



FENEX Jaarverslag 2012

FENEX Jaarverslag 2012



Groei expeditiesector stagneert in 2012

De verslechterde economische situatie treft ook de expeditiesector. Op het moment dat handel en industrie, de klanten van de Nederlandse expeditiebedrijven, minder afzetten vertaalt dit zich in lagere volumes voor de logistiek.

Na de economische crisis in 2009 herstelde de expeditiesector zich. In 2010 steeg de omzet met 21% en in 2011 was dit 11%. In 2012 stagneerde het herstel en steeg de omzet van de ledenondernemingen met gemiddeld 2,5 % ten opzichte van 2011. Het aantal leden dat een positief resultaat behaalde is in 2012 gedaald naar 80,5% (in 2011 was dit 88%, in 2010 76%, in 2009 70% en in 2008 85,5%). Het aantal leden dat in 2012 een negatief resultaat behaalde, is nagenoeg gelijk gebleven ten opzichte van vorig jaar (in 2012 10,5%, in 2011 10%, in 2010 14% en in 2009 21%).

Afgezet tegen de afgelopen jaren hebben de expeditiebedrijven gemiddeld een bescheiden winst behaald. Hoewel er in algemene zin sprake was van een stijging van kosten, was deze minder groot dan de twee voorgaande jaren. Door de huidige marktomstandigheden is er bij de meeste bedrijven weinig ruimte voor nieuwe investeringen. De economische situatie, prijsgedreven markt en de toenemende concurrentie worden door de ledenondernemingen genoemd als grootste knelpunten.

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	gemiddeld	onder het gemiddelde	onder het gemiddelde
met 11 tot 25	boven het gemiddelde	onder het gemiddelde	boven het gemiddelde
met 26 tot 50	boven het gemiddelde	boven het gemiddelde	gemiddeld
met 51 tot 200	onder het gemiddelde	onder het gemiddelde	onder het gemiddelde
meer dan 200	onder het gemiddelde	gemiddeld	onder het gemiddelde

Noot: De resultaten komen voort uit een enquête onder de ledenondernemingen. Voor een representatief beeld zijn de categorieën 51 tot 100 en 101 tot 200 dit jaar samengevoegd.



Omzet

De omzetstijging in 2012 was net als in 2011 het grootst bij ondernemingen van 11-25, gevolgd door de categorie 26-50 medewerkers. De categorie met minder dan 11 werknemers scoorde rond het gemiddelde (in 2011 gemiddeld). In tegenstelling tot 2011 presteerde de categorie met meer dan 200 werknemers onder het gemiddelde. De categorie van 51 tot 200 werknemers scoorde niet alleen onder het gemiddelde, maar werd ook geconfronteerd met een omzetsdaling..

Alle categorieën ondernemingen verwachten een bescheiden stijging van de omzet in 2013 ten opzichte van 2012. De verwachtingen voor 2013 liggen ongeveer gelijk aan de verwachtingen die de leden voor 2012 hadden. Ondernemingen met minder dan 11 werknemers zijn het meest optimistisch en de categorie met meer dan 200 werknemers het minst. De verwachtingen van de overige categorieën liggen ongeveer gelijk.

Een vergelijking tussen hetgeen de ledenondernemingen samen in 2011 verwachtten en de gerealiseerde omzetontwikkeling in 2012 leert dat deze redelijk overkomen. Bedrijven met 11 tot 25 medewerkers deden het in 2012 wat beter dan zij verwachtten. Het tegengestelde geldt voor bedrijven met 51 tot 200 medewerkers.

Resultaat

Voor wat betreft de ontwikkeling van het resultaat na belastingen in 2012 ten opzichte van 2011, presteerde de categorie met 26 tot 50 medewerkers als enige bovengemiddeld (vorig jaar nog onder het gemiddelde). Bedrijven met meer dan 200 medewerkers behaalden een gemiddelde score. Beide categorieën presteerden in 2011 nog onder het gemiddelde. De overige categorieën scoorden onder het gemiddelde, waarbij bedrijven in de categorie met 51 tot 200 medewerkers gemiddeld een negatief resultaat behaalden.

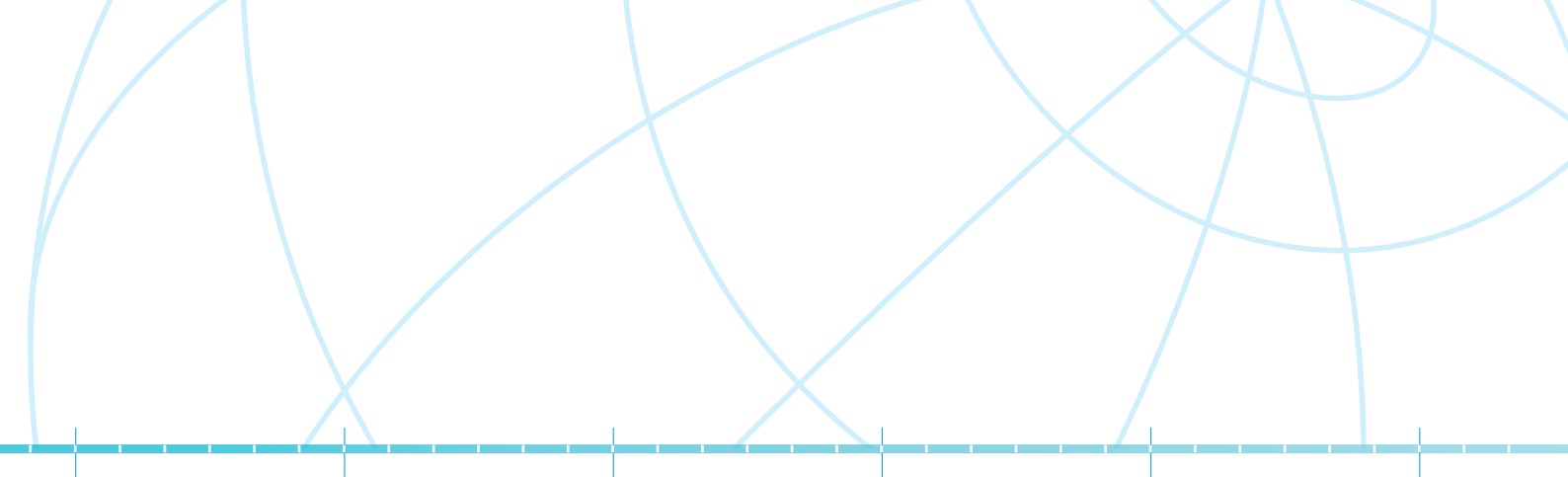
Kostenontwikkeling

In 2012 zijn de kosten ten opzichte van 2011 gestegen. De categorieën 51 tot 200 en met meer dan 200 medewerkers hebben de kosten zien dalen. Bij bedrijven met minder dan 11 medewerkers stegen de kosten licht, maar zaten daarmee nog onder het gemiddelde. De ondernemingen in de categorie 11 tot 25 werden geconfronteerd met de grootste kostenstijgingen, gevolgd door de categorie 26 tot 50 medewerkers.

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. In het jaar 2012 is het aandeel van de loonkosten in de totale kosten bij de categorieën 11 tot 25 en 51 tot 200 toegenomen. Bij de overige categorieën lag dit aandeel op hetzelfde niveau als in 2011. De kosten voor bedrijfsruimte hebben een even groot aandeel ingenomen als over het jaar 2011.

Investeringsen

Veel bedrijven geven aan in 2012 geen of slechts vervangende investeringen te hebben gedaan. De bedrijven die wel hebben geïnvesteerd hebben dit voornamelijk in IT en in de inrichting van het warehouse gedaan. Dit komt overeen met hetgeen bedrijven vorig jaar als verwachting hadden aangegeven. De verwachtingen voor 2013 tonen een zelfde



beeld. Een aantal bedrijven meldt wel te investeren in energiebesparende maatregelen. Dit moet uiteindelijk resulteren in een kostenbesparing.

Knelpunten en belangrijke ontwikkelingen

De logistieke sector kampt al jaren met een druk op de marges. Daarnaast heeft de verslechterde economische situatie tot gevolg dat volumes dalen en klanten prijsgedreven inkopen (inzet tenders) en vaker van dienstverlener veranderen. Een grote meerderheid van de ledenondernemingen ziet dit als belangrijkste knelpunten voor de bedrijfsvoering.

Een terugkomend knelpunt is en blijft het aantrekken van gekwalificeerd personeel. Het opvangen van het wisselend werkaanbod wordt tevens als probleem gezien. Een toenemende zorg van bedrijven is, vooral in een tijd van crisis, de motivatie van personeel.

Niet verbazingwekkend is dat veel bedrijven de economische ontwikkeling en lage groei als belangrijkste ontwikkeling in 2013 noemen. Andere belangrijke ontwikkeling is de behoefte aan een betere samenwerking met klanten en andere logistieke dienstverleners.

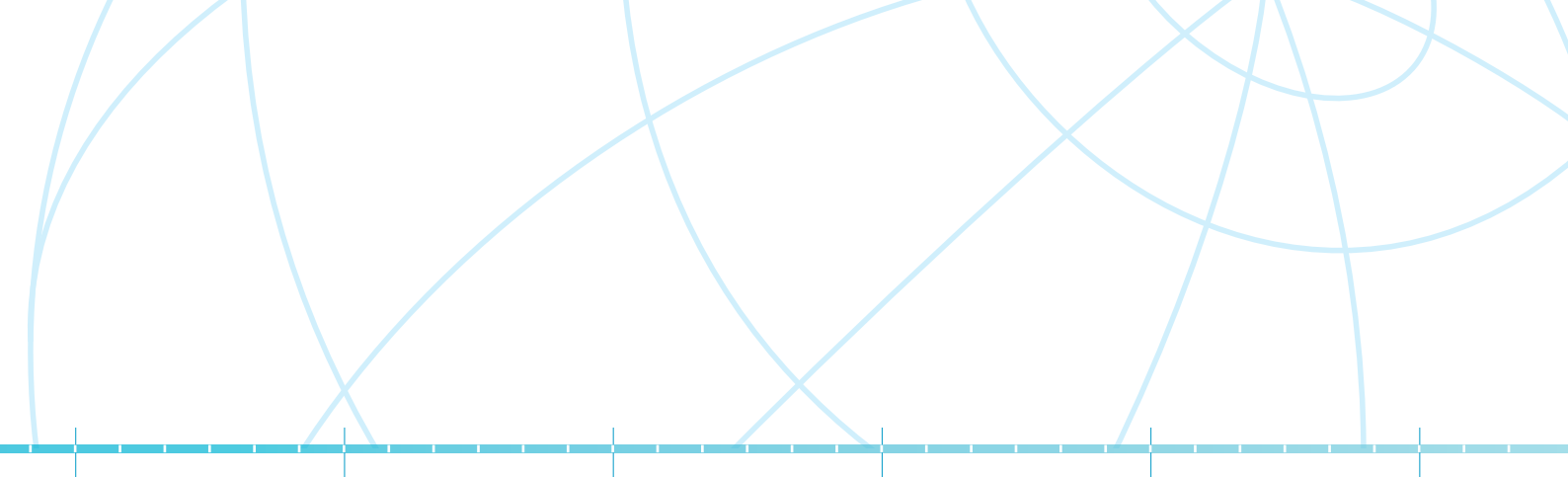
Samenwerking is noodzakelijk

De logistieke sector staat voor veel uitdagingen en ontwikkelingen. De economische situatie in Nederland blijft zorgwekkend. Er wordt extra bezuinigd door de overheid en investeringen staan onder druk, terwijl er steeds nieuwe regelgeving op de sector afkomt. Daarnaast zit de concurrentie in andere landen ook niet stil. Het is meer dan ooit van belang om, gezamenlijk met alle ketenpartijen, te werken aan optimaal functionerende logistieke ketens en mainports.

Om de logistieke keten zo efficiënt mogelijk te laten functioneren, is samenwerking noodzakelijk, zowel tussen partijen met geheel andere activiteiten in de logistieke keten als expediteurs onderling. Ook innovatie moet hoog op de agenda staan. ICT speelt hierin een belangrijke rol. Op nationaal niveau is de verdere ontwikkeling van het Neutraal Logistiek Informatieplatform relevant. Het Neutraal Logistiek Informatie Platform is een (hulp)middel om de logistieke sector in Nederland weer een voorsprong te geven in Europa. Met het NLIP wordt informatie door de hele keten op een slimme wijze aangeleverd en gedeeld. Dat maakt de logistieke sector efficiënter en concurrerend. Een succesvolle ontwikkeling van het NLIP is gebaat bij samenwerking, vertrouwen en openheid.

Naast samenwerking in de logistieke keten, is het van cruciaal belang dat verladers en expediteurs goed samenwerken. In het onlangs verschenen rapport “Logistieke waarde creëer je samen” dat ABN AMRO in samenwerking met TLN en FENEX heeft laten opstellen door Panteia, geven 2 van de 3 verladers en expediteurs/logistiek dienstverleners aan dat een strategisch partnership tussen verlader en expediteur leidt tot een versnelling in innovatie.

In het rapport wordt geconcludeerd dat strategische partnerships als voorwaarden gelden voor een betere performance. Er dient meer focus te komen op het uitbouwen van klantrelaties naar partnerships door elkaars



processen te leren kennen. De onderlinge communicatie dient verbeterd te worden door deze op de inhoud te richten en gezamenlijk doelstellingen te formuleren.

In het rapport wordt gesteld dat tenders voornamelijk hebben geleid tot kostenreducties en te veel gericht zijn op de korte termijn, terwijl het grootste voordeel voor zowel expediteurs en verladers ligt bij het koppelen van logistieke activiteiten aan de lange termijn strategie. Verladers krijgen zo de beste logistieke oplossingen terwijl expediteurs de ruimte krijgen om te investeren in innovatieve logistieke concepten. Dit kan leiden tot het optimaliseren van de logistieke keten en waardecreatie binnen de keten.

Expediteurs vervullen een belangrijke rol in de logistieke keten. De expediteur heeft als geen ander inzicht in de ondoorzichtige vervoersmarkt. Hierdoor kan hij zijn klanten adviseren over de meest optimale logistieke oplossingen. Expediteurs hebben zich gespecialiseerd op verschillende terreinen, zoals zeehavenlogistiek, luchtvrachtlogistiek, het verrichten van douaneformaliteiten, opslag- en distributie met allerlei toegevoegde waarde activiteiten en services, en combinaties hiervan.

Zeehavenlogistiek

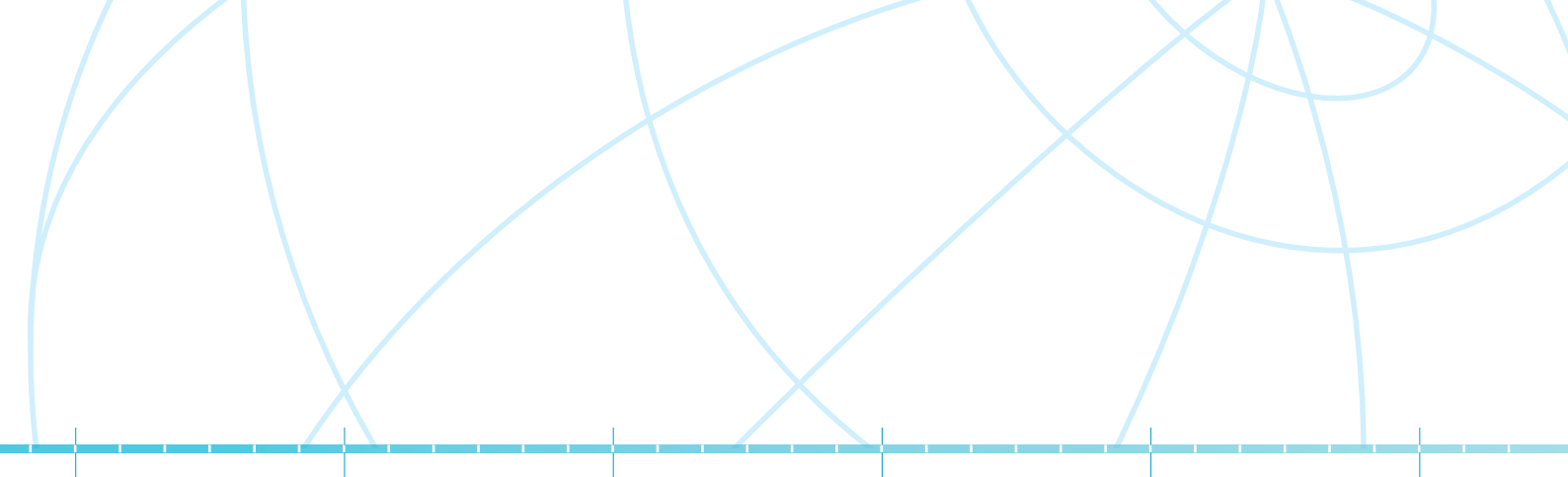
Met haar zeehavens is Nederland de “Gateway to (and from) Europe”. Voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid is het van belang dat de sector haar positie versterkt. FENEX ziet hier ook een rol voor expediteurs als de regisseur van logistieke keten. Een zeehavenexpediteur heeft kennis van de gang van zaken in verschillende zeehavens en een agentennetwerk in andere landen of eigen vestigingen, waardoor hij het gehele logistieke traject kan verzorgen. In deze hoedanigheid heeft de expediteur contact met een groot aantal partijen in de haven (bijvoorbeeld rederijen, cargadoors, terminals, achterlandvervoerders, overheidsdiensten). Voor een vlotte afhandeling is de expediteur ook afhankelijk van deze partijen (en vice versa).

Voor de containersector ziet FENEX kansen om verbeteringen in het proces te realiseren. Het komt geregeld voor dat bepaalde verbeteringen voor de keten niet waargemaakt kunnen worden doordat het individuele belang niet groot genoeg is. Indien betrokken partijen zich meer zouden laten leiden door het belang van de totale logistieke keten en meer begrip voor elkaars belangen zouden hebben, moet het mogelijk zijn het proces zo in te richten dat er voor een ieder een ‘win-win-situatie’ ontstaat. Een eerste stap kan zijn het positief uitruilen van bepaalde wensen. Om dit te bereiken, zou FENEX graag met alle betrokken partijen een code of conduct willen opstellen, waarin afspraken worden gemaakt met als doel de aan- en afvoer van containers zowel bij import als export te verbeteren. Wanneer alle deelnemende partijen hun ‘verantwoordelijkheid’ nemen, kan Nederland haar vooraanstaande positie behouden.

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.

FENEX is blij dat de Nederlandse Douane bij de uitvoering van haar taken, waar mogelijk, rekening houdt met de belangen van het bedrijfsleven voor wat betreft een betrouwbare logistieke afhandeling. Het douaneklimaat en



overige vereenvoudigingen zoals de fiscale vertegenwoordiging zijn 'unique selling points' om goederen via Nederland te laten lopen en af te handelen.

