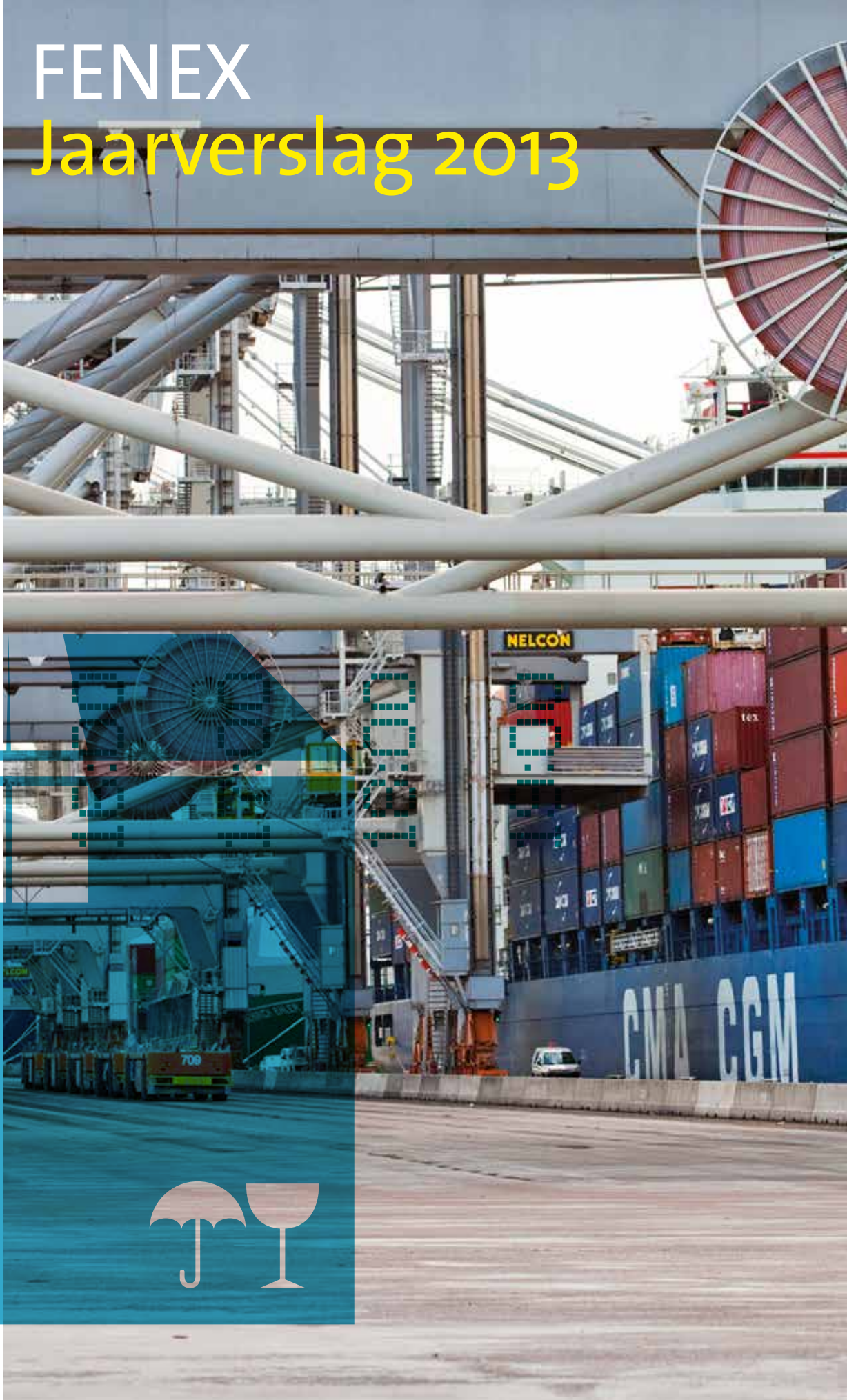
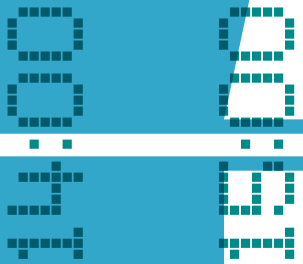


