



# FENEX Jaarverslag

2011

## FENEX Jaarverslag 2011



## INLEIDING

# 2011; stijgende lijn in de resultaatsontwikkeling van de expeditiesector

In 2011 steeg de omzet van de ledenondernemingen met gemiddeld 11 % ten opzichte van 2010. Deze omzetstijging lag met 11% een stuk lager dan in 2010, toen de omzet met gemiddeld 21% toenam. 2010 was dan ook niet voor niets het jaar van het herstel van de expeditiesector voor wat betreft de omzetontwikkeling.

Het aantal leden dat een positief resultaat behaalde is in 2011 gestegen naar 88% (in 2010 was dit 76% en in 2009 was dit 70%). In 2008 was dit percentage 85,5% (met wel een slecht laatste kwartaal).

De resultaatsontwikkeling in de afgelopen jaren laat daarmee een duidelijke stijgende lijn zien. Het aantal leden dat een negatief resultaat behaalde, is gedaald naar 10% (in 2010 was dit 14% en in 2009 was dit 21%). Ook dit is een duidelijke verbetering. Als 2010 het jaar van herstel was van de omzet in de expeditiesector, dan is 2011 het jaar van resultaatsherstel.

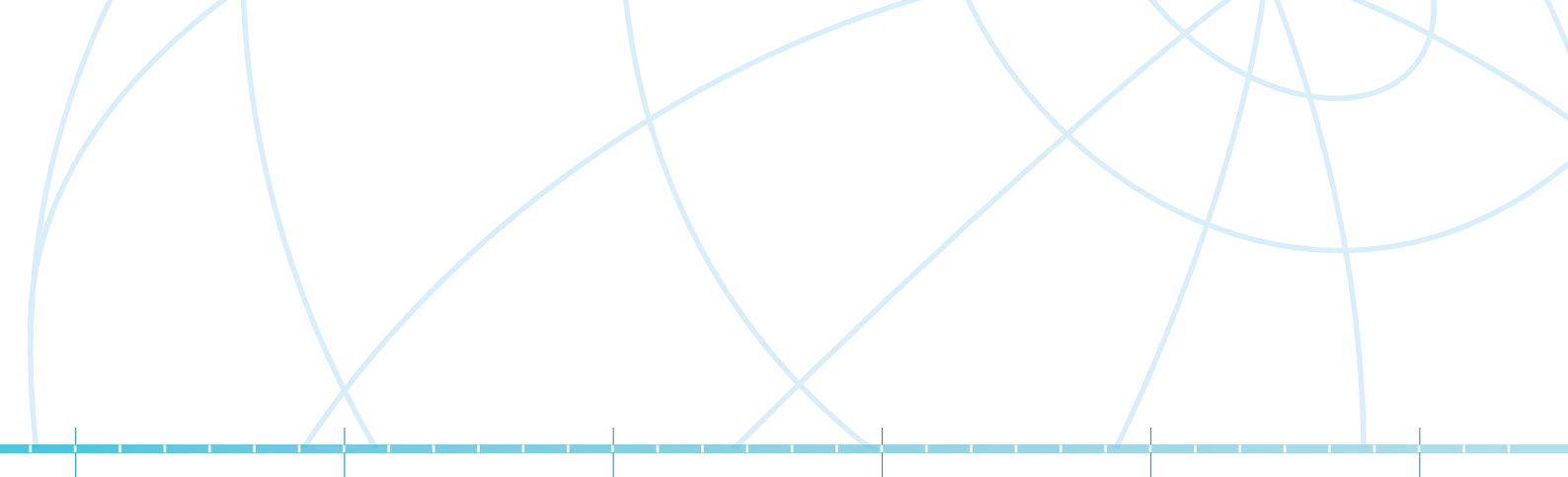
### Categorieën

De expeditiesector bestaat uit veel MKB-bedrijven. Teneinde de diverse ontwikkelingen te kunnen weergeven, zijn de expeditieondernemingen in de volgende categorieën ingedeeld:

Werknemers	Ontwikkeling omzet	Ontwikkeling resultaat	Ontwikkeling kostenstijging
minder dan 11	onder het gemiddelde	onder het gemiddelde	onder het gemiddelde
met 11 tot 25	boven het gemiddelde	boven het gemiddelde	boven het gemiddelde
met 26 tot 50	gemiddeld	onder het gemiddelde	gemiddeld
met 51 tot 100	gemiddeld	boven het gemiddelde	gemiddeld
met 101 tot 200	onder het gemiddelde	onder het gemiddelde	onder het gemiddelde
meer dan 200	boven het gemiddelde	onder het gemiddelde	boven het gemiddelde

### Omzetontwikkeling

De ontwikkeling van de omzet en de resultaten was afhankelijk van de grootte van de onderneming. De omzetstijging in 2011 was het grootst bij ondernemingen van 11-25 medewerkers. In 2010 was dit de categorie die juist onder het gemiddelde presteerde. De ondernemingen van 26-50 medewerkers en van 51-100 medewerkers presteerden rond het gemiddelde. Eerstgenoemde categorie presteerde in 2010 ook rond het gemiddelde, terwijl laatstgenoemde categorie in 2010 boven het gemiddeld presteerde. De categorie met minder dan 11 werknemers



presteerde in 2011 onder het gemiddelde, terwijl dit in 2010 nog gemiddeld was. De categorie 101 tot 200 medewerkers presteerde in 2011 net zoals in 2010 onder het gemiddelde. De categorie meer dan 200 werknemers presteerde in 2011 net zoals in 2010 boven het gemiddelde.

### **Ontwikkeling resultaat**

Ondernemingen in de categorie 11-25 medewerkers presteerden bovengemiddeld voor wat betreft de ontwikkeling van het resultaat in 2011, net zoals in 2010. Daarentegen presteerden ondernemingen met minder dan 11 werknemers in 2011, net zoals in 2010, onder het gemiddelde. De categorie 26-50 werknemers presteerde in 2011 onder het gemiddelde, terwijl dit in 2010 nog op het gemiddelde lag. Ook de andere categorieën laten een wisselend beeld zien ten opzichte van het jaar daarvoor.

### **Kostenontwikkeling**

In 2011 zijn de kosten ten opzichte van 2010 gestegen. In 2010 waren de kosten ook al gestegen ten opzichte van 2009, terwijl 2009 nog het jaar van de trendbreuk was met een kostendaling ten opzichte van 2008. De kostenontwikkeling (stijging) in 2011 ligt nog net niet op het niveau van 2008.

Ondernemingen in de categorie 11-25 werknemers werden geconfronteerd met de grootste kostenstijgingen, terwijl dit in 2010 nog op het gemiddelde lag. Ondernemingen tot 11 werknemers hadden een kostenstijging die onder het gemiddelde lag, dit in tegenstelling tot 2010, toen deze categorie juist te maken kreeg met een bovengemiddelde kostenstijging. De categorie 26-50 werknemers heeft te maken met een gemiddelde kostenstijging, terwijl dat in 2010 nog onder het gemiddelde lag.

Uit de cijfers blijkt dat loonkosten nog steeds een aanzienlijke kostencomponent zijn. De factor arbeid is immers belangrijk in de expeditie- en logistieke sector gezien de aard van de bedrijvigheid. Het aandeel van de loonkosten in de totale kosten is zelfs licht toegenomen. Dit geldt ook voor de kosten voor bedrijfsruimte. Het aandeel van de overige kosten nam in 2011 licht af.

### **Omzetverwachting 2012**

Alle categorieën ondernemingen verwachten dat de omzet in 2012 ten opzichte van 2011 wederom zal stijgen. De verwachtingen voor 2012 liggen echter minder hoog dan de verwachtingen voor 2011. Ondernemingen in de categorieën 26-50 werknemers en van 51-100 werknemers zijn het meest optimistisch gestemd over de omzetontwikkeling, net zoals zij dat voor 2011 waren, terwijl beide categorieën in 2011 voor wat betreft de omzetontwikkeling gemiddeld presteerden. De andere categorieën ondernemingen waren echter minder positief gestemd. Ondernemingen in de categorie tot 11 werknemers zijn voor 2012 het minst optimistisch, terwijl zij voor 2011 nog het meest optimistisch waren. De categorie ondernemingen 11-25 werknemers, die over 2011 de grootste omzetstijging realiseerden, zijn voor 2012 gemiddeld in hun omzetverwachting.

## Investerings

In 2012 zullen er niet meer investeringen worden gedaan dan in 2011. Veel bedrijven geven aan in 2011 geen investeringen te hebben gedaan en dit ook niet van plan te zijn in 2012. De bedrijven die hebben geïnvesteerd, hebben dit voornamelijk in IT gedaan. Daarnaast hebben bedrijven in nieuwbouw/verbouw geïnvesteerd. De geplande investeringen in 2012 betreffen eveneens IT en nieuwbouw/verbouw.

## Knelpunten en belangrijke ontwikkelingen

De ledenondernemingen ervaren de hoogte van de marges nog steeds als belangrijkste probleem bij een gezonde bedrijfsvoering. Dit was ook het grootste knelpunt in de voorafgaande jaren. Vorig jaar verscheen het aantrekken van voldoende gekwalificeerd personeel, na een paar jaar afwezig te zijn geweest, hoog op de agenda. Dit is nu wederom het geval. Bedrijven hebben moeite met het vinden van goed personeel. Verder verwachten bedrijven knelpunten met betrekking tot financiering en cash flow. Niet verbazingwekkend is dat veel bedrijven de economische ontwikkeling en lage groei als belangrijkste ontwikkeling in 2012 noemen. Andere belangrijke ontwikkelingen zijn serviceverbetering & lean werken, IT en duurzaamheid.

## Actieagenda voor de Topsector Logistiek

Het kabinetsbeleid is er op gericht cruciale sectoren van de Nederlandse economie gericht te versterken. Door het kabinet is de sector logistiek in 2011 aangewezen als een van de Topsectoren. Hiermee wordt onderkend dat de logistieke sector niet alleen substantieel bijdraagt aan de Nederlandse economie, maar dat deze sector voor alle andere sectoren van de economie van groot belang is. Een efficiënte logistieke sector en een goede bereikbaarheid van de mainports dragen er aan bij dat andere sectoren binnen de Nederlandse economie beter kunnen concurreren op de wereldmarkt.

Vervolgens is het Topteam Logistiek gekomen met een actieagenda. Het Topteam is van mening dat Nederland haar toppositie op wereldniveau terug moet zien te winnen. FENEX is blij dat overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen dit nu gezamenlijk aanpakken. Deze acties zijn ook voor expediteurs belangrijk.

## Rol expediteur in de logistieke keten

Expediteurs zijn een belangrijke schakel in de gehele logistieke keten. Expediteurs communiceren met verladers, im- en exporteurs (nationaal en internationaal), veel andere ketenpartijen en verschillende overheidsdiensten en zijn een belangrijke schakel in het gehele zee- en luchthavenproces. Verder beschikken expediteurs zowel over informatie met betrekking tot de goederentransacties als over vervoersinformatie.

Natuurlijk speelt voor opdrachtgevers de afweging tussen zelf doen en uitbesteden. Het is logisch dat marktpartijen door de crisis naar kostenbesparingen zoeken. Juist expediteurs zijn daarbij gewoonlijk behulpzaam en spelen zo goed mogelijk in op de wensen van hun klanten. Zij zoeken naar het meest efficiënte en geschikte vervoer en bieden totaaloplossingen. Ze zorgen ervoor dat het gehele traject vanaf het afhaaladres van de goederen naar de plaats van bestemming efficiënt wordt geregeld, grouperen lading, vervullen douane- en inspectieformaliteiten, hebben opslag- en distributiefaciliteiten en leveren toegevoegde waarde activiteiten.

### Nationaal Logistiek Informatie Platform

Om de ambities te realiseren, is in de actieagenda van het Topteam Logistiek als randvoorwaarde opgenomen een 'naadloze informatievoorziening in het logistieke systeem'. Het kernidee van het Topteam is dat gegevens die bedrijven onderling uitwisselen, worden gecombineerd met de gegevens die bedrijven aan overheden melden en de gegevens die overheden aan bedrijven leveren. Hiermee kan het logistieke proces worden geoptimaliseerd, waardoor een hogere kwaliteit, meer duurzaamheid en lagere kosten gerealiseerd worden. Hierdoor kunnen bedrijven ook eenvoudiger voldoen aan de meldingsplichten aan overheden: dat kan voortaan in één keer. Ook wordt de afstemming tussen inspecties eenvoudiger en beter.

Het vehicle dat hiervoor moet zorgen, is het Neutraal Logistiek Informatie Platform, ofwel het NLIP. Met het NLIP wordt een optimale en laagdrempelige beschikbaarheid en efficiënt (her)gebruik van informatie voor en door de markt en de overheid gerealiseerd. FENEX ziet een enorme potentie voor het NLIP. Uit het brancheprogramma 'Nederland Digitaal in Verbinding', een project waarin FENEX in samenwerking met Syntens heeft onderzocht hoe sneller, slimmer en efficiënter informatie uitgewisseld kan worden in de keten van inkomende zeecontainers, bleek al dat er veel te verbeteren valt in de informatieuitwisseling tussen partijen. Het is overigens cruciaal dat concurrentiegevoelige data niet worden gedeeld en dat bedrijven zelf aangeven voor welke doeleinden en door wie de door hen geleverde data mogen worden gebruikt. Verder is van groot belang dat het NLIP toekomstbestendig is in die zin dat het zo flexibel wordt ingericht dat altijd op nieuwe ontwikkelingen, proactief, ingespeeld kan worden. Daarnaast moet er ook rekening mee worden gehouden dat logistieke partijen vaak internationaal opereren.

### Synchromodaliteit

Een van de nieuwe ideeën is dat synchromodaliteit als een kansrijke strategische optie wordt gezien. In een synchro-modaal transportsysteem kunnen alle vervoerswijzen flexibel worden ingezet op basis van samenwerking tussen de modaliteiten (in tegenstelling tot concurrentie tussen de modaliteiten).

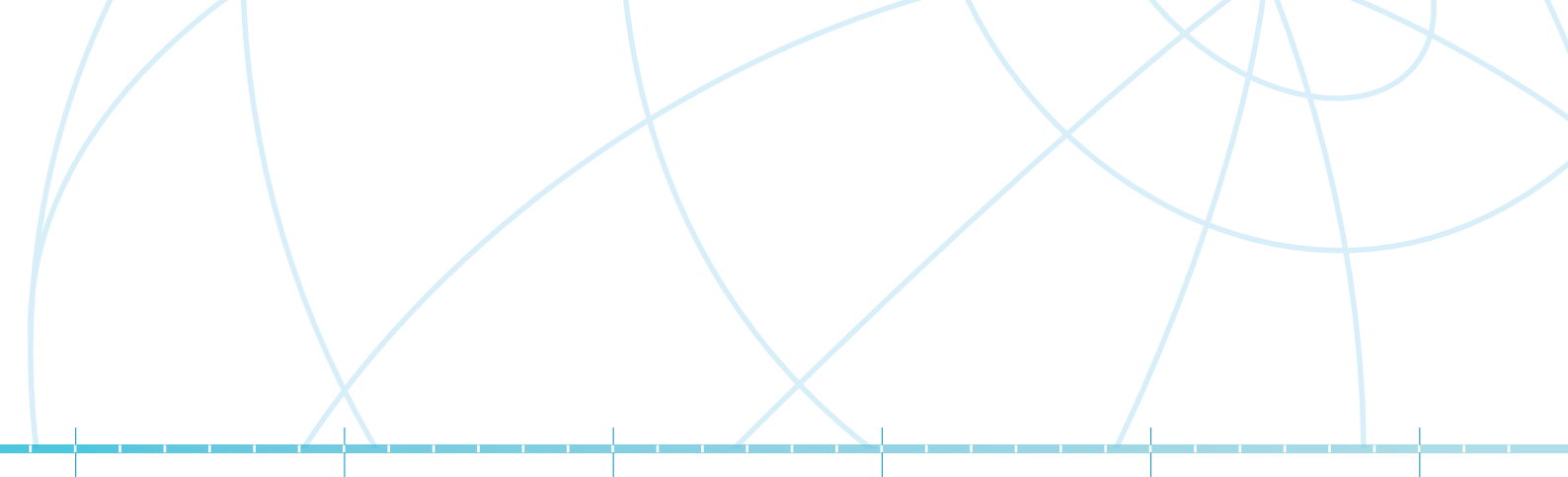
Expediteurs spelen een belangrijke rol in de gehele supply chain en expediteurs zijn gewend aan het optimaal benutten van modaliteiten in geïntegreerde oplossingen. Natuurlijk kan alles nog efficiënter georganiseerd worden, dienen alle schakels in de logistiek hierin mee te bewegen en zullen verschillende partijen in de logistieke keten vaker kunnen overwegen om met elkaar te gaan samenwerken, teneinde economisch haalbare oplossingen aan te kunnen bieden. Echter niet alleen het snel en efficiënt verwerken van goederenstromen is van belang, maar ook opslag en distributie en allerlei VAL- en VAS activiteiten zijn voor de Nederlandse economie belangrijk. Daarmee wordt immers de grootste waarde toegevoegd.

### Douane

Een andere belangrijke actie is dat de Nederlandse douane en andere inspectiediensten hun leidende positie op wereldniveau weer heroveren. FENEX vindt het bijzonder prettig dat de tijd nu weer rijp is om na te denken over innovatieve concepten en het faciliteren van het bedrijfsleven. De focus heeft in de afgelopen jaren te veel gelegen bij security en te weinig bij facilitatie.

In dit verband wil FENEX een 'oude' wens onder de aandacht brengen, namelijk de mogelijkheid van pre-clearance. Dit is naar de mening van FENEX nog steeds een actueel thema. Pre-clearance houdt in dat expediteurs en/of verladers hun informatie eerder kunnen aanleveren aan de douane en andere inspectiediensten en eerder vernemen of er een controle nodig is. Dat is nu niet mogelijk. Zo wil FENEX naar een situatie waarin de douane op een eerder moment over de juiste en volledige informatie kan beschikken, waardoor risicoanalyses eerder en beter kunnen





worden gemaakt, goederen eerder kunnen worden vrijgegeven en de eventuele benodigde controles beter kunnen worden ingepland. Dit is een win-win situatie voor zowel de overheid als het bedrijfsleven. Hiermee wordt het logistieke proces beter voorspelbaar en betrouwbaarder.

Ook vindt FENEX dat moet worden nagegaan of controles niet op een ander moment kunnen plaatsvinden. In het kader van one stop shop is de inzet gericht op het laten plaatsvinden van alle controles op één punt. Bij dit uitgangspunt maakt FENEX de kanttekening dat de buitengrens niet altijd de beste plek is. Controles in het logistieke proces leveren immers vertragingen en extra kosten op. Dus liever geen controles in de mainports, tenzij nodig vanuit security of safety aspecten.

Verder moet er meer rekening worden gehouden met de AEO status van partijen en de mogelijkheden van horizontaal toezicht. ICT is heel belangrijk om dit proces te ondersteunen. Voor wat betreft de douanesystemen ligt de bal nu bij de overheid, aangezien een ondersteuning door systemen die flexibel en up to date zijn van groot belang is. Bij de overheid en politiek zal echter de bereidheid moeten bestaan hierin blijvend te investeren.

## ORGANISATIE

### Bestuur

Tijdens de algemene ledenvergadering van 9 november 2011 werden de zittende bestuursleden de heren R.L.J. Ewalds, P.J. Looman, J.J.J. Maessen en J. Helwegen bij acclamatie tot bestuurslid herkozen. De heer A.A. Kanters trad wegens het bereiken van de maximale termijn als bestuurslid van FENEX af. Ter vervulling van de ontstane vacatures werden de heren R. de la Houssaye (Van Uden Forwarding B.V.) en M. Punselie (TGN/Fritom B.V. en ForVision B.V.) voor een periode van twee jaar als bestuurslid benoemd. De Vereniging is het scheidende bestuurslid de heer Kanters veel dank verschuldigd voor zijn langdurige inzet ten behoeve van de Vereniging en de Nederlandse expeditie-sector.

De samenstelling van het bestuur was per 1 april 2012 als volgt:

R.J. Vat (voorzitter)  
R. Neele (vice-voorzitter)  
R.L.J. Ewalds (secretaris/penningmeester)  
J. van den Berg  
H.C. Cleton  
J.M.J.T. Helwegen  
R. de la Houssaye  
J. Kusters  
P.J. Looman  
J.J.J. Maessen  
C. Pellicaan  
M. Punselie

Voor de functie- en taakverdeling van het bestuur wordt verwezen naar de bijlage achterin dit verslag.

### Algemene ledenvergaderingen

Twee ledenvergaderingen vonden in dit verslagjaar plaats. De voorjaarsvergadering werd gehouden op woensdag 25 mei 2011 in AC Hotel De Meern. Tijdens deze vergadering werd door Françoise van den Broek, van NEA, de Stemningsbarometer 2010 gepresenteerd, die in opdracht van FENEX is opgesteld. Met de stemningsbarometer wil het bestuur de leden voorzien van informatie omtrent marktontwikkelingen en door de jaren heen trends kunnen waarnemen. Na afloop van vergadering werd door mevrouw Leonie van Driel, Sustainability Manager van Wim Bosman B.V., een inleiding gehouden over 'hoe word je 'koploper' op het gebied van duurzame logistiek en wat levert het op?'

In de middag werd vervolgens de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst gehouden waarbij alle Raden van FENEX tegelijk bijeenkwamen.

De najaarsledenvergadering werd gehouden op maandag 9 november 2011 in het Van der Valk Hotel Nieuwerkerk a/d IJssel. Na afloop van de vergadering werd door de heer Sjaak Vervoorn, directeur van Overvliet Assurantie-makelaars B.V., een inleiding gegeven over de aansprakelijkheid van bestuurders van ondernemingen.



### Krachtenbundeling TLN-FENEX

Tijdens beide algemene ledenvergaderingen in 2011 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de krachtenbundeling tussen FENEX en TLN. In het bestuur is meerdere keren gesproken over samenwerking met andere organisaties in de logistieke sector. Naar aanleiding van contacten met TLN waaruit bleek dat er over en weer een interesse is voor een verdere samenwerking heeft het FENEX-bestuur in het najaar van 2010 besloten dat er een vervolg kan worden gegeven aan de intentie te gaan samenwerken met TLN. In dit verslagjaar hebben FENEX en TLN hierover nader overleg gehad.

Voor beide organisaties geldt dat met een samenwerking synergievoordelen worden behaald in de collectieve en individuele belangenbehartiging van hun leden en dat de positionering van de logistieke sector richting overheden en politiek sterker wordt.

Tijdens de voorjaarsvergadering stemde de ledenvergadering er mee in dat het gesprek tussen TLN en FENEX werd voortgezet en dat aan het bestuur mandaat werd verleend om de krachtenbundeling tussen TLN en FENEX nader uit te werken. Tijdens de najaarsvergadering stemden de leden in met de krachtenbundeling zoals aan hen voorgelegd. Het bestuur kreeg mandaat van de leden een en ander - ook juridisch, gezien de benodigde statutenwijziging - verder uit te werken.

### Gezamenlijke Raadsbijeenkomst

Op 25 mei 2011 heeft FENEX wederom een Gezamenlijke Raadsbijeenkomst georganiseerd, waarbij alle Raden (Douanelogistiek, Opslag en Distributielogistiek, Zeehavenlogistiek en Luchtvrachtlogistiek) van FENEX tegelijk bijeenkwamen. Alle directieleden van de ledenondernemingen en daarnaast de vertegenwoordigers in de Raden waren uitgenodigd aan deze bijeenkomst deel te nemen. De bijeenkomst begon met een voor alle genodigden algemeen gedeelte. Dit gedeelte stond in het teken van de trend dat expediteurs in toenemende mate door merkrechtshouders worden aangesproken vanwege vermeende inbreuken op het merkrecht (parallelimport en namaak). Zowel expediteurs die het vervoer, de opslag en distributie voor hun opdrachtgevers regelen als expediteurs die de douaneformaliteiten vervullen, kunnen hiermee worden geconfronteerd. Door Bart Boersma, directeur Customs Knowledge en Mark Tsoutsanis, advocaat en hoofd van de Sectie Intellectueel Eigendom bij RWW Advocaten, werd ingegaan op de positie van de expediteur richting de merkrechtshouder en zijn opdrachtgever. Vervolgens werden de Raadsvergaderingen gehouden met tal van onderwerpen en gastsprekers. De middag werd afgesloten met een borrel. De bijeenkomst werd bijzonder goed bezocht.

### Geassocieerd lidmaatschap

Het FENEX-lidmaatschap staat in principe uitsluitend open voor ondernemingen die in Nederland onafhankelijke diensten verlenen op het gebied van expeditie en logistiek. Echter ook organisaties/ondernemingen die in de zakelijke dienstverlening opereren en nauwe relaties hebben met de logistieke sector hebben belangstelling voor de dienstverlening van FENEX en de contacten met de leden. Deze bedrijven kunnen opteren voor een geassocieerd lidmaatschap. Dit geassocieerd lidmaatschap betekent zowel voor deze organisaties/ondernemingen als voor de leden van de Vereniging een wederzijdse toegevoegde waarde. Bij de Vereniging zijn 34 organisaties/ondernemingen als geassocieerd lid ingeschreven.