Naar de toekomst toe is het voor Nederland van groot belang deze gunstige positie te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. Uitgangspunt dient te zijn een veilige en betrouwbare goederenstroom met zo min mogelijk logistiek oponthoud. De inzet van FENEX is hierop gericht. Dat geldt ook voor de rol van de (douane)expediteur. Het percentage aangiften dat door douane-expediteurs wordt ingediend is in de afgelopen jaren gestegen. Inmiddels wordt circa 90% van alle invoeraangiften en 80% van alle uitvoeraangiften ingediend door douane-expediteurs. De rol van de douane-expediteur is aan het veranderen naar een douanedienstverlener. Steeds meer ondersteunt een douane-expediteur haar klanten met advies over compliance en worden innovatieve IT oplossingen geboden. In een complexer wordende douanewereld, wordt de toegevoegde waarde van een professionele douanedienstverlener, die tevens inspeelt op de wensen van de klanten, alleen maar groter.

Opslag en Distributielogistiek

Vanuit de maatschappij en politiek is er een toenemende roep om duurzaamheid. Dit geldt ook voor de logistieke sector. Bij 80% van de leden van FENEX is een duurzame bedrijfsvoering één van de bedrijfsdoelstellingen (46%) of als bedrijfsdoelstelling in ontwikkeling. Volgens de leden wordt door 64% van de opdrachtgevers nooit naar een duurzame oplossing gevraagd en informeert 56% van de opdrachtgevers zelfs nooit om een duurzame oplossing. Desondanks verwacht ruim 80% van de leden dat het belang van een duurzame bedrijfsvoering in de komende vijf jaren zal toenemen.

Maatregelen die het vervoer duurzamer maken, worden daarom steeds belangrijker. FENEX is van mening dat een duurzame logistiek alleen bereikt kan worden door elke afzonderlijke modaliteit zo goed en efficiënt mogelijk te laten functioneren. Met het oog op het eventueel verder toerekenen van externe kosten aan het transport pleit FENEX voor de totstandkoming van een integrale visie, die alle vervoersmodaliteiten omvat.

Daarnaast is het jammer dat er geen eenvoudige rekenmethode voor het berekenen van de CO₂- uitstoot bestaat. De initiatieven die worden ondernomen hebben vaak een beperkte reikwijdte ten aanzien van de verschillende modaliteiten. Bovendien bestaan er verschillende systemen naast elkaar. FENEX zal zich hardmaken voor initiatieven die streven naar harmonisatie en eenduidigheid.

Luchtvrachtlogistiek

Luchtvracht wordt gedomineerd door snelheid, internationale wetgeving en verdragen. De belangrijkste thema's binnen de sector luchtvrachtexpediteurs, waarvan de belangen door ACN gezamenlijk met FENEX worden behartigd, hebben betrekking op een efficiënte aan- en afvoer van zendingen, een betere relatie en samenwerking tussen partijen (vooral carriers, afhandelaars en expediteurs), de wettelijke eisen op het gebied van luchtvrachtbeveiliging en de inrichting van douanecontroles en -toezicht. Vooral de wijzigingen op het gebied van security vragen veel inspanningen van de sector. Veel expediteurs hebben ondanks de crisis en daardoor verminderde inkomsten wel geïnvesteerd in scanapparatuur vanwege het einde aan de overgangsregeling voor Bekende Afzenders per 29 april



2013. Daarnaast moeten initiatieven zoals Schiphol SmartGate Cargo de diverse controles in het luchtvrachtproces efficiënter maken.

Een ander belangrijk onderwerp betreft de ICT. De luchtvrachtsector is al vergevorderd met digitalisering en standaardisatie. Het doel is dat uiteindelijk het gehele proces papierloos verloopt. Van belang hierbij is het project eLink, een concept waarmee goederen sneller door de keten gaan. Het Port Community Systeem Cargonaut speelt op Schiphol in samenwerking met diverse ketenpartijen een belangrijke rol waar het gaat om de onderlinge communicatie, het hergebruiken van gegevens en het vereenvoudigen van procedures.

Kritiek was er ook, de EVO vroeg om grotere transparantie in de luchtvrachtketen en het wegnemen van belemmeringen in de goederenstroom. Hoewel deze opmerkingen ongetwijfeld prikkelend bedoeld waren, gaat deze kritiek voorbij aan alle activiteiten en inspanningen die FENEX samen met ACN en hun leden verrichten om innovaties te stimuleren en de belemmeringen in de goederenstromen weg te nemen.

Arbeidsmarkt en scholing

De ontwikkelingen op de arbeidsmarkt in de logistieke sector vragen om werknemers met een grotere diversiteit aan vaardigheden en competenties. Het inwerken en doorontwikkelen van medewerkers vergt investeringen. De initiatieven die FENEX neemt, zijn gelegen in het ontwikkelen van cursussen en opleidingen voor werknemers in de expeditie sector. Ondanks de tegenvallende economische ontwikkelingen blijven bedrijven toch investeren in het opleidingsniveau van hun personeel.

Voorts ondersteunt FENEX waar mogelijk initiatieven van derden die het imago en de aantrekkingskracht van de sector op scholieren en studenten vergroten. Zo wordt gewerkt aan een nieuwe bijdrage aan het Educatief Informatie Centrum Mainport Rotterdam waar scholieren via een permanente tentoonstelling gecombineerd met een bedrijfsbezoek, kennis kunnen maken met het werk in de haven. Hierdoor moeten studenten een beter beeld krijgen van het werk van de expediteur. Met een krappere wordende arbeidsmarkt in het vooruitzicht zal er alles aan gedaan moeten worden de werknemer van de toekomst enthousiast te maken voor de sector. Daarbij is het van belang dat niet alleen scholieren en studenten benaderd worden maar ook hun ouders. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat ouders nog steeds voor een groot deel bepalend zijn voor de beroepskeuze van hun kind.

ORGANISATIE

Algemene ledenvergaderingen

Twee ledenvergaderingen vonden dit verslagjaar plaats. De voorjaarsvergadering werd gehouden op 16 mei in AC Hotel De Meern. In de middag werd vervolgens de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst gehouden waarbij alle Raden van FENEX tegelijk bijeenkwamen.

De najaarsledenvergadering werd gehouden op 22 november in het Hulstkampgebouw te Rotterdam. Na afloop van de vergadering werd door de heer Ben Radstaak, directeur van ACN, een inleiding gegeven over verandering in de luchtvracht security.

FENEX diner

Aansluitend op de ledenvergadering vond het FENEX-diner plaats. Dit event organiseert FENEX eenmaal in de twee jaar. Eregasten tijdens het FENEX-diner 2012 waren de heren M. van der Kuijl, Algemeen Directeur van EVO, en A. Sakkers, Algemeen Voorzitter van Transport en Logistiek Nederland. Zij hielden een tafelrede waarbij werd ingegaan op diverse actuele ontwikkelingen. Ruim 200 personen woonden het FENEX-diner bij.

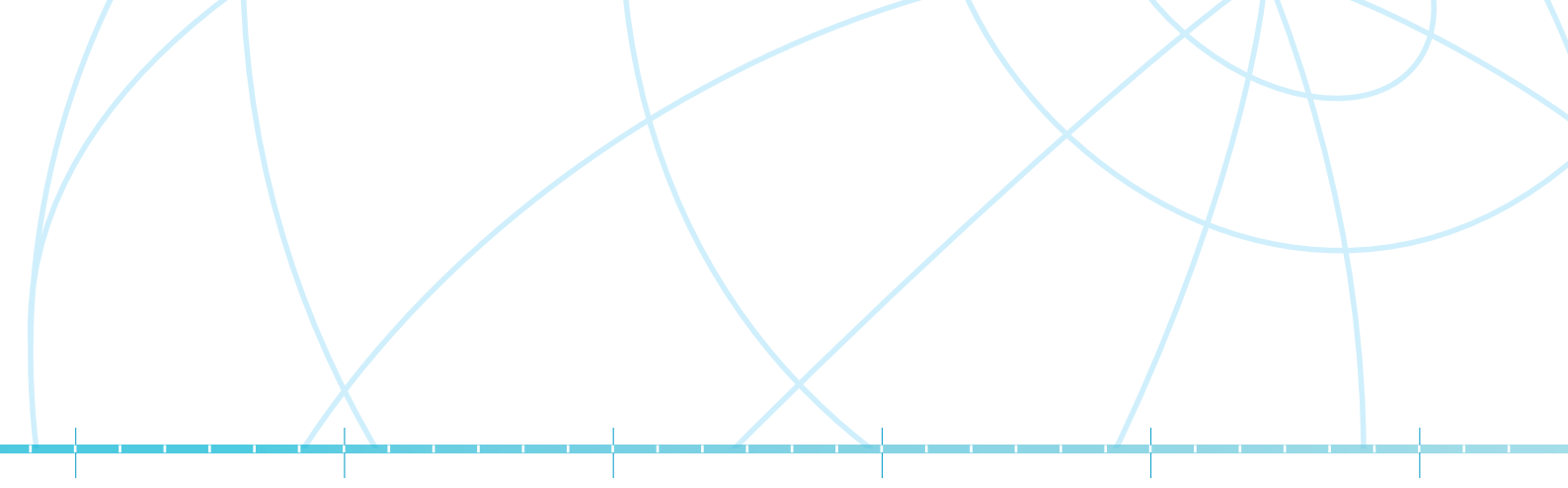
Krachtenbundeling met TLN

De ledenondernemingen van FENEX behoren tot de sector transport, logistiek en expeditie. Het beleid van FENEX is er sinds een aantal jaren op gericht waar mogelijk samenwerking te zoeken met andere organisaties in deze sector. In 2010 werd door het bestuur geconstateerd dat er een verdieping in het streven naar samenwerking moet komen, teneinde de doelstellingen van FENEX beter te kunnen dienen. Met het oog hierop zijn gesprekken gevoerd met TLN teneinde na te gaan of een krachtenbundeling mogelijk is. De redenen voor samenwerking tussen TLN en FENEX zijn dat de leden van FENEX en TLN steeds meer naar elkaar toegroeien. Wegvervoerders ontwikkelen zich tot logistiek dienstverleners die dezelfde activiteiten als FENEX-leden ontplooiën. 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.

De gesprekken tussen TLN en FENEX zijn dit verslagjaar voortgezet op basis van de hierna geformuleerde uitgangspunten.

- FENEX wordt als zelfstandige vereniging onderdeel van TLN. In de TLN structuur wordt FENEX een aparte kring;
- leden van FENEX moeten zich herkennen in deze nieuwe opzet;
- de opzet moet zodanig zijn dat bedrijven die behoren tot de expeditie- en logistieke sector niet gaan vallen onder CAO verplichtingen. Dit geldt ook voor de toekomst, tenzij leden van FENEX anders besluiten;
- het hoofdbestuur van TLN wordt aangevuld met een of meer FENEX-bestuursleden;
- in de nieuwe opzet blijft FENEX gevestigd op de huidige locatie Rotterdam;
- de dienstverlening die FENEX op dit moment levert, moet worden gecontinueerd en waar nodig versterkt.

Tijdens de algemene ledenvergadering in het voorjaar gingen de leden akkoord met het voorliggende voorstel inzake de krachtenbundeling tussen TLN en FENEX, waaronder de samenwerkingsovereenkomst. Ook kreeg het FENEX-



bestuur een mandaat van de leden om de samenwerkingsovereenkomst verder af te handelen en met TLN af te sluiten. De verdere afhandeling betrof een aantal punten van de samenwerkingsovereenkomst, die een verduidelijking behoefde. Verder vond er tijdens de voorjaarsvergadering een discussie plaats over de activiteiten van Beurtvaartadres B.V. in relatie tot de krachtbundeling tussen TLN en FENEX. Uiteindelijk ging de vergadering akkoord met het voorstel dat het FENEX-bestuur met TLN had uitgewerkt en dat heeft geresulteerd in een extra bepaling in de samenwerkingsovereenkomst. Deze bepaling houdt in dat TLN er voor zover mogelijk voor zal zorg dragen dat haar commerciële activiteiten, belangen of deelnemingen FENEX niet zullen belemmeren in de belangenbehartiging van FENEX als bedoeld in de nieuwe statuten van FENEX. Verder ging de algemene ledenvergadering akkoord met de voorgestelde nieuwe statuten.

In de ledenvergadering eind november zijn de leden vervolgens akkoord gegaan met het nieuwe huishoudelijk reglement.

De openstaande punten in de samenwerkingsovereenkomst zijn in de loop van het verslagjaar verduidelijkt en in december is tot ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst overgegaan. Ook de nieuwe statuten zijn inmiddels in werking getreden. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in krachtenbundeling tussen TLN en FENEX die per 1 januari 2013 zijn beslag heeft gevonden.

De integratie van de werkzaamheden van FENEX en TLN zullen in 2013 nog aandacht vragen. Vooral zal nagegaan dienen te worden welke werkzaamheden dubbel bij beide organisaties worden gedaan en hoe dit in de toekomst ingericht moet worden. Mede met het oog hierop zal de aandacht uitgaan naar de invulling van de werkzaamheden van het secretariaat en de (financiële) administratie.

Bestuur

Tijdens de algemene ledenvergadering van 22 november 2012 werden de zittende bestuursleden de heren J. Kusters, R. Neele en R.J. Vat bij acclamatie tot bestuurslid herkozen voor de periode van twee jaar. De heer Vat werd als voorzitter herbenoemd. De heren J. van den Berg, H.C. Cleton, J. Helwegen en C. Pellicaan traden als bestuurslid van FENEX af. De Vereniging is de scheidende bestuursleden veel dank verschuldigd voor hun inzet ten behoeve van de Vereniging en de Nederlandse expeditie sector. Ter vervulling van de ontstane vacatures werden de heren R. Koopman (Kuehne + Nagel N.V.) en D. Mulder (Cavalier International Air Freight B.V.) als bestuurslid benoemd. Alle her- en benoemingen gebeurden onder de toen geldende statuten van FENEX. De ledenvergadering heeft echter in november eveneens besloten dat alle (her)benoemingen van de bestuursleden, waaronder (her)benoemingen tijdens eerdere ledenvergaderingen, worden omgezet in een benoeming voor een periode van drie jaar (in plaats van twee jaar), zodra de nieuwe statuten in werking zijn getreden. Tevens werd besloten dat de heer Cleton, na de inwerkingtreding van de nieuwe statuten, als bestuurslid kan terugkeren voor een extra periode van drie jaar.

De samenstelling van het bestuur was per 1 april 2013 als volgt:

- R.J. Vat (voorzitter)
- R. Neele (vice-voorzitter)
- R.L.J. Ewalds (secretaris/penningmeester)

- H.C. Cleton
- R. de la Houssaye
- R. Koopman
- J. Kusters
- P.J. Looman
- J.J.J. Maessen
- D. Mulder
- M. Punselie

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

Lidmaatschap

In het verslagjaar werd het lidmaatschap beëindigd van 7 ledenexpeditie-ondernemingen. In 2012 traden 7 bedrijven toe als lid van de Vereniging. Daarnaast onderging het ledenbestand wijzigingen als gevolg van herstructureringen, overnames en afsplitsingen van bedrijfsactiviteiten.

Ledenbestand

De Vereniging telt per 1 mei 2013 355 ledenexpeditie-ondernemingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt.

Aantal medewerkers	Aantal bedrijven	Percentage
< 11	178	50,1
11 - 25	84	23,6
26 - 50	45	12,7
51 - 100	18	5,1
101 - 200	13	3,7
>200	17	4,8
	355	100

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 32 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	203
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	109
Raad voor Douanelogistiek	168
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	79

Deze Raden behandelen de op hun terrein behorende specifieke onderwerpen.

Gezamenlijke Raadsbijeenkomst

Op 16 mei 2012 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. Door de heer Wim Bens, managing director van Dinalog, werd ingegaan op innovatie in de logistiek door samenwerking. De heer Teunis Steenbeek, programmamanager van het NLIP, gaf een presentatie over het opzetten van een Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP). Vervolgens werden de Raadsvergaderingen gehouden met tal van onderwerpen en gastsprekers. De middag werd afgesloten met een borrel. De bijeenkomst werd bijzonder goed bezocht.

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 Duurzaamheid, Werkgroep Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu, Werkgroep NEN1, Werkgroep NEN2 en Werkgroep NEN4.

Financiële Commissie

Tijdens de ledenvergadering van 22 november 2012 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.).



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, mevrouw mr. A.M.C. Verpoorte (per 3 september 2012) en de heren R. van Leijen MA, (per 1 november 2012), M. van Pelt, D. Willems (per 1 oktober 2012), de heer Baggerman (tot 1 augustus 2012) 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 bij 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 2012 zijn geen verzoeken tot uitkering bij de Stichting ingediend.

JURIDISCH

Arbitrage

In het verslagjaar zijn bij FENEX 16 arbitrages aanhangig gemaakt. Hiervan zijn inmiddels 2 arbitrages ingetrokken wegens een minnelijke schikking. In 9 arbitrages is verzocht de benoeming van arbiters aan te houden. De overige in 2012 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 2012 de volgende ontwikkelingen voorgedaan:

ingetrokken: 2 zaken uit 2011;

vonnis: 1 zaak uit 2011.

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. Met het oog op de voorgestane herziening van de Nederlandse Expeditievoorwaarden en daarop volgend de Nederlandse Opslagvoorwaarden, zijn eventuele aanpassingen van de arbitrageregeling relevant.

In het voorgaande verslagjaar is een eerste aanzet gedaan met voorstellen tot wijziging. In het onderhavige verslagjaar is één en ander nader onderzocht en met een aantal partijen besproken. Ingeval met de herziening van de bovengenoemde Voorwaarden een aanvang wordt genomen, kunnen de voorgestane wijzigingen in de arbitrageregeling aan de Juridische Commissie en de diverse Stuurgroepen worden voorgelegd.