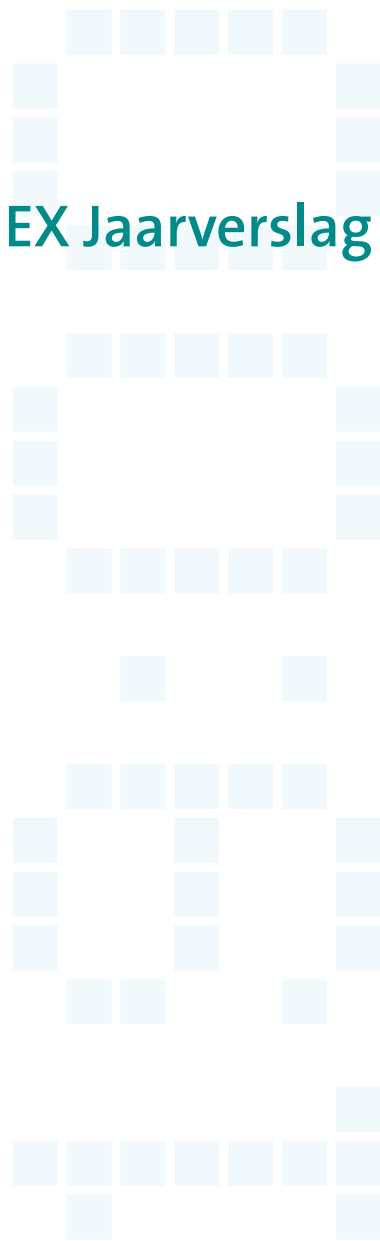
FENEX

Jaarverslag 2013





FENEX Jaarverslag 2013



Bescheiden groei expeditie­sector in 2013, maar niet voor iedereen

“Een bescheiden groei, maar niet voor iedereen”, zo kan 2013 voor de expeditie­sector worden getypeerd.

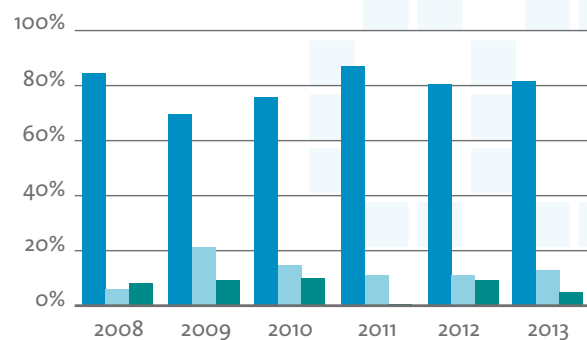
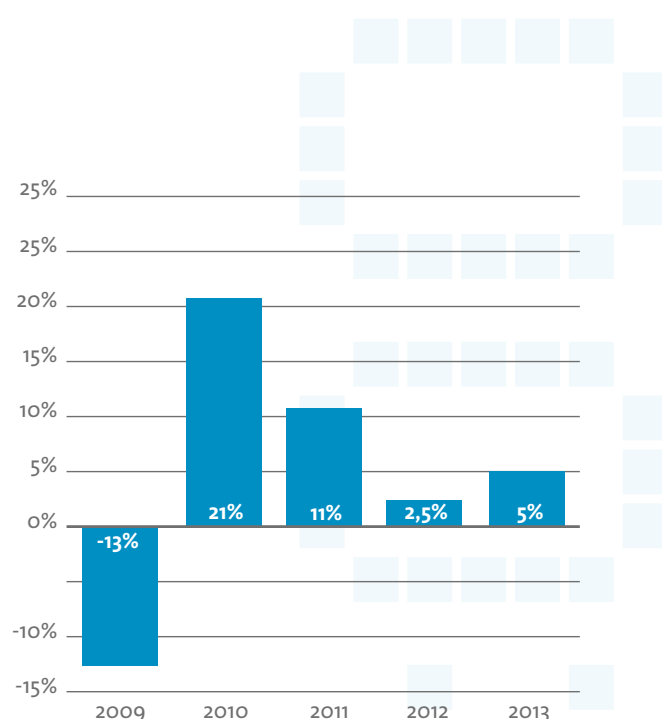
Na het crisisjaar 2009 steeg de totale omzet van de sector nog met dubbele cijfers. Zo was de omzetontwikkeling in 2010 nog 21% en in 2011 was dit 11%. In 2012 stagneerde deze groei echter en kwam uit op 2,5%. In 2013 steeg de totale omzet van de sector met ongeveer 5%.