## Raden

Binnen FENEX functioneren thans vier Raden, te weten: de Raad voor Zeehavenlogistiek, de Raad voor Opslag en Distributielogistiek, de Raad voor Douanelogistiek en de ACN/FENEX Sectorraad Expeditie / Raad voor Luchtvrachtlogistiek.

In onderstaand overzicht zijn de binnen de Vereniging functionerende Raden (opgebouwd uit reeds bestaande specialismen/activiteiten) opgenomen, vermeld met de aantallen vertegenwoordigde ledenondernemingen.

Raad voor Zeehavenlogistiek	205
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	112
Raad voor Douanelogistiek	171
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	80

Deze Raden behandelen de op hun terrein behorende specifieke onderwerpen.

## Commissies, Stuurgroepen en Werkgroepen

Ter voorbereiding van het beleid van het bestuur en de Raden en ter advisering van het bestuur over specifieke onderwerpen kent de Vereniging naast de verschillende Stuurgroepen van de Raden, de volgende Commissies, Stuurgroepen en Werkgroepen: Commissie Juridische Aangelegenheden, Commissie Opleidingen, Financiële Commissie, Stuurgroep Public Relations, Werkgroep BTW/Fiscale Vertegenwoordiging, Werkgroep ICT, Werkgroep Stemningsbarometer, Werkgroep Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu, Werkgroep NEN1, Werkgroep NEN2 en Werkgroep NEN4.

## Financiële Commissie

Tijdens de ledenvergadering van 9 november 2011 werden tot leden van de Financiële Commissie, belast met het nazien van de door het bestuur op te stellen rekening van ontvangsten en uitgaven alsmede van de balans van de Vereniging, benoemd de heren L. Kanters (Rebes Int. Shipping & Forwarding B.V.), J. Crezee (Share Logistics B.V.) en G. van der Werf (Van der Helm-Hudig B.V.). Tot plaatsvervangende leden werden benoemd de heren W. Sonneveldt (Ziegler Nederland B.V.), R. Pétillon (Falcon Logistics B.V.) en C. Vat (VAT Logistics B.V.).

## Lidmaatschap

In het verslagjaar werd het lidmaatschap beëindigd van 9 ledenexpeditie-ondernemingen. In 2011 traden 10 bedrijven toe als lid van de Vereniging. Daarnaast onderging het ledenbestand wijzigingen als gevolg van herstructurerings, overnames en afsplitsingen van bedrijfsactiviteiten.

## Ledenbestand

De Vereniging telt per 1 mei 2012 355 ledenexpeditie-ondernemingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt.

Aantal medewerkers	Aantal bedrijven	Percentage
< 11	182	51,3
11 - 25	78	21,9
26 - 50	49	13,8
51 - 100	17	4,8
101 - 200	12	3,4
>200	17	4,8
	<u>355</u>	<u>100</u>

### Secretariaat

De algehele leiding van het secretariaat berust bij mevrouw mr. E.M.C. Slappendel. Voorts zijn aan het secretariaat verbonden de stafmedewerkers mevrouw mr. B. Schut, mr. drs. J.F. Baggerman, de heer M. van Pelt, alsmede mevrouw L.R. Korevaar (directiesecretaresse), mevrouw B. Hoogeveen (secretaresse) en mevrouw A. Urban (secretaresse). Voor de taakverdeling binnen het secretariaat wordt verwezen naar de bijlage van dit verslag.

### FENEX-GARANTIEFONDS

Het Garantiefonds behoort tot één van de belangrijke pijlers ter profilering van het imago van de georganiseerde expediteur. Het FENEX-Garantiefonds heeft als doel te voorkomen dat de opdrachtgevers van een gefailleerde FENEX-expediteur worden gedupeerd wanneer zij door de vervoerders worden aangesproken om voor de tweede maal vrachtkosten te betalen. Over 2010 en 2011 zijn geen verzoeken tot uitkering bij de Stichting ingediend.

## JURIDISCH

### Arbitrage

In het verslagjaar zijn bij FENEX 26 arbitrages aanhangig gemaakt. Hiervan zijn inmiddels 6 arbitrages ingetrokken wegens een minnelijke schikking. In 4 arbitrages is verzocht de benoeming van arbiters aan te houden. De overige in 2011 aanhangig gemaakte arbitrages zijn bij de betreffende arbitragecommissies in behandeling.

Met betrekking tot de arbitrages die aanhangig zijn gemaakt vóór het verslagjaar hebben zich in 2011 de volgende ontwikkelingen voorgedaan:

ingetrokken: 7 zaken uit 2010;

vonnis: 1 zaak uit 2010.

Reeds geruime tijd is geschillenbeslechting door middel van de 'FENEX arbitrage' een welbekend fenomeen binnen de logistieke sector en fungeert FENEX over het algemeen naar volle tevredenheid als arbitrage-instituut.

Toch is in de loop der tijd een aantal zaken gesignaleerd met betrekking tot de huidige arbitrageregeling, die wellicht verbetering/aanpassing behoeven. Gezien de bijzondere positie van FENEX in vergelijking met andere arbitrage-instituten (één der procespartijen is per definitie afkomstig uit de branche die FENEX vertegenwoordigt), is de arbitrageregeling summier en de rol van FENEX tot een minimum beperkt om de onafhankelijkheid te waarborgen. De inzet is dan ook om de opzet van de huidige regeling zoveel mogelijk te behouden en uitsluitend noodzakelijk geachte wijzigingen door te voeren.

Concrete aanleiding voor de voorgestane aanpassingen is de herziening van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten, maar ook voor de Nederlandse Expeditievoorwaarden en de Nederlandse Opslagvoorwaarden, zijn eventuele aanpassingen van de arbitrageregeling relevant.

### Voorlichtingsbijeenkomsten

In het verslagjaar is door FENEX, in samenwerking met geassocieerde leden, een drietal juridische voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd:

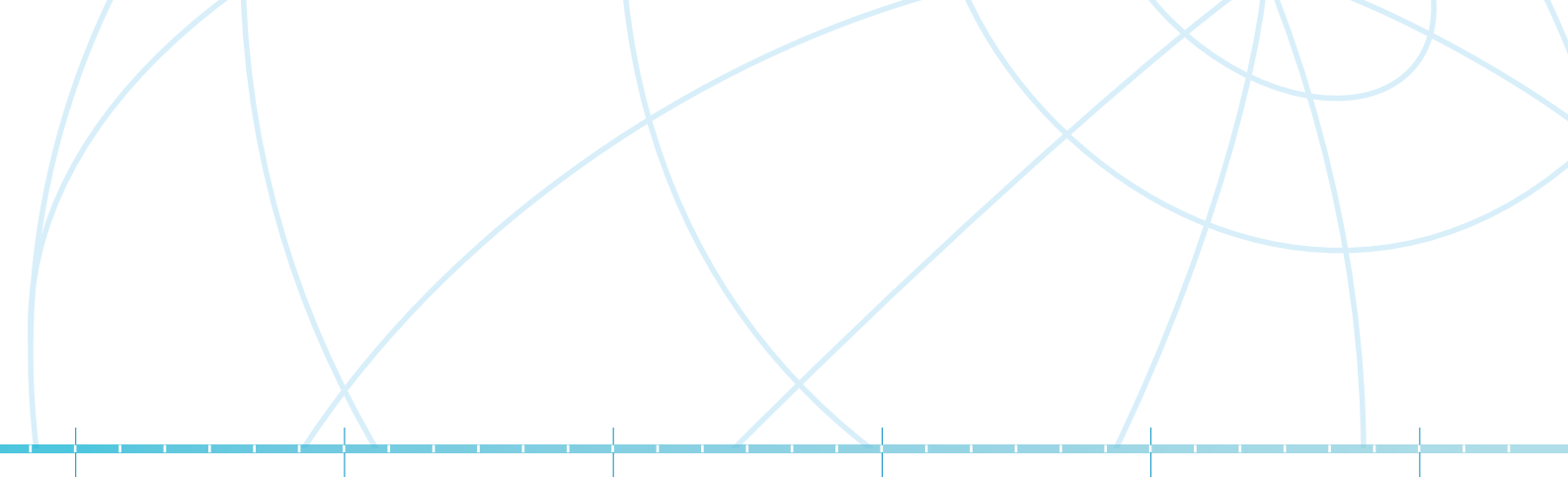
- 'Het gebruik van algemene voorwaarden';
- 'Expeditie en vervoerder: wie is wie?';
- 'Opslag van goederen: bewaren is niet zonder gevaren'.

In alle gevallen was deelname voor de leden kosteloos.

### Juridisch advies

In het verslagjaar is door vele leden een beroep gedaan op het secretariaat waarbij allerhande juridische kwesties en vragen zijn voorgelegd. Door het secretariaat worden individuele juridische adviezen verstrekt en waar nodig worden leden doorverwezen naar juridische specialisten of instanties die behulpzaam kunnen zijn.

Naast individueel advies en begeleiding heeft een aantal van deze kwesties aanleiding gegeven tot een beleidsmatige aanpak, daar waar het gemeenschappelijke belangen van de leden betreft. Een voorbeeld daarvan is de tendens



waarbij expediteurs en logistiek dienstverleners worden betrokken in juridische procedures die zijn aangespannen door grote merkrechthouders (zie onder 'Opslag en Distributielogistiek', 'Merkrecht'). In het verslagjaar zijn de leden tijdens de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst uitgebreid geïnformeerd omtrent deze ontwikkeling en zijn de belangen van expediteurs/logistiek dienstverleners via CLECAT gewaarborgd in het kader van de herziening van Europese regelgeving in dit verband.

In het verslagjaar is één en ander onderzocht en een eerste aanzet gedaan met voorstellen tot wijziging. De Juridische Commissie en de diverse Stuurgroepen zullen nauw worden betrokken bij dit proces.



## ICT

In 2011 is de Werkgroep ICT tweemaal bijeen geweest om na te gaan wat FENEX op ICT-terrein voor de leden kan betekenen. Er zijn drie richtingen besproken, namelijk;

- Een algemene strategie en visieontwikkeling op IT gebied voor expediteurs. De werkgroep is hierover in gesprek geweest met TNO.
- Een vervolg te geven aan het NDiV-project. Uit dit project werd duidelijk dat op korte termijn verbeteringen mogelijk zijn. Hiertoe werd een projectvoorstel van Empuls, een ICT-adviesbureau ingeschakeld via Syntens, besproken. Inmiddels heeft het bestuur besloten dat dit project doorgang kan vinden.
- Uitbreiding van de contacten met Portbase. Hier is een start mee gemaakt, door het organiseren van een gezamenlijke bijeenkomst. Portbase is bezig met een nieuwe IT-infrastructuur en het ontwikkelen van applicaties en services. Ook worden services verbeterd, zoals ladinginformatie via EDI. Vanuit Portbase werd de bereidheid uitgesproken mee te doen aan eventuele projecten van FENEX. Afgesproken is dat Portbase en FENEX frequenter contact zullen hebben en zullen trachten knelpunten op te lossen.





## TOPSECTOR LOGISTIEK

Het kabinet heeft negen Topsectoren benoemd, waaronder Logistiek. Per Topsector zijn Topteams aangesteld, met als doel te komen tot een agenda met daarin de beoogde – zo concreet mogelijk aangegeven – gezamenlijke acties die bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid op de middellange en korte termijn zouden moeten ondernemen om de uitdagingen en knelpunten aan te pakken en kansen te verzilveren. TLN en FENEX hebben gezamenlijk een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de agenda die het Topteam Logistiek medio 2011 heeft aangeboden aan de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). FENEX heeft ook een bijdrage geleverd op het terrein van ICT. Op basis van het advies van het Topteam Logistiek zijn inmiddels diverse actielijnen ingezet. Bij een aantal daarvan is FENEX betrokken.



## STEMMINGSBAROMETER 2010

In het verslagjaar is voor de eerste keer de FENEX-stemmingsbarometer 2010 verschenen. NEA en het zusterbedrijf Stratus marktonderzoek hebben het onderzoek onder de leden namens FENEX uitgevoerd. Met de stemmingsbarometer wil het bestuur de leden voorzien van informatie omtrent marktontwikkelingen en over de jaren heen trends kunnen waarnemen. De stemmingsbarometer is na de ledenvergadering in het voorjaar per post aan de leden toegezonden. De leden die aan de enquête hadden meegewerkt, kregen toegang tot hun persoonlijke uitkomst van de Stemmingsbarometer 2010. Hiermee konden zij hun eigen antwoorden vergelijken met het sectorgemiddelde. In het najaar is de Werkgroep Stemmingsbarometer twee keer bijeengekomen, teneinde het bestuur te adviseren over de opzet van een volgende stemmingsbarometer.



## **RAPPORT 'NEDERLAND ALS EEN LOGISTIEK NETWERK IN 2015'**

Tijdens het ABN-AMRO seminar op 7 februari 2011 werd het rapport 'Nederland als één logistiek netwerk in 2015' dat ABN-AMRO in samenwerking met TLN, RCIN, CBRB en FENEX door het NEA heeft laten uitvoeren, gepresenteerd. Het rapport heeft betrekking op het functioneren van de landzijdige ketenpartijen gerelateerd aan zeehavenstromen. Achterlandbereikbaarheid is van groot belang voor de concurrentiepositie van zeehavens. Het doel van het rapport was innovaties en nieuwe logistieke concepten in de sector te signaleren die bijdragen aan de versterking van de Nederlandse concurrentiepositie. Verder werden er aanbevelingen gedaan ten aanzien van de stappen die verder hiervoor nodig zijn.



## VERZEKERINGEN

### Collectieve verzekering douanevervoer

Als aangever van douanevervoer loopt de expediteur het risico van de niet-aanzuivering van de door hem uitgemaakte documenten. FENEX heeft ten behoeve van de leden een verzekering afgesloten teneinde de leden-expeditieuren in de gelegenheid te stellen zich in te dekken tegen de risico's van niet-aanzuivering van door hen uitgemaakte douanedocumenten.

### Collectieve verzekering invoeraangiften / beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap

Naast de collectieve verzekering douanevervoer is het voor de leden mogelijk via FENEX de risico's verbonden aan het opmaken van invoeraangiften te verzekeren. Sinds 2000 bestaat binnen deze verzekering ook de mogelijkheid de risico's verbonden aan het beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap te verzekeren.

### Transportverzekering Online

In de meeste gevallen verklaart de FENEX-expediteur op zijn werkzaamheden de Nederlandse Expeditievoorwaarden van toepassing. De aansprakelijkheid van expediteuren is in deze voorwaarden beperkt.

Een beperkte aansprakelijkheid geldt veelal ook voor de ingeschakelde vervoerders. In geval van schade kan dat betekenen dat de ladingbelanghebbende niet volledig gecompenseerd wordt voor de geleden schade. Het komt vaak voor dat de ladingbelanghebbende zelf een goederentransportverzekering afsluit. Als extra service kan ook de FENEX-expediteur deze verzekering verzorgen.

In samenwerking met Aon Risico Management is, exclusief voor leden van FENEX, een webapplicatie ontwikkeld waar leden van FENEX, ten behoeve van hun opdrachtgevers, gemakkelijk en efficiënt een goederentransportverzekering kunnen afsluiten.



## PUBLIC RELATIONS EN COMMUNICATIE

### Plaatsingen FENEX-ledenlijst

FENEX plaatste, om bij te dragen aan promotie van haar leden, in het verslagjaar weer integrale ledenlijsten in diverse vakgidsen. In het Rotterdam Transport Handbook gaat de plaatsing vergezeld van het FENEX-bedrijfsprofiel en een bladwijzer. Daarnaast is in het Jaarboek 2011 Rotterdam Port Information een FENEX-profiel opgenomen. Aan de FENEX-leden werd de mogelijkheid geboden om tegen een gereduceerd tarief het FENEX-logo bij hun vermelding te plaatsen. De ledenlijst is ook opgenomen in de Transport Guide ([www.transportguiderotterdam.nl](http://www.transportguiderotterdam.nl)).

### Profilering

Om de georganiseerde expeditiesector te promoten, werkt FENEX mee aan de invulling van thema's in vakbladen en handboeken. Specifiek heeft FENEX in het verslagjaar bijgedragen aan de brochure 'In the Spotlight Dutch Logistics'. Een brochure, die ten behoeve van promotie van de logistieke sector op de 'Munich Transport 2011 exhibition' is verspreid. Daarnaast is een bijdrage geleverd aan het 'Handboek Ladingzekeren', een uitgave van NT Publishers B.V. Enkele FENEX-leden hebben hieraan meegewerkt. FENEX-leden konden het handboek tot het eind van het afgelopen jaar met korting bestellen.

### Bedrijfsbezoeken

In 2011 zijn door FENEX 51 bedrijfsbezoeken afgelegd. Tijdens deze bedrijfsbezoeken kunnen leden ideeën en onderwerpen aan de orde stellen die zij graag behandeld willen zien. Daarnaast worden actuele onderwerpen besproken. Ook kunnen leden specifieke vragen stellen met betrekking tot onderwerpen die hun individuele bedrijf raken. De bedrijfsbezoeken zullen in 2012 worden voortgezet.

### FENEX-website en ledennet

In het verslagjaar is verdere voortgang geboekt met de ontwikkeling van de nieuwe website en het ledennet. Per 1 juli 2011 is de nieuwe FENEX-website 'in de lucht'. Het doel van de website en het ledennet is om meer interactie tussen de Vereniging en haar leden te bewerkstelligen. Hiertoe is het ledennet geïndividualiseerd en verkregen medewerkers van leden een eigen inlogcode. Op deze wijze kan gericht informatie worden ontvangen. De bedoeling is dat informatie die FENEX in huis heeft eveneens toegankelijk wordt gemaakt via een kennisbank op het ledennet. Ook is de 'Members Specialisms Tool' (op de nieuwe website 'Vind een expediteur') aangepast.

## SECURITY EN CRIMINALITEITSPREVENTIE

### Waarschuwingsregister Logistieke sector

De logistieke sector wordt regelmatig geconfronteerd met frauduleuze bedreigingen. Om te voorkomen dat deze bedreigingen een gevaar vormen voor de continuïteit en de integriteit van de logistieke sector, de belangen van de cliënten en/of de financiële belangen van de onderneming zelf, worden risicobeheersende maatregelen genomen. Een onderdeel van deze maatregelen betreft het aanleggen van een waarschuwingsregister met ex-personeel dat betrokken is geweest bij criminele activiteiten. Het Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS) is een gezamenlijke initiatief van ACN, EVO, FENEX en TLN. Dit verslagjaar hebben verschillende lidbedrijven zich aangemeld. Het voordeel voor de deelnemers aan het register is dat zij nieuwe medewerkers aan het Waarschuwingsregister kunnen toetsen. Een bijkomend voordeel is dat er van aansluiting bij het register, zowel intern als extern, een preventieve werking uitgaat.

### Belangenorganisaties lanceren Integrale Security Toolkit

Sinds de aanslagen in New York in september 2001 is er een groot aantal security programma's op het internationale bedrijfsleven afgekomen. Het gaat om programma's op maritiem terrein (ISPS), op het gebied van luchtvaart (Know Consignor), Douane (AEO) en op het gebied van transport van gevaarlijke stoffen (ADR/ADN/RID 1.10). Deze programma's zijn zeker niet optimaal op elkaar afgestemd en zijn verspreid over verschillende departementen. Daardoor verschillen de aanvraagprocedures sterk van elkaar. Vaak moeten bedrijven voor elk programma afzonderlijk een aparte aanvraag doen om een gewenste status te bereiken. Bovendien zijn er naast de programma's op het gebied van terrorismebestrijding ook tal van regels op het gebied van algemene criminaliteitspreventie die eveneens binnen de bedrijven geïmplementeerd moeten worden.

Met als doel het bedrijfsleven handvatten te bieden, is er een Integrale Security Toolkit ontwikkeld in opdracht van FENEX, ACN, ORAM, TLN, KNV, Port of Rotterdam en EVO. Hieraan werd ook vanuit de overheid een actieve bijdrage geleverd door het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Financiën. Op 14 september van dit verslagjaar is de Integrale Security Toolkit officieel gelanceerd. De prijs voor het gebruik van de toolkit voor de aangesloten leden van de bovengenoemde organisaties is € 195,-. Niet-leden betalen € 295,-. De toolkit is te vinden op: <https://www.portfacilitysecurity.nl/integralesecurity-toolkit/>



## DOUANELOGISTIEK

Door internationale ontwikkelingen is de taak van de Douane de afgelopen decennia enigszins veranderd. Naast de van oudsher fiscale taken (innen van invoerrechten en belastingen) heeft de Douane in het kader van 'veiligheid' bij grensoverschrijdende goederen een grotere en centralere rol gekregen. De taak van de Douane is het voorkomen dat risicovolle producten of zendingen de EU worden binnengebracht of uitgaan.

Over de taakstelling is geen enkele discussie mogelijk, maar bij de uitvoering treft het bedrijfsleven in de Nederlandse Douane daadwerkelijk een partner. Sterker nog de Nederlandse Douane behoort tot de beste douaneorganisaties ter wereld. Dit keer baseren we ons niet op een onderzoek of een ranglijst, maar op eigen ervaringen. Het douaneklimaat en overige vereenvoudigingen zoals de fiscale vertegenwoordiging zijn 'unique selling points' om goederen via Nederland te laten verlopen en ze hier af te handelen.

Naar de toekomst toe is het voor Nederland van groot belang deze gunstige positie te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. Hiertoe bieden Europese ontwikkelingen nieuwe kansen, maar brengen ook beperkingen met zich mee. Hoewel harmonisatie voor handel en industrie een goede zaak kan zijn, constateren wij dat de huidige richting betekent dat Nederland afzakt naar een Europees gemiddelde. Dit kan alleen gekeerd worden door nog meer samen op te trekken en anderen te overtuigen van 'the Dutch way'. Als we ergens stellig van overtuigd zijn, zullen we eerder en vaker aan onze visie moeten vasthouden. Dit geldt vooral in de discussie over de nieuwe Europese Douanewet.

*Zowel nationaal als in het Brusselse was 2011 een bewogen jaar. Hieronder een overzicht van de onderwerpen en activiteiten waaraan FENEX aandacht heeft besteed op douanegebied. Voor Europese onderwerpen wordt verwezen naar het onderdeel 'CLECAT'.*

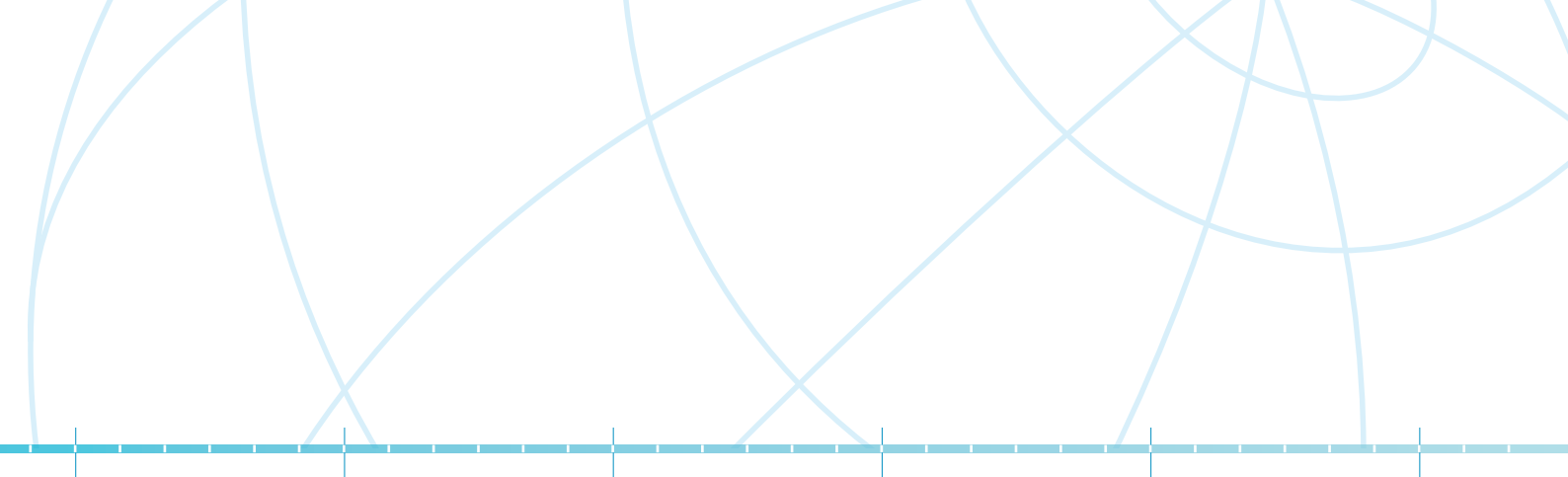
### **FENEX organiseert diverse voorlichtingsbijeenkomsten op douanegebied**

Met diverse producten en diensten worden leden van FENEX op de hoogte gehouden van ontwikkelingen op douanegebied die van invloed kunnen zijn op de bedrijfsvoering. Met regelmaat verschijnen FENEX-bulletins en ledencirculaires. Aanvullend organiseert FENEX op meer specifieke onderwerpen voorlichtingsbijeenkomsten. Hieronder een overzicht van de bijeenkomsten op douanegebied in het jaar 2011.