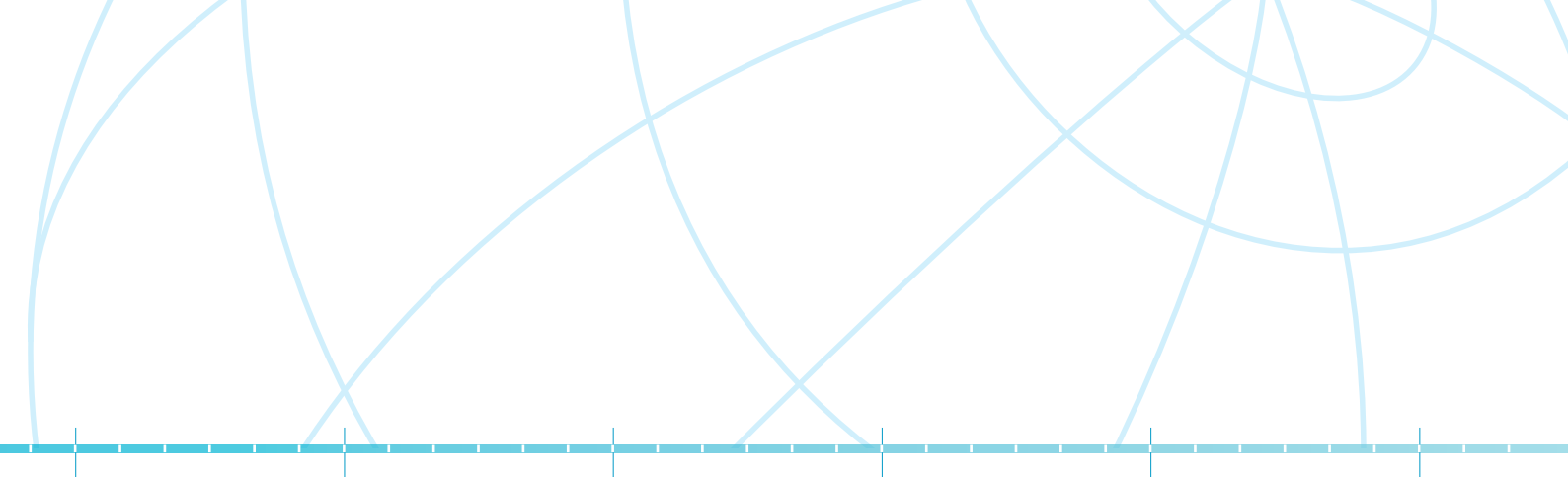
Juridisch advies

In het verslagjaar is door vele leden een beroep gedaan op het FENEX 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 collectieve aanpak, daar waar het gemeenschappelijke belangen van de leden betreft. Een voorbeeld daarvan betreft het Pensioenfonds Vervoer. Een aantal leden is al dan niet abusievelijk door het Pensioenfonds aangeschreven omtrent een mogelijke verplichte deelname. In samenwerking met het Fonds is door FENEX een uitgebreid document opgesteld dat dient als hulpmiddel in de communicatie met het Fonds. Daarnaast heeft FENEX ook individuele leden bijgestaan in deze.

Onderzoek toepasselijkheid algemene voorwaarden

Ondanks de voortdurende inspanningen van FENEX op dit punt blijken er toch nog veel misverstanden te bestaan over de manier waarop algemene voorwaarden op correcte wijze van toepassing kunnen worden verklaard. "Er wordt toch naar verwezen in onze e-mails/op onze facturen" is een veelgehoorde reactie, maar in de regel wordt daarmee niet voldaan aan eisen voor toepasselijkheid.



In het verslagjaar is FENEX benaderd door de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen. In het kader van een afstudeerproject wordt onderzoek gedaan naar de wijze waarop algemene voorwaarden van toepassing worden verklaard door bedrijven in de vervoersector. FENEX heeft haar medewerking verleend aan het onderzoek om inzichtelijk te krijgen ten aanzien van welke punten onduidelijkheden bestaan, zodat het beleid daarop kan worden aangepast. Ook TLN heeft aan het onderzoek meegewerkt.

Een onderdeel van het onderzoek is een enquête die aan de leden is uitgezet. Een aantal FENEX-leden heeft een bijdrage geleverd bij het opstellen van de vragen. Een andere reden voor FENEX om aan het onderzoek mee te werken, is dat op basis van de resultaten een tool zal worden ontwikkeld die te zijner tijd aan de leden zal worden verstrekt. Deze tool moet bedrijven helpen bij het op correcte wijze van toepassing verklaren van algemene voorwaarden.

Herziening FENEX Handboek

In het verleden is door FENEX een Handboek opgesteld met uitgebreide toelichtingen op met name juridische aangelegenheden waarmee de expediteur wordt geconfronteerd in de dagelijkse praktijk.

Aangezien het een zeer praktisch en bruikbaar naslagwerk betreft, is in het verslagjaar besloten om het Handboek te herzien. In dat kader is het nodige gecommuniceerd met en zijn er inhoudelijke juridische adviezen ingewonnen bij derden. Eén en ander zal dienen als basis voor de herziening van het FENEX Handboek.

ICT

Het belang van ICT wordt door de sector volledig onderkend. ICT is een onmisbaar instrument bij de bedrijfsvoering. Niet voldoende inspelen op ICT ontwikkelingen betekent dat een expediteur uit de markt zal worden gedrukt. Met beheersing van informatie wordt de regie over de logistieke keten behouden. Toepassingen op het gebied van ICT worden door veel bedrijven gezien als een strategisch onderdeel van de dienstverlening die door expediteurs wordt geboden.

In het verleden is besloten onderwerpen op het gebied van ICT daar te behandelen waar ze inhoudelijk de meeste raakvlakken hebben. Zo wordt binnen de Raad voor Zeehavenlogistiek en de Raad voor Douanelogistiek aandacht besteed aan Portbase. De activiteiten van Portbase worden branche overschrijdend binnen Deltalinqs besproken. In dit verband heeft FENEX twee zetels in de Raad van Advies van Portbase. Daarnaast heeft FENEX een regulier overleg (3 a 4 keer per jaar) met Portbase over activiteiten die specifiek worden ontwikkeld voor expediteurs. De ondersteuning die Cargonaut biedt voor de Nederlandse luchthavens wordt behandeld in de ACN/FENEX Raad voor Luchtvrachtlogistiek. Binnen de Raad voor Douanelogistiek worden ontwikkelingen met betrekking tot Overheids-TransactiePoort (OTP) en de verschillende douanesystemen gevolgd. In de komende twee jaar wordt het aangifte-systeem Sagitta vervangen door een compleet nieuw systeem (AGS). Dit zal de nodige tijd en aandacht vergen van FENEX en de leden.

Neutraal Logistiek Informatie Platform

Het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP) wordt, als één van de acties van de Topsector Logistiek, ontwikkeld om de logistiek in Nederland weer een voorsprong te geven in Europa. Met het NLIP wordt informatie door de hele keten op een slimme wijze aangeleverd en gedeeld. De vernieuwing is dat de gegevens die bedrijven onderling uitwisselen, worden gecombineerd met de gegevens die bedrijven aan overheden melden en de gegevens die overheden aan bedrijven leveren. Steeds worden gegevens eenmalig bij de bron geleverd in het ICT-Platform, waardoor deze gegevens (waar nodig geanonimiseerd of geaggregeerd) veel eerder en van hogere kwaliteit beschikbaar komen voor andere partijen in de logistieke keten. Dat maakt de Nederlandse logistieke sector efficiënter en concurrerend. Het NLIP draagt bij aan een betrouwbaarder product. De voorspelbaarheid in het complexe logistiek proces wordt met het NLIP aanzienlijk vergroot. Dat betekent:

- minder wachttijden
- minder administratieve lasten
- efficiëntere planning
- snellere afhandeling
- minder of efficiëntere inspecties
- een hogere beladingsgraad.
- een betere service
- milieubewustere logistiek

- klantenbinding
- verbeterde veiligheid

De vergelijking die voor de hand ligt, is met de huidige Port Community Systemen (PCS) van Portbase en Cargonaut en het overheidsportaal Digipoort (voorheen OTP). Een deel van de functionaliteiten en activiteiten van voornoemde platformen dient als basis voor het NLIP. Een belangrijk verschil is echter gelegen in de scope. Bij een PCS en Digipoort is dit beperkt tot het lucht- /zeehavenproces respectievelijk de informatie uitwisseling tussen overheid (onderling) en het individuele bedrijf. Dit in tegenstelling tot de brede scope van het NLIP, namelijk: Alle goederenstromen van, naar, via en in Nederland, uitgevoerd door een logistieke dienstverlener (eigen of ingehuurd).

Gezien de scope van het NLIP is FENEX actief en intensief betrokken bij de ontwikkeling van het NLIP. FENEX heeft zowel zitting in de Stuurgroep als in de Klankbordgroep.

Op 3 april 2013 heeft FENEX het Convenant “Neutraal Logistiek Informatie Platform” ondertekend samen met een brede delegatie van het bedrijfsleven en overheid in aanwezigheid van Melanie Schultz van Haegen, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Project ketendigitalisering

In de periode 2009 - 2010 hebben FENEX en Syntens het project Nederland Digitaal in Verbinding (NDiV) uitgevoerd. In dit project, waaraan een groot aantal zeehavenexpediteurs heeft deelgenomen, is een aantal verbetermogelijkheden geïdentificeerd voor het efficiënter vastleggen, bewerken en uitwisselen van informatie. Een belangrijke conclusie uit dit project is dat veel verbeteringen door de expediteur zelf, in samenwerking met de eigen softwareleveranciers en Portbase, kunnen worden opgepakt. Om dit te bewerkstelligen heeft het FENEX-bestuur vorig verslagjaar besloten een vervolgpriject “Ketendigitalisering, levensader van de haven” op te zetten.

FENEX en Syntens zijn de initiatiefnemers en het project wordt begeleid door de Empuls Adviesgroep. Daarnaast is er een formele toezegging van Dinalog ontvangen voor een bijdrage uit het Ontwikkelbudget Samenwerking. Het project is in september van start gegaan en zal volgend jaar april eindigen. Na een gezamenlijke startbijeenkomst zijn er rondom verschillende softwareleveranciers vijf werkgroepen geformeerd die in het verslagjaar een aantal keren bijeen zijn gekomen. De werkgroepen hebben allerlei verbeteringen en wensen geformuleerd en waar mogelijk doorgevoerd. Zodra het project is afgerond zullen de resultaten aan de leden worden gepresenteerd.



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 lading-belanghebbende niet volledig gecompenseerd wordt voor de geleden schade. Het komt vaak voor dat de lading-belanghebbende 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.



STEMMINGSBAROMETER 2012

In het verslagjaar is voor de tweede keer de FENEX-stemmingsbarometer 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 tijdens de ledenvergadering in het najaar aan de leden overhandigd en tevens elektronisch aan de leden toegezonden. De leden die aan de enquête hadden meegewerkt, kregen toegang tot hun persoonlijke uitkomst van de Stemmingsbarometer 2012. 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.

PUBLIC RELATIONS EN COMMUNICATIE

Plaatsingen FENEX-ledenlijst

Om bij te dragen aan promotie van haar leden, plaatste FENEX in het verslagjaar weer integrale ledenlijsten in diverse vakgidsen. In het Rotterdam Transport Handboek 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).

Profilering

Om de georganiseerde expeditiesector te promoten, werkt FENEX mee aan de invulling van thema's in vakbladen en handboeken. Daarnaast heeft FENEX ook dit jaar weer diverse persberichten doen uitgaan en interviews gegeven aan de vakmedia. Voorts verleent FENEX het 'logo' aan bepaalde evenementen en brengt deze onder de aandacht van leden.

Havendebat 2012

Op 11 december 2012 vond de 12e editie van "Het Havendebat" plaats. Het debat stond dit jaar in het teken van de grootste Noord Europese havens: Hamburg, Antwerpen en Rotterdam. FENEX heeft als partner opgetreden van Het Havendebat 2012. Doel hiervan was het vergroten van de naamsbekendheid en identiteit van FENEX, het onder de aandacht brengen van het belang van de expeditiesector in de zeehaven en het kenbaar maken van een bepaald standpunt richting relevante stakeholders. Tijdens het debat heeft FENEX, bij monde van de heer Ron Neele, de volgende stelling geponeerd:

"The Port Authorities should have a better focus on the needs of the users of the port".

Achterliggende gedachte van deze stelling is dat de aandacht van havenautoriteiten vaak bij de haven zelf liggen en hiermee de vraag rijst of er wel voldoende aandacht wordt besteed aan de landzijde. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft naar aanleiding van deze stelling FENEX gevraagd om met haar in gesprek te gaan. Dit gesprek heeft begin 2013 gevonden.

Nationaal Douane Congres

Het Nationaal Douane Congres is op 11 oktober jongstleden voor de zevende keer georganiseerd. FENEX is al jaren mediapartner van dit evenement en dit jaar heeft de voorzitter van de Raad voor Douanelogistiek een bijdrage geleverd aan het paneldebat. Het aantal bezoekers lag iets lager dan vorig jaar. Desalniettemin is dit een mooi evenement waarin de douaneprofessionals uit alle sectoren elkaar ontmoeten. FENEX heeft in een evaluatiegesprek met SDU aangegeven dat het evenement nuttig is en wil graag intensiever meewerken aan het congres, als de inhoud meer afgestemd is op het beoogde publiek en het minder commercieel van aard is.



Bedrijfsbezoeken

In 2012 zijn door FENEX wederom 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 2013 worden voortgezet, echter door de krachtenbundeling met TLN zal de vorm en regelmaat waarin deze bezoeken plaatsvinden veranderen.

SECURITY & CRIMINALITEITSPREVENTIE

Waarschuwingsregister Logistieke sector

De logistieke sector wordt regelmatig geconfronteerd met fraude. Om te voorkomen dat fraude een gevaar vormt 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** is een gezamenlijke initiatief van ACN, EVO, FENEX en TLN. Dit jaar 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.

Integrale Security Toolkit

Sinds de aanslagen 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. 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/integralesecuritytoolkit/>

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. Niet alleen biedt Nederland een goed douaneklimaat en een groot aantal vereenvoudigingen zoals de fiscale vertegenwoordiging, maar door de open houding van de Douane wordt er gezamenlijk met het bedrijfsleven continue gezocht naar verbeteringen met als doelstelling de positie van Nederland in de afhandeling van goederenstromen te versterken.

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, constateert FENEX dat de huidige richting betekent dat Nederland afzakt naar een Europees gemiddelde. Dit kan alleen gekeerd worden door nog meer samen op te trekken, anderen te overtuigen en vast te houden aan 'onze' gezamenlijke visie. Dit geldt vooral in de discussie over de nieuwe Europese Douanewet en de uitvoeringsverordening.

Raad voor Douanelogistiek in het teken van AGS

De Raad voor Douanelogistiek is dit verslagjaar in mei bijeengewees en stond in het teken van het nieuwe aangifte-systeem van de Douane. Tijdens de vergadering heeft de heer Lukkezen, implementatiemanager Douane Nederland, een inleiding verzorgd over de achtergrond, het tijdspad en een eerste inzicht in de wijzigingen van het nieuwe systeem. De bijeenkomst werd zeer goed bezocht.

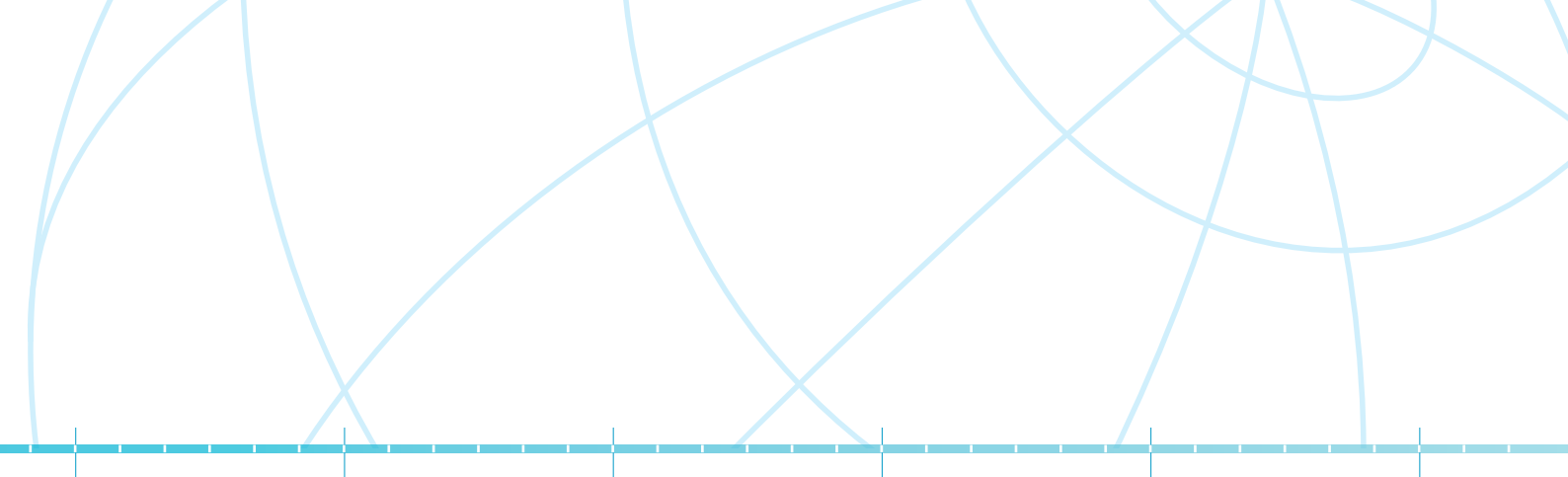
Voorlichtingsbijeenkomst Veranderingen in de luchtvrachtsecurity & AEO

Bedrijven die zich bezighouden met internationale handel kunnen te maken krijgen met de securityprogramma's 'Authorised Economic Operator' (AEO) op douanegebied en 'Known Consignor' (KC) voor luchtvracht. Voor luchtvrachtzendingen is 29 april 2013 een belangrijke datum. Zendingen afkomstig van afzenders die niet beschikken over de nieuwe KC-status zullen gescand en gescreend moeten worden.

Om het bedrijfsleven voor te bereiden hebben ACN, EVO en FENEX, in samenwerking met de Koninklijke Marechaussee en de Nederlandse Douane, op 17 april 2012 een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd. Deze bijeenkomst werd door ongeveer 200 deelnemers bezocht. De vraag die centraal stond "gaan afzenders van luchtvracht investeren of controleren".

Belangenorganisaties willen stroomlijning van veiligheidsprogramma's

In een brief aan staatssecretaris Weekers (Financiën) en minister Opstelten (Veiligheid en Justitie) hebben EVO, FENEX en ACN gepleit voor het verlagen van de administratieve en inspectielasten die gepaard gaan met luchtvrachtbeveiliging.



De organisaties hebben aan de bel getrokken omdat bedrijven nu vaak meerdere keren vrijwel dezelfde procedures en inspecties moeten doorlopen zonder dat daar een veiligheidswinst wordt behaald. Concreet willen de organisaties uit het bedrijfsleven dat de procedures ten behoeve van de programma's Authorised Economic Operator (AEO; Douane) en Known Consignor (KC; luchtvrachtbeveiliging) en het toezicht daarop verder worden geïntegreerd. Er zou één aanvraagprocedure voor beide programma's moeten komen en één overheidsdienst zou beide audits moeten uitvoeren. In een reactie heeft het ministerie laten weten dat er meer samenwerking en afstemming gezocht zal worden tussen de verschillende diensten. FENEX zal desondanks blijven lobbyen - zowel Europees als nationaal - voor het verder integreren van de verschillende veiligheidsprogramma's en het terugdringen van de regel- en toezichts-druk daaromtrent.

Douane ontwikkelt een nieuw 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). In 2012 is er vooral aandacht geweest voor AGS Invoer (fase II).