Desondanks gaf ongeveer 40% van de leden aan dat de omzetontwikkeling negatief was ten opzichte van 2012. Voor 2014 verwacht ongeveer 80% van de ondernemingen een positieve omzetontwikkeling te realiseren.

Ten aanzien van het resultaat na belasting behaalde 81% van de leden­ondernemingen in 2013 een positief resultaat. Dit is een half procent meer dan in 2012. Daarentegen boekten meer bedrijven een negatief resultaat, namelijk van 10,5% in 2011 en 2012 naar 13,5% in 2013. Dit percentage is beduidend lager dan tijdens het ‘crisisjaar’ 2009.

Voor wat betreft de ontwikkeling van het resultaat in 2013 ten opzichte van 2012 was dit bij 63% van de leden positief en bij 31% negatief.

Gemiddeld hebben de expeditie­bedrijven, net als vorig jaar, een bescheiden winst behaald. Net als voorgaande jaren was er in algemene zin sprake van een stijging van kosten. Door de huidige markt­omstandigheden is er bij de meeste bedrijven nog altijd weinig ruimte voor nieuwe investeringen. Druk op de marges, de prijs­gedreven markt en het betalingsgedrag van klanten worden door de leden­ondernemingen genoemd als grootste knelpunten. Het creëren van een bestendige relatie met klanten wordt door expediteurs genoemd als belangrijkste ontwikkeling voor 2014.



positief	85,5%	70%	76%	88%	80,5%	81%
negatief	6,6%	21%	14%	10,5%	10,5%	13,5%
gelijk	7,9%	9%	10%	1,5%	9%	5,5%

Categorieën

De expeditie sector bestaat uit veel MKB-bedrijven. Teneinde de diverse ontwikkelingen te kunnen weer-geven, zijn de expeditie ondernemingen in de volgende categorieën ingedeeld:

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

Noot: De resultaten komen voort uit een enquête onder de leden ondernemingen. Ten opzichte van vorig jaar zijn de categorieën 51 tot 100 en 101 tot 200 dit jaar niet samengevoegd.

Omzetontwikkeling

De omzetstijging in 2013 (gemiddeld 5%) was net als in 2011 en 2012 het grootst bij de categorie van 11-25 medewerkers, gevolgd door de categorie 51-100. Vooral de categorie grotere ondernemingen scoorde, net al vorig jaar, onder het gemiddelde. Voor de categorie met meer dan 200 medewerkers bleef de omzet nagenoeg gelijk aan die van 2012. De enige categorie met een negatieve omzetontwikkeling is bij ondernemingen van 101-200 werknemers.

Alle categorieën ondernemingen verwachten een stijging van de omzet in 2014 ten opzichte van 2013. De verwachtingen voor 2014 liggen ongeveer gelijk aan de verwachtingen die de leden voor 2012 en 2013 voorzagen, namelijk 5%. De categorie 51 tot 100 medewerkers is het meest optimistisch, gevolgd door de categorie met meer dan 200 medewerkers. De ondernemers met 11 tot 25 medewerkers zijn gemiddeld het minst positief. De verwachtingen van de overige categorieën liggen ongeveer gelijk.