#### *Voorlichtingsbijeenkomsten eCustoms*

Met ingang van 1 januari 2011 is er een eind gekomen aan de transitieperiode. Vanaf deze datum is het bedrijfsleven verplicht om voor alle goederen die de Gemeenschap binnenkomen of uitgaan voorafgaand pre-arrival of pre-departure informatie (veiligheidsgegevens) elektronisch aan de Douane te verstrekken. Ook voor het verzenden en vervoeren van accijnsgoederen is een nieuw geautomatiseerd systeem in werking getreden.

De afgelopen jaren heeft FENEX de leden op diverse momenten en op verschillende manieren geïnformeerd. Gezien de substantiële wijzigingen heeft FENEX op het laatste moment een tweetal extra bijeenkomsten georganiseerd met de Douane, waarbij de laatste stand van zaken en de resterende vragen aan bod kwamen inzake het Import Control



System (ICS), het Export Control System en het Excise Movement and Control System (EMCS). De bijeenkomsten werden in totaal door 280 personen bezocht. Aan het bijwonen van voornoemde bijeenkomsten waren voor de leden van FENEX geen kosten verbonden.

#### *Voorlichtingsbijeenkomsten 'betrokkenheid bij export niet zonder gevaren'*

Om de veiligheid te beschermen, bestaan er nationale en internationale regels en zijn er afspraken gemaakt om de ontwikkeling en verspreiding van (massavernietiging)wapens te voorkomen en het terrorisme te bestrijden. Ook zijn er internationale sancties van kracht gericht tegen bepaalde landen c.q. regimes. In het handelsverkeer heeft ook het (Nederlands) bedrijfsleven hiermee te maken. Zo kan het voorkomen dat er strikte maatregelen van toepassing zijn op het exporteren van bepaalde goederen, naar bepaalde landen en het handelen met bepaalde personen/bedrijven. Een groot aantal maatregelen is met name gericht op het exporterend bedrijfsleven. Echter ook andere partijen die betrokken zijn bij de export - zoals vervoerders, douane-expediteurs en expediteurs - krijgen hier in toenemende mate mee te maken.

Met als doel de leden te informeren en bewust te maken over de mogelijke risico's heeft FENEX in april van dit verslagjaar een tweetal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd, specifiek gericht op logistieke dienstverleners. Dit is gedaan samen met het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, de AIVD, de Douane en het advocatenkantoor Baker & McKenzie. De bijeenkomsten werden in totaal door 170 personen bezocht. Aan het bijwonen van voornoemde bijeenkomsten waren voor de leden van FENEX geen kosten verbonden.

#### **Raad voor Douanelogistiek in het teken van fiscale strafbeschikking en centralised clearance**

Op 25 mei 2011 is de Raad voor Douanelogistiek bijeengewees. Op het laatste moment is de agenda gewijzigd door een actuele ontwikkeling, namelijk de invoering van de Wet OM afdoening voor douanedelicten (*zie 'bedrijven ontvangen een fiscale strafbeschikking'*). De aanwezigen leden (rond de 120) zagen een grote impact voor het bedrijfsleven en dit is tijdens de presentatie van de Douane duidelijk kenbaar gemaakt. In de inleiding heeft de Douane open toegegeven dat de communicatie beter had gekund en aangeboden is om op korte termijn de pijnpunten met FENEX te bespreken.

Een ander onderwerp wat ter sprake kwam, was de toekomstige faciliteit voor centralised clearance. In de toekomst wordt het mogelijk een douaneaangifte te verrichten voor goederen die zich in een andere lidstaat bevinden. Dit zal expediteurs nieuwe kansen bieden en het is daarom van belang dat hierop tijdig wordt geanticipeerd. In de loop van het jaar is echter duidelijk geworden dat door de grote afhankelijkheid van automatisering en het feit dat de Europese Commissie andere prioriteiten stelt, deze faciliteit nog jaren op zich zal laten wachten.

#### **Voorlichting over herinrichting aangiftebehandeling & wijzigingen HS en GN 2012**

Op 7 december van dit verslagjaar heeft FENEX een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd met betrekking tot de volgende onderwerpen.

### *Herinrichting proces aangiftebehandeling*

De afgelopen jaren is er veel veranderd rondom de aangiftebehandeling. Zo zijn werkzaamheden gecentraliseerd en herverdeeld in Rotterdam en op Schiphol, douanekantoren gesloten en bepaalde vereenvoudigingen (klassieke domproc.) komen te vervallen. Dit alles heeft het serviceniveau van de Douane geen goed gedaan. Na veel klachten en meldingen is de Douane gestart met het project 'herinrichting aangiftebehandeling'. Tijdens de voorlichting heeft de Douane de stand van zaken en de ideeën voor de nabije toekomst gepresenteerd. Een aantal voornemens werd door de deelnemers zeer positief ontvangen.

### *Wijziging van het Geharmoniseerd Systeem en de Gecombineerde Nomenclatuur*

Op 1 januari 2012 werd de nieuwe editie van het Geharmoniseerd Systeem ('GS') van kracht. Omdat het douanetarief van de Europese Unie, de Gecombineerde Nomenclatuur ('GN'), gebaseerd is op het Geharmoniseerd Systeem heeft ook het EU douanetarief een grote wijziging ondergaan. Tijdens de voorlichting is aandacht besteed aan een korte geschiedenis van de wijzigingen tot op heden, enkele statistieken met betrekking tot de wijzigingen en de achtergronden die aan de veranderingen ten grondslag hebben gelegen. Voorts werd aandacht besteed aan de wijzigingen op het GS en op de GN zelf en werd er vooruitgekeken naar enkele toekomstige GS-ontwikkelingen.

De bijeenkomst werd door 120 personen bezocht. Aan het bijwonen van voornoemde bijeenkomsten waren voor de leden van FENEX geen kosten verbonden.

### **Meer begrip door het uitwisselen van personeel tussen Douane en bedrijfsleven**

Dit verslagjaar is in het Overleg Douane Bedrijfsleven een aanvang genomen met een project waarbij personeel van Douane en bedrijfsleven wordt uitgewisseld. Door modernisering van het toezicht bestaat binnen de Douane de behoefte om de organisatie meer van 'buiten naar binnen' te laten opereren. Personeel laten meedraaien in het bedrijfsleven kan een middel zijn dat hieraan bijdraagt. Vanuit het bedrijfsleven is vooral door FENEX en een aantal leden van de Vereniging actief geparticipeerd. Er hebben twee uitwisselingsrondes plaatsgevonden en de ervaringen zijn zeer positief van beide kanten. Hierop is besloten het uitwisselingsprogramma structureel in te richten.

FENEX is van mening dat deze vorm van samenwerking uniek is. Het is een methode om het partnerschap nader vorm te geven en op die manier wederzijds begrip te creëren. Deelnemende bedrijven krijgen meer zicht op de belangenafweging waarvoor de Douane staat. FENEX spoort het bedrijfsleven aan hiervan gebruik te maken en deel te nemen.

### **Papierloos vervoer (pilot Topsector Logistiek)**

In het adviesrapport van het Topteam Logistiek staat een pilot 'elektronische begeleidingsdocumenten douane- vervoer (Transit)' benoemd. FENEX werkt hieraan mee, maar zou graag zien dat de doelstelling breder wordt. De concrete voordelen van het enkel laten vervallen van een papieren Begeleidingsdocument zijn beperkt. De scope zou moeten worden uitgebreid naar een volledig elektronisch proces (naar het voorbeeld van eLink op Schiphol) en/of alle vervoersstromen (waaronder ECS) en het verder stimuleren en verbeteren van bestaande vereenvoudigingen. Naar aanleiding van deze opmerkingen zal de Douane intern nagaan wat de mogelijkheden zijn.

### Bedrijven ontvangen een fiscale strafbeschikking bij douanedelicten

Na een roerige geschiedenis is de Wet OM-afdoening op 1 juli 2011 in werking getreden voor douane- en accijnsdelicten. Hiermee is het 'transactievoorstel ter voorkoming van strafvervolgning' komen te vervallen en vervangen door de 'fiscale strafbeschikking' (FSB). Reeds in 2008 heeft FENEX kritische vragen gesteld en bezwaar gemaakt over de gevolgen van deze wet op douanegebied. Een ongewijzigde invoering van deze wet op douanezaken zou onder meer tot gevolg hebben dat voor alle overtredingen en misdrijven een registratie zou plaatsvinden in de justitiële documentatie (beter bekend als aantekening op het strafblad). Dit zou ons inziens leiden tot meer procedures voor de strafrechter en gevolgen voor trajecten als AEO en Horizontaal Toezicht. Aangezien de Douane soortgelijke bezwaren had, heeft het ministerie van Financiën de vragen en bezwaren van het bedrijfsleven meegenomen in het overleg met het ministerie van Justitie. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat bij fiscale strafbeschikkingen enkel misdrijven (opzetvariant) leiden tot een aantekening op het strafblad en dat overtredingen daarbuiten zullen blijven. Dit geldt overigens niet indien een strafrechter, na verzet, tot veroordeling overgaat.

Door bovenstaand resultaat zijn de grootste pijnpunten verzacht. In de jaren daarna heeft FENEX gevraagd actief betrokken te worden bij de uitwerking. Vlak voor de invoering is hier gehoor aan gegeven. Desondanks heeft FENEX met succes gepleit voor een beleidsmatige invulling die beter aansluit op de praktijk, waaronder:

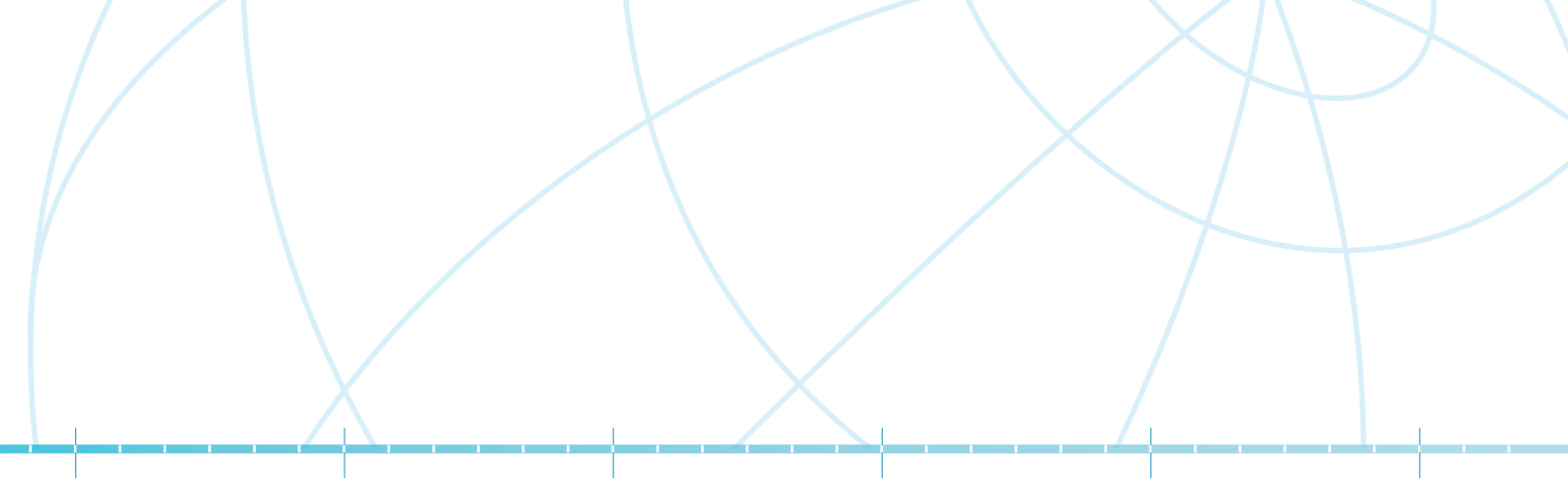
- de Douane zal in de beginfase enige terughoudendheid betrachten;
- voordat een FSB wordt opgelegd, ontvangt het bedrijf een kennisgeving. Daarin wordt het bedrijf de mogelijkheid geboden om gehoord te worden;
- bij aangiftegerelateerde zaken zal een FSB worden opgelegd na de bezwaartermijn.

FENEX is en blijft kritisch op de invoering van de Wet OM-afdoening voor douane- en accijnsdelicten. Dergelijke strafrechtelijke sancties kunnen een impact hebben op de wijze waarop Douane en bedrijfsleven samenwerken. FENEX verwacht dat de Douane uiterst zorgvuldig te werk zal (moeten) gaan voordat een FSB wordt opgelegd. De Douane zal meer aan waarheidsvinding moeten doen en moeten vaststellen of er sprake is van schuld en wie schuldig is. Bij het transactievoorstel was de ervaring dat deze betrekkelijk makkelijk aan de expediteur als indiener van de aangifte werd aangeboden.

### Het nationaal 'single window' voor een beter informatiemanagement

In het programma 'Slim geregeld, goed verbonden (SGGV)' van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is een aanpak ontwikkeld om te komen tot een vereenvoudiging van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en overheden (dus ook overheden onderling) voor het grensoverschrijdend goederenvervoer. Dit concept voor ketensamenwerking moet de concurrentiepositie van het bedrijfsleven verbeteren.

Vooruitlopend op een generieke aanpak is ervoor gekozen eerst ervaring op te doen bij de import van containers met veterinaire zendingen in Rotterdam. Het hieruit voortkomende single-windowsysteem Supd@x is in samenwerking met de NVWA, de Douane, FENEX, EVO, Deltalinqs en het AIP ontwikkeld. In aanwezigheid van staatssecretaris van Financiën, Frans Weekers, tekenden vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (waaronder FENEX), de Douane en de NVWA een samenwerkingsovereenkomst voor gebruik en de verdere ontwikkeling van het single-windowsysteem Supd@x.



FENEX is van mening dat Supd@x grote mogelijkheden biedt, maar hiervoor nog wel een ambitieus implementatieproces nodig is. Naast het ontsluiten van en slimmer omgaan met informatie zijn er grote voordelen te behalen bij het herinrichten van de processen. Daarnaast is het bij veterinaire zendingen wettelijk voorgeschreven dat alle documenten handmatig gecontroleerd worden. Voldoende capaciteit zal een kritische succesfactor blijven.

### **Douane bouwt aan het nieuwe Aangiftesysteem (AGS)**

Na decennia van trouwe dienst zijn de aangiftesystemen Sagitta Invoer en Uitvoer toe aan vervanging. De Douane ontwikkelt daarom het nieuwe AanGifteSysteem (AGS). De realisatie en invoering zullen plaatsvinden in vier zogeheten 'incrementen', te weten: opslag (eind 2011), invoer (medio 2013), uitvoer (eind 2013) en overig (in 2014, waaronder kennisgevingen/ meldingen, reizigers en GPA).

In het Overleg Douane Bedrijfsleven is besloten een 'gebruikers adviesgroep AGS' in te stellen, met als taak mee te denken over de ontwikkeling en implementatie van AGS. FENEX heeft een drietal leden afgevaardigd. Na een aantal bijeenkomsten hadden de vertegenwoordigers van FENEX gemengde gevoelens bij de opzet en mogelijkheden van AGS. Op initiatief van FENEX heeft de Douane het bedrijfsleven aangeboden gebruikerwensen te formuleren. Na een inventarisatie onder de leden heeft FENEX een lijst van 37 wensen ingestuurd (op een totaal van 48). Een groot aantal suggesties van FENEX is positief ontvangen of wordt nader onderzocht.

FENEX hecht groot belang aan dit project. Immers de technische mogelijkheden en beperkingen van het systeem heeft grote invloed op de manier waarop het douaneproces de komende jaren wordt vormgegeven. Uit de reacties die het secretariaat heeft ontvangen, blijkt dat de ontwikkeling met grote interesse wordt gevolgd. FENEX zal de leden blijven betrekken en informeren over de implementatie en toepassingen.

### **Vooraf indienen douaneaangifte (pre-clearance)**

Een logistieke planning is een complex en kritisch proces. Als een zending geselecteerd wordt voor een controle leidt dit vaak tot vertragingen in de logistiek. Dit komt vooral doordat het bedrijfsleven pas op een laat moment kan acteren en de Douane vervolgens kan reageren. Bij binnenkomende zendingen baseert de Douane zich momenteel voor de risicoanalyse met name op summier gegevens die worden verstrekt door de vervoerder. Andere partijen in de logistiek verstrekken op een later moment voor de eigen douaneprocedures gegevens die betrekking hebben op de transactie. FENEX is van mening dat er voor zowel het bedrijfsleven als de Douane veel winst te behalen is indien dit moment naar voren wordt gehaald. In het geval dat een douaneaangifte vooraf kan worden ingediend (pre-clearance), kan de Douane een betere risicoanalyse maken en kunnen controles beter worden gepland. Ook zal de werkdruk lager worden omdat er meer tijd is om zaken te regelen en kunnen expediteurs de klanten en opvolgende schakels beter informeren.

Vorig jaar kon al worden medegedeeld dat het ministerie van Financiën en de Douane het voorstel van FENEX positief tegemoet willen treden. Inmiddels zijn er voorstellen gedaan in Brussel om dit wettelijk mogelijk te maken, of belemmeringen te voorkomen. Ten behoeve van de technische ondersteuning zal dit tevens worden meegenomen in het nieuwe Aangiftesysteem. Wel heeft de Douane aangegeven dat de voorwaarden waaronder nader uitgewerkt moeten worden, inclusief de exacte functionaliteiten.

### Douane en bedrijfsleven werken samen aan beschikbaarheid douanesystemen

De afgelopen jaren is het regelmatig voorgekomen dat de Douanesystemen of andere systemen van de overheid niet beschikbaar waren door (ongepland) onderhoud of storing. Uitval van geautomatiseerde systemen leidt voor alle direct en indirect betrokken partijen tot veel overlast, extra handelingen en een onbetrouwbare logistieke planning. Nu bestaat er wel een (papieren) noodprocedure, maar deze is verre van ideaal.

In 2011 schommelde de beschikbaarheid van de douanesystemen rond de 94% tot 95%. In de slechtste maand was dit 'slechts' 93%. Dit verslagjaar is er wederom veel aandacht besteed aan deze problematiek. FENEX en EVO hebben aangegeven dat dit onaanvaardbaar is, vooral in een tijd dat elektronische communicatie verplicht is. Medio 2011 heeft de Douane te kennen gegeven de beschikbaarheid van de systemen prioriteit te geven en heeft afspraken gemaakt met eerdergenoemde partijen de beschikbaarheid over het jaar 2012 op te voeren naar 97,5%. Voor de komende jaren is de doelstelling nog hoger namelijk 99,5%. Verder zullen de partijen samen de noodprocedures moderniseren en de communicatie verbeteren. De afspraken, het plan van aanpak en de te realiseren mijlpalen staan verwoord in een zogenaamd 'spoorboekje'. FENEX is verheugd over de getoonde ambities en heeft vertrouwen dat de doelstellingen gerealiseerd zullen worden.

### Herbeoordeling vereenvoudigde douaneprocedures

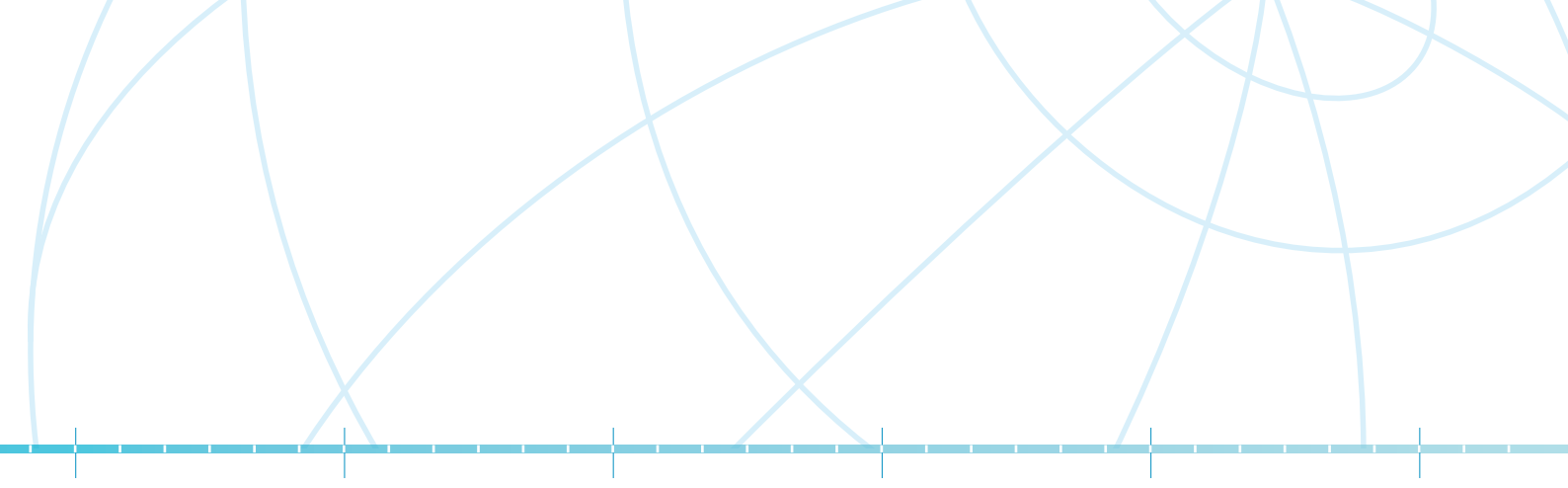
Door een wijziging in de Europese douanewetgeving moesten alle bestaande douanevergunningen voor de vereenvoudigde aangifteprocedure en de domiciliëringsprocedure, uiterlijk op 1 januari 2012, herbeoordeeld zijn op basis van nieuwe en veel striktere criteria, die nagenoeg overeen komen met de criteria van de 'AEO Douanevereenvoudigingen'. Douane en bedrijven hebben dit jaar een inspanning geleverd teneinde dit tijdig te realiseren. Van de 2550 bedrijven hebben 2250 bedrijven een nieuwe vergunning gekregen. Van de overige 350 bedrijven heeft de Douane, veelal op eigen verzoek, de vergunning ingetrokken.

Niettemin bevestigt bovenstaande de visie van FENEX dat Europese harmonisatie een bedreiging kan vormen voor het algemeen vestigingsklimaat of de beweegreden bepaalde goederenstromen via Nederland te laten verlopen (zie ook *'aanleveren veiligheidsgegevens uitgaan'*). Door uniforme en striktere eisen wordt het moeilijker maatwerk te leveren en voor een deel van het bedrijfsleven zijn bepaalde faciliteiten niet meer haalbaar of interessant. Het verlies aan flexibiliteit kan in de toekomst gevolgen hebben voor de douaneorganisatie. Denk hierbij aan de aanwezigheid van de Douane in het binnenland of de inzet van mensen.

### Vestigingsbeleid douanekantoren in het binnenland

Zoals reeds eerder vermeld beschikt(e) het Nederlandse bedrijfsleven over een breed scala aan vereenvoudigde regelingen, waardoor het bedrijfsleven minder afhankelijk is/was van de fysieke aanwezigheid van de Douane op een bepaalde locatie. Door een afname in het werkaanbod heeft de Douane het afgelopen decennium een groot aantal douanekantoren gesloten of openingstijden beperkt. Echter, voor sommige werkzaamheden is de fysieke aanwezigheid van de Douane nog altijd vereist (bijvoorbeeld openen en sluiten van een carnet TIR en het verkrijgen van een EUR certificaat). Het is daarom van belang dat het mogelijk blijft een douanekantoor te benaderen op logistieke routes in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland. Hierover zijn in het verleden duidelijke afspraken gemaakt.





Eind 2011 ontving FENEX signalen vanuit de ledenkring dat enkele douaneregio's voornemens waren de openingstijden van het kantoor Oldenzaal en Venlo te beperken. Met het oog op voorgaande heeft FENEX het Landelijk Kantoor om opheldering gevraagd. De Douane onderkent dat een verdere teruggang een negatieve impact kan hebben op het serviceniveau en heeft aangegeven dit meer samenhangend (regio-overstijgend) en vanuit een bredere visie te willen bekijken. Vooral nog wordt de status quo gehandhaafd. In deze gesprekken zal FENEX aandacht vragen voor nieuwe ontwikkelingen. Denk hierbij aan de herbeoordeling van vergunningen, de functie van een AEO-gecertificeerde douane-expediteur, toekomstige wetgeving, maar tevens nieuwe logistieke concepten (synchromodaliteit) en de komst van de 2de Maasvlakte (verplichte model shift).