Uitstel AGS Invoer

Aanvankelijk zou AGS Invoer in februari 2013 worden geïmplementeerd. In oktober van dit verslagjaar bleek echter uit de gedane testen dat het systeem nog niet stabiel genoeg was en invoering risico's met zich meenam. Hierop heeft de Douane besloten, mede op verzoek van FENEX, de invoering uit te stellen en te verplaatsen naar oktober 2013. FENEX heeft zich met name sterk gemaakt om de implementatieperiode niet in de zomer te laten vallen, maar daarna.

Overgangsstrategie

Eind juli heeft FENEX de wijze van overgang van DSI naar AGS Invoer ter discussie gesteld. FENEX had grote zorgen over één van de uitgangspunten, namelijk *“als een bedrijf de overstap maakt naar AGS, kan het bedrijf in principe niet meer terugkeren naar DSI”*. De belangrijkste redenen voor deze zorg zijn de diversiteit en complexiteit van bedrijfs-systemen, de afhankelijkheid van douane-expediteurs van een goed functionerend systeem in het kader van zijn dienstverlening, de directe invloed van de aangiftebehandeling op het logistieke proces en het schrikbeeld van het langdurig gebruik moeten maken van de noodprocedure. Tot tevredenheid van FENEX heeft het pleidooi ertoe geleid dat er een individuele en meer geleidelijke benadering mogelijk is en beide systemen (onder bepaalde voorwaarden) naast elkaar kunnen worden gebruikt.

Gebruikerswensen

AGS is een nieuw systeem en een aantal functionaliteiten en toepassingen verschilt met het huidige Sagitta-systeem. Vorig jaar heeft de Douane reeds besloten een aantal gebruikerswensen, van met name FENEX, te faciliteren. Van de functionaliteiten die niet werden meegenomen, heeft FENEX een vijftal als “toch benodigd” bestempeld. Na diverse gesprekken heeft de Douane uiteindelijk besloten de ‘benodigde’ serviceberichten alsnog mee te nemen in AGS. Het gaat hierbij om; zekerheidsinformatie, ondernemersinformatie, wisselkoersen en het overzicht gedane aangiften. Het overzicht gedane aangiften (het zogenaamde SAGOGA) zal wel in een later stadium gerealiseerd worden.

Communicatie

Zoals eerder beschreven heeft het nieuwe systeem een directe impact op de werkzaamheden van bedrijven en zijn de wijzigingen is derhalve niet slechts technisch van aard. Aangifte- en aanverwante processen zullen op dit nieuwe systeem aangepast moeten worden. FENEX heeft de leden dit jaar nauwgezet geadviseerd en geïnformeerd, middels bijeenkomsten en nieuwsbrieven. Medio 2013 organiseren FENEX, EVO en Douane samen een landelijke roadshow. Bedoeling is bedrijven volledig voor te lichten over de aanstaande veranderingen en te adviseren hoe bedrijven de overgang kunnen aanpakken.

Douane en bedrijfsleven werken samen aan beschikbaarheid douanesystemen

Begin dit jaar is een project gestart door de Douane, Belastingdienst, EVO, softwareleveranciers en FENEX, om de beschikbaarheid van douanesystemen en de organisatie daaromheen te verbeteren. Enkele zaken die daarbij aan de orde zijn gekomen, zijn het moderniseren van de noodprocedure, het ontwikkelen van een [communicatieprotocol](#), monitoring, dubbel uitgevoerde douanesystemen en natuurlijk een maximale beschikbaarheid van de systemen. Vrijwel alle doelstellingen (in ieder geval de meest belangrijke) zijn dit jaar gehaald. Ten opzichte van 2011 is de beschikbaarheid in 2012 gestegen van respectievelijk 94% naar 96,7%.

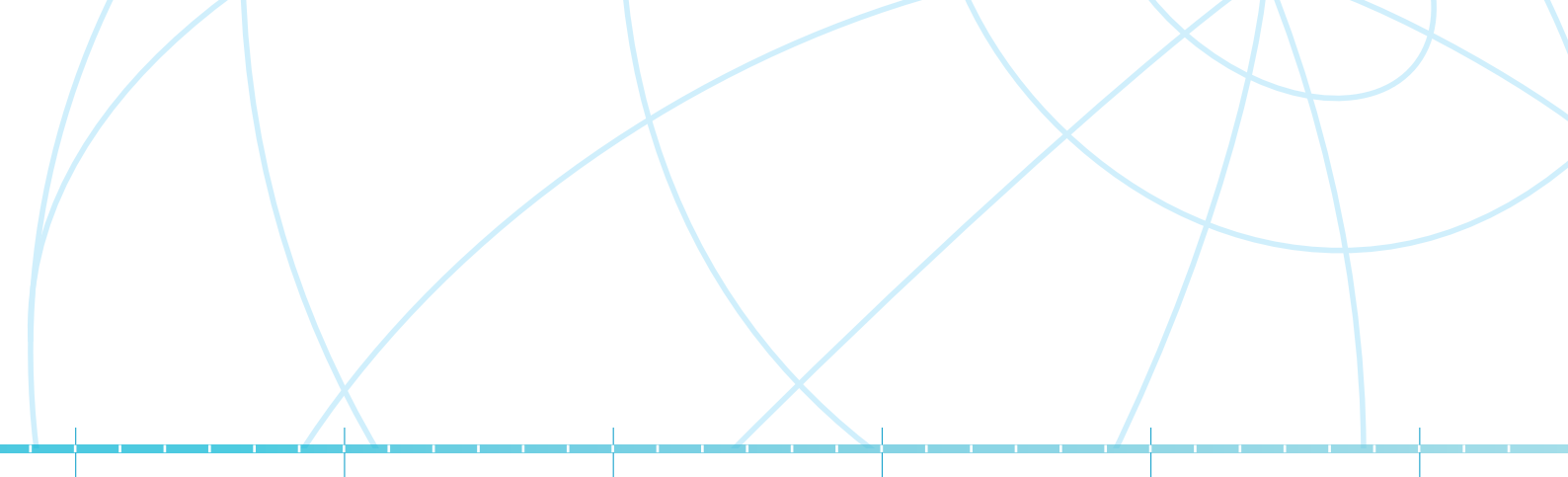
FENEX is zeer te spreken over dit project en hoe dit in gezamenlijkheid is opgepakt. De Douane verdient hiervoor een groot compliment. Om dit succes te vieren, zijn de deelnemers van dit project op 6 december van dit jaar bijeenkomen. Ook zijn artikelen over het succes gepubliceerd in diverse vakbladen en is de voortgangsrapportage geplaatst op de website van de Douane. Het project is echter nog niet afgerond. In 2013 zal er een tweede fase worden gestart. Daarbij wordt gestreefd naar een beschikbaarheidpercentage van 99,5%. Ook wordt de monitoring op de systemen verbeterd waardoor verstoringen proactief in het aangifteproces verbeterd kunnen worden.

Aanvullend aan de gestelde doelen heeft FENEX verzocht een productietest systeem te realiseren voor aangevers. Overheid en bedrijven worden steeds verder afhankelijk van IT-systemen. Daarom is een goede testvoorziening een absolute noodzaak. De Douane heeft ook deze wens zeer serieus genomen en onderzoekt in 2013 de mogelijkheden van een dergelijke faciliteit.

Modernisering Toezicht en verbetering Aangiftebehandeling

Zoals eerder vermeld biedt Nederland de handel en industrie een goed douaneklimaat. Desalniettemin verliest Nederland haar leidende positie doordat de Europese wetgeving 'ons' minder ruimte geeft in het kader van vereenvoudigingen. Om een goede concurrentiepositie te behouden zal er meer winst behaald moeten worden in de uitvoering. Uitgangspunt hierbij moet zijn binnen de wettelijke kaders, een veilige en betrouwbare goederenstroom te realiseren tegen zo min mogelijk logistiek oponthoud of administratieve lasten.

Douane en bedrijfsleven hebben de 'handschoen opgepakt' en starten met een ambitieus project om de processen toezicht en aangifte(behandeling) te verbeteren. Middels een 'spoorboekje' worden concrete en tijdsgebonden doelen vastgesteld om toezicht en aangiftebehandeling efficiënter en transparanter te maken. Enkele zaken die behandeld zullen worden, zijn:

- 
- andere invulling van fysieke controles;
 - 24 x 7 openingstijden aangiftebehandeling;
 - kwaliteit douanemedewerkers;
 - voorkomen van “onzin” controles;
 - versnellen vrijgave van goederen na uitvoering fysieke controle;
 - aanpassen van risicoprofielen bij onevenredige controleselecties;
 - meerwaarde AEO;
 - samenwerking met andere handhavers.

Een concept spoorboekje is op 6 december 2012 gepresenteerd in het Overleg Douane Bedrijfsleven. Halverwege 2013 zal door de Douane, EVO, VNC en FENEX het definitieve spoorboekje vastgesteld worden.

Vooraf indienen douaneaangifte (pre-clearance)

De afgelopen jaren heeft FENEX een zeer actieve lobby gevoerd voor wat pre-clearance wordt genoemd. Dit houdt in het indienen van een aangifte voordat de goederen aangebracht kunnen worden. Het gebruiken van deze aanvullende informatie voor de pre-arrival, het vooraf verrichten van een risicoanalyse voor fiscale doeleinde en het vooraf communiceren hierover aan de indiener van de aangifte. Het voordeel voor expediteurs is evident: Meer voorspelbaarheid, betrouwbaardere planning, mogelijkheid om vooruit te werken en bij een eventuele controle meer tijd om te reageren.

De lobby van FENEX lijkt succesvol. Dit verslagjaar heeft er een verdere uitwerking plaatsgevonden in een werkgroep met als doel het herinrichten van het douaneproces bij het binnenbrengen van goederen in Rotterdam. In een gezamenlijke memo is aan het management team van de Douane toestemming gevraagd om een pilot te houden. Voorgesteld wordt om deze pilot direct met AGS Invoer te starten en na een korte testperiode open te stellen voor alle AEO-bedrijven. Het management team van de Douane heeft aangegeven de risico's voor de Douane nader te willen onderzoeken en na te gaan of deze mogelijkheid wel voor alle modaliteiten toepasbaar kan zijn.

Meer flexibiliteit bij het stellen van zekerheid bij invoer (maandkrediet)

Mede gelet op de economische omstandigheden en terughoudendheid van financiële instellingen bij het verstrekken van douanezekerheden, heeft op initiatief van FENEX op 25 september van dit verslagjaar een overleg plaatsgevonden met de Douane. Doel van het overleg was het versoepelen van procedures met betrekking tot zekerheid en het verbeteren van de betalingsmogelijkheden van de Sagitta-nota. De Douane is (deels) tegemoetgekomen aan het verzoek van FENEX. Sinds november 2012 heeft de Douane de volgende versoepelingen en verbeteringen doorgevoerd:

Versoepeling verhogen maandkrediet

Douane zal daar waar in de uitvoeringspraktijk problemen ontstaan, in de zin dat de zekerheid aantoonbaar niet kan worden verhoogd en ook stapsgewijze verhoging niet tot de mogelijkheden behoort, een enigszins soepel beleid toepassen. Dit komt er op neer dat de zekerheid in dergelijke gevallen niet wordt verhoogd en voorlopig op het oude niveau gehandhaafd blijft.

Spoedbetalingen

Tijdens het overleg zijn diverse opties besproken. Gezamenlijk is geconstateerd dat de meest eenvoudige en praktische oplossing is het loslaten van de norm dat een bedrijf slechts een beperkt aantal spoedbetalingen per jaar mag doen. FENEX en de Douane zullen de voorwaarden nog nader uitwerken.

Uitleg over betalingsmogelijkheden van de Sagitta-nota

Op verzoek van FENEX heeft de Douane per 1 november een nieuwe mogelijkheid geïntroduceerd om de Sagitta-nota te voldoen, namelijk door middel van een spoedbetaling. Dit is van belang indien de betaling betrekking heeft op een afgelopen kalendermaand, terwijl de betaaltermijn nog niet verstreken is. De Douane heeft een [informatieblad](#) gepubliceerd met meer informatie over de betaling van het maandkrediet.

De medewerking en snelle actie van de Douane is noemenswaardig. Desalniettemin ziet FENEX graag een verdergaande versoepeling die voor alle bedrijven toepasbaar is. Daarnaast heeft FENEX gesignaleerd dat er verschillen zijn bij de uitvoering van het beleid door de douaneregio's. Begin 2013 vinden hierover vervolgesprekken plaats tussen FENEX en Douane.

Nut en noodzaak van het EORI-nummer

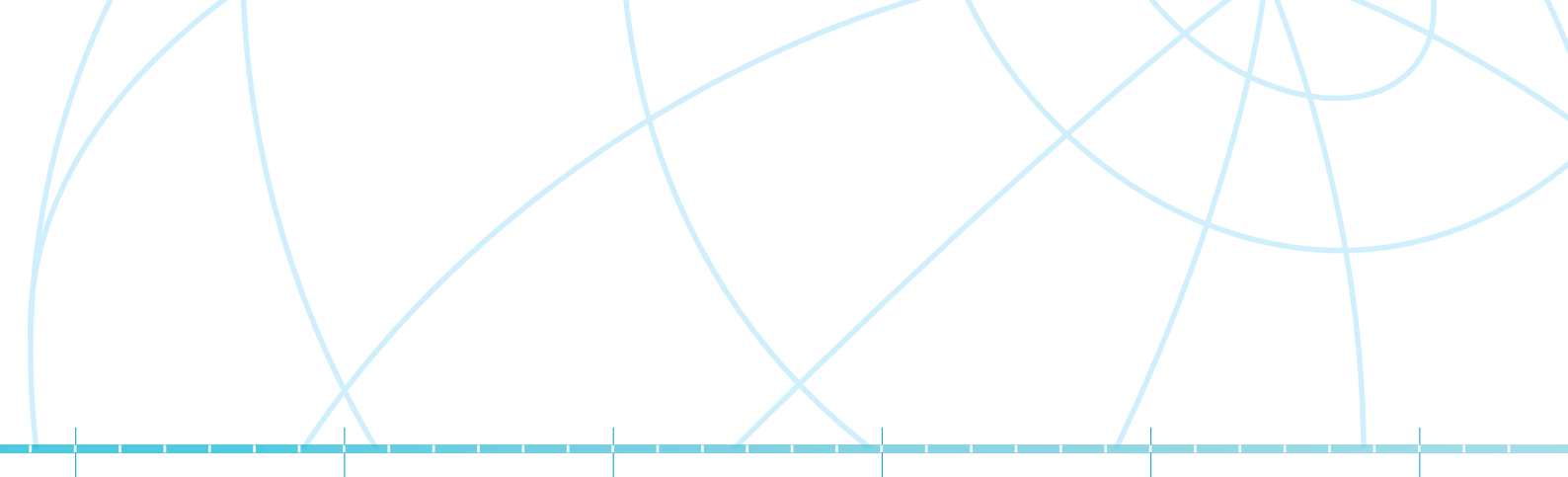
Op 1 juli 2009 is er Europese wetgeving in werking getreden die ervoor zorgt dat douaneautoriteiten op een efficiënte en effectieve wijze marktdeelnemers identificeert die betrokken zijn bij internationale handel en transport. Het middel dat hiervoor dient, is het 'Economic Operators Registration and Identification number' (EORI). Dit nummer moet gebruikt worden in alle douaneaangiften. Dit geldt zowel voor het EORI van het bedrijf dat de aangifte indient, als het nummer van de importeur, exporteur, verzender of ontvanger.

Vorig jaar constateerde de Douane dat de naleving van de EORI verplichtingen te wensen over laat. Tegelijkertijd kondigde de Douane aan fasegewijs over te gaan op handhaving. Per 1 juli 2012 controleert de Douane meer op het gebruik van het EORI-nummer en spreekt het bedrijven aan die hierdoor een onjuiste aangifte verrichten. Eén van de signalen van FENEX was dat onder de klanten van expediteurs onwetendheid is over het gebruik van het EORI-nummer. Het nummer is onbekend bij deze groep of ze weigeren het nummer door te geven.

Met het oog op bovenstaande hebben Douane, EVO (verladers), VNC (Verenigde Nederlandse Cargadoors) en FENEX besloten gezamenlijk een "leaflet: EORI-nummer nut en noodzaak" ([Nederlands / Engels](#)) te ontwikkelen. Doel van deze gezamenlijke aanpak is bedrijven te informeren dat het EORI-nummer gebruikt moet worden en ze te overtuigen dit nummer te delen met andere ketenpartijen. Voor AEO-bedrijven geldt overigens dat alleen met het EORI-nummer de Douane kan vaststellen of een marktdeelnemer beschikt over deze status en dus recht heeft op bepaalde voordelen en faciliteiten. FENEX hoopt dan ook dat bedrijven zich inspannen om het EORI-nummer op de juiste wijze in aangiften op te nemen.

Ontwikkelen Masteropleiding in Supply Chain Compliance and Border Management

Het douanevak verandert en kent een aantal innovatieve ontwikkelingen als 'single window', 'coordinated border management' en systeemgericht toezicht. Deze ontwikkelingen vereisen mensen met een andere kennis en een andere houding. Mensen die wetenschappelijk zijn opgeleid en hebben geleerd over de grenzen van hun vak heen



te kijken. Het ontwikkelen van een Master en Bachelor opleiding is een onderwerp dat besproken is in het Overleg Douane Bedrijfsleven.

FENEX is actief betrokken geweest bij het bepalen van de behoefte (waaronder een enquête onder de leden) en het curriculum (aparte werkgroep en Overleg Douane Bedrijfsleven). In dit jaarverslag wordt onder 'opleidingen' nader ingegaan op deze Master.