De verwachting die de leden ondernemingen hadden voor 2013, komt redelijk overeen met de werkelijk gerealiseerde omzetontwikkeling.

Ontwikkeling resultaat

Voor wat betreft de ontwikkeling van het resultaat na belastingen in 2013 ten opzichte van 2012, presteerde de categorie met 51 tot 100 medewerkers en daarna 11 tot 25 medewerkers bovengemiddeld. Bedrijven met meer dan 200 medewerkers behaalden een gemiddelde score (net als vorig jaar) en bedrijven met minder dan 11 medewerkers bleven net onder het gemiddelde. De categorieën 101-200 en 26-50 medewerkers scoorden niet alleen onder het gemiddelde, maar hadden een negatieve ontwikkeling van het resultaat.

Kostenontwikkeling

De kosten zijn bij alle categorieën gestegen, maar het minst bij ondernemingen met minder dan 11 medewerkers. De ondernemingen in de categorie 101 tot 200 werden geconfronteerd met de grootste kostenstijgingen, gevolgd door de categorie 26 tot 50 medewerkers. De kostenstijging bij de overige categorieën lag rond het gemiddelde.

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. Evenals in 2012 is in het jaar 2013 het aandeel van de loonkosten in de totale kosten bij de categorieën 11 tot 25 en 51 tot 100 toegenomen. Bij de overige categorieën lag dit aandeel op

hetzelfde niveau als in 2012 en 2011. Het aandeel kosten voor bedrijfsruimte is even groot als in 2011 en 2012.

Investerings

Veel bedrijven geven aan in 2013 geen of slechts vervangende investeringen te hebben gedaan. De bedrijven die wel hebben geïnvesteerd, hebben zoals afgelopen jaren dit voornamelijk in IT gedaan. Een kleiner deel geeft nog aan te hebben geïnvesteerd in materieel. Dit komt overeen met hetgeen bedrijven vorig jaar als verwachting hadden aangegeven. De verwachtingen voor 2014 tonen eenzelfde beeld. Een aantal bedrijven meldt wel te investeren in personeel.

Knelpunten en belangrijke ontwikkelingen

Uit de jaarlijkse enquête onder de ledenondernemingen blijkt dat de druk op de marges wederom als belangrijkste knelpunt voor de bedrijfsvoering wordt beschouwd. Daarnaast heeft de economische situatie tot gevolg dat volumes dalen of grote wisselingen tonen en klanten prijsgedreven inkopen en vaker van dienstverlener veranderen. Het betalingsmoraal van klanten wordt ten opzichte van voorgaande jaren vaker genoemd als knelpunt.

Na een korte afwezigheid wordt de regeldruk vanuit de overheid, inclusief de kosten van inspecties, genoemd als een van de grootste problemen. In de top 5 komt eveneens voor dat leden zich zorgen maken over de motivatie en flexibiliteit van het personeel in mindere tijden.

Het verbeteren van de samenwerking tussen klanten en dienstverleners wordt door de ledenondernemingen gezien als de belangrijkste ontwikkeling in 2014. Dit houdt onder meer in het creëren van bestendige relaties en anderzijds het verder verhogen van de klanttevredenheid. Andere ontwikkelingen die door leden worden genoemd zijn; verdere specialisatie van de dienstverlening, een groei van de export en de snelle wijzigingen in de tarieven van rederijen.