#### **Niet-communautaire goederen die de EU weer verlaten**

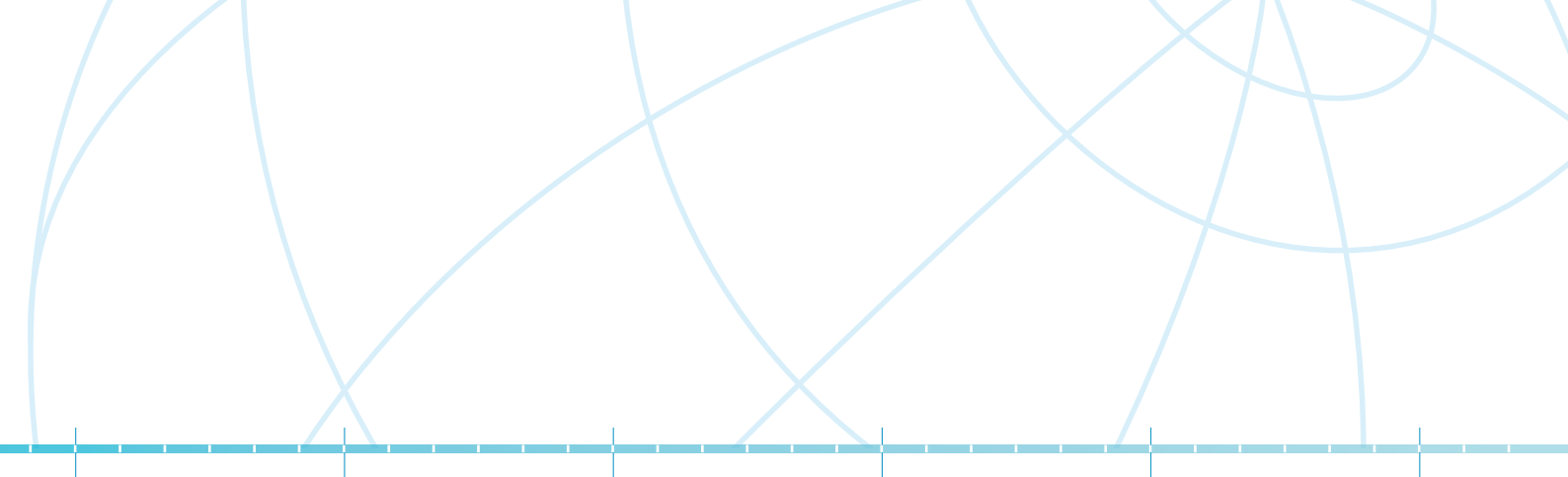
Vanaf 1 januari 2012 is het voor alle goederen die de EU verlaten, verplicht veiligheidsgegevens te verstrekken. Dit geldt ook voor het buiten de Gemeenschap brengen van niet-communautaire goederen die zich bevinden in een douane-entrepot. Dit onderwerp verdient extra aandacht aangezien Nederland veel te verliezen heeft. De Nederlandse interpretatie van de wetgeving betekende veel lagere lasten voor het bedrijfsleven ten opzichte van alle andere lidstaten. Dit voordeel lijken wij nu te verliezen. Voor goederen die vanuit een douane-entrepot worden 'uitgevoerd', mag in Nederland momenteel een aangifte douanevervoer worden opgemaakt. In de rest van Europa gebeurt dit met een aangifte wederuitvoer, welke opgevolgd moet worden door een aangifte douanevervoer. Voor Nederland doet het probleem zich nu voor dat de verplichte veiligheidsgegevens integraal onderdeel uitmaken van een aangifte wederuitvoer, maar optioneel zijn bij douanevoer. Dit houdt in dat vervoerders (rederijen en luchtvrachtmaatschappijen) moeten controleren of de veiligheidsgegevens geleverd zijn en zo niet separaat een veiligheidsaangifte indienen.

Door druk vanuit Brussel, waaronder de World Shipping Council, is de Nederlandse interpretatie ter discussie komen te staan. In een poging tot een breed gedragen oplossing te komen, heeft de Douane het bedrijfsleven uitgenodigd. FENEX en EVO kwamen tot de conclusie dat er gekozen moest worden 'tussen twee kwaden'. Het in stand houden van de huidige werkwijze zou een hoge druk leggen aan de buitengrens, waardoor zendingen worden vertraagd en extra kosten gemaakt moeten worden voor het opmaken van een aparte aangifte. Anderzijds betekent het eerst opmaken van een aangifte wederuitvoer een aanzienlijke lastenverzwaring (vermoeden 500.000 tot 1 miljoen extra aangiften).

Na een aantal gesprekken en afstemming met de leden hebben FENEX en EVO besloten niet langer vast te houden aan de huidige interpretatie en het werk aan de voorkant neer te leggen. Op verzoek van FENEX zal de Douane de huidige situatie tot medio 2013 gedogen (implementatie AGS Uitvoer) en de veiligheidsrisico's op een andere manier afdichten. Douane, EVO en FENEX hebben daarnaast een werkgroep geformeerd met als doel op zoek te gaan naar nieuwe en 'slimme vereenvoudigingen' binnen de wettelijke kaders.

#### **Douane en bedrijfsleven werken aan oplossen van de openstaande zendingen in ECS**

In 2007 is het Export Control System uitgerold. ECS is een geautomatiseerd systeem voor uitvoer/uitgaan waarmee de diverse douaneautoriteiten eenvoudig met elkaar kunnen communiceren en het bedrijfsleven real-time op de



hoogte wordt gehouden met betrekking tot de status van de zending. Zodra de procedure bij uitgaan wordt afgerond, ontvangt de indiener van de aangifte elektronisch een 'bevestiging van uitgaan'. Het douanebewijs dat de goederen de EU hebben verlaten, is voor de exporteur van belang om de correcte toepassing van het BTW-nultarief aan te tonen. In sommige landen is dit douanebewijs zelfs een must.

Jarenlang heeft Nederland gestoeid met het ECS-systeem. Al kort na de introductie bleek dat het ECS niet aansloot bij massale processen in grote mainports. Gevolg, enorme aantallen 'openstaande zendingen' (30% van het totaal). Dit zijn zendingen waarbij de procedures bij het uitgaan niet of niet juist worden nageleefd, waardoor er geen bevestiging van uitgaan wordt ontvangen. Op verzoek van FENEX heeft het Overleg Douane Bedrijfsleven vorig jaar opdracht gegeven aan de werkgroep Openstaande Zendingen om dit 'veelkoppig monster' aan te pakken. Door een fantastische en intensieve samenwerking is het aantal openstaande zendingen eind 2011 teruggebracht naar een acceptabel niveau (voor zeevracht 4% en luchtvracht 10%). Door het behaalde resultaat heeft de Douane op 1 december 2011 de laatste fase van ECS kunnen invoeren, te weten het activeren van de zogenaamde 150-dagen-teller. De Europese douanewetgeving bepaald namelijk dat een uitvoeraangifte maximaal 150 dagen geldig is. De verwachting is dat door het activeren van de teller eerdergenoemde percentages verder zullen afnemen.

FENEX is erg te spreker over de manier waarop is samengewerkt en heeft de Douane hiervoor bedankt. De aanpak heeft veel gevergd van zowel de douaneorganisatie als partijen uit het bedrijfsleven, maar heeft zich bewezen. Hopelijk dat deze aanpak een voorbeeld is voor toekomstige projecten.

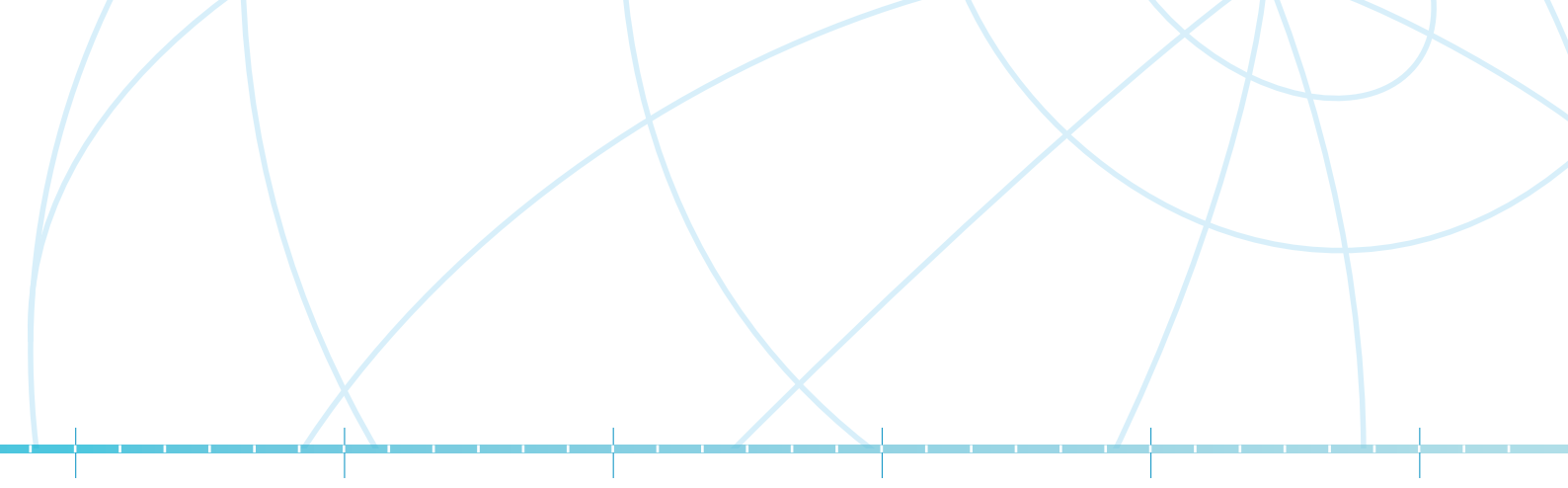
### **Douane voert nieuwe controles in tijdens het vervoer**

Jarenlang heeft de Nederlandse Douane weinig tot geen fysieke controles uitgevoerd op de regeling douanevervoer. De Nederlandse Douane heeft richting Brussel lang volgehouden dat controles ook in de voorafgaande regeling of opvolgende regeling kunnen plaatsvinden. Uiteindelijk heeft Brussel bepaald dat Nederland niet voldoet aan de wettelijke bepalingen en derhalve controles moet uitvoeren op de regeling douanevervoer. Met ingang van 2 mei 2011 voert de Douane dergelijke controles uit.

FENEX heeft aangegeven dat bij het invullen van het selectie- en controlebeleid, naast het handhavingaspect, voldoende rekening moet worden gehouden met de praktische gevolgen voor het bedrijfsleven. Naast het kostenaspect heeft dit ook gevolgen voor de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van de logistiek en brengt dit ook onduidelijkheden met zich mee in de onderlinge afstemming. De Douane heeft (deels) rekeninggehouden met de commentaren. Zo worden AEO-bedrijven minder gecontroleerd, is het toegestaan controles binnen Nederland te verleggen, zijn er strikte reactietijden opgesteld voor de Douane en zal het aantal controles worden beperkt tot 'specifieke risico's'. FENEX zal de praktische toepassing blijven monitoren. Aanvullend pleit FENEX voor een apart bericht indien een zending gecontroleerd wordt. Op dit moment ontvangt de aangever simpelweg geen toestemming tot lossing.

### **Afwikkeling van het logistieke douaneproces op de containerterminals**

Een voorbeeld hoe kan worden samengewerkt en wordt omgegaan met tegengestelde belangen is de voortdurende discussie over een zogenaamd containervrijgavebericht. Het containervrijgavebericht wordt door terminals en cargadoors gezien als de oplossing voor het probleem van oneigenlijke wegvoeringen (risico bij terminal) en het voorkomen van mismatches op de summiere aangifte (administratieve last cargadoor). Het achterliggende idee van



deze partijen is om de nadere douaneaangifte vooraf tegen de summiere aangifte aan te houden. Zodra voor alle zendingen in een container een nadere douaneaangifte is gedaan, ontvangt de terminal het zogenaamde container-vrijgavebericht. In combinatie met de commerciële vrijstelling zal de container door de terminal vervolgens voor verder transport worden vrijgegeven. Hoewel FENEX en EVO begrip hebben getoond voor de problemen, ontbreekt bij expediteurs en verladers de stimulans 'sec' tot een containervrijgavebericht te komen. Een containervrijgavebericht zal, in welke vorm dan ook, leiden tot een extra formaliteit voordat een container kan worden afgehaald en daarmee een enorme negatieve impact kunnen hebben op de logistieke afhandeling, de planning en het probleem verleggen van de cargadoor naar de nadere douaneaangever.

Teneinde uit bovengenoemde impasse te komen, heeft het bedrijfsleven een gezamenlijk visiedocument opgesteld met als uiteindelijk doel een complete herinrichting van de douaneprocedures in de haven van Rotterdam. Het visiedocument is aangeboden aan de Douane. Het document formuleert enkele uitgangspunten hoe het proces eruit moet komen te zien. Om hier invulling aan te geven is besloten een tweetal werkgroepen te formeren. Eén werkgroep houdt zich bezig met de korte termijn, te weten het analyseren van het aantal en soort mismatches en met voorstellen te komen voor 'quick wins'. De andere werkgroep heeft als opdracht te komen tot een (gezamenlijke) ideale situatie en van daaruit het proces opnieuw in te richten. Hiertoe heeft FENEX een voorstel gedaan hoe het douaneproces in de toekomst eruit kan komen te zien. Voor FENEX is met name van belang het eerder kunnen doen van de vervolgaangifte (voor binnenkomst), het ontvangen van controleselecties hierop en het verkrijgen van statusinformatie van andere partijen. Een van de voordelen moet zijn dat de douaneformaliteiten afgerond zijn op het moment dat de zending is gelost. Dit moet ook leiden tot een versnelling op de terminal.

### **Verbeteren Toegelaten Afzender vanaf een terminal**

Een andere ontwikkeling die samenhangt met voorgaande betreft het verbeteren van de mogelijkheid de vergunning Toegelaten Afzender te gebruiken vanaf een containerterminal. Voor het starten van de regeling douanevervoer kan de aangever gebruikmaken van de 'normale procedure' (aanbrengen bij de Douane) of van de vergunning Toegelaten Afzender (vertrek zonder tussenkomst van de Douane). Van het totaal aantal aangiften douanevervoer in Nederland vindt 70% plaats via de TA. De normale procedure (30%) vindt vrijwel volledig plaats bij vertrek vanaf een containerterminal in Rotterdam. Reden is dat aan de TA vanaf een terminal enkele praktische nadelen kleven. Met het oog op de toekomst (terugtrekkende overheid, 2de Maasvlakte, grotere rol voor het bedrijfsleven, etc.) zijn Douane Rotterdam en FENEX het gesprek aangegaan.

De meeste knelpunten lijken door een meer praktische benadering opgelost te kunnen worden. Wat overblijft, is de mogelijkheid om vooraf een aangifte in te dienen en de noodzaak de container te verzegelen. Vooral dit laatste zorgt voor wat hoofdbrekers. In de praktijk komt het vaak voor dat de aangever over onvoldoende gegevens beschikt, waardoor de container verzegeld dient te worden. Mogelijk dat een AEO-ketenbenadering een oplossing kan bieden, vooral als de betrokken partijen (terminal, rederij en expediteur) gecertificeerd zijn. Dit concept zal worden voorgelegd aan de directie van de Douane.

### Havenbrede IT-oplossing voor het Export Control System

De verschillende havenpartijen hebben samen met Portbase een havenbrede oplossing ontwikkeld met als doel het (douane)exportproces te optimaliseren. In het verleden kwam het met grote regelmaat voor dat een formaliteit niet werd verricht, waardoor de exporteur niet het bewijs ontving van de Douane dat de goederen de EU hadden verlaten. Vanaf 4 mei 2010 kunnen expediteurs en exporteurs, voor exportzendingen die via de haven van Rotterdam of Amsterdam uitgaan, een ECS-notificatie versturen naar Portbase. Met het versturen van deze notificatie wordt het voor de terminal (aankomstmelding) en rederijen (douanemanifest) eenvoudiger aan hun douaneverplichting te voldoen. Het voordeel voor expediteurs en exporteurs is dat de problematiek omtrent de openstaande zendingen aanzienlijk kan worden beperkt en zij met meer zekerheid de 'bevestiging van uitgaan' zullen ontvangen. Daarnaast ontvangt de gebruiker diverse statusberichten, te weten; 'container aangekomen op terminal', 'zending geselecteerd voor controle', 'vrijgave controle', 'geladen aan boord' en 'acceptatie douanemanifest door douane'. Een ander voordeel is dat expediteurs en exporteurs voor deze service niet worden belast.

Aangesloten expediteurs zijn enthousiast en de praktijk bewijst dat deze oplossing echt werkt. Helaas wordt er nog onvoldoende gebruik van gemaakt waardoor andere havenpartijen het voordeel niet volledig kunnen benutten. Dit verslagjaar lag het aantal notificaties op ongeveer 20% van het totaal. FENEX blijft zich inzetten en probeert het gebruik onder expediteurs te stimuleren.

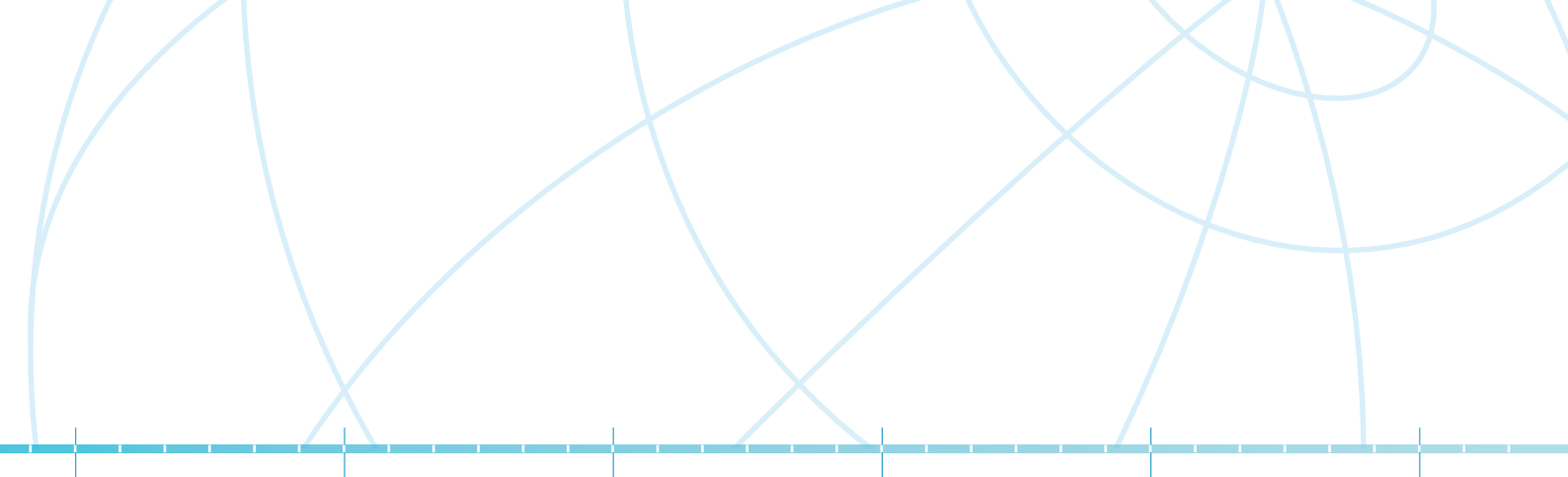
### Afspraken Douane en bedrijfsleven over afhandeling en doorlooptijden scancontroles

De Douane selecteert jaarlijks ca. 50.000 containers in de Rotterdamse haven voor een scancontrole en/of fysieke controles. In de operationele praktijk is een aantal partijen betrokken, die allen invloed hebben op het succes van het proces. Ervaring heeft geleerd dat indien één van de schakels uit het logistieke scanproces problemen ondervindt of uitvalt, het proces stil valt, er veelal een achterstand ontstaat en daardoor de doorlooptijd oploopt. Vaak duurt het enige dagen en soms weken voordat deze achterstand is weggewerkt.

Om het scanproces te optimaliseren, is medio 2011 met de direct betrokken partijen een 'Service Level Agreement' opgesteld. De afspraken gaan over doorlooptijden, onderlinge communicatie en hoe te handelen bij storingen, uitval en andere calamiteiten. Het SLA moet leiden tot meer helderheid en voorspelbaarheid voor alle betrokken partijen binnen het scanproces en een meer betrouwbare logistieke planning. De verwachting is verder dat het bedrijfsleven tevens een afname van de toezichtlasten zal ervaren. Tot op dit moment zijn de afspraken beperkt tot de scan van importcontainers op de Maasvlakte. Op termijn zal worden bezien of deze afspraken uitgebreid kunnen worden naar het scannen van importcontainers in de Waal- Eemhaven en exportcontainers.

### Douanecontroles op Schiphol en keuze voor 2e liniebedrijven

Op de luchthaven Schiphol dienen douanecontroles op het uitgaan vanaf 1 januari 2012 plaats te vinden via het Export Control System (ECS). Op het moment dat de Douane een aankomstbericht ontvangt via het ECS-systeem communiceert de Douane aan de Trader at Exit (TaE) of de zending geselecteerd is voor controle. De TaE krijgt hiermee de verantwoordelijkheid de goederen te blokkeren en ter controle aan te bieden. Het ongeoorloofd wegvoeren van een geselecteerde zending is een strafrechtelijke handeling. Hoewel de Douane vooralsnog soepel handhaaft en



samen met het bedrijfsleven optrekt, is het van groot belang dat het bedrijfsleven in beweging komt en een verbetering laat zien.

In de praktijk is het frequent een luchtvrachtexpediteur (2de linieloods) die optreedt als Trader at Exit. De aankomstmelding wordt vaak pas gedaan op het moment dat de zending, al dan niet geconsolideerd, wordt overgebracht naar de afhandelaar (1ste linie). Dit betekent dat de 2de linie op een laat moment geïnformeerd wordt en de controle moet plaatsvinden op de locatie van de afhandelaar. Een aantal expediteurs kwam tot de conclusie dat deze controle-inrichting, aangeduid als 'ECS-procedure Schiphol', niet goed aansluit op de logistieke en administratieve processen van expediteurs en daarmee nadelig is voor de concurrentiepositie van Schiphol. Naar aanleiding hiervan hebben FENEX en ACN gepleit voor de mogelijkheid om de controles op een eerder moment te laten plaatsvinden, namelijk bij de 2de linieloods.

FENEX is verheugd dat het commentaar geleid heeft tot een 'herijking' van de visie van de Douane. De Douane onderkent dat het eerder en op een andere locatie controleren van de zending het minst belastend is voor de logistiek. Het Management Team van de Douane heeft hierop besloten dit mogelijk te maken. Bij deze herinrichting heeft de Douane wel een aantal uitgangspunten (zogenaamde 'baseline') geformuleerd. Douane en bedrijfsleven hebben afgesproken de voorwaarden gezamenlijk nader uit te werken.

#### *Voorlichting en communicatie*

Op 12 januari 2012 hebben FENEX en ACN in samenwerking met de Douane en Cargonaut een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd over de wijziging van de douanecontroles bij uitgaan en de mogelijkheden. FENEX heeft tijdens de bijeenkomst een presentatie gegeven over de verschillende scenario's en de voor- en nadelen hiervan. Daarnaast heeft FENEX een uitgebreid groeidocument opgesteld met als doel de luchtvrachtexpediteurs te begeleiden bij het maken van de juiste keuze. Het is nu aan de betreffende bedrijven een keus te maken en dit (individueel) te bespreken met de Douane.

## LANDBOUW

### NVWA kondigt sanctiebeleid aan bij te late vooraanmeldingen

Veterinaire zendingen en bepaalde levensmiddelen moeten vóór de fysieke binnenkomst in de EU bij de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) worden aangemeld. De NVWA signaleert al enkele jaren dat een deel van de vooraanmeldingen niet tijdig wordt ingediend. Onder druk van de Europese Commissie (Food and Veterinary Office) moet Nederland ervoor zorgen dat het bedrijfsleven de vooraanmelding tijdig verricht. Om dit te kunnen bereiken, heeft de NVWA dit verslagjaar aangekondigd een sanctiebeleid in te voeren voor te late aanmeldingen. Op verzoek wordt FENEX betrokken bij de inrichting en de uitwerking van het sanctiebeleid. FENEX heeft veel waardering voor de transparante en open communicatie waarmee dit gepaard gaat.

Hoewel FENEX onderkent dat het bedrijfsleven tijdig een vooraanmelding moet verrichten zijn wij het op een aantal punten principieel oneens met de voorgenomen inrichting. Dit heeft geleid tot een brief van FENEX aan de NVWA waarin de volgende uitgangspunten zijn geformuleerd:

- FENEX pleit ervoor dat bij het ontwikkelen van het handhavingsbeleid rekening wordt gehouden met de proportionaliteit. De goederen blijven immers onder toezicht staan en worden regulier gekeurd, maar een formaliteit wordt niet tijdig vervuld.
- Mede gelet op de vastgestelde bedragen (vanaf € 795,-) zou de NVWA het boetebeleid terughoudend moeten toepassen en beperken tot misstanden. Dit is ook van belang voor de concurrentiepositie van de Nederlandse mainports.
- FENEX is van mening dat vóór het opleggen van een sanctie een gedegen onderzoek moet worden gedaan naar de feiten en omstandigheden. Voor het 'automatisch' sanctioneren van de persoon die de feitelijke handeling heeft verricht (bijna altijd een expediteur), bestaat onder de expeditie sector geen draagvlak en wordt als onrechtvaardig beschouwd. Het doel van de maatregel dient te zijn het daadwerkelijk bevorderen van compliant gedrag en er moet een preventieve werking vanuit gaan.
- Onderkent moet worden dat in een aantal gevallen er sprake van zal zijn dat het praktisch niet mogelijk is tijdig de vooraanmelding te verrichten. FENEX stelt voor een pragmatische interpretatie van het begrip 'te laat' te hanteren.