Niet-communautaire goederen die de EU weer verlaten

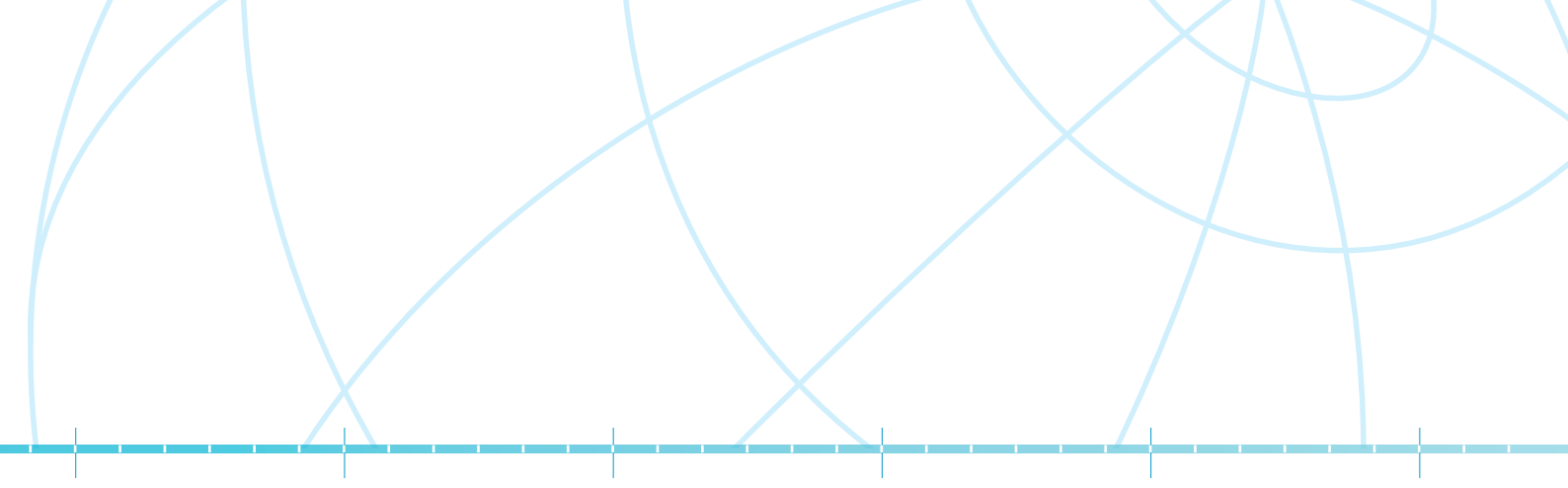
Voor niet-communautaire goederen die de EU weer verlaten, hanteert Nederland al jaren een afwijkende interpretatie van de wetgeving ten opzichte van de overige lidstaten. Waar in andere landen een aangifte tot wederuitvoer wordt opgemaakt, kunnen de goederen in Nederland uitgaan onder de eenvoudiger regeling douanevervoer. Een discussie in Brussel en een op handen zijnde wijziging van de wetgeving heeft de Nederlandse Douane in december 2011 doen besluiten het gebruik van de wederuitvoeraangifte na een Economische Douaneregeling verplicht te stellen. Na overleg heeft de Douane besloten de implementatie te laten samenvallen met de invoering van AGS Uitvoer (planning begin/medio 2014). 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.

Dit verslagjaar zijn er in de werkgroep verschillende voorstellen gedaan en onderzocht. Eén van de suggesties is het introduceren van een "domproc wederuitvoer". Dit betekent dat er bij uitslag uit entrepot geen aangifte maar slechts een kennisgeving hoeft te worden ingediend (minimaal de veiligheidsgegevens). Op een later moment zal dan nog wel een aanvullende aangifte moeten volgen.

Ondanks de voortvarendheid en bereidheid van de werkgroep tot nieuwe vereenvoudigingen te komen, blijft er volgens FENEX en EVO een onwenselijke situatie bestaan voor het bedrijfsleven. Door onduidelijkheden in de nieuwe wetgeving en het functioneren van de nieuwe aangiftesystemen (met name AGS 4) is het niet mogelijk om de impact te bepalen en vervolgens daarvoor goede scenario's te ontwikkelen. Begin 2013 hebben voornoemde organisaties middels een brief gepleit voor een verder uitstel en meer flexibele kaders. In het Overleg Douane Bedrijfsleven heeft de Douane te kennen gegeven dat binnen de gestelde termijn het veiligheidsgat gedicht moet worden. Wel is de Douane bereid voor een bepaalde periode (waarschijnlijk invoering UCC) naar meer individuele oplossingen te kijken. De gesprekken hiertoe zullen begin 2013 worden voortgezet, waarbij de urgentie om tot oplossingen te komen door alle partijen wordt onderkend.

Fiscale vertegenwoordiging

Eind 2011 is besloten de producten van FENEX op het gebied van fiscale vertegenwoordiging te vernieuwen. Naar aanleiding hiervan zullen de modelovereenkomst fiscale vertegenwoordiging en het leaflet fiscale vertegenwoordiging aangepast worden. In tegenstelling tot de praktijk is de huidige modelovereenkomst niet bedoeld om ongewijzigd als standaard te gebruiken. Door een groot deel van de leden wordt dit wel gedaan, waardoor het risico bestaat dat eventuele uitzonderingsgevallen en specifieke afspraken buiten beschouwing worden gelaten.



Besloten is een integraal adviesdocument te leveren, waarvan een modelmachtiging een onderdeel is. Het adviesdocument zal alle aandachtspunten benoemen bij fiscale vertegenwoordiging en hoe deze in een overeenkomst vorm kunnen krijgen. Daarnaast worden er checklisten ontwikkeld voor zowel de expediteur (waar moet op gelet worden) als diens opdrachtgever (waar moet aan worden voldaan). Gestreefd wordt medio 2013 het totale product aan de leden aan te kunnen bieden.

Naast de nieuwe producten zullen nieuwe (opfris)cursussen ontwikkeld worden specifiek gericht op de fiscale vertegenwoordiging. De cursussen worden in twee varianten gegeven; 'Introductie Fiscale Vertegenwoordiging' (voor bijvoorbeeld sales) en 'Fiscale Vertegenwoordiging Uitgebreid'. De cursussen zullen na een proef bij een van de leden zowel klassikaal als in-company worden aangeboden.

Zekerheid bij Beperkte Fiscale Vertegenwoordiging

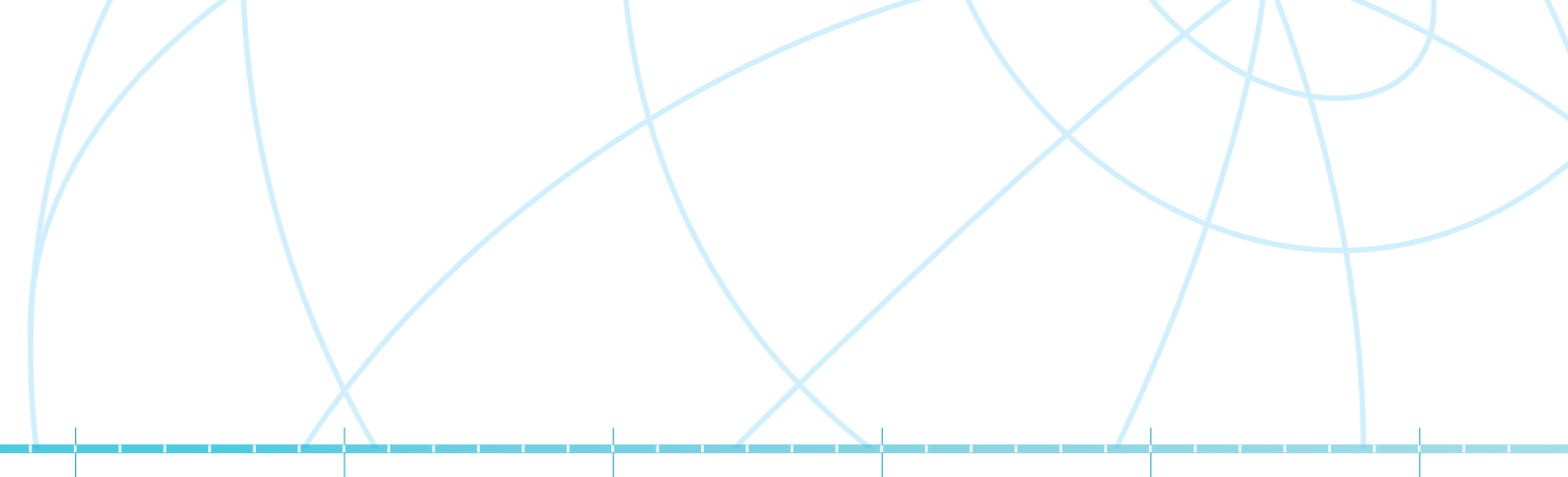
De fiscale vertegenwoordiging wordt door FENEX en de leden gezien als een "unique selling point" om goederen via Nederland op de Europese markt te brengen. Het is dan ook van belang dat het gebruik of de werking van de fiscale vertegenwoordiging niet wordt beperkt. In november van dit jaar ontving FENEX het signaal dat mededeling 20 van het ministerie van Financiën zou komen te vervallen. In deze mededeling wordt onder meer de matiging van het stellen van zekerheid geregeld. Navraag bij het ministerie van Financiën wees uit, dat het slechts om een gerucht ging en dat er niets zou veranderen aan mededeling 20.

Begin 2013 werd echter vernomen dat de Belastingdienst een uniforme werking van het beleid wenst na te streven. Dit zou onder meer tot gevolg hebben dat de matiging van de zekerheid aanzienlijk zou worden beperkt. Aangezien dit tot een onwenselijke situatie zou leiden en een aantasting van de Nederlandse positie, heeft FENEX wederom contact opgenomen met het ministerie van Financiën. Hoewel dit binnen de bevoegdheid valt van de Belastingdienst begreep het ministerie de knelpunten en gevolgen voor het bedrijfsleven. Het ministerie van Financiën zal het beleid opnieuw bekijken. Daarbij wil het ministerie vooral kijken naar de Douane en de afspraken zoals die gemaakt zijn voor de zekerheidstelling bij invoer. Twee grote uitgangspunten daarbij zijn facilitering van de internationale handel en -logistiek en een gelijke landelijke werkwijze. FENEX is uitgenodigd om over het nieuwe beleid mee te denken en praten.

Afspraken over doorlooptijden voor de documentcontroles veterinaire import

Voordat veterinaire goederen geïmporteerd worden, moeten deze aan de buitengrens gecontroleerd worden. De Documentcontrole wordt door de Douane in opdracht van de NVWA uitgevoerd. De D-controle en de uitkomst daarvan is vaak cruciaal voor het verdere verloop van de logistiek. Het is daarom van groot belang dat de D-controle een beperkte doorlooptijd heeft en voorspelbaar is. In de huidige praktijk blijkt dit nog niet het geval te zijn.

FENEX, Deltalinqs, Douane en NVWA hebben afgesproken een 'Service Level Agreement' op te stellen. Hierin worden afspraken vastgesteld die operationeel van aard zijn en tot doel hebben een belangrijke bijdrage te leveren aan een structurele en stabiele doorlooptijd van de D-controle waardoor het bedrijfsleven een adequate planning en dienstverlening kan bieden aan haar klanten. Tijdens dit verslagjaar zijn de afspraken, zijnde wederzijdse inspanningen,



vastgesteld en heeft de Douane de eigen organisatie voorbereid op de inwerkingtreding van het SLA (bijvoorbeeld vergroten van de capaciteit van het GDB-blok). De overeenkomst zal in april 2013 worden ondertekend.

Een belangrijk onderdeel van het SLA is de onderlinge communicatie tussen partijen. Vooruitlopend daarop heeft de Douane besloten met ingang van maandag 3 december een nieuwe postbus in gebruik te nemen (doorlooptijden.gdb.team@belastingdienst.nl). Middels deze postbus wordt in voorkomende gevallen actief gecommuniceerd over de actuele doorlooptijden, verstoringen en overige gebeurtenissen die van invloed zijn op de doorlooptijden (voor veterinair, levensmiddelen, Annex A, fytosanitair en transshipment).

ZEEHAVENLOGISTIEK

De zeehavenlogistiek levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Vooral de mainport Rotterdam is van groot belang voor Nederland. Gedurende de eerste negen maanden van het verslagjaar nam de goederenoverslag in de Rotterdamse haven toe met 1,7% tot 333 miljoen ton. Deze groei werd voornamelijk veroorzaakt door export. De afvoer van goederen steeg immers met 7% terwijl de aanvoer gelijk bleef. Helaas deden zich gedurende het verslagjaar wederom vertragingen voor op de terminals.

Raad voor Zeehavenlogistiek

De Raad voor Zeehavenlogistiek is gedurende het verslagjaar één keer bijeengekomen. Tijdens de raadsbijeenkomst ging de heer Spierings van Rotterdam Rail Feeding BV in op hoe de modal shift doelstelling op railvervoer te realiseren is. Tevens is er tijdens de bijeenkomst gesproken over de wens van FENEX om te komen tot een Code of Conduct en de start van het project Ketendigitalisering. Beide onderwerpen worden verder in dit deel van het jaarverslag nader toegelicht.

Regulier overleg VRC-FENEX

In het afgelopen verslagjaar heeft één overleg plaatsgevonden tussen de bestuurdelegaties van de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (VRC) en FENEX. In het overleg is de wens van FENEX om te komen tot een Code of Conduct aan de orde geweest. Andere belangrijke thema's waarop is ingegaan, zijn de kredietsbeperkingregeling van de VRC en een gezamenlijk facturatieprotocol. Deze onderwerpen worden verder in het jaarverslag toegelicht. Ten slotte is er in het overleg besproken hoe er gekomen kan worden tot een betere informatieaanlevering bij Portbase voor de dienst Ladinginformatie.

Informatiebijeenkomst Portbase

Op 7 maart 2012 hebben FENEX en Portbase een gezamenlijke informatiebijeenkomst georganiseerd. Deze bijeenkomst werd georganiseerd omdat bleek dat, hoewel een flink aantal expediteurs gebruikmaakt van Portbase, de meeste expediteurs slechts één of enkele services gebruiken. Tijdens de informatiebijeenkomst werden voor expediteurs relevante diensten onder de aandacht gebracht en is er specifiek ingegaan op de ECS-services en de service Ladinginformatie.

Gesprek APMT-FENEX

Eind 2012 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen FENEX en APMT. Doel van het gesprek was, naast kennismaken met elkaar, de ontwikkelingen te bespreken omtrent Maasvlakte 2 en de wijze waarop APMT de 'landzijdige afhandeling' denkt vorm te geven. Deze thema's zullen nader besproken worden in het volgende verslagjaar. APMT is dan onder andere uitgenodigd om een bijeenkomst van de Stuurgroep Zeehavenlogistiek bij te wonen.

Stuurgroep Zeehavenlogistiek

De Stuurgroep Zeehavenlogistiek is in 2012 meerdere keren bijeengekomen. De onderwerpen die tijdens de vergaderingen van de Stuurgroep zijn besproken, worden hieronder toegelicht.

Afhandeling op de Delta

Gedurende het verslagjaar ontving FENEX regelmatig klachten over het serviceniveau van ECT Delta, met name over de landzijdige afhandeling. De behandeltijden waren structureel langer dan normaal, het aantal incidenten met extreem lange wachttijden was hoog en de informatievoorziening richting partijen was beperkt. Gesprekken tussen de individuele brancheorganisaties en ECT hebben niet geleid tot de gewenste aandacht en resultaten. Dit heeft er toe geleid dat de Alliantie Zeecontainervervoerders (deelmarkt van TLN en initiatiefnemer), EVO, FENEX, VITO (inland terminals), CBRB (binnenvaart) en LINC (samenwerkingsverband van inland terminal operators en container binnenvaartoperators), hebben afgesproken de krachten te bundelen. Op voorspraak van FENEX is besloten, in plaats van een boze brief, ECT de helpende hand te bieden. Dit houdt in een project waarbij samen de problemen worden geïnventariseerd /gecategoriseerd (actieve werkgroepen), oplossingen worden aangeboden (commitment van beide kanten) en een reëel tijdsplan wordt afgesproken. In een brief aan ECT zijn de zorgen van bovengenoemde partijen verwoord en is aangeboden deze gezamenlijk aan te pakken. ECT staat hier positief tegenover. In het volgende verslagjaar zal dit verder opgepakt worden.

Kredietbeperkingsregeling

De kredietadviescommissie van de VRC heeft een procedure opgesteld voor melden van debiteuren die betalingsafspraken niet nakomen aan de VRC/ORAM. De regeling luidt als volgt:

“Er wordt een algemene signaleringsbrief verzonden waarin de regeling wordt uitgelegd en de aangeschreven debiteur wordt verzocht om verlate betaling te voorkomen. De debiteur ontvangt de brief als hij minimaal drie keer bij de centrale kredietregistratie wordt aangemeld.”

Door de VRC is aangegeven dat er niet zomaar een debiteur op de “zwarte lijst” geplaatst wordt, maar dat met grote zorgvuldigheid naar de (mogelijke) debiteuren toe gehandeld zal worden.

Facturatieprotocol VRC-FENEX

In 2011 is een werkgroep geformeerd van vertegenwoordigers van de VRC en FENEX om de problematiek rondom het facturatieproces aan te pakken. Beide partijen zijn momenteel veel tijd kwijt met het oplossen van problemen rondom dit proces. De werkgroep is in het verslagjaar begonnen met het opstellen van een protocol voor facturatie. Hieruit is een conceptprotocol voortgekomen. In dit protocol worden voor verschillende fases in het proces afspraken weergegeven voor zowel cargadoors als expediteurs. Ook worden voor beide partijen afspraken van algemene aard weergegeven. De VRC en FENEX zullen het concept verder aanscherpen en verwachten het volgende verslagjaar een definitief facturatieprotocol in te kunnen stellen.

Verifiëren gewicht containers

Binnen de International Maritime Organisation (IMO) is, op voorspraak van onder andere de Nederlandse overheid, voorgesteld de verplichting tot het verifiëren van het gewicht van containers aan te scherpen. Hiermee zal de problematiek van overboord slaande containers opgelost moeten worden. Concreet is voorgesteld dat:

- I. Het gewicht van een beladen container geverifieerd wordt door iedere container wereldwijd te wegen op een gecertificeerde en gekalibreerde weegbrug.

II. Het gewicht van de beladen container door de verlader geverifieerd en aangetoond wordt aan de hand van een gecertificeerde calculatie procedure.

Belangrijk om hierbij op te merken, is dat expediteurs die daadwerkelijk containers laden voor hun klanten (te denken valt aan groupeurs of expediteurs die als Europees distributiecentrum optreden) als verlader aangemerkt worden. In een gezamenlijke actie hebben EVO, FENEDEX, VRTO, TLN en FENEX een position paper opgesteld waarin de partijen zich tegen de voorgestelde maatregelen uitspreken. In het komende verslagjaar zullen bovengenoemde partijen aan de hand van de position paper proberen de Nederlandse overheid zo ver te krijgen om hun steun voor de binnen de IMO voorgestelde maatregelen in te trekken. CLECAT en FIATA hebben gezamenlijk ook een position paper opgesteld waarin de organisaties zich uitspreken tegen het wegvan van containers.

Pilot Transportopdracht

Portbase en de Alliantie Zeecontainervoerders (deelmarkt van TLN) zijn gedurende het verslagjaar gestart met een grootschalige pilot met de elektronische transportopdracht. Onder een elektronische transportopdracht wordt hier verstaan een opdracht die zowel automatisch elektronisch door de verlader of expediteur wordt verzonden, als automatisch elektronisch door de wegvervoerder kan worden ingelezen in zijn Transport Management Systeem (TMS). Hiervoor wordt gebruikgemaakt van een bestaande service van Portbase.

Voornoemde partijen hebben gevraagd of FENEX als partner kan deelnemen en expediteurs hiervoor wil benaderen. FENEX heeft dit toegezegd, maar heeft tevens aangegeven dat een elektronische transportopdracht in de toekomst verder uitgewerkt zou moeten worden met, bijvoorbeeld, de mogelijkheid ook statusberichten in het kader van track en trace te ontvangen.