Nederland moet aan de top blijven

Nederland doet het goed

Onlangs is de nieuwe Logistics Performance Index (LPI) gepubliceerd. De LPI is een interactieve benchmark van de Wereld Bank naar de prestaties van landen op logistiek gebied. De LPI wordt eens per twee jaar gepubliceerd. Sinds 2012 is Nederland in de algemene ranking gestegen van de vijfde naar een tweede plaats in 2014. Duitsland staat op nummer één. Een bijzondere prestatie. Ook de Europese Commissie komt in haar eerste EU Transport Scoreboard tot de conclusie dat Nederland en Duitsland in de top voorkomen van alle onderscheiden categorieën. Verder komt Nederland dit jaar op een derde plaats, achter Hong Kong en Singapore, op de Enabling Trade Index, een ranglijst die is opgenomen in "The Global Enabling Trade Report" van het World Economic Forum. Nederland scoort vooral goed op de deelgebieden 'Douane- en grensprocessen' en 'transport- en communicatie-infrastructuur'. Dit zijn mooie prestaties, maar er zijn de nodige punten van zorg.

Topsectorenbeleid

Dat de logistieke sector een van de motoren van de Nederlandse economie is, wordt door verschillende kabinetten al enige jaren onderkend in het topsectorenbeleid. Nationaal wordt de Logistics Performance Index gebruikt om het ambitieniveau te duiden. In het visiedocument "partituur naar de top" van de Topsector Logistiek is hierover opgenomen; "Nederland is in 2020 nummer één van alle Europese landen in de World Logistics Performance Index". Een ambitieuze doelstelling.

Een van de knelpunten is dat de logistieke sector uit veel MKB-bedrijven bestaat. Juist deze bedrijven profiteren te weinig van de onderzoeksprojecten die in publieke kennisinstellingen worden uitgevoerd. In het kader van het Topsectoren beleid zijn middelen uitgetrokken om innovaties in de sector te bevorderen. Het uitgangspunt is dat de samenwerking tussen bedrijfsleven, wetenschappelijke instellingen, regio's en overheid wordt

versterkt. In de praktijk blijkt echter dat de regelingen die hiervoor zijn bedacht niet makkelijk toepasbaar zijn voor MKB-ondernemingen. Brancheorganisaties die eventueel een bindende en initiërende rol zouden kunnen vervullen, kunnen echter geen gebruik maken van deze regelingen. Dat zou moeten veranderen.

Douaneafhandeling

Een belangrijke factor in het internationale goederenvervoer is de afhandeling van allerlei Douane- en inspectieformaliteiten. In 2007 bleek uit de Logistics Performance Index van de Wereldbank zelfs dat de Nederlandse Douane de meest efficiënte Douaneorganisatie ter wereld is. In 2012 was Nederland echter naar een achtste plaats gezakt, maar inmiddels staan we dit jaar weer op plek vier.

De ambitie van FENEX is dat Nederland haar leidende positie weer heroverd. Een efficiënte Douaneafhandeling, het serviceniveau van de Douane en vereenvoudigde regelingen voor ondernemers zijn van strategisch belang voor Nederland. Op dit terrein heeft het bedrijfsleven gezamenlijk met de Douane allerlei trajecten ingezet om de Douaneafhandeling te verbeteren. Ondanks alle goede bedoelingen blijven onmiddellijke resultaten soms uit vanwege een gebrek aan middelen. Ook is het moeilijk om bepaalde vereenvoudigingen door te voeren, omdat steeds de vraag rijst of dit wel past binnen Europese regelgeving. FENEX is van mening dat bij twijfel Nederland gewoon moet doorpakken.

Infrastructuur

Op het gebied van infrastructuur scoort Nederland goed in de LPI, maar ook hier doemen wolken op aan de horizon. Het kabinet geeft steeds minder uit aan infrastructuur. De economie trekt echter weer aan en de vraag is of de gedane investeringen voldoende zijn. Dit geldt voor alle vervoersmodaliteiten. Het wegvervoer is een heel belangrijke modaliteit, ondanks de bereidheid van steeds meer ondernemers om andere modaliteiten in te zetten. Investeringen om het goederenvervoer over de weg beter te laten verlopen, blijven dus van groot belang.