Een inhoudelijke reactie op de brief is nog niet ontvangen. De NVWA heeft medegedeeld dat de brief intern wordt besproken en begin 2012 een antwoord is te verwachten.

### De expediteur als vertegenwoordiger van de ladingbelanghebbende

Door de discussie over het boetebeleid en in het bijzonder het standpunt van de NVWA omtrent de definitie 'ladingbelanghebbende', is bij FENEX de lang gekoesterde wens van het kunnen optreden als vertegenwoordiger weer actueel geworden. In de Europese wetgeving is ondubbelzinnig de mogelijkheid van vertegenwoordiging opgenomen. Momenteel wordt de expediteur door de NVWA te allen tijde gezien als 'ladingbelanghebbende', met alle rechten en belangrijker nog verplichtingen van dien. In onze optiek is dit onjuist en onredelijk en wordt dit veroorzaakt door onbekendheid met de functie van een expediteur en anderzijds een tekortkoming in het geautomatiseerde systeem. In tegenstelling tot de papieren variant is het voor een expediteur niet mogelijk zich als vertegenwoordiger kenbaar te maken. Middels eerder genoemde brief (zie 'NVWA kondigt sanctiebeleid aan bij te late vooraanmeldingen') heeft FENEX de NVWA dringend verzocht het vertegenwoordigerschap mogelijk te maken.



### Afspraken over doorlooptijden voor de documentcontroles veterinaire import

Los van eerdergenoemde discussie over het sanctiebeleid en het tijdig indienen van de vooraanmelding is het een langgekoesterde wens van FENEX dat de tijd waarbinnen de Documentcontrole uitgevoerd wordt snel en meer voorspelbaar wordt. Voor de afhandeling en de logistieke planning is de uitkomst van de D-controle van cruciaal belang. Vooral de voorspelbaarheid laat op dit moment te wensen over. Het ene moment is de D-controle binnen een paar uur uitgevoerd en op een ander moment duurt het meer dan vier dagen. Dit heeft vaak verschillende oorzaken, die niet alleen bij de Douane/NVWA liggen, maar ook bij de aanbiedende partijen.

Medio 2011 is besloten met de direct betrokken partijen (Deltalinqs, Douane, FENEX en NVWA) een 'Service Level Agreement' op te stellen. De werkgroep die zich hiermee bezighoudt, heeft een concept opgesteld, welke zal worden voorgelegd aan de directie van de Douane, de NVWA en de leden van de organisaties. Belangrijkste uitgangspunten zijn; een maximale doorlooptijd van 36 klokuren, een communicatieprotocol en een standaard wijze van aanlevering. Indien alle partijen zich kunnen vinden in het concept zal het SLA medio 2012 worden ondertekend.

## ZEEHAVENLOGISTIEK

In 2011 was er evenals in 2010 sprake van vertragingen bij de afhandeling van containers. De vertraging in de afhandeling van containers werd voor een deel mede veroorzaakt door slechte weersomstandigheden. FENEX blijft over knelpunten met verschillende partijen op verschillende niveaus contact houden.

### Raad voor Zeehavenlogistiek

De Raad voor Zeehavenlogistiek is in het afgelopen verslagjaar één maal bijeen geweest. De bijeenkomst stond in het teken van verschillende onderwerpen en presentaties. De heer M. Philips van Rail Cargo Nederland en de heer M. Huijsman van Bureau Voorlichting Binnenvaart hebben respectievelijk een presentatie gegeven over de ontwikkeling van het railvervoer binnen het railvervoer en de binnenvaart en de kansen hierbij voor de expediteurs. Hierbij kwam naar voren dat 'groene diensten' in de toekomst belangrijker zullen worden. Andere onderwerpen die in de Raad aan de orde zijn geweest zijn ontwikkelingen in de Rotterdamse haven en de voortgang met betrekking tot de afhandeling van facturatie.

### Stuurgroep Zeehavenlogistiek

In het afgelopen verslagjaar hebben twee bijeenkomsten van de Stuurgroep voor Zeehavenlogistiek plaatsgevonden. De onderwerpen die onder meer in deze bijeenkomsten aan de orde zijn gekomen volgen hieronder.

#### Initiatief opstellen 'Code of Conduct'

Bij FENEX is de wens opgekomen om te komen tot een 'Code of Conduct' tussen de logistieke partijen in het containervervoer via de Rotterdamse haven. Het havenlogistieke proces verloopt over het algemeen redelijk goed, maar kan efficiënter worden ingericht. Elke partij betrokken bij de havenlogistiek heeft haar eigen wensen en knelpunten. De verschillende partijen hebben onderling wel overleg met elkaar, maar de onderwerpen worden over het algemeen op een ad-hoc basis behandeld. Na overleg gaat iedereen weer zijn eigen weg en meestal verandert er niet zo veel. Wellicht zou het proces er beter mee gediend zijn als alle wensen en knelpunten van de betrokken partijen meer in samenhang met elkaar worden behandeld. Doel hiervan is dat het havenlogistieke proces en het vervoer vanuit en naar het achterland wordt verbeterd. Eventuele afspraken tussen betrokken partijen zouden dan moeten worden opgenomen in een soort 'Code of Conduct', een soort best practices die door de betrokken verenigingen worden gepromoot bij hun eigen achterban.

FENEX zal voornoemde wens inbrengen bij Deltalinqs, de ondernemersorganisatie voor de haven en industrie van de regio Rotterdam, aangezien de meeste betrokkenen zijn aangesloten bij Deltalinqs. Naar de mening van FENEX past deze wens ook prima in de agenda van het Topteam Logistiek.

#### Digitalisering van FIATA-documenten

In vervolg op de behandeling van het voorstel van CLECAT om te komen tot digitalisering van FIATA-documenten is de vraag aan de Stuurgroep voorgelegd of er in de toekomst behoefte zal zijn aan digitale FIATA-documenten. De stuurgroepleden hebben aangegeven dat de ontwikkeling op digitaal gebied verder gaat en dat daarin plaats is voor digitale FIATA-documenten.



### Facturatieprotocol

In 2011 is een werkgroep van vertegenwoordigers van FENEX en de VRC bij elkaar geweest om daadwerkelijk de knelpunten in het factureringsproces aan te pakken. Gebleken is dat er bij het factureringsproces veel tijd verloren gaat met het oplossen van (ongewilde) problemen. In vervolg op de bijeenkomst is een lijst opgesteld met van belangzijnde onderdelen in het factureringsproces en is de haalbaarheid van wensen en eisen met betrekking tot het factureringsproces in kaart gebracht. De vervolgstap is om snel te komen tot een protocol dat de goedkeuring van FENEX en de VRC kan wegdragen.

### Overgewicht van containers

Samen met EVO is een reactie opgesteld naar de ESC (European Shipping Council). In de reactie is aangegeven dat wanneer het wegen van containers ingevoerd zou worden dit niet belemmerend mag werken voor de doorloop van de containers in de keten. Inmiddels wordt op voorstel van Nederland onderzocht hoe het te zwaar beladen van containers te voorkomen is. Een concreet besluit op internationaal niveau zal eind 2012 vallen.

### Vervolg NDiV-project

In 2011 is een opzet gemaakt voor een project in vervolg op het NDiV-project dat in december 2010 is afgesloten. Het is de bedoeling dat in het vervolgproject expediteurs samen met hun ketenpartijen en hun softwareleverancier(s) en een afgevaardigde van Portbase clusters gaan vormen. Binnen de clusters zullen concrete knelpunten in de keten geïnventariseerd worden waarbij het doel is om daadwerkelijk concrete oplossingen hiervoor aan te bieden. Ook zullen naar aanleiding van het resultaat van het vervolgproject algemene aanbevelingen gedaan worden, waardoor leden die niet deelnemen aan het project hier toch rendement uit kunnen halen voor hun bedrijf. Het vervolgproject is in 2012 gestart.

### E-facturering

In het verslagjaar hebben Portbase en Ricoh van gedachten gewisseld over het mogelijk toepassen van e-facturering binnen de expeditie sector. Hierover is eveneens met FENEX gesproken. Inmiddels zijn er vanuit Portbase en Ricoh verkennende pilots gestart met een tweetal bedrijven. De resultaten hiervan worden afgewacht.

### Regulier overleg FENEX-AZV

In het afgelopen verslagjaar heeft één overleg met de AZV plaatsgevonden. In het overleg is het aantal vrije dagen in het kader van 'demurrage en detention' aan de orde geweest, alsmede wachttijden op de terminals, het gebruik van het Port Community System van Portbase, het standaard plaatsen van 'damaged' op de interchange bij het inleveren van containers door de chauffeurs bij het depot, en de wens van FENEX te komen tot een 'Code of conduct' voor partijen in de haven. De voorzitter van de Raad voor Zeehavenlogistiek, de heer R. Neele, heeft hierover een speech gehouden op het jaarlijkse congres van de Alliantie van Zeecontainervervoerders.

### Zwavelproblematiek

Een besluit van de ambtelijke vertegenwoordigers bij de International Maritime Organization (IMO) heeft bepaald dat schepen in het vaargebied van de Noordzee en de Oostzee aan scherpere milieunormen moeten voldoen dan de vaargebieden in de rest van de wereld. Als gevolg van dit besluit mogen de schepen in het Noord-Europese vaargebied vanaf 2015 niet meer dan 0,1% zwavel per liter brandstof uitstoten. Voor de schepen in andere gebieden geldt een norm van 0,5% ingaande in 2020. Om aan de verscherpte norm te voldoen, is brandstof nodig die aanmerkelijk duurder is. De strengere brandstofeisen zullen dientengevolge tot hogere kosten leiden. Inmiddels werd door de Europese Commissie een voorstel ingediend tot aanpassing van de 'EU-richtlijn Zwavel' aan de IMO-normen. Op Europees niveau willen de parlementariërs, behalve de strenge norm van 0,1% zwaveluitstoot voor de scheepvaart op Het Kanaal, de Noordzee en de Baltische Zee, nu ook de rest van de Europese wateren onder het zwaardere regime laten vallen. De datum en de invoering van de norm lijken niet meer te wijzigen. Logistieke organisaties bekijken de te nemen stappen om de gevolgen van de invoering van de IMO-normen voor ondernemers te matigen.

### Groei en overslag

Afgelopen verslagjaar is de overslag van goederen in de Rotterdamse haven licht toegenomen tot 433 mln ton. Dat betekent een stijging van 0,8% ten opzichte van 2010. De behandeling van containers in de haven steeg met 10%. De groei in eenheden van 20 voet was ruim 6%, tot 11,9 mln TEU. Er werden minder lege containers behandeld. Verder neemt het aantal grote schepen (10.000-15.000 TEU) die op de trade tussen Europa en Azië worden ingezet toe. De haven van Rotterdam bouwde zijn positie in deze trade, mede vanwege het feit dat grote schepen in de haven gemakkelijk kunnen aanmeren, verder uit. Daarnaast groeide aan de grote zeeschepen gekoppelde 'transshipment', vooral op de Baltische staten. De overslag van intra-Europese containers groeit licht.

### Committee of North Sea Port Forwarding Agents (CNE)

In het verslagjaar bestond de CNE 60 jaar. Dit heugelijke feit werd in Antwerpen tijdens de jaarlijkse bijeenkomst gevierd. In de CNE-bijeenkomst zijn bij de behandeling van douanezaken de onderwerpen AEO (Authorised Economic Operator) en fiscale vertegenwoordiging aan de orde geweest. Daarnaast is door John Kerkhof, Directeur APCS (Antwerp Port Community System), een presentatie gegeven over de ontwikkelingen met betrekking tot het Port Community System in de Antwerpse haven. Port Community Systems worden voor de afhandeling van containers en goederen in de havens steeds belangrijker. Daarnaast heeft het onderwerp 'gassen in containers' nog steeds de aandacht.

## OPSLAG EN DISTRIBUTIELOGISTIEK

### Raad voor Opslag en Distributielogistiek

In het verslagjaar is de Raad voor Opslag en Distributielogistiek eenmaal bij elkaar geweest. De Raadsvergadering vond plaats na afloop van de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst op woensdag 25 mei in De Meern - Utrecht.

Tijdens deze vergadering is de Raad door het FENEX secretariaat geïnformeerd over de ontwikkelingen en de stand van zaken met betrekking tot gassen in containers, de nieuw opgerichte FENEX Werkgroep Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu, het IMO voorstel omtrent het wegen van containers en initiatieven betreffende de Lean & Green Award.

Voorts is een presentatie gegeven over de betekenis van de REACH Verordening voor de expediteur/logistiek dienstverlener.

### Gassen in containers

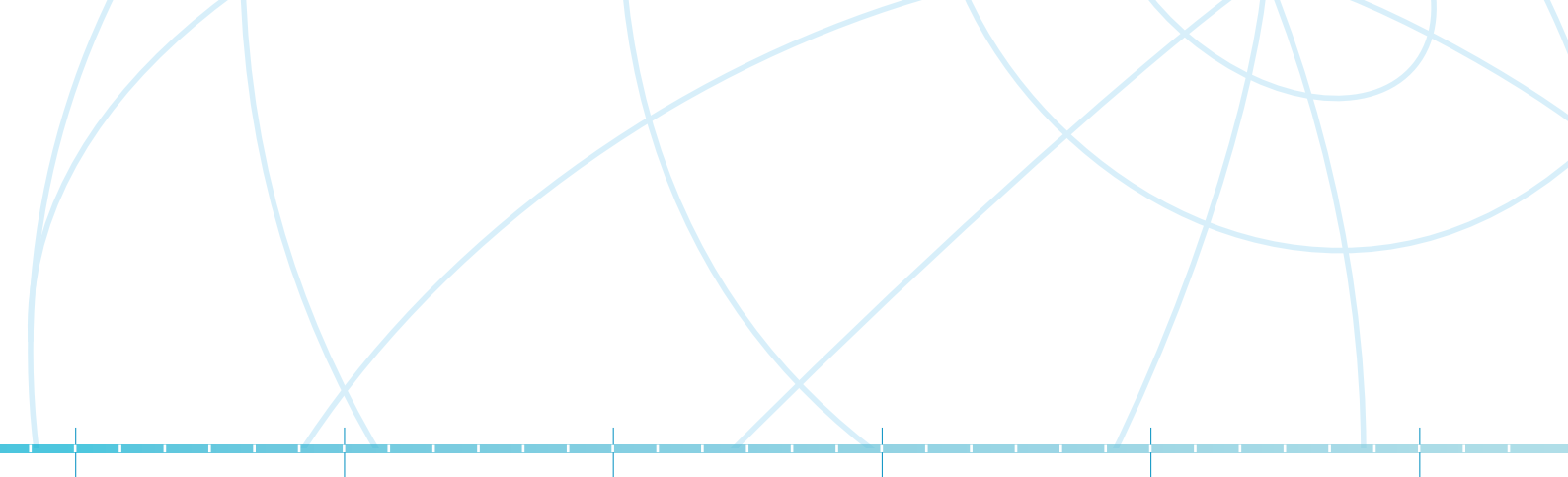
Sinds 2008 heeft de problematiek omtrent gassen in containers veel (politieke) aandacht. In dat jaar heeft het ministerie van VROM besloten om een risico-analyse te laten uitvoeren, naar aanleiding van moties en vragen van Tweede Kamerleden over verschillende arbeidsongevallen met gassen in containers. In de vorm van de zogenoemde 'Actie Tegengas' zijn in 2009 en 2010 respectievelijk 1000 containers gecontroleerd bij binnenkomst in de Rotterdamse haven door medewerkers van de Douane, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie. Daaruit bleek dat in gemiddeld één op de tien containers giftige gassen aanwezig zijn, waarbij dient te worden aangetekend dat de selectie van containers heeft plaatsgevonden op basis van het vermoeden dat deze een verhoogde gasconcentratie zouden kunnen bevatten.

In het verslagjaar heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer geïnformeerd de 'Actie Tegengas' te zullen beëindigen en de handhaving op dit punt in te passen in de reguliere controleactiviteiten van de betrokken diensten (de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Douane). Het doel van de actie was het stimuleren van het bedrijfsleven om maatregelen te nemen die incidenten met gassen in containers helpen voorkomen.

Werknemers en werkgevers hebben daartoe namelijk verschillende initiatieven ontplooid. Meest noemenswaardige initiatief is het opstellen van normen in de vorm van een protocol en zogenoemde Nederlands Technische Afspraken (NTA's), waaraan ook FENEX actief heeft bijgedragen (zie onder 'Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu', 'Gassen in containers'). Andere maatregelen zijn het vergroten van het kennisniveau bij bedrijven en de aanvullende afspraken die zijn gemaakt op het gebied van handhaving.

In het kader van het laatste punt is in het verslagjaar een succesvolle pilot afgerond met betrekking tot de controles van gassen in containers, waarbij het bedrijfsleven heeft samengewerkt met onder meer de Douane en de Arbeidsinspectie. Een nieuwe en interessante ontwikkeling die mogelijk aanzet geeft tot horizontaal toezicht.

In het verslagjaar heeft FENEX de leden steeds actief geïnformeerd omtrent de verschillende initiatieven en ontwikkelingen op het gebied van gassen in containers en waar mogelijk actief een bijdrage geleverd. Onverminderd van



belang is het feit dat Nederland nog steeds voorop loopt in de onderkenning van de problematiek en in het aandragen van oplossingen hiervoor. Van enige bewustwording in de Europese en met name de ons omringende landen lijkt inmiddels sprake te zijn, hetgeen door FENEX zoveel mogelijk wordt gestimuleerd met het oog op de concurrentiepositie van Nederland in dit verband.

### **Palletruil**

In 2008 heeft Capgemini in opdracht van TLN onderzoek verricht naar de kostenproblematiek van het palletruil-systeem en naar aanleiding daarvan een rapport opgesteld. FENEX heeft aan dit onderzoek haar input geleverd.

Op basis van dit rapport heeft een aantal overleggen plaatsgevonden tussen TLN en EVO, om te komen tot een meer transparante ruilsystematiek van het palletverkeer.

Als beste optie is naar voren gekomen een nieuw systeem waarbij de pallets door de verlader aan de ontvanger worden doorverkocht in het kader van de onderhavige goederentransactie. Na de ontvangst en/of het gebruik van de pallets door de ontvanger brengt deze de pallets wederom in het circuit door verkoop aan een palleshandelaar, die op zijn beurt - en eventueel na sortering en reparatie - weer de gewenste kwaliteit pallets levert aan de nieuwe producent of verlader.

Mede met het oog op mededingingsrechtelijke aspecten staat het partijen uiteraard vrij van de huidige ruilsystematiek gebruik te blijven maken, in welk geval een aantal aanbevelingen wordt gedaan. Vervoerders en verladers wordt geadviseerd de palletruil als een expliciete dienstverlening te beschouwen. Verder wordt geadviseerd dat zowel tussen verladers als ontvangers van de goederen als tussen verladers, expediteurs en vervoerders duidelijke afspraken worden gemaakt over de palletruil. Kwaliteitsverlies van de pallets tijdens het ruilproces is een zaak tussen verlader en ontvanger.

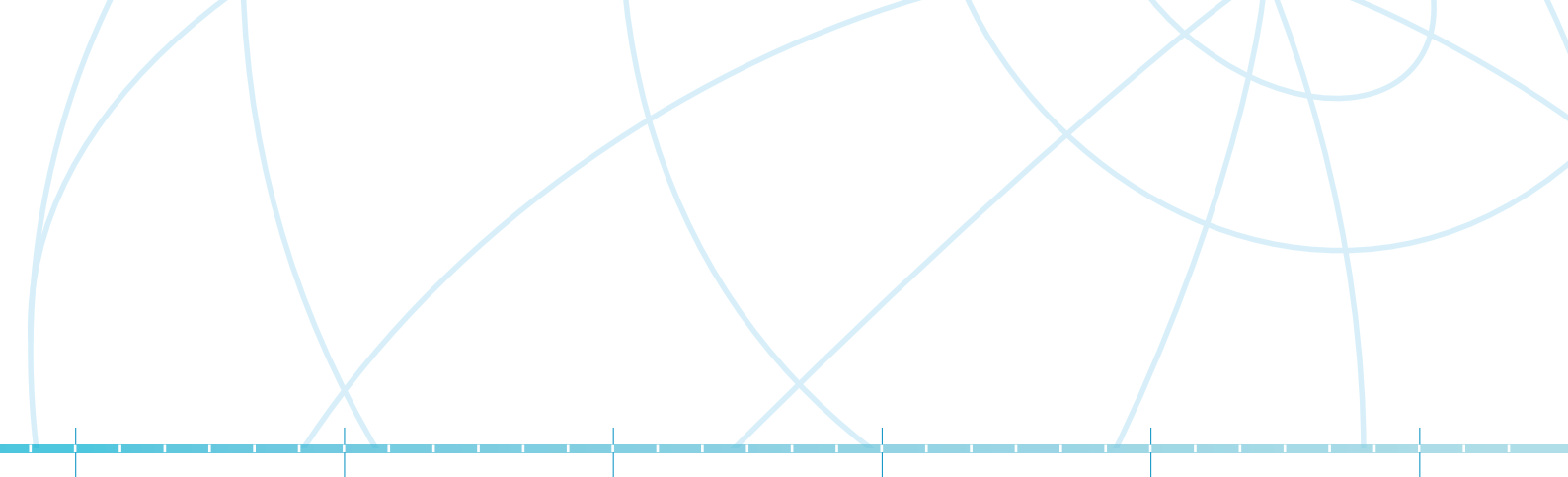
Deze bevindingen zijn opgenomen in het 'Convenant Europallets' dat in het verslagjaar mede door FENEX is ondertekend. Naar aanleiding hiervan heeft FENEX een persbericht doen uitgaan.

Er zal nader overleg plaatsvinden omtrent een op te stellen handvest/handleiding met aanbevelingen voor de leden, ingeval partijen kiezen voor handhaving van het huidige palletruil-systeem.

### **Herziening Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten (VAL-voorwaarden)**

In 2009 is gestart met de herziening van de VAL-voorwaarden. Gezamenlijk met TLN is een concept-versie van de nieuwe VAL-voorwaarden opgesteld. Het belangrijkste punt betreft de werkingsfeer van de voorwaarden; het idee is om naast opslag ook het vervoertraject in de voorwaarden te regelen en een vervoerdersaansprakelijkheid op te nemen, terwijl in een (model)contract de mogelijkheid wordt geboden om van dit aansprakelijkheidsregime af te wijken. Daarnaast is afgesproken dat geschillenbeslechting in de vorm van arbitrage wordt gehandhaafd.

Vervolgens hebben FENEX en TLN de concept-versie voorgelegd aan hun respectieve huisadvocaten en zijn juridische adviezen ingewonnen. Daarna is een en ander voorgelegd aan zowel de Raad voor Opslag en Distributielogistiek tijdens de jaarlijkse Raadsvergadering als aan de Juridische Commissie tijdens een specifiek voor dit onderwerp



georganiseerd overleg. Naar aanleiding daarvan is op een aantal punten aanvullend advies van de huisadvocaat ingewonnen.

In het verslagjaar heeft wederom een aantal bijeenkomsten plaatsgevonden met TLN betreffende de herziening van de VAL-voorwaarden. Omtrent de fundamentele bepalingen is inmiddels overeenstemming bereikt. Ten aanzien van enkele overige bepalingen is nader onderzoek uitgevoerd. Daarnaast is besloten dat de arbitrageregeling op een aantal punten aanpassing behoeft, met name wat betreft de benoeming van arbiters en het inzichtelijk en beheersbaar maken van de kosten die voor partijen voortvloeien uit een arbitrage.

Om het proces zoveel mogelijk te bespoedigen is zowel van de zijde van FENEX als van TLN een afgevaardigde aangewezen welke beiden in onderling overleg voornoemde zaken hebben uitgewerkt. Afrondende plenaire overleggen zijn gepland en naar verwachting kan op relatief korte termijn een definitieve versie van de voorwaarden worden vastgesteld.

### **Eurovignet**

De Europese transportministers hebben in 2010 overeenstemming bereikt over een voorstel tot wijziging van de Eurovignet-verordening 1999/62/EC. Het doel van de wijziging is de 'externe kosten' in de vorm van geluidsoverlast, congestie en de belasting van het milieu, te compenseren door middel van een heffing op het vrachtverkeer over de weg.