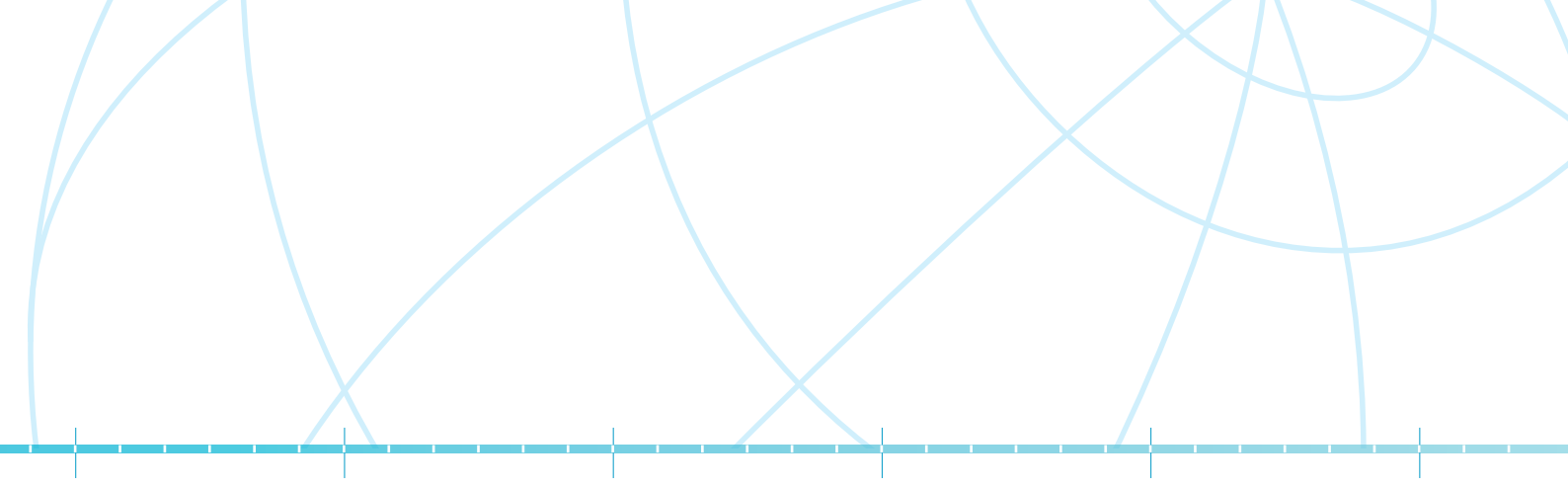
Noordzee NECA

De Noordzeelanden bereiden een aanvraag bij de IMO voor om de Noordzee tot een NECA (NOx Control Area) te maken. Het praktische gevolg hiervan zou zijn dat vanaf 2016 alle nieuwe schepen 75% minder stikstof mogen uitstoten. Indien doorgezet, zal een definitieve aanvraag voor een NECA halverwege 2014 ingediend worden bij de IMO. Na het bijwonen van een belanghebbenden overleg op het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft FENEX in een position paper als voorlopig standpunt ingenomen niet tegen een NECA in de Noordzee te zijn, aangezien uit onderzoek blijkt dat de baten hiervan hoger lijken te zijn. FENEX heeft aangegeven wel twijfels te hebben over de hardheid van gepresenteerde onderzoeksresultaten. Een voorlopig standpunt wordt pas ingenomen nadat deze twijfels zijn weggenomen. Met dit standpunt volgt FENEX de lijn van EVO.

Prioriteiten 2013

Om de belangen van leden goed te kunnen vertegenwoordigen, heeft FENEX rond het einde van 2012 een rondje langs de leden van de Stuurgroep Zeehavenlogistiek gemaakt. In individuele gesprekken is gevraagd welke thema's er spelen, wat de prioriteit hiervan is en wat de rol van FENEX hierin zou moeten zijn. Hieruit kwamen de volgende thema's naar voren die door de leden van de Stuurgroep het belangrijkste gevonden worden:

1. wachttijden op de terminal;
2. de ontwikkelingen van Maasvlakte 2 en bijbehorende modal shift doelstellingen;
3. de verhouding tussen demurrage, detention en de modaliteitkeuze;

- 
4. het doorontwikkelen van de services van Portbase;
 5. het facturatieprotocol met de VRC;
 6. de voorgestelde maatregelen omtrent het verifiëren van het gewicht van containers.
- In het komende verslagjaar zullen deze thema's hoog op de beleidsagenda van FENEX staan.

Code of Conduct

FENEX wil graag komen tot een Code of Conduct voor het Zeecontainervervoer in de Rotterdamse haven. In een Code of Conduct kunnen ketenpartijen afspraken vastleggen die de aan- en afvoer van containers zowel bij import als export moeten verbeteren. Goed functionerende havens en achterlandverbindingen zijn van groot belang voor de sector. Dit is een aandachtspunt voor de gehele keten. Alle ketenpartijen zouden dan ook betrokken moeten worden bij het opstellen van een Code of Conduct. De overleggen die momenteel plaatsvinden, zijn veelal op ad hoc basis en tussen individuele partijen. Om tot een structurele procesverbetering te komen, is ketensamenwerking noodzakelijk. Naast het in kaart brengen van de prioriteiten voor 2013 was een ander doel van het rondje langs de Stuurgroepen, waar hierboven meer over geschreven is, om scherp te krijgen welke afspraken FENEX zelf in een Code of Conduct wil vastleggen. Het bleek te gaan om afspraken over:

1. efficiënte afhandeling op de terminals;
2. demurrage & detention in het geval van overmacht;
3. de systematiek van demurrage & detention bij verschillende modaliteiten;
4. de scancontrole;
5. onderlinge facturatie (facturatieprotocol);
6. een automatisch betalingssysteem;
7. digitale informatie-uitwisseling;
8. het constateren en vastleggen van schade aan containers.

In het komende verslagjaar zal FENEX deze 'wensenlijst' nader uitwerken en hiermee het gesprek aangaan met andere betrokken partijen.

OPSLAG EN DISTRIBUTIELOGISTIEK

Raad voor Opslag & 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 16 mei in De Meern. Tijdens deze vergadering is de Raad door het FENEX secretariaat onder meer geïnformeerd over de stand van zaken betreffende de herziening van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten. Daarnaast is aan bod gekomen het onderwerp 'fiscale vertegenwoordiging: ins en outs voor Europese distributie'.

Gassen in containers

Sinds 2008 heeft de problematiek omtrent gassen in containers veel (politieke) aandacht. In dat jaar heeft het ministerie van (destijds nog geheten:) 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 (destijds nog geheten:) 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.

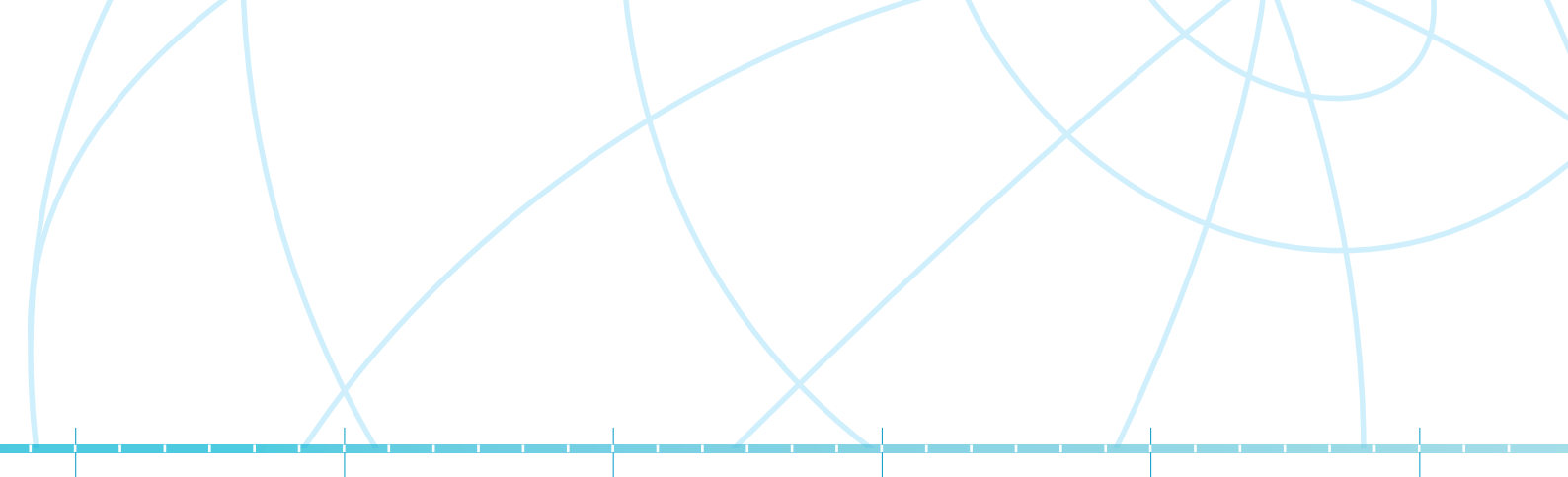
In het voorgaande verslagjaar heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer geïnformeerd de 'Actie Tegengas' te zullen beëindigen en de handhaving op dit punt in te passen in de reguliere controleactiviteiten van de betrokken diensten (de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Douane). 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 verslagjaar heeft FENEX de leden steeds actief geïnformeerd omtrent de verschillende initiatieven en ontwikkelingen op het gebied van gassen en 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.

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 werkingssfeer van de voorwaarden; naast opslag en andere logistieke activiteiten is besloten, ook het vervoerstraject in de voorwaarden te regelen en een



vervoerder aansprakelijkheid op te nemen, terwijl in een (model)contract de mogelijkheid wordt geboden om van dit aansprakelijkheidsregime af te wijken. Daarnaast is afgesproken dat de geschillenbeslechting in de vorm van arbitrage wordt gehandhaafd.

Vervolgens hebben FENEX en TLN de concept-versie voorgelegd aan hun respectieve huisadvocaten en zijn er juridische adviezen ingewonnen. Daarna is een en ander voorgelegd aan zowel de Raad voor Opslag en Distributie-logistiek 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 zowel een aantal plenaire als interne vergaderingen plaatsgevonden met TLN betreffende de herziening van de VAL-voorwaarden. Omtrent de fundamentele bepalingen is overeenstemming bereikt. Ten aanzien van enkele overige bepalingen is nader onderzoek uitgevoerd. Ten aanzien van de Voorwaarden bevindt het proces zich in de afrondende fase. Voor wat betreft de geschillenbeslechting is besloten om de arbitrageregeling waar opportuun te handhaven en aan te sluiten bij een ander arbitrage-instituut. In het verslagjaar is voorts een aanvang gemaakt met het herschrijven van het Model Logistiek Raamcontract, dat onlosmakelijk met de Voorwaarden is verbonden.

FENEX en TLN hebben zich ten doel gesteld het gehele proces van herziening van de Voorwaarden, inclusief het Raamcontract en de arbitrageregeling, af te ronden in het eerste kwartaal van 2013. Daartoe is inmiddels een aantal vergaderingen ingepland met zowel de Juridische Commissie als verschillende (wederzijdse) besturen.

Afschaffing ARIE-regeling

In het verslagjaar heeft het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangekondigd voornemens te zijn de ARIE-regeling af te schaffen. Dit in het kader van de verlichting van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven, nu deze regeling verder gaat dan Europese regels voorschrijven. De regeling is van toepassing op vervoergebonden inrichtingen waarbij grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen op het terrein aanwezig zijn, maar niet vallen onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen.

Werknemersorganisaties die binnen de SER zitting hebben in de Commissie Arbeidsomstandigheden, hebben een extra vergadering belegd in verband met hun bezwaren tegen de voorgestelde afschaffing. De inhoud en strekking van de ARIE-regeling zou na de afschaffing daarvan moeten worden gewaarborgd binnen de nationale Arbeidsregelgeving.

Van de zijde van werkgevers is mede namens FENEX door Deltalinqs input geleverd tijdens de discussie. De Commissie heeft aangegeven zich te beraden over een definitief standpunt in deze.



Branche gerelateerde RI&E

In het verslagjaar is FENEX benaderd door Gezond Transport. Deze organisatie heeft ten behoeve van de vervoersector een methodiek ontwikkeld voor het uitvoeren van een Risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) en wenst daarvoor een breder draagvlak te creëren. Bedrijven met meer dan 25 werknemers zijn verplicht hun RI&E te laten toetsen door een gecertificeerde arbo-deskundige. Dit goedgekeurde instrument maakt het voor bedrijven mogelijk om op eenvoudige wijze een RI&E op te stellen, inclusief het bijbehorende Plan van Aanpak en maakt dat de verplichte toetsing onder bepaalde voorwaarden komt te vervallen.

Ter beoordeling van de geschiktheid van de methodiek is aan FENEX een testmodule voorgelegd. Van belang is dat de methodiek, die is ontwikkeld ten behoeve van de vervoersector, aansluit bij de vereisten van de expeditie sector. Een externe partij heeft één en ander inmiddels positief beoordeeld. Voorts zal de methodiek aan een geselecteerde groep leden ter beoordeling worden voorgelegd om eventueel vervolgens met Gezond Transport het traject af te ronden en de methodiek aan de leden ter beschikking te stellen.

LUCHTVRACHTLOGISTIEK

De gezamenlijke Sectorraad Expeditors van ACN-FENEX en de Stuurgroep Expeditors zijn in het verslagjaar diverse malen bijeen geweest. Tijdens de bijeenkomsten werd duidelijk dat expeditors ontwikkelingen zoals eFreight en eLink bijzonder ondersteunen en van mening zijn dat hun opdrachtgevers hier substantieel baat bij zullen hebben. De volgende ontwikkelingen zijn voor luchtvrachtexpeditors van belang.

DGVS

Het DGVS (Documentloos Goederen Volg Systeem) op Schiphol, de basis voor de Vrije Zone Type II, functioneert steeds beter. Het aantal mismatches was in december 2012 stabiel rond de 0,5%. ACN heeft Cargonaut opdracht gegeven om een webportal met “dashboardfunctie” te bouwen waarmee de individuele gebruikers hun performance beter kunnen monitoren en ACN als beheerder een overzicht krijgt over technische storingen en gebruikersfouten. Het dashboard is inmiddels gebouwd en in de testfase; eind april 2013 is de evaluatie.

eFreight@NL

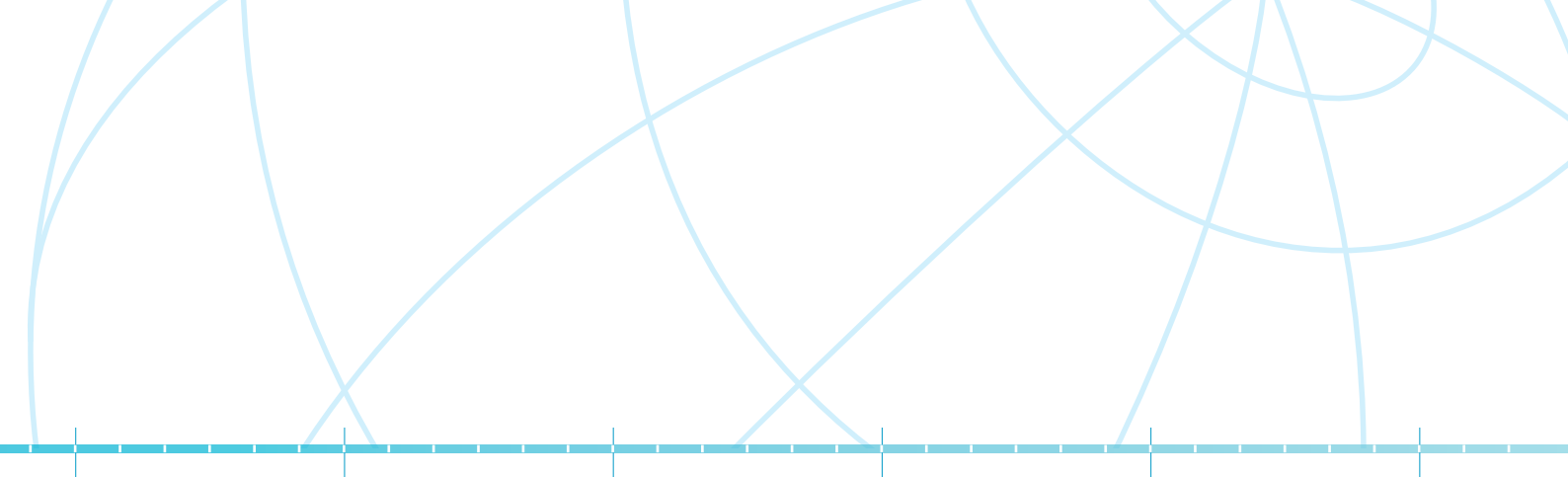
In de afgelopen jaren hebben enkele tientallen luchtvrachtbedrijven, Schiphol Group, Cargonaut, de EVO, Nijenrode en ACN gewerkt aan digitalisering van de zendinginformatie. Dit project, aangeduid als eFreight@NL, is mogelijk gemaakt door subsidie vanuit het programma Pieken in de Delta van het Ministerie 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 eFreight@NL was om de gehele luchtvrachtketen papierloos te laten functioneren. Het team van ACN (vijf tijdelijke projectmedewerkers) heeft een groot aantal partijen in de luchtvrachtketen bewust gemaakt van de kansen en geholpen bij de (her)inrichting van processen en het doorvoeren van de benodigde aanpassingen. Inmiddels is het project afgerond en is ruim een derde van de zendingen op de “live lanes” vanaf Schiphol papierloos. Verwacht wordt dat dit percentage verder zal stijgen, mede doordat IATA en FIATA gezamenlijk de al lang gewenste multilaterale EDI Agreement tot stand gebracht hebben. Een grote stap vooruit voor eFreight.

ECS controles

Op Schiphol is afgesproken dat de expeditors de ECS-melding “Aankomst kantoor van uitgaan” kunnen doen om bottlenecks bij de afhandelaars te voorkomen. Wanneer dit niet gebeurt is, zal de afhandelaar dat alsnog moeten doen en is de zending niet “Ready for Carriage”. De controle of deze melding gedaan is en of er nog een exportovereenstemmingscontrole is, verloopt geautomatiseerd via het eCargo Receipt systeem van Cargonaut. In 2012 heeft de ECS-werkgroep van ACN veel energie gestoken in de goede werking van dit systeem. Naast de uniforme werkafspraken voor heel Schiphol zijn maatwerkafspraken voor de fysieke controle mogelijk met AEO gecertificeerde expeditors op de 2de lijn. Inmiddels zijn diverse expeditors in gesprek met de Douane over controles op de 2e lijn.