De aanleg van het noodzakelijke derde spoor bij de Betuwelijn gaat de nodige overlast opleveren. De capaciteit op de Betuweroute wordt dan sterk beperkt. Het gaat daarbij om de kosten van herroutering, ofwel het omleiden van treinen tijdens de bouwwerkzaamheden in Duitsland. Dit betekent een kostenstijging voor ondernemers die hun goederen per spoor laten vervoeren. Dit zorgt er weer voor dat gedurende een aantal jaren het spoor een minder aantrekkelijke optie wordt. Met de grootste prioriteit moet dus nagegaan worden of deze extra kosten niet op een of andere manier beperkt kunnen worden.

Kostenstijgingen voor ondernemers

Verder zijn er allerlei kostenstijgingen waarmee ondernemers worden geconfronteerd. Denk alleen maar aan de accijnsverhogingen op diesel. De accijnzen op brandstof liggen in Nederland al ver boven het Europese minimum en daarnaast zijn de brandstofprijzen in Nederland hoog. Brandstof is een enorme kostenpost voor de logistiek.

Het kabinet heeft onlangs besloten dat het bedrijfsleven de controles van de NVWA moet gaan betalen op basis van kostendekkendheid. Deze maatregel geldt ook voor de invoer van agrarische producten via Nederlandse mainports. Dit heeft tot gevolg dat voor sommige controles van de NVWA de tarieven drastisch worden verhoogd. Voor de controles die al jaren kostendekkend zijn, bijvoorbeeld voor veterinaire goederen, worden er meer (overhead)kosten aan het bedrijfsleven toegerekend. FENEX is van mening dat er eerst sprake moet zijn van efficiency verbeteringen voordat er overgegaan wordt tot tariefsverhogingen. Deze tariefsverhogingen hebben een ongunstige uitwerking op de concurrentiepositie van Nederland, aangezien ladingstromen verlegd zullen gaan worden naar andere havens die veel goedkoper zijn. Daarnaast is de NVWA voornemens een nieuw boetebeleid te introduceren dat het negatieve sentiment verder zal versterken.

Wet- en regelgeving

Ook hier liggen de nodige knelpunten. Deze liggen zowel op nationaal als op EU niveau. Het is bijvoorbeeld jammer dat binnen de EU het alleen mogelijk is om grensoverschrijdend ecocombi's in te zetten wanneer twee aan elkaar grenzende lidstaten dit onderling toestaan. Tot op heden bestaat er binnen de EU geen eenstemmigheid over duidelijke regelgeving over de grensoverschrijdende inzet van ecocombi's (LZV's). Binnen het Parlement kon een voorstel hiertoe niet op een meerderheid van de stemmen rekenen. Deze ecocombi's, waarvan er in Nederland al bijna 1000 rondrijden, bieden grote voordelen voor zowel logistiek als milieu. Ook het spoorvervoer heeft te kampen met allerlei kosten die te maken hebben met de verschillen in wetgeving tussen de verschillende landen, waardoor het spoorvervoer moeilijker verloopt. Nederland kampt als klein land al snel met het gebrek aan uniformering.

Het kabinet wil nu met een voorstel komen om opdrachtgevers verantwoordelijk te maken voor het betalen van het cao-loon aan werknemers, die in dienst zijn van onderaannemers. Dit strekt zich uit tot werknemers van alle onderaannemers die bij een opdracht betrokken zijn. De achtergrond van deze maatregel is dat opdrachtgevers niet met malafide onderaannemers zaken doen. De uitbreiding van de ketenaansprakelijkheid is echter verstrekkend en wellicht onuitvoerbaar. Er zijn veel cao's in Nederland. Een deel daarvan te kennen en controleren is heel moeilijk. De uitwerking van deze plannen zal tot een enorme bureaucratie leiden. Bij het vervoer zijn dikwijls zoveel schakels betrokken in de uitvoering, dat een paar schakels terug niemand zicht heeft op wie het fysieke vervoer uiteindelijk uitvoert. Dus zeker voor expediteurs/logistiek dienstverleners zal dit onuitvoerbaar zijn.