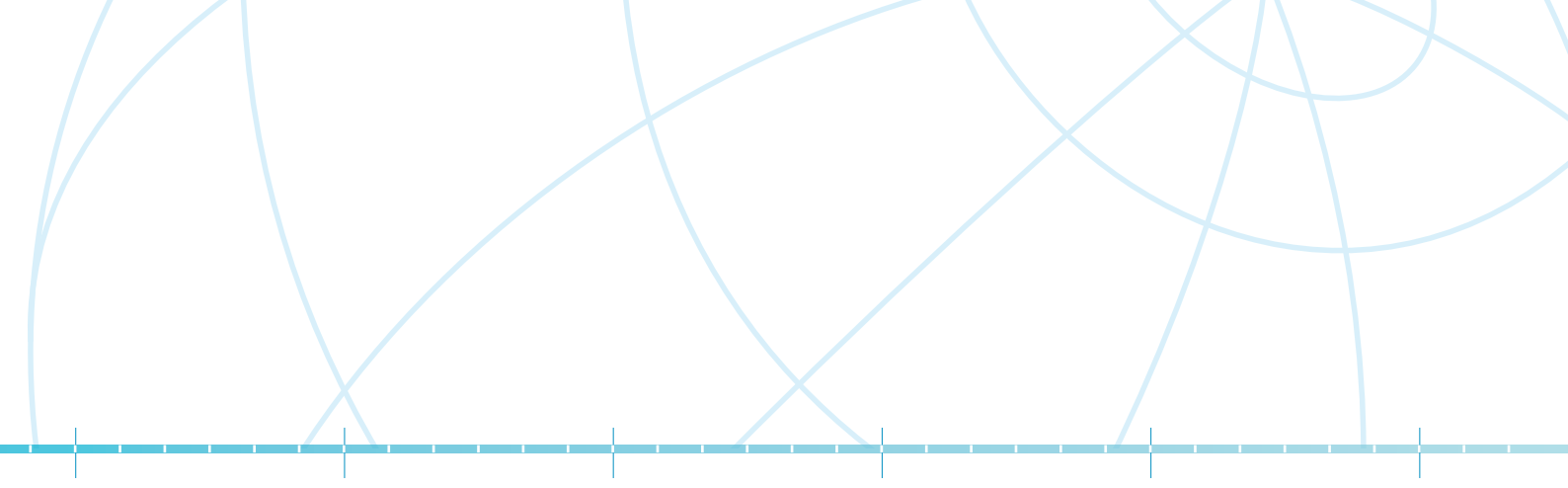
FENEX heeft zich destijds in CLECAT verband uitgesproken tegen de voorgestelde wijziging, omdat de zogenaamde externe kosten reeds (voor een groot deel) worden gecompenseerd door allerlei belastingmaatregelen, alleen het vracht- en niet het personenverkeer extra wordt belast, alleen het wegvervoer en niet tevens de andere vervoermodaliteiten worden belast en de lidstaten niet gehouden zijn om de opbrengsten te besteden aan verbetering van de infrastructuur / het terugdringen van externe kosten.

FENEX heeft de zorg uitgesproken dat gezien het huidige economische klimaat en de voorgenomen bezuinigingen, het Eurovignet zou kunnen worden beschouwd als een aantrekkelijk instrument voor het genereren van extra inkomsten.

### **Merkrecht**

In het verslagjaar is FENEX door een aantal leden geïnformeerd omtrent het juridisch gevecht waarin zij zijn verwickeld met grote merkrechthouders.

In geval van parallelhandel of namaakgoederen hebben merkrechthouders het gerechtvaardigde belang om hun merk te beschermen. Redelijkerwijs zouden zij zich daarbij moeten wenden tot de handelaren of producenten die inbreuk maken. Recentelijk hebben de merkrechthouders hun focus echter verlegd naar vervoerders en inmiddels ook naar expediteurs en logistiek dienstverleners. Feitelijk komt het er op neer dat merkrechthouders op grond van een vermoeden van inbreuk bij de expediteur of logistiek dienstverlener aankloppen en inzage in de administratie eisen teneinde de inbreukmakende partij – aldus in de regel de klant van de expediteur of logistiek dienstverlener – te kunnen achterhalen. Daarnaast wordt ook de expediteur of logistiek dienstverlener verweten inbreuk te maken op het merkrecht door een en ander te faciliteren. Langdurige en kostbare juridische procedures zijn hiervan het gevolg.



Ook op Europees niveau is het merkrecht actueel. De zogenoemde 'Anti-piraterij Verordening' staat op het punt te worden gewijzigd. De lobby van de grote en invloedrijke merkrechthouders in dit verband lijkt haar vruchten te hebben afgeworpen, aangezien de Verordening naar alle waarschijnlijkheid als zodanig zal worden gewijzigd dat de kosten voor vernietiging, transport en opslag van inbreukmakende goederen op het bord van de vervoerder komen te liggen. De gedachte daarachter is dat de vervoerder deze kosten maar op zijn opdrachtgever moet verhalen.

Al met al zijn dit geen gunstige ontwikkelingen en FENEX heeft dit probleem opgepakt, evenals CLECAT op Europees- en FIATA op mondiaal niveau. Tijdens de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst is uitgebreid op dit onderwerp ingegaan en zijn de leden geïnformeerd.

## REACH

Per 1 juni 2007 is de Europese Verordening 1907/2006 (de 'REACH-Verordening') van kracht geworden die dient ter regulering van de chemische stoffen die binnen de Europese Unie worden geproduceerd of geïmporteerd. REACH is een systeem voor registratie, evaluatie en toelating van chemische stoffen binnen de Europese Unie. De verordening vervangt ruim zestig bestaande richtlijnen en verordeningen en vormt daarmee het geüniformeerde stoffenbeleid van de Europese Unie.

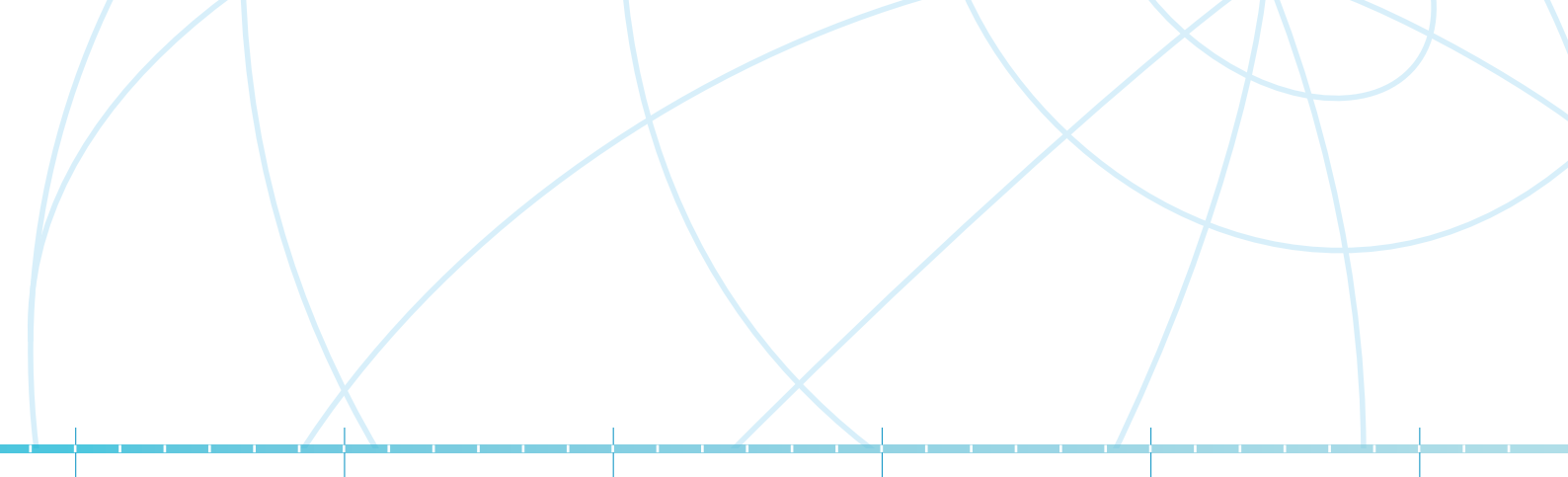
Naar aanleiding van diverse vragen van FENEX aan verschillende instanties over de betekenis van de REACH-Verordening voor de expediteur / logistiek dienstverlener, is duidelijk geworden dat een tussenpersoon die in opdracht van een bedrijf de douanehandelingen verricht maar zelf geen eigenaar is van de geïmporteerde goederen, of in wiens naam geen opdracht is gegeven voor import, niet wordt beschouwd als 'importeur' in het kader van de REACH Verordening.

Expeditie / logistiek dienstverleners zijn wel zelf verantwoordelijk voor de rol die zij vervullen en zullen in het geval van controle door de inspecterende diensten gedocumenteerd moeten kunnen aantonen in welke positie zij verkeren. Het is in Nederland zo dat bij handhaving van REACH de meest in aanmerking zijnde tussenpersoon als importeur wordt beschouwd, wanneer niet duidelijk kan worden gemaakt wie de opdrachtgever is voor de import van de goederen. Dat kan zijn de vervoerder of de expediteur / logistiek dienstverlener die de douanehandelingen verricht. Vandaar dat dezen zich terdege ervan dienen te vergewissen dat contractueel voldoende duidelijk is wie de uiteindelijke opdrachtgever voor de import, respectievelijk de eigenaar is van de geïmporteerde of geproduceerde goederen. Reeds in 2008 en 2009 heeft FENEX de leden hierover geïnformeerd en zijn er concept-brieven opgesteld die de leden kunnen gebruiken om hun opdrachtgevers er op te wijzen dat zij eindverantwoordelijk voor REACH zijn.

In december 2010 is de registratiedeadline vervallen voor stoffen die in bepaalde hoeveelheden worden geïmporteerd of geproduceerd. Daarmee is deze wetgeving actueel geworden voor de dagelijkse praktijk van expeditie en logistieke dienstverleners.

Naar aanleiding daarvan zijn de leden in het verslagjaar geïnformeerd over de zogenoemde informatieplicht die uit hoofde van de REACH-Verordening op hen rust. De importeur / producent is verplicht een safety data sheet (SDS), ofwel veiligheidsinformatieblad, op te stellen en door te geven aan de partijen in de keten waaronder de expediteur / logistiek dienstverlener. Deze dient te controleren of op het voorblad van het SDS een registratienummer is vermeld. Stoffen waarvan geen registratienummers kunnen worden gegeven, dienen niet in behandeling genomen te worden. Doet de expediteur / logistiek dienstverlener dat wel dan is hij strafbaar op grond van de Wet Economische Delicten.

*Daarnaast fungeert de expediteur / logistiek dienstverlener als 'doorgeefluik' en dient deze er voor te zorgen dat de volgende partij in de keten - die partij aan wie de betreffende goederen weer worden afgeleverd - de beschikking krijgt over het bijbehorende SDS. Vanuit de branche is niet onverdeeld enthousiast gereageerd op de invoering van deze regelgeving, omdat één en ander een administratieve lastenverzwaring met zich meebrengt en de vaak grote hoeveelheden veiligheidsinformatie moeilijk te doorgronden is. Ook de invoering van de hieraan gerelateerde CLP Verordening betreffende de classificatie, etikettering en verpakking van gevaarlijke goederen ('EU-GHS') is hier debet aan. REACH wordt wel een verkapte importbeperking genoemd.*



Tijdens de vergadering van de Raad van Opslag en Distributielogistiek is een uitgebreide presentatie over dit onderwerp verzorgd, waarbij de leden is uitgelegd op welke manier zij met deze wetgeving moeten omgaan in hun dagelijkse praktijk.



## LUCHTVRACHTLOGISTIEK

De ACN-FENEX Sectorraad Expediteurs en de Stuurgroep Expediteurs zijn in het verslagjaar diverse malen bijeen geweest. Tijdens de bijeenkomsten werd duidelijk dat expediteurs ontwikkelingen zoals e-freight, e-link en Airlink bijzonder ondersteunen en van mening zijn dat opdrachtgevers hier substantieel baat bij zullen hebben. De volgende ontwikkelingen zijn voor luchtvrachtexpediteurs van belang.

### Uitbreiding Vrije Zone per 1 januari 2012, DGVS loopt steeds beter

Het DGVS (Documentloos Goederen Volg Systeem) op Schiphol, de basis voor de Vrije Zone Type II, functioneert steeds beter. Het aantal mismatches was in de tweede helft van 2011 stabiel rond de 1% en is begin 2012 verder gedaald. De Douane heeft derhalve besloten om de Vrije Zone uit te breiden. Dit nieuws is bekend gemaakt in de Staatscourant van 30 december 2011. ACN heeft Cargonaut opdracht gegeven om een webportal met 'dashboard-functie' te bouwen waarmee de individuele gebruikers hun performance beter kunnen monitoren en ACN als beheerder een overzicht krijgt over technische storingen en gebruikersfouten. De Douane heeft deze beheerdersrol van ACN financieel mogelijk gemaakt door de jaarlijkse controle op het systeem zelf te gaan doen.

### E-Freight@NL

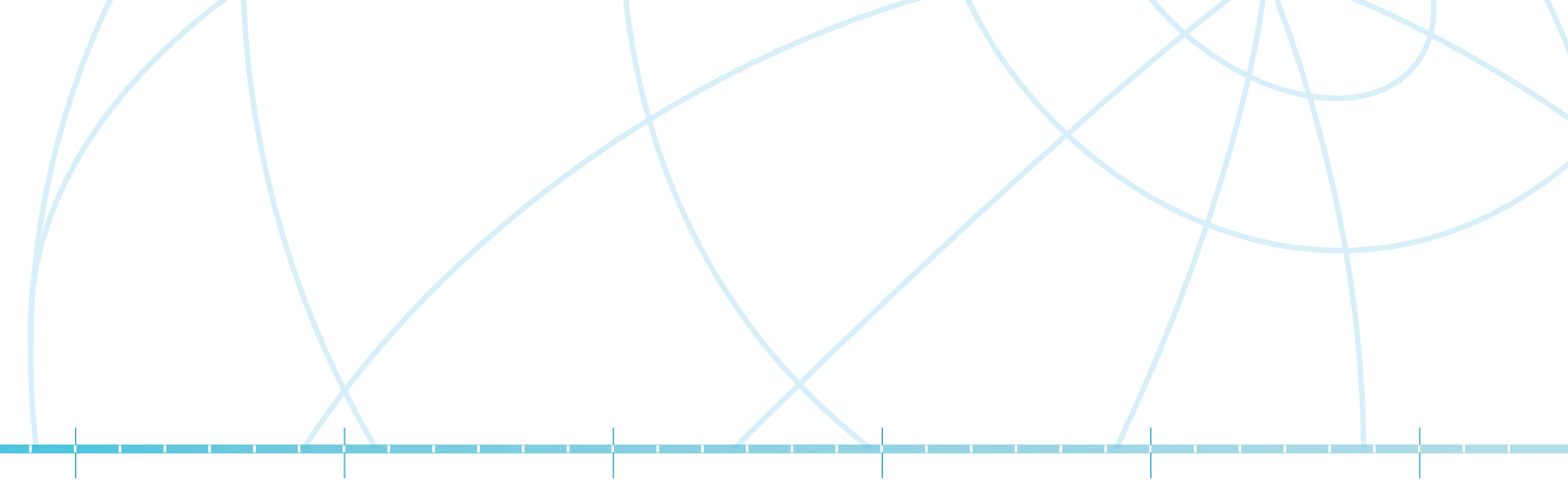
In 2011 heeft een tiental luchtvrachtexpediteurs samen met ACN, AF-KL Cargo, Schiphol Group, Cargonaut, EVO, Nijenrode en ca. 15 andere luchtvrachtbedrijven, gewerkt aan digitalisering van de zendinginformatie. Dit project, aangeduid als e-Freight@NL, is mogelijk gemaakt door subsidie vanuit het programma Pieken in de Delta van het ministerie van Economische Zaken en zeven regionale overheden: de provincies Noord-Holland, Utrecht en Limburg, de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Lelystad. De doelstelling van e-Freight@NL is om de gehele luchtvrachtketen papierloos te laten functioneren met als subdoelstelling een snellere invoering van e-freight in Nederland dan in de rest van de wereld (100% in 2013 in plaats van 2015). Het team van ACN (vijf tijdelijke projectmedewerkers) heeft een groot aantal partijen in de luchtvrachtketen geholpen bij de (her) inrichting van processen en het doorvoeren van de benodigde aanpassingen.

### ECS controles – werkafspraken met Douane en afhandelaars

Op Schiphol is afgesproken dat de expediteurs de ECS-melding 'Aankomst kantoor van uitgaan' kunnen doen om bottlenecks bij de afhandelaars te voorkomen. Deze mogelijkheid staat open voor alle bedrijven die in het gebied van de Vrije Zone gevestigd zijn. De controle of alle informatie aangeleverd is, verloopt geautomatiseerd via Cargonaut. De Douane en de afhandelaars hebben werkafspraken gemaakt over de inrichting van de ECS controles. De condities en procedures zijn in 2011 op hoofdlijnen uitgewerkt en worden begin 2012 in de praktijk getoetst in een viertal pilots. Afgesproken is dat een en ander daarna geëvalueerd wordt. Naast de uniforme werkafspraken voor heel Schiphol (de zgn. 'ECS-procedure Schiphol', zie ook hoofdstuk Douanelogistiek) zijn maatwerkafspraken voor de fysieke controle mogelijk met AEO gecertificeerde bedrijven op de tweede linie.

### Schiphol SmartGate Cargo

SmartGate is een publiek-privaat project van ACN, de Douane, Schiphol Group en AF-KL Cargo, gericht op stroomlijning van alle overheidscontroles. Uitgangspunten zijn zo min mogelijk verstoring van het logistieke proces (onder



andere door verlegging van de controles op exporzendingen van airside naar landside) en selectie van te controleren zendingen op basis van risicoanalyse (met de elektronische informatiestroom van ECS als basis). De huidige Douanescan 2 op Zuidoost krijgt daartoe een upgrade/ombouw tot Joint Inspection Center (JIC) en een landzijdige ontsluiting. Als alternatief kan de controle op locatie bij de expediteur of bij de afhandelaar plaatsvinden. De Douane is gestart met de aanbesteding van diverse scanmiddelen, zoals mobiele scans, apparatuur voor het JIC en voor 'remote scanning'. Er worden diverse scenario's uitgewerkt voor de controle van de rode stroom en zo mogelijk worden security controles daaraan toegevoegd.

### **e-Cargo Receipt & e-Cargo Customs Control**

In opdracht van ACN en de Douane heeft Cargonaut de systemen e-Cargo Receipt (eCR) en e-Cargo Customs Control (v/h 'Informatiemakelaar') gebouwd. De eCR is op 20 april 2011 officieel in gebruik genomen. De luchtvrachtindustrie op Schiphol heeft eCR opgezet als een centraal onderdeel van SmartGate en als tool die expediteurs en afhandelaren vóór, tijdens en na de aanlevering van vracht kunnen raadplegen.

eCR komt tegemoet aan het probleem dat het ECS werkt met MRN nummers, terwijl in de luchtvrachtindustrie de AWB centraal staat. Daardoor kunnen overheden en marktpartijen altijd de status van de uitgaande zendingen zien. In de e-Cargo Customs Control (eCCC) kan de Douane onderscheid maken in 'groene' en 'rode' zendingen. Marktpartijen krijgen de informatie over uitgezette controles via eCR. De Douane heeft daarbij nadrukkelijk gewezen op het belang van 'realtime' werken. Veel problemen, waaronder mismatches in DGVS, zijn te voorkomen door daadwerkelijk op het juiste moment de melding te doen en niet na de inslag bij de afhandelaar.

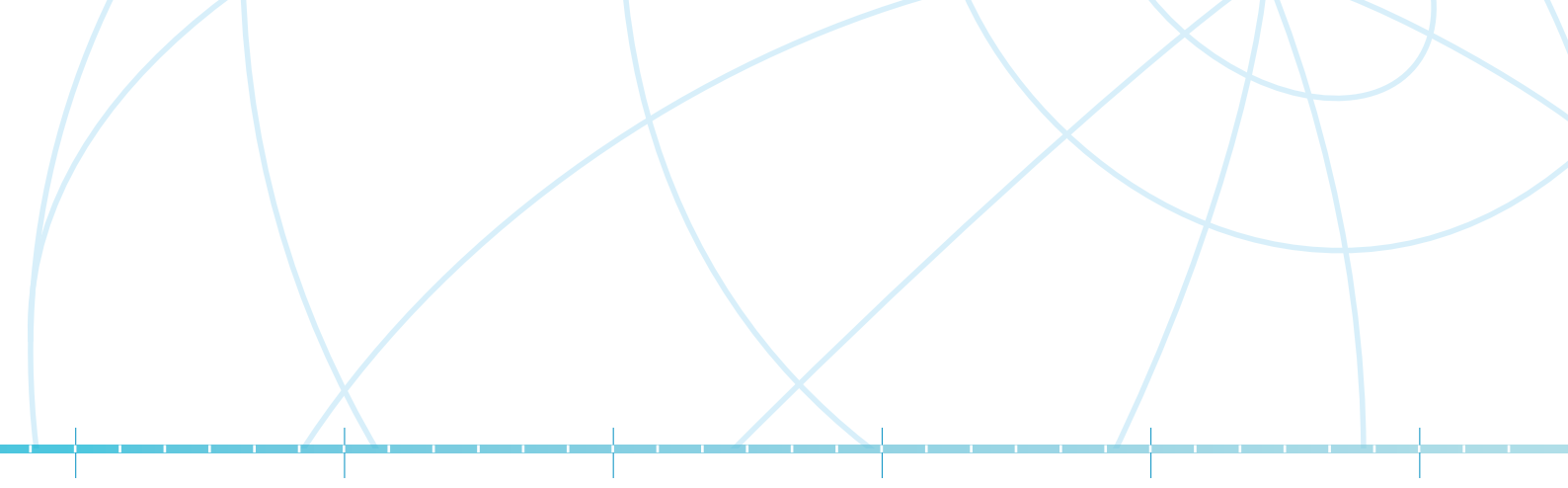
Grote voordelen van eCR zijn de eenduidige informatie, centrale registratie en digitalisering van de processen ECS en RfC (Ready for Carriage). De ACN-bon die daarvoor thans in gebruik is, zal in de komende jaren verdwijnen; de bevindingen bij de overdracht worden dan in het systeem vastgelegd. Over de kosten van eCR hebben expediteurs en afhandelaars uitvoerig gesproken en uiteindelijk afgesproken om een business case uit te laten voeren om na te gaan waar exact de baten en lasten van de nieuwe aanleverprocedure liggen. Dat zou dan de basis zijn om de kosten door te belasten. Tot de business case klaar is, stuurt Cargonaut geen rekeningen voor het gebruik van eCR.

### **KPI's Afhandeling Landside op Schiphol**

Voor de concurrentiepositie van Schiphol is een vlekkeloze operatie van groot belang, met het verkorten van doorlooptijden en wachttijden als belangrijk aandachtspunt bij de overdracht van zendingen tussen partijen. Om hierin verbetering aan te brengen heeft ACN besloten om KPI's voor het luchtvrachtproces vast te gaan stellen op basis van statusinformatie uit de systemen van Cargonaut en SmartLOXS. Vorig jaar is een werkgroep namens de Sectorraden Afhandelaars en Expediteurs gestart met het analyseren en interpreteren van de data. Deze werkgroep heeft andere mogelijkheden geïdentificeerd om de logistiek te verbeteren; deze worden in 2012 opgepakt.

### **E-Link**

Begin 2011 is het project e-Link gestart, een initiatief vanuit de gebiedsontwikkeling Amsterdam Connecting Trade (ACT) in samenwerking met Schiphol SmartGate Cargo. Doel is om te komen tot een innovatief concept waarmee



goederen sneller door de keten gaan. Uitgaande van realisatie van de e-AWB en 'groene' zendingen, kan met e-Link 25% tijdswinst op de doorlooptijd van het aanleverproces bereikt worden. Kern van e-Link is koppeling van alle informatie over alle zendingen in een truck te koppelen aan de ACN-pas en het kenteken. De truck kan dan al bij de poort van de afhandelaar naar de juiste dockdeur worden gedirigeerd. In een pilot is het concept in de praktijk getest; de verdere uitrol is gepland in 2012.

#### **Air Cargo News: 'Forwarders Fight Back'**

Als reactie op publicaties waarin de toegevoegde waarde van de expediteur werd onderbelicht of zelfs in twijfel werd getrokken, heeft Ivo Aris, als voorzitter van de ACN-FENEX Sectorraad Expediteurs, uitgelegd waarom expediteurs van vitaal belang zijn in de keten. Het expeditievak omvat meer dan alleen het boekingsproces; de centrale vraag is of een verlader dat allemaal op een economischer manier kan dan de professionele expediteur. Het is een klassieke 'make or buy' afweging.

## OPLEIDINGEN

### Algemeen

Het belang van opleidingen wordt door de sector onderkend. Expeditieuren leiden daarom, ook in mindere economische tijden, hun medewerkers op. Hierdoor kunnen zij de kwaliteit van hun dienstverlening en de continuïteit ervan blijven waarborgen.

In de zomer van het verslagjaar heeft een grote groep cursisten van de FENEX-cursus 'Declarant' het diploma Declarant ontvangen. Aansluitend zijn in de tweede helft van het verslagjaar drie klassen gestart. Twee klassen voor de FENEX-cursus 'Declarant' en één klas voor de FENEX-cursus 'Assistent Declarant'. De cursussen blijven in een grote behoefte voorzien. De FENEX-cursussen worden gegeven door deskundigen uit de expeditiebranche en deskundigen vanuit andere organisaties zoals de Douane en de Kamer van Koophandel. Doordat er eveneens cursisten vanuit verschillende bedrijven aan de cursus deelnemen, wordt de mogelijkheid geboden om over de eigen grenzen heen te kijken en tevens inzicht te krijgen in de verschillende specialismen van en de problemen bij andere bedrijven. Theorie en praktijk vullen elkaar dan ook op deze manier het best aan.