Schiphol SmartGate Cargo

SmartGate is een publiek-privaat project van ACN, de Douane, Schiphol Group en Air France KLM 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 exportzendingen van airside naar landside) en selectie van te



controleren zendingen op basis van risicoanalyse (met de elektronische informatiestroom van ECS als belangrijkste basis). De huidige ‘Douanescan 2’ op Schiphol-Zuidoost wordt omgebouwd tot “Joint Inspection Center” (JIC) en krijgt een landzijdige ontsluiting. De bouw hiervan zal medio 2103 beginnen. 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”.

eLink/AirLink

Het in 2011 gestarte project eLink is een initiatief vanuit de gebiedsontwikkeling Amsterdam Connecting Trade (ACT) met als doel een innovatief concept waarmee goederen sneller door de keten gaan. Uitgaande van papierloze luchtvracht (volledig eFreight) en “groene” zendingen, kan met eLink 25% tijdswinst op de doorlooptijd van het aanleverproces bereikt worden. Kern van eLink is koppeling van de informatie over alle zendingen in een truck (vanuit eCargo Receipt) aan de ACN-pas en het kenteken. De truck kan dan al bij de poort van de afhandelaar naar de juiste dockdeur worden gedirigeerd. Het eLink concept is in een testomgeving bewezen, in 2012 uitgebreid met diverse functionaliteiten en wordt thans verder uitgerold als standaard werkwijze bij het aanleveren van luchtvracht op Schiphol.

Aanpassing RfC procedure aan papierloos werken

Sinds jaar en dag is er een aantal voorwaarden waaraan zendingen moeten voldoen om als *Ready for Carriage* (RfC) aangenomen te worden. In verband met de opkomst van eFreight en het “onder water brengen” van alle douane- en security controles, hebben de ACN Sectorraden afgesproken om de RfC eisen per 1 januari 2014 aan te scherpen:

- naast de e-AWB wordt het insturen van detail informatie op HAWB niveau en de *eConsignment Security Declaration* (eCSD) conform de IATA standaard FWB16/17 of het XML equivalent daarvan, verplicht;
- om misbruik van commerciële en andere gevoelige informatie te voorkomen, wordt er een geheimhoudingsverklaring gekoppeld aan het gebruik van eCargo Receipt en eLink; hiervoor is een multilaterale *Non Disclosure Agreement* (NDA) opgesteld;
- Het gebruik van eLink wordt onderdeel RfC;
- Zendingen van expediteurs die geen gebruik maken van controle op de 2^e linie resp. het JIC zullen niet RfC zijn.

De nieuwe voorwaarden worden in het voorjaar van 2013 ter goedkeuring voorgelegd aan de ACN-FENEX Sectorraad Expediteurs (en de verschillende andere sectorraden binnen ACN).



OPLEIDINGEN / SCHOLING

Algemeen

Voor de cursussen die onder de FENEX vlag worden georganiseerd, was 2012 opnieuw een succesvol jaar. Investeren in opleiding en training blijft voor veel bedrijven hoog op de prioriteitenlijst staan. De vraag naar in-company trainingen was ongekend groot, waarbij met name de workshop/opfriscursus Tarief veel deelnemers trok.

Declarant

Tijdens het verslagjaar zijn 40 cursisten gestart met de cursus Assistent Declarant, waarvan er 37 het diploma hebben behaald. Van de cursisten die in 2011 zijn gestart met de cursus Declarant hebben er 33 het diploma behaald. In september is een groep van 23 cursisten gestart met deze eenjarige cursus.

Om hoogwaardige cursussen te kunnen blijven aanbieden, worden hoge eisen gesteld aan het opleidingsmateriaal en de docenten. Het is ook om die reden dat een inventarisatie en evaluatie plaatsvindt onder bedrijven en oud-cursisten naar de ervaringen met de FENEX douanecursussen en de wensen voor de toekomst. Op basis van de uitkomsten zal de inhoud en structuur van de cursussen waar nodig worden aangepast.

Expediteur

FENEX is nauw betrokken bij de invulling van de cursus Expediteur die wordt georganiseerd door het STC. Voor deze cursus wordt een gezamenlijk diploma afgegeven door FENEX en STC en kan door de cursisten die voor deze cursus geslaagd zijn, een FIATA diploma worden aangevraagd. Tijdens het verslagjaar zijn besprekingen gestart waarin over een nieuwe opzet van gedachten is gewisseld. Daarbij wordt gedacht aan het verminderen van contactmomenten en het werken met casussen waarbij een groter beroep gedaan wordt op het zelfstandig leren van de cursist. Door voor deze opzet te kiezen, kan een eerste stap worden gezet naar e-learning. In het verslagjaar hebben 52 cursisten in Rotterdam en 17 cursisten in Hengelo het diploma Expediteur behaald. Voorts zijn in totaal 73 mensen begonnen aan de cursus.

Samenwerking

Naast de cursussen die FENEX ontwikkelt ten behoeve van de beroepsgroep, worden ook in samenwerking met andere organisaties en bedrijven cursussen en trainingen aangeboden aan de leden.

FIATA diploma's

In het verslagjaar werden 22 FIATA diploma's uitgereikt, een flinke toename ten opzichte van 2011. Het internationaal erkende diploma kan via FENEX bij FIATA aangevraagd worden wanneer het diploma Expediteur is behaald. De toename van het aantal uitgereikte diploma's is gelegen in het feit dat de cursus Expediteur in het verslagjaar zowel in Rotterdam als ook in Oost-Nederland georganiseerd is.

Beroepsonderwijs

FENEX heeft zitting in de paritaire commissie beroepsonderwijs bedrijfsleven Havens op- en overslag. De doelstelling van een paritaire commissie is overeenstemming te bereiken over de inhoud van [kwalificatiedossiers](#). Tijdens het verslagjaar is een werkgroep ingesteld die belast is met de herziening van de kwalificatiedossiers.



ARBEIDSMARKT

Werkgelegenheid

De ontwikkelingen op de arbeidsmarkt in de logistieke sector vragen om werknemers met een grotere diversiteit aan vaardigheden en competenties. Het werven, inwerken en doorontwikkelen van medewerkers vergt investeringen.

Educatief Informatie Centrum Mainport Rotterdam

Het Educatief Informatie Centrum Mainport Rotterdam (EIC) stelt zich onder meer ten doel het bevorderen van kennis over het Rotterdamse haven- en industriegebied, het informeren over opleidingen en werken in de haven en het verbeteren van het imago van het haven- en industriegebied. De huidige bijdrage van de expeditie sector aan de permanente tentoonstelling van het EIC is aan vernieuwing toe. In overleg met het EIC zijn de wensen en mogelijkheden geïnventariseerd. Van belang is dat een nieuwe bijdrage een goed beeld geeft van het beroep van expediteur, aansluit bij de doelgroep van het EIC en hun belevingswereld en multifunctioneel inzetbaar is. Verwacht wordt dat deze in 2013 geplaatst kan worden.

Bachelor- en masteropleidingen

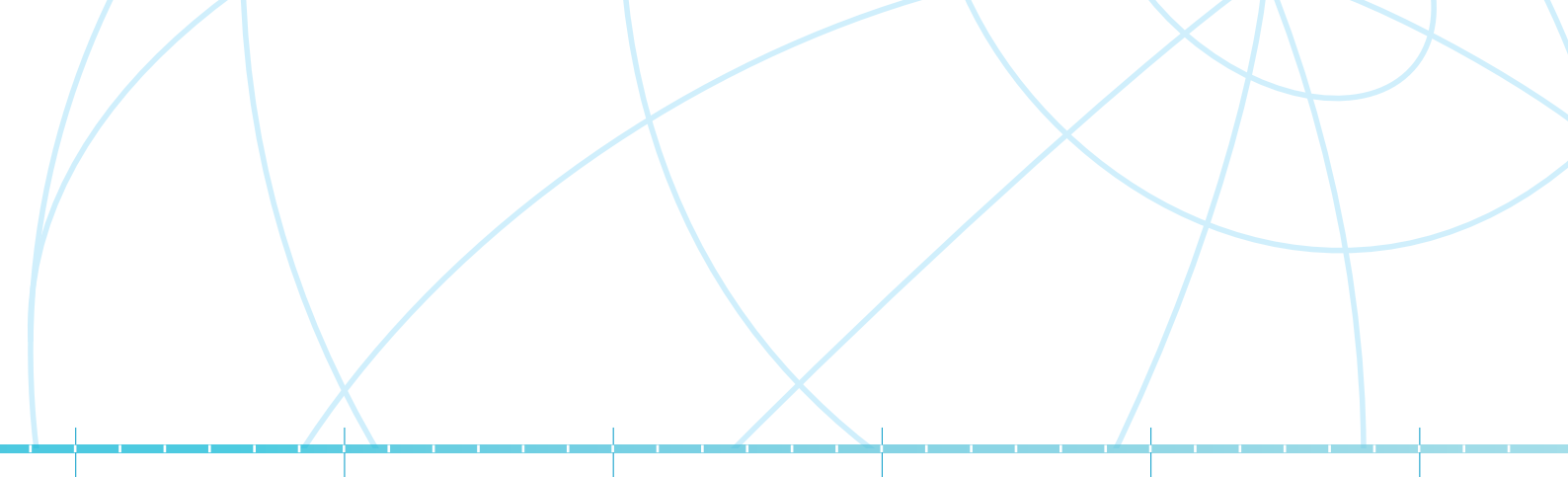
Door het ontplooiën van diverse initiatieven wordt geprobeerd de interesse van studenten van bachelor- en masteropleidingen voor de logistieke sector te vergroten. Het bieden van stageplaatsen is één van de mogelijkheden om hierop in te spelen.

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 voor een baan in de transportsector. Expediteurs kunnen stageplaatsen binnen hun bedrijf bij deze stichting aanmelden.

Voorts zijn tijdens het verslagjaar contacten gelegd met Hogescholen en universiteiten die logistieke opleidingen aanbieden om te bespreken op welke wijze studenten en bedrijven in de logistieke sector met elkaar in contact kunnen komen.

Master in Supply Chain Compliance and Border Management

Het douanevak verandert en kent een aantal innovatieve ontwikkelingen als 'single window', 'coordinated border management' en systeemgericht toezicht. Deze ontwikkelingen vereisen mensen met andere kennis en een andere houding. Mensen die wetenschappelijk zijn opgeleid en hebben geleerd over de grenzen van hun vak heen te kijken. Om in deze behoefte te voorzien is er besloten een masteropleiding te ontwikkelen 'Supply Chain Compliance & Border Management'. Het initiatief voor de opleiding komt van een consortium dat bestaat uit: de Douane, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (Overleg Douane Bedrijfsleven) en diverse kennispartners (onder andere universiteiten).



De opleiding zal gebaseerd op drie gelijkwaardige pijlers:

- Trade regulation and compliance: (doen) naleven van wet- en regelgeving.
- Supply chain management for global trade: samenwerken in ketens en netwerken.
- Business information systems: betrouwbare informatievoorziening.

Iedere pijler beslaat een aantal vakken, dat verzorgd wordt door experts. Naast medewerkers van de betrokken partijen zijn er tevens docenten uit de praktijk, van de Douane of kennispartners. Om ervoor te zorgen dat de diverse vakken op elkaar aansluiten, elkaar versterken en toepasbaar zijn in de praktijk, zijn er zogenaamde 'integratie-projecten'. Hierbij gaan de deelnemers bestaande knelpunten analyseren en is het de bedoeling om met wetenschappelijk onderbouwde oplossingen te komen. Daarnaast kan er, middels het intranet, veel gecommuniceerd worden tussen de deelnemer en de docent, waardoor deelnemers flexibeler kunnen studeren. Tevens publiceren deelnemers hun stukken op het intranet en bediscussiëren en beoordelen ze elkaars werk.

De opleiding is geschikt voor mensen met verschillende achtergronden (overheid; bedrijfsleven; technisch; juridisch), met als doel dat men van elkaar kan leren. Voor mensen die een HBO hebben afgerond, is het mogelijk om in te stromen middels een pre-master.

Het streven is dat de eerste studenten kunnen starten vanaf oktober 2013.

Gezamenlijk HRM-platform FENEX-VRC

Gedurende het verslag jaar is een aantal bijeenkomsten georganiseerd voor het HR Managers Platform. Tijdens de bijeenkomsten werden diverse thema's behandeld waaronder "pensioenen nu en in de toekomst" en 'innoveren in de nieuwe arbeidsmarkt'. Ook voor 2013 staat een aantal bijeenkomsten voor het platform gepland.

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 inspecterende instanties zoals Milieudienst Rijnmond (DCMR), de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Daarnaast is in het voorgaande verslagjaar 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* (WG GSAM). De werkgroep heeft besloten dat 'Arbo' en 'Milieu' kwesties alleen 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 meer invloed uit te oefenen op de totstandkoming en handhaving van wet- en regelgeving en de beleidsvorming binnen de verschillende bestaande overleggremia. De industrie heeft een enorme hoeveelheid wet- en regelgeving te verwerken op het gebied van gevaarlijke stoffen en aanverwante onderwerpen, terwijl de inbreng 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 in te brengen in de verschillende overleggen, waaronder de CTGG en het Platform AGM. 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 werkgroep op tal van onderwerpen en ontwikkelingen, zoals opgenomen in het jaarverslag, meegedacht en advies uitbracht. Mede met het oog op de aanstaande samenwerking met TLN is met de leden van de de WG GSAM afgesproken te inventariseren over welke expertise TLN beschikt, in welke overleggen TLN is vertegenwoordigd en in welke mate en op welke wijze TLN zich bezig houdt met het onderwerp gevaarlijke stoffen. Aan de hand daarvan kan worden bepaald of de voorgenomen doelstellingen en werkwijze van de WG GSAM al dan niet behoeft te worden aangepast.

Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)

Binnen de CTGG is in het verslagjaar aan veel verschillende onderwerpen aandacht besteed, zoals onder meer het initiatief 'Veiligheid Voorop' en de vorming van Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's), het tunnelregime, het Basis-net Spoor, het vervoer van gevaarlijke stoffen bij mist en gladheid, wijzigingen in wet- en regelgeving, de betrokkenheid van de branche bij de problematiek inzake brandblusinstallaties (zie onder 'Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu', 'Certificering brandbeveiligingssystemen') en de opslag van brandbare vloeistoffen in intermediale bulk containers (zie onder 'Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu', 'Brandbare vloeistoffen in intermediale bulk containers').

Voorts heeft overleg plaatsgevonden met onder meer de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over diverse onderwerpen en met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) over het tunnelregime, waarbij standpunten en zienswijzen van de branche naar voren zijn gebracht.

Voorlichtingsdag CTGG

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG vond in het verslagjaar plaats op 30 november in Rotterdam. Verschillende onderwerpen hebben de revue gepasseerd, waaronder de wijzigingen in het ADN, de ARD en de IMDG-code, het vervoer van LNG, het opleiden van ADR-chauffeurs en het beladen van spooketelwagens.

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

Binnen het Platform AGM zijn dit verslagjaar veel verschillende onderwerpen behandeld, waaronder het wegen van containers, NOx emissies en de Natuurbeschermingswet, de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS), het jaarverslag en het meerjarenplan van de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT), het vervallen van de ARIE-regeling in relatie tot het aanwijsbeleid bedrijfsbrandweren, gassen in containers en schepen en containers uit Japan.

Brandbare vloeistoffen in intermediale bulk containers (IBC's)

Bij de brand in Moerdijk hebben IBC's een belangrijke rol gespeeld. In de conclusies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar aanleiding van het onderzoek naar de brand, wordt uitdrukkelijk gewezen op de risico's van opslag van IBC's met brandbare vloeistoffen.

Namens FENEX is dit onderwerp ter sprake gebracht binnen de CTGG. Aldaar is gewezen op het bestaan van de 'Guidance for the storage of liquids in intermediale bulk containers'. Deze handleiding is ontwikkeld door Chemical Business Association (CBA) en de Solvent Industries Association (SIA), na vergelijkbare incidenten met kunststof IBC's in het Verenigd Koninkrijk. Beide brancheorganisaties staan het gebruik van de handleiding, inclusief de daarin opgenomen UK Health and Safety Executive tekst en het HSE-logo in Nederland toe, onder voorbehoud van het gebruik van de integrale tekst. Deze handleiding dient als een aanvulling op de bestaande richtlijn PGS 15 en is in het verslagjaar aan de leden verstrekt.

Daarnaast zijn de leden gewezen op een schrijven van de DCMR Milieudienst Rijnmond, waarin is aangekondigd dat inspecteurs tijdens bedrijfsbezoeken extra aandacht zullen geven aan de opslag van IBC's en de gehanteerde uitgangspunten bij de risico-inschatting

Gassen in containers

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

Met uitzondering van werkgroep 3 is FENEX in al deze werkgroepen vertegenwoordigd.

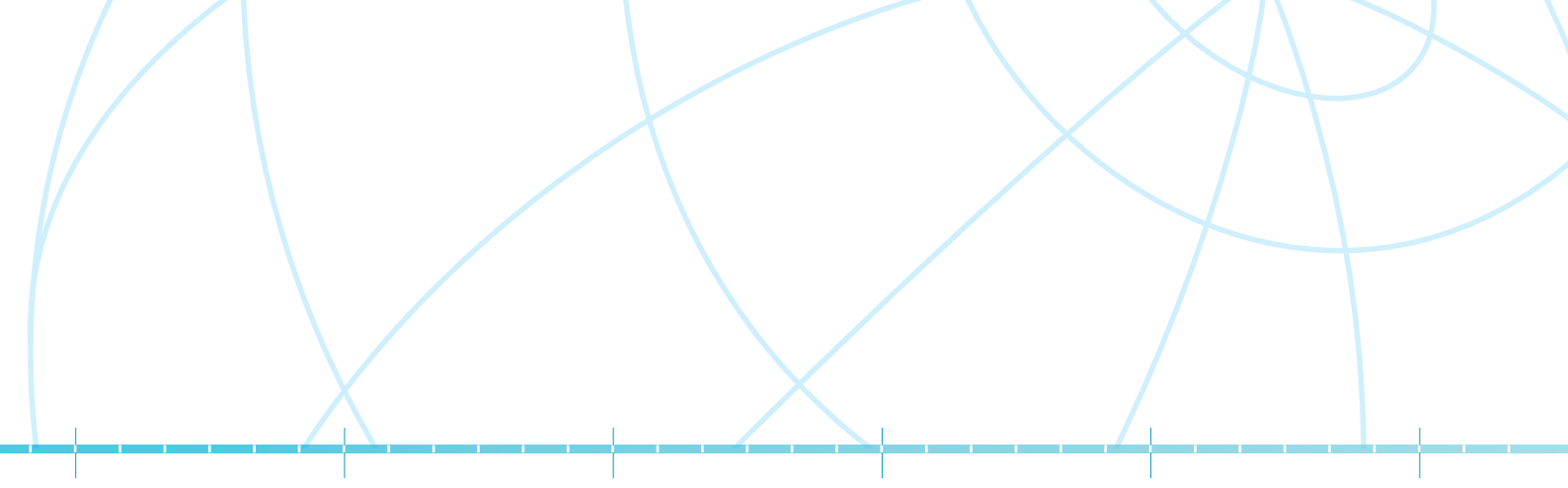
Het doel van het Platform is het opstellen van veilige en werkbare normen voor de sector, met betrekking tot de problematiek van gassen in containers. Naast uiteraard een veilige werkomgeving is het opstellen van een eenduidige norm met het oog op het handhavingbeleid vanuit de (inspecterende) overheidsdiensten, voor FENEX één van de belangrijkste redenen om aan dit project deel te nemen. Daarnaast wordt hiermee bijgedragen aan een goede balans tussen de (commerciële) belangen van de verschillende deelnemende partijen.

