Bedrijfsongevallen moeten onverwijld (direct) worden gemeld. In een grote organisatie kan het voorkomen dat dit later gebeurt. Hierbij is de juiste persoon niet direct op de hoogte van de situatie en vindt de melding later plaats. Dit kan op een boete komen te staan.
- 22 **Cateringtrucks die niet op de openbare weg komen, moeten cursussen volgen om te voldoen aan code 95 op het rijbewijs, terwijl zij niet op de openbare weg rijden.** Truckers moeten extra scholing volgen, waaraan tijd en kosten zijn verbonden. Zij krijgen dezelfde verplichtingen als truckers die wel op de openbare weg rijden. Voor luchtvaartmaatschappijen leidt dit tot onnodig hoge kosten.
- 23 **Onnodige camouflerende maatregelen (en kosten) door regels welstandscommissie.** De Welstandscommissie heeft bepaald dat bepaalde apparatuur (bv. koelsystemen) op daken gecamoufleerd moet worden, ondanks dat de systemen vanaf de grond niet zichtbaar zijn (wel van uit de lucht). Voor sommige partijen betekende dit een extra investering achteraf (nadat de apparatuur geïnstalleerd was).
-



# seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 . 1018 WB Amsterdam . T (+31) 20 525 16 30 . F (+31) 20 525 16 86 . [www.seo.nl](http://www.seo.nl)