Ook de vraag naar andere FENEX-cursussen in het verslagjaar is vergelijkbaar met de vraag in de voorgaande jaren. Vooral de FENEX-cursussen 'Schrijven van een Bezwaarschrift', 'Schadepreventie, Bezwaar en Beroep' en 'BTW in de Praktijk' waren goed bezocht. Daarnaast blijft er vraag bestaan naar FENEX-inhouse-cursussen en -trainingen. In overleg met de klant en de docenten kan FENEX aan bedrijven op maat gesneden cursussen en opleiding aanbieden.

Ondernemers en medewerkers blijven ten opzichte van voorgaande jaren hiermee de trend volgen, dat er in de expeditiebranche een groeiende behoefte is aan goed (en hoger) opgeleide medewerkers. Deze trend lijkt zich de komende jaren voort te zetten. De verwachting is dat er in de expeditiebranche op korte termijn ongeveer een behoefte is van 160 tot 170 gediplomeerde schoolverlaters.

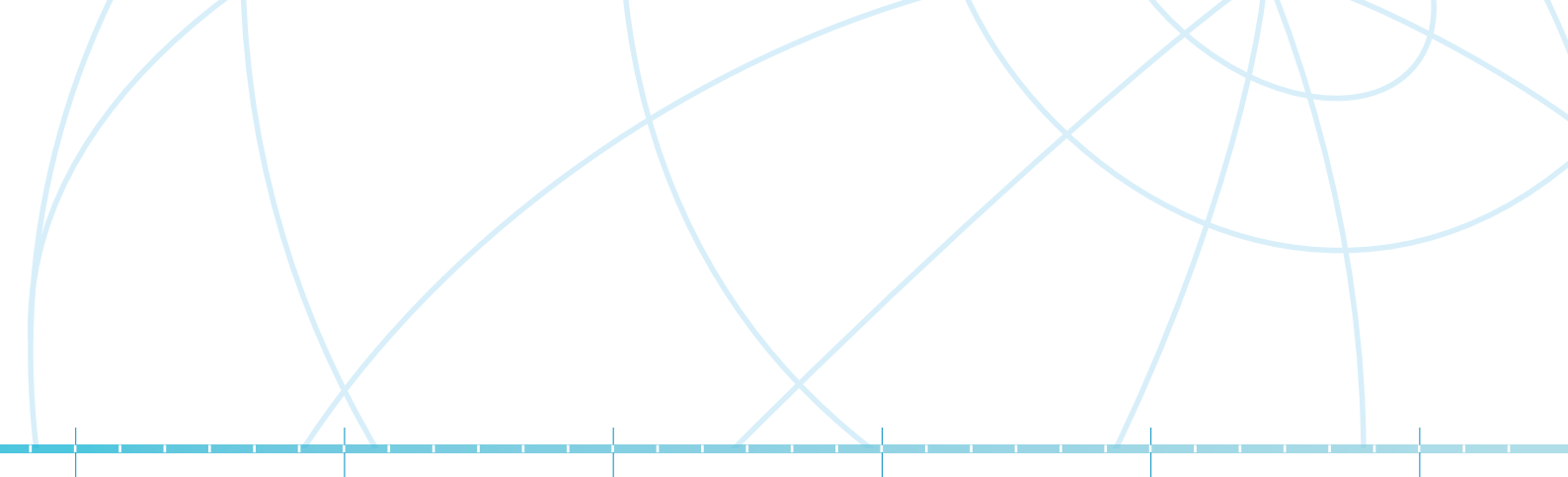
### Expeditieuren

De opleiding Expeditieuren die door FENEX, in samenwerking met STC BV, in 2010 in het Oosten van Nederland is opgezet, is in het begin van het verslagjaar van start gegaan. Vijftientig cursisten zijn gestart met de cursus. Halverwege het jaar is aan alle cursisten het diploma voor het eerste deel van de opleiding uitgereikt. In september 2011 zijn alle cursisten gestart met het tweede deel van de opleiding.

In totaal hebben in het verslagjaar 75 cursisten het volledige diploma Expeditieuren behaald en zijn er opnieuw 77 cursisten (inclusief de cursisten in Oost Nederland) met de reguliere opleiding gestart. Bij de reguliere opleiding 'Expeditieuren' werkt FENEX samen met STC BV.

### Samenwerking

Om aan de vraag en kwaliteit van de opleidingen en cursussen te blijven voldoen, worden de cursussen regelmatig herzien. Voor handhaving van de kwaliteit van bestaande opleidingen en cursussen en het ontwikkelen van even-



tuele nieuwe opleidingen en cursussen wordt door FENEX samenwerking gezocht met deskundigen, die zowel in het bedrijfsleven als in de douanepraktijk werkzaam zijn.

### **FIATA-diploma's**

In het verslagjaar werden 13 FIATA-diploma's uitgereikt, 7 meer dan in het voorgaande verslagjaar. FENEX benadrukt de waarde hiervan. Het internationaal erkende diploma kan via FENEX bij FIATA aangevraagd worden wanneer het diploma 'Expediteur' aan het Scheepvaart en Transport College overeenkomstig de daarvoor geldende normen is behaald.

### **Gesubsidieerd onderwijs**

In het gesubsidieerde onderwijs is in het afgelopen jaar veel aandacht besteed aan de kwaliteit van het onderwijs. Met name is hierbij wederom aandacht besteed aan het onderwerp Nederlandse taal en rekenen en beroepscompetentieprofielen. Voorts is één van de belangrijkste onderwerpen op onderwijs niveau het handhaven van de vierjarige MBO-opleiding. Vanwege bezuinigingen bestaan er plannen om de opleidingsperiode van meeste MBO-opleidingen van vier jaar naar drie jaar terug te brengen. FENEX onderschrijft het belang van een vierjarige MBO-opleiding. Gezamenlijk met het Scheepvaart en Transport College en andere partijen blijft FENEX voortdurend bijdragen aan de kwaliteit van de havenlogistieke opleidingen op MBO-, en HBO-niveau. FENEX onderstreept hierbij het belang van het opleiden voor specifieke beroepen.



## ARBEIDSMARKT

### Werkgelegenheid

Goed opgeleide medewerkers worden schaarser. De consequenties hiervan, zijn vanwege de huidige economische situatie, nog niet direct voelbaar. Wanneer daarentegen de huidige economie weer aantrekt, zal de krapte op de arbeidsmarkt zich doen voelen. De expeditiebranche zal dan ook niet kunnen ontkomen aan de vergrijzing en het verdwijnen van belangrijke kennis en ervaring uit de sector. Om goed opgeleide medewerkers te behouden, zullen expediteurs in hoge mate zelf nieuwe en bestaande medewerkers dienen op te leiden. (Bestaande) contacten met het onderwijsveld zullen dan ook belangrijker worden. Dit laatste ook om samen met het onderwijsveld te bepalen aan welke opleidingen, met welke inhoud en op welk niveau behoefte is. Daarnaast zullen er vanwege de grote(re) krapte op de arbeidsmarkt meer Midden-Europese en Oost-Europese arbeidskrachten binnen de bedrijven aan de slag gaan.

Het is dan van groot belang dat bedrijven gezamenlijk met hun (nieuwe) medewerkers op nieuwe ontwikkelingen op de arbeidsmarkt blijven anticiperen.

### Onderwijscafés

Jaarlijks worden, om onderwijs en bedrijfsleven met elkaar in contact te brengen, onderwijscafés georganiseerd. Tijdens de onderwijscafés worden ervaringen met elkaar uitgewisseld en wordt gekeken waar de behoeften van bedrijven op opleidingsniveau liggen. In het afgelopen jaar zijn onder meer de thema's 'Sociale vaardigheden' en 'de gewenste inhoud van te volgen vakken' binnen het curriculum van opleidingen aan een Hogeschool aan de orde geweest. Tijdens de bijeenkomsten wordt ook geprobeerd om vraag en aanbod van stagiaires op elkaar af te stemmen. In 2012 zal FENEX opnieuw deelnemen aan 'onderwijscafés' en dit initiatief blijven ondersteunen.

### EIC

Het Educatief Informatie Centrum te Rozenburg promoot de haven en beroepen in de haven. Dit zowel bij scholen als bij andere beroepsgroepen. Jaarlijks worden er, ter ondersteuning van deze activiteiten, bijeenkomsten gehouden en worden hiervandaan havenexcursies georganiseerd. FENEX neemt deel aan de bijeenkomsten en ondersteunt deze.

### Gezamenlijk HR-Platform FENEX-VRC

Met ingang van het vorige verslagjaar is gestart met het gezamenlijk invullen van de HR-bijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten werden thema's behandeld als 'Pensioenontwikkelingen' en 'Imago van werken in de haven'. Daarnaast werden er voor de leden van beide verenigingen bijeenkomsten georganiseerd waar presentaties gehouden werden over bijvoorbeeld, 'Werven en selecteren van personeel met behulp van social media'. In 2012 zullen de gezamenlijke bijeenkomsten worden voortgezet.



### WO-stages

Voor stages op universitair niveau en dan voornamelijk voor rechtenstudenten wordt samengewerkt met de Stichting Dutch Legal Network for Shipping and Transport (SDNST). Eén van de doelstellingen van deze stichting is om rechtenstudenten enthousiast te maken om voor een baan in de transportsector te kiezen. Expediteurs kunnen stageplaatsen binnen hun bedrijf bij deze stichting aanmelden.

### Arbeidsmarktrapportage

In het verslagjaar is samen met ABN AMRO en TLN de aanzet gegeven tot een rapport over de toekomst van de logistieke arbeidsmarkt. Dit rapport focust op de veranderingen in de arbeidsmarkt zoals vergrijzing, vergaande flexibilisering in personeelsbehoefte, tekort aan medewerkers in loondienst en arbeidsmigratie. Het rapport biedt handvatten aan logistieke bedrijven voor de strategische invulling van hun personeelbeleid met daarbij aandacht voor de wensen en eisen van de nieuwe generatie, waardoor de continuïteit van het bedrijf in de toekomst kan worden geborgd.

### Rotterdam, motor van je carrière

Vanuit Deltalinqs is in het verslagjaar het initiatief genomen om het werken in de Rotterdamse haven te promoten. Hiertoe is tijdens de Wereldhavendagen de campagne 'Rotterdamse haven, motor van je carrière' gestart. De campagne is bedoeld om jongeren enthousiast te maken voor een carrière in de haven. De komende jaren, zo voorspellen werkgeversorganisaties, zijn er in de haven en industrie jaarlijks 2000 nieuwe medewerkers nodig.

## GEVAARLIJKE STOFFEN / ARBO / MILIEU

### Algemeen

FENEX geeft onder meer uitvoering aan deze beleidsterreinen door deel te nemen aan de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG, een samenwerkingsverband van 15 brancheorganisaties) en in het Platform Arbo, Gevaarlijke stoffen en Milieu van Deltalinqs (Platform AGM). In beide overlegorganen worden ontwikkelingen in regelgeving en beleid behandeld. Onder de CTGG 'hangen' diverse werkgroepen die zich bezig houden met specifieke onderwerpen.

Via de CTGG en het Platform AGM zijn er contacten met de diverse ministeries en de inspecterende instanties zoals DCMR, de VROM-inspectie, de Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is een nieuwe FENEX werkgroep opgericht, de Werkgroep 'Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu'.

### Werkgroep Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu (WG GSAM)

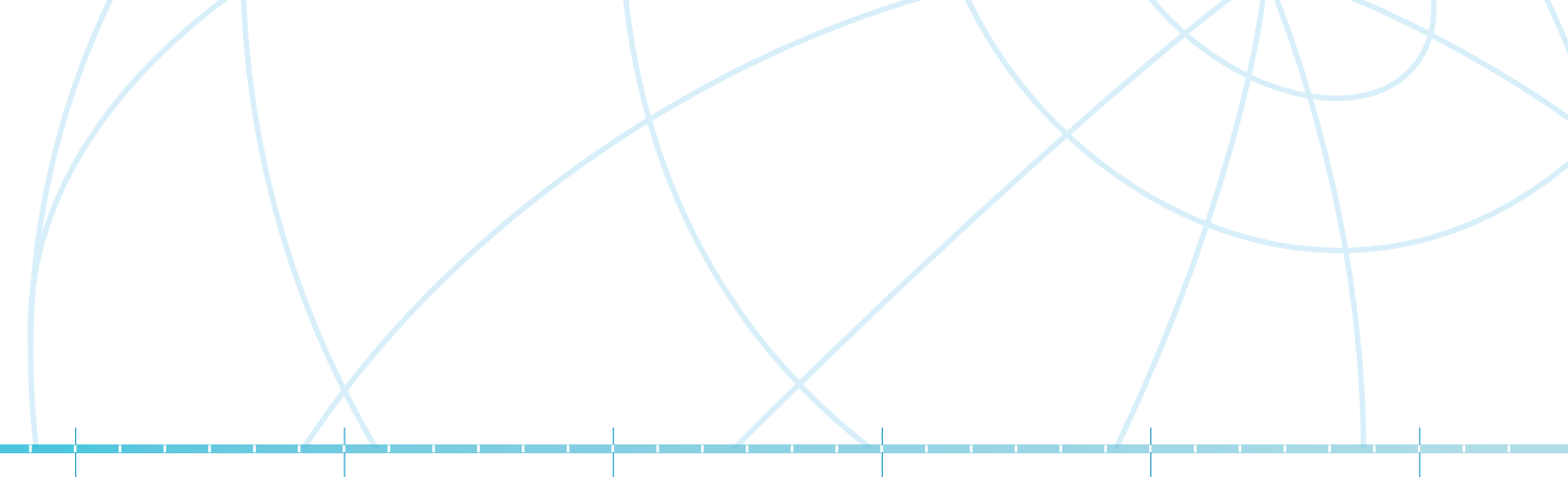
Met het oog op de aanhoudende ontwikkelingen op het gebied van (het vervoer en de opslag van) gevaarlijk stoffen en de daarmee gerelateerde onderwerpen arbo en milieu, heeft FENEX in 2010 een nieuwe werkgroep opgericht, genaamd *Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu*. De WG GSAM heeft besloten dat 'Arbo' en 'Milieu' kwesties alleen dan worden behandeld wanneer deze gerelateerd zijn aan het onderwerp 'Gevaarlijke Stoffen'.

Als één van haar belangrijkste taken heeft de WG GSAM zich ten doel gesteld om meer invloed uit te oefenen op de totstandkoming en handhaving van wet- en regelgeving en de beleidsvorming binnen de verschillende bestaande overleggenia. De industrie heeft een enorme hoeveelheid wet- en regelgeving te verwerken op het gebied van gevaarlijke stoffen en aanverwante onderwerpen, terwijl de inbreng van kennis en kunde vanuit het bedrijfsleven vaak beperkt is. In de regel wordt reactief in plaats van proactief opgetreden. Het schort bedrijven vaak aan tijd en in dit verband kan de WG GSAM een toegevoegde waarde vormen door in FENEX verband een standpunt te bepalen en dat vervolgens te vertegenwoordigen in de verschillende overleggen, waaronder de CTGG en het Platform AGM van Deltalinqs. Dat kan worden uitgedragen door het FENEX secretariaat, maar vaak zal een vakinhoudelijke inbreng van (één van) de leden van de WG GSAM, of eventueel van andere FENEX leden, vereist zijn.

Eén van de overige doelstellingen is om initiatieven te nemen met het oog op kennisdeling / kennisoverdracht, aangezien het juist de bedrijven zijn die veel kennis hebben van de 'eigen' producten en het in het algemeen belang is om die kennis te delen. Daarnaast fungeert de WG GSAM als platform ten behoeve van informatie-uitwisseling onder de leden en als klankbord voor het FENEX secretariaat.

In het verslagjaar heeft de WG GSAM besloten een aantal zaken te inventariseren teneinde het beleid daarop te kunnen inrichten. Eén van deze inventarisaties betreft een ledenenquête om in kaart te brengen welke van de leden te maken hebben met gevaarlijke stoffen, welke problemen zij in dit verband ondervinden en ten aanzien van welke andere zaken de WG GSAM behulpzaam kan zijn.





De twee overige inventarisaties betreffen een overzicht van inspecterende- en vergunningverlenende instanties en van de verschillende (nationale) overleggremia op het gebied van gevaarlijke stoffen, welke door het FENEX secretariaat zijn uitgevoerd.

Door de ledenenquête is een beter beeld ontstaan over de aard van de werkzaamheden die door de respondenten worden verricht, welke wet- en regelgeving daarop van toepassing is en met welke instanties zij te maken hebben en wat hun ervaringen daarbij zijn. Tevens blijkt er grote animo te zijn voor een aparte mailinglijst 'gevaarlijke stoffen'.

Met het oog op de overige twee inventarisaties is besloten dat wordt bekeken met welke onderwerpen en daarmee samenhangende instanties / overleggremia de verschillende leden van de WG GSAM zich gaan bezighouden, afhankelijk van hun expertise en interesse. Tezamen met het FENEX secretariaat bepalen de respectieve leden welke zaken in FENEX-verband aandacht behoeven en welke acties dienen te worden ondernomen, waaromtrent verslag zal worden uitgebracht aan de voltallige WG GSAM. Aldus worden de taken verdeeld om het behoorlijk functioneren van de WG GSAM mogelijk te maken en de werklast beperkt te houden.

Voorts is tijdens een tweetal vergaderingen aandacht besteed aan een groot aantal actuele onderwerpen, waarbij met name worden genoemd de gevolgen van de brand bij Chemie-Pack en het daarmee verband houdende 'Actieplan Veiligheid Voorop', de actualisering van de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen en de problematiek omtrent de certificering van brandbeveiligingssystemen.

### **Samenwerking FENEX WG GSAM en de 'TLN Klankbordgroep Gevaarlijke Stoffen'**

In het verslagjaar heeft TLN jegens FENEX kenbaar gemaakt voornemens te zijn een zogenoemde 'Klankbordgroep Gevaarlijke Stoffen' op te richten. Gezien het recente initiatief van FENEX tot oprichting van de WG GSAM lijkt het zinvol na te gaan of er enige vorm van samenwerking mogelijk is.

Daartoe is FENEX door TLN benaderd en er heeft een vruchtbaar verkennend gesprek plaatsgevonden. Bezien wordt op welke wijze beide initiatieven elkaar kunnen aanvullen.

### **Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)**

Binnen de CTGG is in het verslagjaar aan veel verschillend onderwerpen aandacht besteed, zoals onder meer de gevolgen van de brand bij Chemie-Pack en in dat verband het 'Actieplan Veiligheid Voorop', de veiligheid van emplacementen, de actualisatie van de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen, risicocommunicatie, het Basisnet Spoor en de wijzigingen in wet- en regelgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast is de CTGG scriptieprijs in het leven geroepen.

### **Voorlichtingsdag CTGG**

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG vond dit jaar plaats op 25 november in Utrecht. Verschillende onderwerpen hebben de revue gepasseerd, waaronder het 'Actieplan Veiligheid Voorop', het certificeringssysteem SQAS, risicocommunicatie, REACH en ladingzekering.

### Platform Arbo, Gevaarlijke stoffen en Milieu (AGM) - Deltalinqs

Binnen het Platform AGM zijn dit verslagjaar veel verschillende onderwerpen behandeld, waaronder onder meer de voorgenomen afschaffing van de ARIE regeling en het daaraan gerelateerde onderwerp aanwijzing bedrijfsbrandweer, de NOx / CO2 problematiek, gassen in containers, vernieuwend toezicht, het ATEX - explosieveiligheidsdocument, vluchtwegen binnenvaart, het IMO initiatief betreffende gewichten van containers, emissie overslagterminals, etc.

Veelvuldig ter sprake gekomen is de gewijzigde organisatie van Deltalinqs en het opstellen van Terms of Reference voor het Platform AGM.

### Gassen in containers

Binnen de 'Werkgroep Gegaste Containers' van VNO-NCW, waar ook FENEX deel van uit maakt, is besloten het Platform Gassen in Containers op te zetten (een samenwerkingsverband tussen werkgevers en werknemers, waarin onder meer FNV Bondgenoten, EVO en TLN zijn vertegenwoordigd). Op initiatief van het Platform worden binnen het NEN (Nederlands Normalisatie Instituut) een protocol en een aantal zogenoemde NTA's ontwikkeld.

NTA staat voor Nederlands Technische Afspraak; een normatief document dat wordt opgesteld door de branche zelf. Het zet de standaard omtrent hoe om te gaan met de problematiek van gassen in containers en zal mede bijdragen aan een eenvormig handhavingsbeleid vanuit de (inspecterende) overheidsdiensten.

Het doel van het Platform is om binnen een relatief kort tijdsbestek te komen tot veilige en werkbare normen voor de sector, met betrekking tot de problematiek van gassen in containers. Naast uiteraard een veilige werkomgeving is het opstellen van een eenduidige norm met het oog op het handhavingsbeleid vanuit de (inspecterende) overheidsdiensten, voor FENEX één van de belangrijkste redenen om aan dit project deel te nemen.

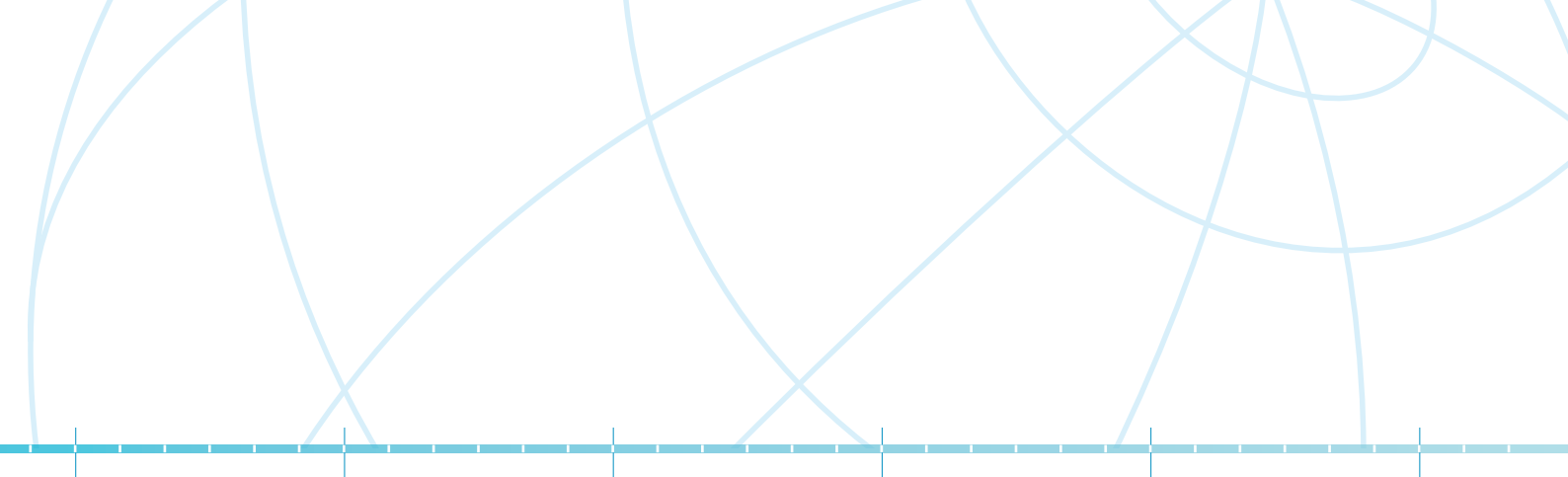
Er zijn vier werkgroepen in het leven geroepen:

1. ontvangst van containers;
2. eisen gasmeting, ontgassen en opleiding tot gasmeetdeskundige;
3. gasmeetapparatuur;
4. de veilige keten.

FENEX maakt deel uit van alle werkgroepen, met uitzondering van werkgroep 3.

Werkgroepen 1 en 2 zijn in 2010 van start gegaan en per werkgroep zijn vier verschillende FENEX leden vertegenwoordigd.

In het verslagjaar zijn de werkzaamheden van Werkgroep 1 afgerond. Na ruim een jaar hebben de leden van deze Werkgroep de definitieve versie van het protocol (met daarin een 'stappenplan') met betrekking tot de 'ontvangst (het openen en lossen) van containers' goedgekeurd. Het NEN heeft een persbericht doen uitgaan en het protocol gepresenteerd.



Het protocol is aan de Arbeidsinspectie aangeboden in de vorm van een Arbocatalogus. Het treedt daarmee in de plaats van de 'Richtlijn meten en gasvrij verklaren van ladingen in schepen en containers' van 2007, welke diende als basis voor toezicht en handhaving.

De leden en de verschillende Raden zijn hieromtrent uitgebreid geïnformeerd middels een circulaire.

De werkzaamheden van Werkgroep 2 zijn nog in volle gang. Het onderwerp 'opleiding tot gasmeetdeskundige' is in het verslagjaar afgerond en er is inmiddels een aanvang gemaakt met het onderwerp 'eisen gasmeting'.