Werkgroep 1 is in het voorjaar van 2010 van start gegaan met het opstellen van een protocol (met daarin een 'stapenplan') inzake de ontvangst van containers. In het voorgaande verslagjaar is de definitieve versie van het protocol gepresenteerd. Het protocol, 'Veilig omgaan met gassen in zeecontainers', is voorts aan de Arbeidsinspectie aangeboden in de vorm van een Arbocatalogus. Het is daarmee in de plaats getreden van de 'Richtlijn meten en gasvrij verklaren van ladingen in schepen en containers' van 2007, welke diende als basis voor toezicht en handhaving. Gelijktijdig met Werkgroep 1 is Werkgroep 2 van start gegaan en het deel 'Opleidingseisen gasmeetdeskundigen' is afgerond en gepresenteerd in de vorm van een NTA. In het verslagjaar zijn de leden hieromtrent geïnformeerd. De opgestelde eisen gaan gelden als norm voor zowel werknemers van gasmeetbedrijven, als voor de eigen werknemers wanneer zij gasmetingen verrichten. In het verslagjaar heeft EVO in samenwerking met de Arbeidsinspectie en Gezond Transport een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd omtrent het protocol en de NTA. De leden zijn hierover geïnformeerd en hebben kunnen deelnemen tegen een gereduceerd tarief.

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 zogenaamde inspectieschema's.

In het voorgaande verslagjaar 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 heeft in het voorgaande en het onderhavige verslagjaar onderling overleg plaatsgevonden 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 onderlinge discussies/overleggen, waarmee de inbreng van de belangen van de leden zoveel mogelijk wordt gewaarborgd.

In het verslagjaar is een tweetal nieuwe certificatie- en inspectieregelingen gepresenteerd. Dankzij de bemoeienissen van belanghebbende partijen, waaronder FENEX, die aan de eisen inzake brandbeveiligingssystemen moeten voldoen en onderwerp zijn van inspecties, zijn meer evenwichtige regelingen tot stand gekomen die recht doen aan de veiligheid van dergelijke systemen en zonder daarbij rigoureus voorbij te gaan aan de belangen van ondernemers.

Duurzaamheid

In het verslagjaar heeft FENEX uitvoering gegeven aan dit beleidsdossier door onder meer deel te nemen aan de ‘Green Deal’.

Dit is een project van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I), met als doel het stimuleren van duurzame initiatieven. MKB-Nederland heeft met EL&I een ‘Green Deal’ afgesloten en ondersteunt bedrijven bij het verbeteren en/of de implementatie van energiebesparingsmaatregelen.

In dat kader heeft MKB-Nederland op haar beurt weer verschillende ‘Green Deals’ (convenanten) afgesloten met bijvoorbeeld gemeenten, ondernemersorganisaties en brancheorganisaties, waaronder Deltalinqs. FENEX is in dit verband door Deltalinqs benaderd, met het verzoek de FENEX-leden bij dit project te betrekken. Met het oog op de toenemende tendens tot verduurzaming van de sector en de Nederlandse bedrijven in het algemeen én de mogelijkheid voor leden tot het realiseren van energiekostenbesparingen, heeft FENEX besloten hieraan mee te werken.

Eén en ander houdt in dat in het kader van een bedrijfsbezoek één of meer vrijblijvende ‘energiescans’ worden uitgevoerd. Wordt op basis daarvan uiteindelijk besloten tot implementatie van energiebesparende maatregelen, dan biedt het project ondersteuning en advisering ten aanzien van de financiering daarvan en alle andere mogelijk zaken die daarbij komen kijken. Daarnaast heeft FENEX de leden in het verslagjaar onverminderd geïnformeerd over verschillende initiatieven in het kader van duurzaamheid.

Nieuwe ‘Commissie Duurzaamheid’

In het verslagjaar heeft het FENEX bestuur besloten tot oprichting van een nieuwe FENEX commissie, de ‘Commissie Duurzaamheid’. Met het oog op de grote hoeveelheid initiatieven en producten in dit verband zal de Commissie allereerst een aantal inventarisaties uitvoeren, teneinde de behoeften en wensen van de leden in kaart te brengen en het beleid daarop aan te passen.

FIATA

Algemeen

In internationaal verband zijn de expediteurs verenigd in de FIATA, the International Federation of Freight Forwarders Associations, gevestigd in Zürich en opgericht in 1926. Bij de FIATA zijn de nationale organisaties voor expediteurs uit 150 landen aangesloten. Hiermee is FIATA de grootste en meest toonaangevende non-gouvernementele organisatie op het gebied van vervoer. In totaal vertegenwoordigt FIATA op deze wijze circa 40.000 expeditiebedrijven. FIATA heeft een consultatieve status bij verschillende organen van de Verenigde Naties en wordt erkend door vele overheids- en particuliere organisaties wereldwijd. De werkzaamheden van de FIATA vinden plaats binnen een drietal instituten;

- Multimodal Transport Institute (MTI)
- Customs Affairs Institute (CAI)
- Air Freight Institute (AFI)

Voorts wordt het FIATA-bestuur ondersteund door adviesorganen op het gebied van juridische aangelegenheden, beroepsopleidingen, public relations, zeevaart aangelegenheden, gevaarlijke stoffen etc. Het werk van de FIATA is gericht op het optimaal functioneren van de internationale expeditiesector. Daartoe vindt intensief overleg plaats met een groot aantal internationale organisaties op het gebied van vervoer. Bijzondere vermelding verdient de totstandkoming van de specifieke expediteursdocumenten.

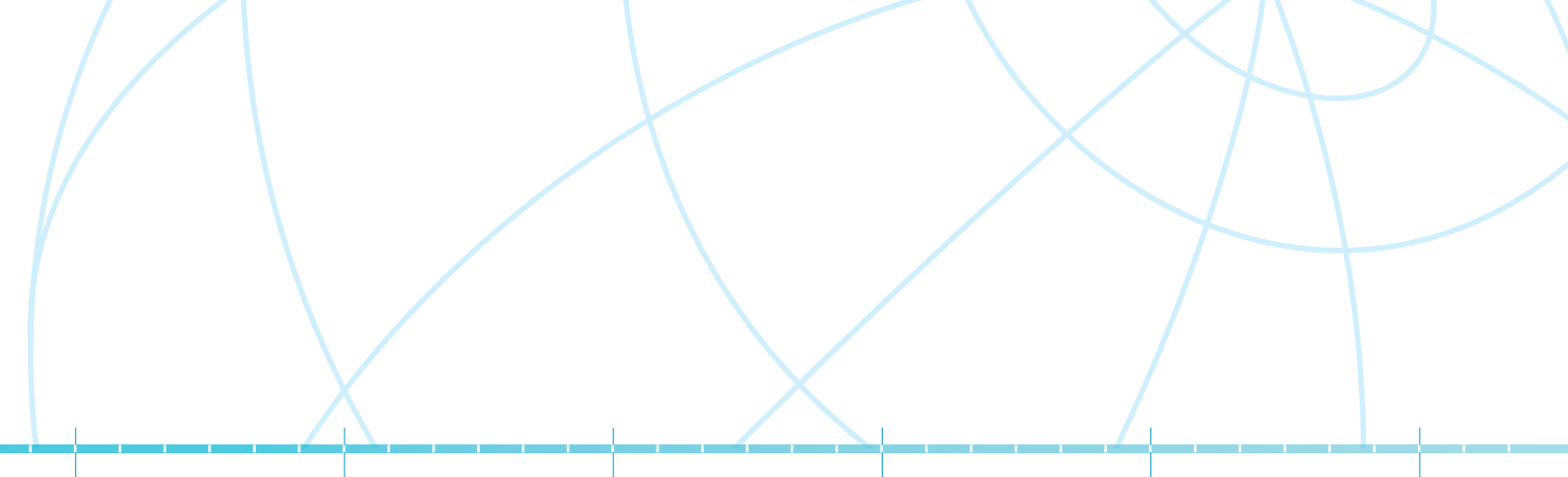
FIATA World Congress 2012

Het FIATA World Congress 2012 werd gehouden in de Verenigde Staten in de stad Los Angeles. Het aantrekkelijke congresprogramma, en de gelijktijdige tentoonstelling trokken 1.000 deelnemers uit meer dan 70 landen. Het congres was goed georganiseerd en werd door de bezoekers zeer gewaardeerd. De bijeenkomsten van de verschillende “institutes”, “Advisory Bodies” en regionale Committeees werden allemaal goed bezocht. Opleidingen, innovatie (waaronder het digitaliseren van documenten) en security stonden hoog op de agenda tijdens het FIATA congres.

Tijdens het FIATA congress 2012 in Los Angeles is Daniel Terbill (Zuid-Afrika) uitgeroepen tot winnaar van de “2012 Young International Freight Forwarder of the Year Award”. De Award is een initiatief van de wereldorganisatie FIATA en de TT Club met als doel opleiding en training in de sector te stimuleren en zo de vakbekwaamheid en de kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen. Helaas is er geen Nederlandse kandidaat voorgedragen tijdens het verslagjaar. Voor de award van 2013 heeft FENEX wel een kandidaat voorgedragen.

Multimodal Transport Institute, Airfreight Institute en Customs Affairs Institute

Gedurende het verslagjaar is het Multimodal Transport Institute tweemaal bijeengekomen. Verschillende onderwerpen zijn besproken. Een belangrijk onderwerp is de digitalisering van de FIATA documenten. FIATA is van plan een pilotproject hiervoor op te zetten. Binnen de Working Group Sea kwamen onderwerpen als het wegen van containers, de regelgeving van het FMC inzake NVOCC rate filing, de scanning van containers in de USA, de Rotterdam Rules en de stand van zaken wereldwijd met betrekking tot Advance manifest systems aan de orde. De WG Sea sprake haar zorgen uit over het feit dat in USA non-asset based bedrijven zijn uitgesloten van het C-TPAT



programma. Bij de NVOCC rate filing is FIATA van mening dat er geen onderscheid mag bestaan tussen niet in de USA en wel in de USA gevestigde bedrijven met betrekking Negotiated Rate Arrangements.

De Working Group Rail Transport (WGRT) rapporteerde over de liberalisatie van de railsector in Europa en het 4de spoorpakket. Het belangrijkste thema is het splitsen van de taken van de spoorvervoerders en de spoorbeheerder. Tevens werd er binnen de WGRT gesproken over de reorganisatie van de railsector in voormalige Sovjetrepublieken. In de nieuwe structuur worden de wagons beheerd door nieuwe bedrijven en mogen goederen alleen geladen worden als er een speciale overeenkomst is met de ladingeigenaar.

Binnen de Working Group Road Transport is ondermeer gesproken over een nieuwe wet in Italië die ervoor zorgt dat de Italiaanse overheid de tarieven binnen het wegvervoer mag beheersen. De Italiaanse expediteursvereniging FEDESPEDI is een rechtszaak tegen deze wet begonnen. De werkgroep rapporteerde dat de Italiaanse rechter een en ander heeft voorgelegd aan het Europese Hof van Justitie. Tevens is er gesproken over de problematiek die wegvervoerders in Turkije ondervinden met het verkrijgen van visa voor chauffeurs.

Binnen het Airfreight Institute werd de relatie tussen IATA en FIATA besproken. FIATA is van mening dat de relatie tussen beide organisaties gebaseerd moet zijn op gelijkwaardigheid. IATA treedt de facto op als een regulerende organisatie voor expediteurs (CASS, agentenprogramma, etc.) en dit past niet meer in deze tijd. Een expediteur is de laatste 50 jaar van agent meer klant geworden van de airlines. Een ander belangrijk thema dit jaar was het verder (door)ontwikkelen van de e-Airwaybill. De opzet hiervan heeft tot enige discussie geleid, bijvoorbeeld over het opnemen van de 'echte' verlader. Ook werd ingegaan op het International Training Programme dat FIATA met medewerking van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) heeft opgezet. Dit programma is overigens door IATA goedgekeurd. Uiteraard is een terugkerend en doorlopend onderwerp 'security'. Niet alleen de Europese wetgeving werd besproken, maar bijvoorbeeld ook de regels in de Verenigde Staten en India.

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, het doorontwikkelen van het WCO Datamodel (harmoniseren data voor veterinaire en fytosanitaire doeleinden) en SAFE framework of Standards. (harmoniseren veiligheidsprogramma's als AEO en CTPAT). In dit kader heeft FIATA zich dit verslagjaar duidelijk uitgesproken voor een systematiek voor dual filing, inhoudende dat verschillende partijen de veiligheidsgegevens moeten kunnen leveren in plaats van alleen de vervoerder. Vooral de EU lijkt vast te houden aan single filing, waarbij de gegevens over de transactie (gedetailleerde goederenomschrijving en gegevens over koper en verkoper) doorgegeven zouden moeten worden aan de vervoerder. FIATA is daarnaast een discussie c.q. onderzoek gestart naar de veranderende rol van de douaneagent.



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.

In het verslagjaar werd op 29 november door CLECAT het Freight Forwarders' Forum gehouden in Brussel. Het thema van de bijeenkomst was "Balancing facilitation and security in global supply chains". Door verschillende sprekers werd ingegaan op de bestaande en toekomstige wetgeving op het gebied van safety and security. Daarnaast gingen de sprekers in debat over een aantal belangrijke ontwikkelingen, zoals ladingdiefstal, wederzijdse erkenning van (internationale) veiligheidsprogramma's en Europese initiatieven om de veiligheid te verhogen en de handel niet te belemmeren. Met ruim 200 deelnemers was de opkomst goed te noemen.

Activity Report 2012

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 2012 verschenen ([download](#)). 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 2013

R.J. Vat

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

R. Neele

Vice-voorzitter
Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)
Bestuur RPPC

R.L.J. Ewalds

Secretaris/Penningmeester
Bestuur TLN
Raad voor Douanelogistiek (plv vz)

H.C. Cleton

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)

R. de la Houssaye

Opleidingen
Raad voor Zeehavenlogistiek (plv vz)
Commissie Duurzaamheid

R. Koopmans

ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus

J. Kusters

Stuurgroep Public Relations (vz)



P.J. Looman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)

J.J.J. Maessen

Raad voor Douanelogistiek (vz)

D. Mulder

ACN/FENEX Sectorraad Expediteurs

M. Punselie

Gevaarlijke stoffen en milieu
Commissie Duurzaamheid

Taakverdeling secretariaat FENEX 2012

Mw mr. E.M.C. Slappendel (LS) Directeur

Algemene Leiding, Personeel, Organisatie, Financiën, Lidmaatschappen, Arbitrage, Internationale Zaken (FIATA/CLECAT), voorzitter Juridische Commissie.

M. van Pelt (MvP) Stafmedewerker

Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Statistiek, Verzekeringen, Public Relations

Mw mr. B. Schut (BS) Stafmedewerkster

Juridische Zaken, Opslag en Distributielogistiek, Gevaarlijke Stoffen en Milieu

mr. drs. J.F. Baggerman (JB) Stafmedewerker (tot 1 augustus)

Zeehavenlogistiek, IT, Opleidingen, Public Relations, Communicatie

R. van Leijen MA (RvL) Beleidsadviseur (sinds 1 november)

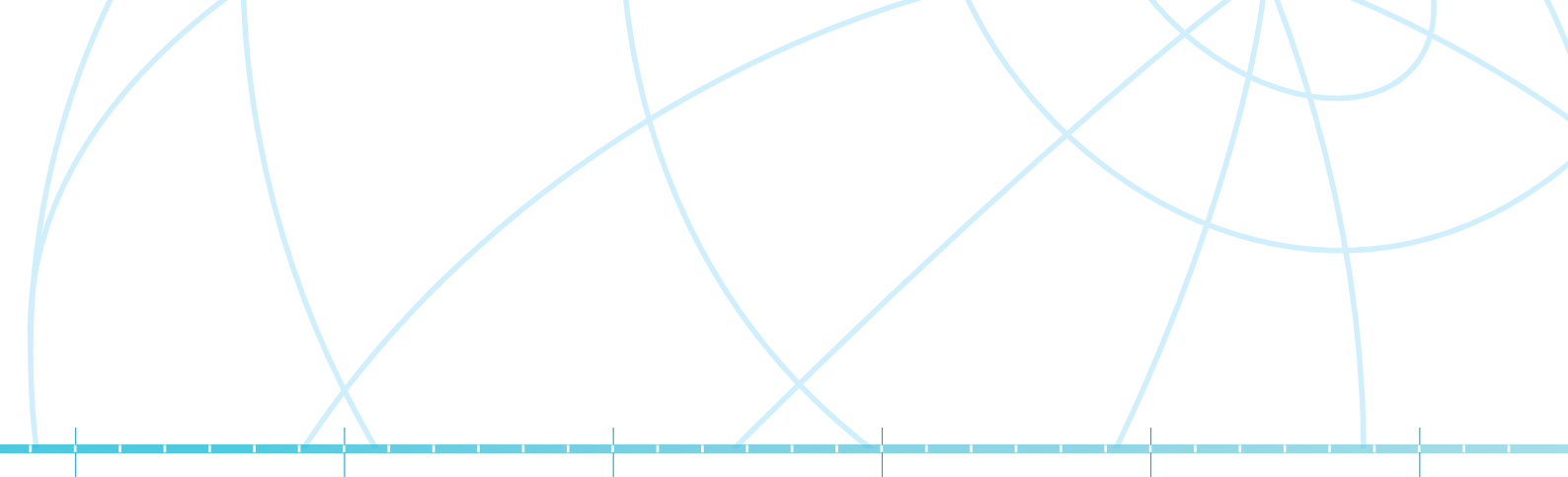
Zeehavenlogistiek

Mw mr. A.M.C. Verpoorte (AV) Beleidsadviseur (sinds 3 september)

Opleidingen, Scholing en Arbeidsmarkt

D. Willems (DW) Beleidsadviseur (sinds 1 oktober)

Douanelogistiek



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 Expediteurs

Stuurgroepen

Stuurgroep Zeehavenlogistiek

Stuurgroep Opslag en Distributielogistiek

Stuurgroep Douanelogistiek

ACN/FENEX Stuurgroep Luchtvrachtexpediteurs

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 Duurzaamheid

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)
- Deltalinqs
- 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 Expeditieus

COLOFON

Tekst: FENEX, Rotterdam

Vormgeving: buromarmelade.nl, Den Haag

Fotografie: Piet Jacobson, Den Haag

Rotterdam, mei 2013