De Werkgroepen 3 en 4 zullen in een later stadium van start gaan.

### **Certificering brandbeveiligingssystemen**

Bedrijven die (verpakte) gevaarlijk stoffen opslaan, zijn gehouden te beschikken over een goed functionerend brandbeveiligingssysteem, ofwel een 'Vastopgesteld Brandbeheersings- en Brandblussysteem' (VBB). Vereist is dat een dergelijke installatie herhaaldelijk wordt gecontroleerd en gecertificeerd door geaccrediteerde (private en commerciële) inspecterende instellingen, aan de hand van zogenoemde inspectieschema's.

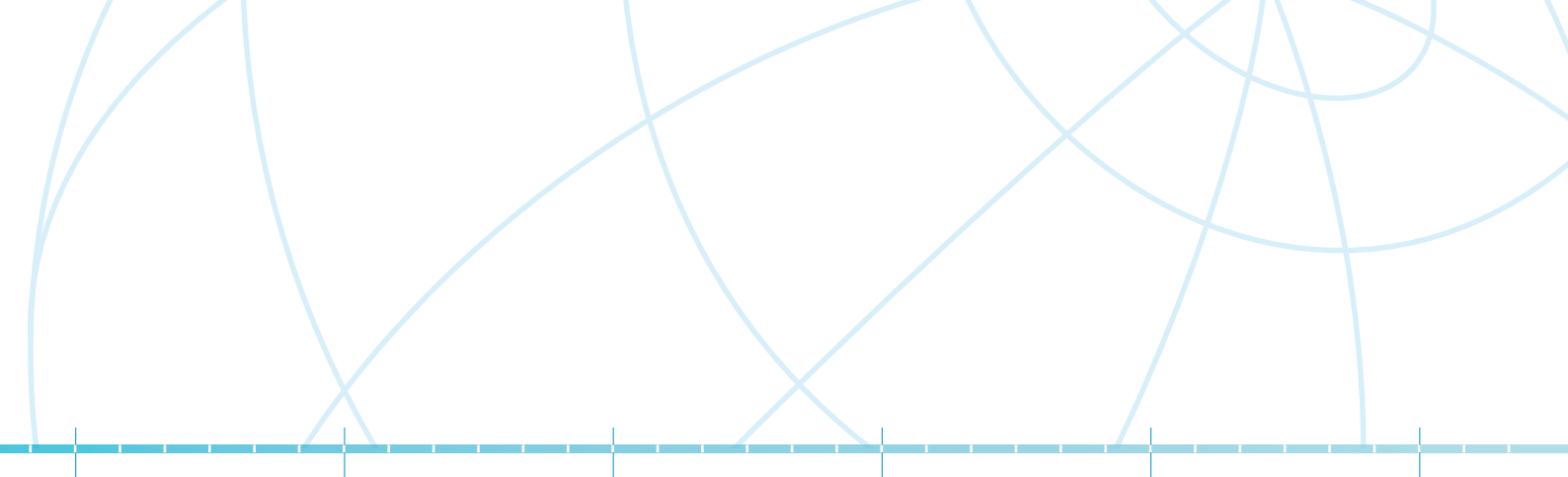
Er is discussie ontstaan over de positie van deze instellingen en die van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV), een publiek-private organisatie verantwoordelijk voor onder meer het beheer en de ontwikkeling van VBB inspectieschema's. Er zou regelmatig verschil van inzicht bestaan omtrent de interpretatie van de eisen die aan een VBB worden gesteld. Ook zou regelmatig de kern van de zaak uit het oog worden verloren, namelijk of de installatie voldoende doeltreffend en doelmatig is. Eén en ander kan ertoe leiden dat een installatie wordt afgekeurd, terwijl wel aan de 'wettelijk' gestelde eisen is voldaan. Bovenal zouden de inspecterende instellingen een te grote machtspositie innemen ten opzichte van het betalende bedrijfsleven, wat tot hogere dan noodzakelijke kosten kan leiden.

Onder leiding van VNO-NCW vindt onderling overleg plaats tussen belanghebbende partijen uit het bedrijfsleven, om vervolgens de geformuleerde standpunten en bezwaren in te brengen bij de overleggen met onder meer de inspecterende instellingen onder de paraplu van het CCV. Namens FENEX treedt een afgevaardigde op tijdens deze discussies / overleggen, waarmee de inbreng van de belangen van de leden zoveel mogelijk wordt gewaarborgd.

De leden is verzocht eventuele bedenkingen ten aanzien van de uitvoering van de inspecties / certificeringen te melden aan het FENEX secretariaat.

### **Duurzaamheid**

In het kader van haar doelstelling om in 2015 de meest duurzame haven ter wereld te zijn, is het Havenbedrijf Rotterdam het project 'Lean and Green in de Rotterdamse Haven' gestart. Dit in samenwerking met Connekt, in het kader van het programma 'Duurzame Logistiek' met de daaraan gekoppelde Lean and Green Awards.



FENEX, EVO, DCMR en De Verkeersonderneming verlenen hun medewerking aan dit project en onder de deelnemers is een achttal (Rotterdamse) FENEX-leden.

Er heeft een zogenoemde 'kick-off' bijeenkomst plaatsgevonden waarin het concept aan de deelnemers is gepresenteerd. Vervolgens heeft een bijeenkomst plaatsgevonden waarin ervaringen zijn gedeeld en de deelnemers zijn ondersteund.

Het doel is om binnen een relatief kort tijdsbestek een plan aan te leveren op grond waarvan een reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub> met 20% kan worden gerealiseerd in een periode van vijf jaar. Wanneer het plan wordt goedgekeurd door TNO levert dat de inmiddels welbekende een Lean and Green Award op. Een aantal deelnemende FENEX-leden heeft de Award inmiddels in de wacht gesleept.

In het verslagjaar is tijdens de algemene ledenvergadering en de verschillende Raadsvergaderingen aan de leden het idee gepresenteerd om een dergelijk project in FENEX-verband op te zetten. Gezien de positieve reacties is FENEX in gesprek gegaan met Connekt, waarvan de uitkomst positief was. De eerste bijeenkomst heeft inmiddels plaatsgevonden.

De doelstelling is om in 2012 de 'FENEX Lean and Green Awards' uit te reiken aan die leden waarvan het plan van aanpak tijdig is ingeleverd en goedgekeurd.

Overigens is Connekt druk doende de het programma 'Duurzame Logistiek' ook buiten Nederland te promoten, met als doel een Europees erkende 'Lean and Green Award'.

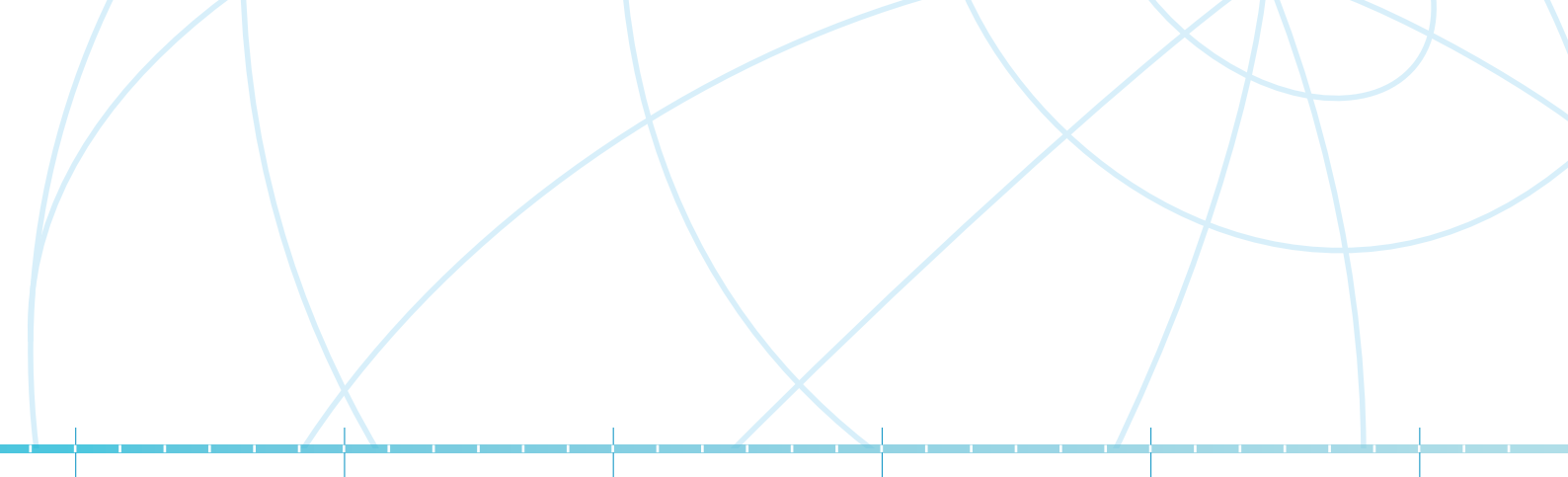
Daarnaast heeft FENEX de leden in het verslagjaar onverminderd geïnformeerd over verschillende initiatieven in het kader van duurzaamheid. Voorts verleent FENEX haar medewerking om op Europees niveau te komen tot een gestandaardiseerde methode voor het calculeren van energieverbruik en emissies binnen de logistieke sector.

### Zwavelrichtlijn

In 2008 heeft de Marine Environment Protection Committee van de International Maritime Organization (IMO), waarin ook Nederland is vertegenwoordigd, besloten tot herziening van de internationale afspraken ter voorkoming van luchtverontreiniging door zeeschepen (MARPOL). Emissies van milieu- en gezondheidsbelastende stoffen in maritieme brandstoffen dienen te worden beperkt.

Parallel aan deze internationale besluitvorming loopt de in 2002 ingezette strategie van de EU om emissies van zeegaande schepen drastisch te verminderen. Een onderdeel van deze strategie betreft de herziening van de zogenoemde Zwavelrichtlijn.

Het doel is een beperking van het zwavelgehalte van maritieme brandstoffen van 0,1% per 2015 voor de Noordzee, de Baltische Zee en het Kanaal (een zogenoemd Zwavel Emissie Beheersingsgebied - SECA).



Deze maatregel wordt gezien als een belangrijke stap op weg naar een milieuvriendelijke scheepvaart en heeft een significante verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland tot gevolg. Onderkend wordt dat de beperking van het zwavelgehalte van de brandstof zal leiden tot een forse stijging van de brandstofkosten voor de zeevaart, hetgeen echter wordt gezien als een correctie op de bestaande scheve concurrentieverhoudingen aangezien het wegvervoer en de binnenvaart al vele jaren te maken hebben met strenge brandstofeisen en daaruit voortvloeiende hoge kosten. Temeer was destijds de verwachting dat per 2015 nieuwe alternatieve technologieën beschikbaar zouden zijn, die het voor de reders goedkoper zouden maken aan de nieuwe eisen te voldoen.

In het verslagjaar heeft de maritieme sector echter de noodklok geluid over de aanstaande beperking van de zwavelnorm per 2015 en gepleit voor uitstel van de invoering daarvan. In een brief aan de Tweede Kamer hebben KNVR, EVO, ORAM, Deltalinqs en FENEX opgeroepen tot uitstel van de regeling tot 2020. Invoering van de beperking komt te vroeg nu blijkt dat er nog nauwelijks alternatieve technologieën voorhanden zijn, de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven in gevaar komt en een en ander zal leiden tot grote financiële problemen voor de Nederlandse kustvaart terwijl het milieu niet wordt gebaat.

De prijs van de laagzwavelhoudende brandstof ligt 60% hoger dan de kostprijs van stookolie. Door de enorme stijging van de prijs van het vervoer over zee wordt de Nederlandse industrie geconfronteerd met forse kostenverhogingen in crisistijd en zullen bedrijven meer over de weg en het spoor gaan vervoeren. Dit, samen met de extra CO<sub>2</sub> uitstoot die vrijkomt bij het raffineren van de schone olie, maakt dat het milieu zwaarder wordt belast door invoering van de nieuwe regeling.

De verantwoordelijke minister heeft hierop gereageerd en aangegeven het ingezette beleid niet te kunnen en willen terugdraaien noch vertragen. Wel is de toezegging gedaan om extra in te zetten op de ontwikkeling van alternatieve technologieën en wordt een uitbreiding van de toepassing van de regeling naar alle Europese kustwateren voorgestaan. Voorts is de minister ingegaan op het aanbod van de genoemde organisaties om in nader overleg te treden betreffende dit dossier.

## FIATA

### Algemeen

Marco Sorgetti is per 1 januari 2012 Marco Sangaletti als algemeen directeur van FIATA opgevolgd. Daarvoor was hij sinds 2003 algemeen directeur van de CLECAT in Brussel.

### FIATA World Congress 2011

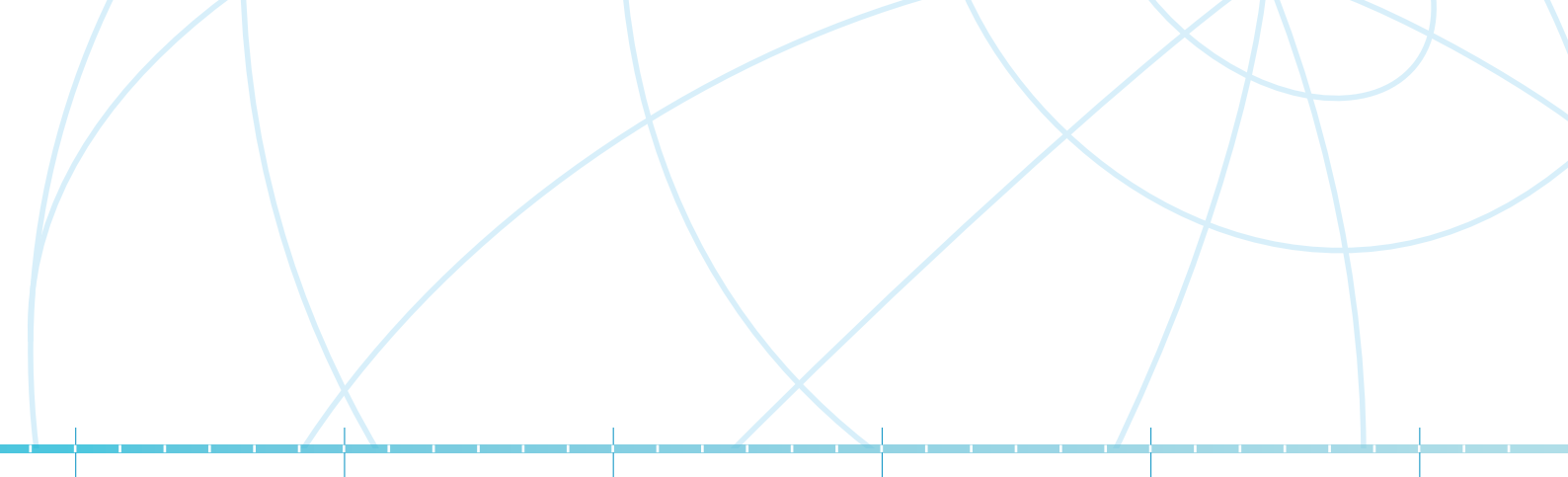
Het FIATA World Congress 2011 werd gehouden in Cairo. Voor de internationale federatie FIATA was het een historisch gebeurtenis om het congres in Cairo, de stad die de aandacht van de wereld tijdens de 'Arabische Lente' opeiste, te organiseren. Het aantrekkelijke congresprogramma, en de gelijktijdige tentoonstelling trokken honderden deelnemers uit verschillende landen. In totaal waren er 421 deelnemers uit 71 landen. Weliswaar minder dan bij het voorgaande congressen wat voornamelijk te wijten was aan de onstabiele politieke situatie in Egypte. Het congres was goed georganiseerd en werd door de bezoekers zeer gewaardeerd. De bijeenkomsten van de verschillende 'institutes', 'Advisory Bodies' en regionale Committee's werden allemaal goed bezocht. Opleidingen en security stonden hoog op de agenda tijdens het FIATA congres. Er werd onder meer gesproken over mogelijkheden om collega's in de opkomende economieën te ondersteunen bij het opleiden van medewerkers binnen de ondernemingen. Voorts hechten expediteurs veel belang aan wereldwijd geharmoniseerde regelgeving op het gebied van security. Tijdens het FIATA-congres in Caïro is tevens de 'Young International Freight Forwarder of the Year Award' 2011 uitgereikt. Mevrouw Silvia Vallés Barrera uit Ierland werd als overall-winnaar uitgeroepen. De andere regionale finalisten waren mevrouw Rosa Maria Gallardo Reyes (Mexico) en de heren Niranjana Venkatesh (Verenigde Arabische Emiraten) en Lai Kin Wong (Hongkong). Het FIATA Congress 2012 zal van 8-12 oktober gehouden worden in Los Angeles.

### Multimodal Transport Institute, Airfreight Institute en Customs Affairs Institute

Het Multimodal Transport Institute behandelde diverse onderwerpen. Gerapporteerd werd over de activiteiten van de Working Group Rail Transport (WGRT). Binnen de WGRT bestaat het voornemen om zich ook bezig te houden met multimodaal vervoer. De potentie voor railprojecten van China naar Europa is volgens de WGRT groot. Verder werkt FIATA met verschillende andere organisaties aan een gemeenschappelijk CIM/SMGS transport document. Een van de belangrijkste onderwerpen die blijven spelen op internationaal niveau is de eis op basis van de Amerikaanse 9/11 Act van 2012 van 100% scanning van zeecontainers. De deadline voor het 100% scannen van zeecontainers die de VS binnenkomen is 14 juli 2014.

Een ander onderwerp dat aan de orde kwam, is dat in China al enkele jaren sprake is van 'NVOCC rate filing', maar dat van strikte naleving hiervan nog geen sprake is. Doel van de rate filing in China is om extreem lage tarieven en verstoringen in de tarieven, zoals in de afgelopen jaren in China plaatsvond, te voorkomen.

De FIATA working Group Road heeft zich in het verslagjaar beziggehouden met infrastructure charging en road security. Verder werd ingegaan op een aantal activiteiten van IRU met betrekking tot de TIR convention en de digital tachograph. Binnen het Airfreight Institute werd de relatie tussen IATA en FIATA besproken. Verschillende IATA-FIATA



aangelegenheden, zoals CASS, het European Air Cargo Programme en het Indian Air Cargo Programme werden behandeld. Ook werd ingegaan op het International Training Programme dat FIATA met medewerking van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) heeft opgezet. Verder werd verslag gedaan van de activiteiten van de in 2010 opgerichte Global Air Cargo Action Group (GACAG), waarin IATA, FIATA, TIACA en de Global Shippers' Forum samenwerken. Er zijn inmiddels vier task forces ingesteld, die zich zullen richten op security en e-commerce, facilitation en sustainability.

Tijdens het Customs Affairs Institute werd ingegaan op onderwerpen die door de World Customs Organisation worden behandeld en die een impact hebben op de activiteiten van expediteurs, zoals onder meer het Harmonized System (HS) 2012 en de Revised Kyoto Convention. Voorts werd een update gegeven over de activiteiten van de WCO Private Sector Consultative Group (PSCG), waarin onder meer het SAFE Framework of Standards en de Authorized Economic Operator worden behandeld.

## CLECAT

### Algemeen

Sinds 1958 vertegenwoordigt CLECAT, de Europese Organisatie voor Expeditie en Logistiek, de belangen van de nationale organisaties in Brussel. FENEX hecht hier veel waarde aan aangezien de Europese Unie steeds meer invloed heeft op de markten waarop de expediteur zich beweegt. Op een groot aantal terreinen is Brussel zelfs de bepalende factor. FENEX participeert actief in allerlei gremia van CLECAT.

Tijdens de algemene ledenvergadering van CLECAT op 16 november 2011 werden nieuwe leden voor de CLECAT-board gekozen, Marc Huybrechts werd tot 'President' en Francesco Parisi tot 'Secretary General' gekozen. Jeroen Eijsink werd door FENEX voorgedragen om tot de CLECAT-board toe te treden. Tijdens de vergadering werd hij tot vice-chair van het Road Logistics Institute gekozen. Daarnaast werd de opvolger van Marco Sorgetti (tot 1 januari 2012 Director General van CLECAT en vanaf 1 januari 2012 Director General van FIATA), Nicolette van der Jagt voorgesteld. Zij is per 1 januari 2012 de nieuwe 'Director General' van CLECAT.

In het verslagjaar werd op 17 november voor de 11e keer de Freight Forwarders' Conference gehouden. Het thema van de bijeenkomst was 'Facilitation and Compliance'; 'Logistics Service Providers facing compliance challenges and seeking facilitation'. Hierbij werd door verschillende sprekers nader ingegaan op onderwerpen als milieu en duurzaamheid en op safety en security.

### Activity Report 2011

Binnen CLECAT functioneren de volgende Institutes:

- Customs and indirect taxation Institute
- Rail Logistics Institute
- Road Logistics Institute
- Air Logistics Institute
- Maritime Logistics Institute
- Transport and Supply Chain Security Institute

Van de activiteiten die CLECAT onderneemt, is een CLECAT Activity Report 2011 verschenen. Dit rapport geeft overzichtelijk weer welke onderwerpen in Brussel in behandeling zijn en worden besproken in de verschillende Institutes van CLECAT.





## BIJLAGEN

### Functie- en taakverdeling van het FENEX-Bestuur per april 2012

#### R.J. Vat

Voorzitter  
Bestuur Deltalinqs  
Bestuur SVZ  
Bestuur Logistieke Alliantie  
Raad van Advies van Nederland Distributieland (NDL)

#### R. Neele

Vice-voorzitter  
Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)

#### R.L.J. Ewalds

Secretaris/Penningmeester  
Raad voor Douanelogistiek (plv vz)

#### J. van den Berg

ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus

#### H.C. Cleton

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)

#### J.M.J.T. Helwegen

Gevaarlijke Stoffen en Milieu

#### R. de la Houssaye

#### J. Kusters

Stuurgroep Public Relations (vz)

#### P.J. Looman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)

#### J.J.J. Maessen

Raad voor Douanelogistiek (vz)

#### C. Pellicaan

ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus



M. Punselie

Mw mr. E.M.C. Slappendel (Directeur)  
Commissie Juridische Aangelegenheden

### Taakverdeling secretariaat FENEX

Mw mr. E.M.C. Slappendel (LS) Directeur  
Algemene Leiding, Personeel, Organisatie, Financiën, Lidmaatschappen, Arbitrage, Internationale Zaken (FIATA/CLECAT).

mr. drs. J.F. Baggerman (JB) Stafmedewerker  
Zeehavenlogistiek, IT, Opleidingen, Public Relations, Communicatie

M. van Pelt (MvP) Stafmedewerker  
Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Statistiek, Verzekeringen

Mw mr. B. Schut (BS) Stafmedewerkster  
Juridische Zaken, Opslag en Distributielogistiek, Gevaarlijke Stoffen en Milieu

Mw L.R. Korevaar (LK) Directiesecretaresse

Mw B. Hoogeveen (BH) Secretaresse  
Opleidingen

Mw A. Urban (AU) Secretaresse

### Raden, Stuurgroepen, Commissies en Werkgroepen binnen FENEX

#### Raden

Raad voor Zeehavenlogistiek  
Raad voor Opslag en Distributielogistiek  
Raad voor Douanelogistiek  
ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus

#### Stuurgroepen

Stuurgroep Zeehavenlogistiek  
Stuurgroep Opslag en Distributielogistiek  
Stuurgroep Douanelogistiek  
ACN/FENEX Stuurgroep Luchtvrachtexpeditieus  
Stuurgroep Public Relations

## Commissies

Financiële Commissie  
Commissie Juridische Aangelegenheden  
Commissie Opleidingen

## Werkgroepen

Werkgroep BTW/Fiscale Vertegenwoordiging  
Werkgroep ICT  
Werkgroep Stemningsbarometer  
Werkgroep Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu  
Werkgroep NEN1  
Werkgroep NEN2  
Werkgroep NEN4

## Vertegenwoordiging

FENEX is vertegenwoordigd in de volgende instellingen:

### Externe vertegenwoordiging nationaal

- Agrarisch Import Platform
- Bedrijfstak Commissie Havens Scheepvaart- en Transportcollege
- Commissie Onderwijs Bedrijfsleven Op- en Overslag (COB)
- Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)
- Deltalinq
- Logistieke Alliantie
- Nederland Distributieland (NDL)
- Overleg Douane-Bedrijfsleven
- Overlegorganen Goederenvervoer
- Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)
- Stichting FENEX-Garantiefonds
- Tijdschrift voor Arbitrage (TvA)
- Vereniging VNO/NCW
- Portbase Adviesraad

### Externe vertegenwoordiging internationaal

- CLECAT - European Organisation for Forwarding and Logistics
- FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
- ICC - International Chamber of Commerce
- CNE - Comité van Noordzeehaven Expediteur

## COLOFON

*Tekst:* FENEX, Rotterdam

*Vormgeving:* buromarmelade.nl, Den Haag

*Fotografie:* Piet Jacobson, Den Haag

Rotterdam, mei 2012