Verminderen regeldruk

Een van de voornemens is het verminderen van de regeldruk. Om daadwerkelijk tot actie over te gaan en resultaten te behalen binnen deze kabinetsperiode, is afgesproken tot een maatwerk aanpak te komen. Hierin

staan de knelpunten die ondernemers ervaren centraal. In 2013 heeft TNO in opdracht van het Adviescollege toetsing regeldruk (Actal) de regeldruk binnen de transport en logistieke sector onderzocht. Het is een breed scala van onderwerpen waarnaar gekeken wordt. Zoals de informatieverplichtingen vanuit wet- en regelgeving (inclusief toezichtlasten), de inhoudelijke naleving van wet- en regelgeving, het verbeteren van de kwaliteit van toezicht en het verbeteren van de (digitale) dienstverlening door optimalisering van vergunningprocedures en het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen overheden en tussen overheid/bedrijven. De verbeteringen kunnen bijvoorbeeld worden gerealiseerd in de mainports en bij de formaliteiten/procedures bij grensoverschrijding.

Samenhangende visie nodig

Nederland doet het goed op logistiek gebied. Kostenstijgingen en druk van wet- en regelgeving maken het echter voor Nederlandse logistieke bedrijven moeilijker te concurreren met omringende landen, die ook aan de weg timmeren.

Ondanks het topsectorenbeleid en het onderzoek naar de regeldruk binnen de logistieke sector worden er door verschillende ministeries maatregelen getroffen of voorbereid die de positie van ondernemers eerder verslechtert dan verbetert. Alle goede bedoelingen ten spijt, worden bedrijven dus nog steeds geconfronteerd met een opeenhoping van verschillende regelgeving, die tot een verslechtering van hun situatie zal leiden.

Wat nodig is, is dat beleidsmakers en politici een samenhangende visie voor de logistieke sector ontwikkelen en daarbij alle beleidsterreinen betrekken die voor de logistiek van belang kunnen zijn. Alleen op deze manier kan Nederland aan de kop blijven en kansen verzilveren.

Organisatie

Algemene ledenvergaderingen

Twee ledenvergaderingen vonden dit verslagjaar plaats. De voorjaarsvergadering werd gehouden op woensdag 15 mei in AC Hotel De Meern. Tijdens de vergadering werd onder meer aandacht besteed aan de financiën 2012 en de herziening van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten. Na afloop van de ledenvergadering werd door Cherry Almeida, Boonk Van Leeuwen Advocaten, een inleiding gehouden over de nieuwe wetgeving inzake de bestrijding van betalingsachterstanden bij handelstransacties - met name betalingstermijnen - en normering incassokosten. In de middag werd vervolgens de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst gehouden waarbij alle Raden van FENEX tegelijk bijeenkwamen.

De najaarsvergadering werd gehouden op dinsdag 19 november in het Van der Valk Hotel te Dordrecht. Tijdens de vergadering werd onder meer aandacht besteed aan de contributie voor 2014, mede gelet op de krachtenbundeling tussen TLN en FENEX, en het FENEX beleidsplan 2014-2016 en het jaarplan 2014. Na afloop van de vergadering werd door mevrouw Jikke Biermasz, advocaat bij Kneppelhout & Korthals, en de heer Bart Boersma, advocaat bij en eigenaar van Customs Knowledge, ingegaan op het thema "Biedt de directe vertegenwoordiging voldoende bescherming aan logistiek dienstverleners?". Deze bijeenkomst werd zeer goed bezocht door de leden.

Krachtenbundeling FENEX en Transport en Logistiek Nederland

Bestaande functies in de logistieke keten ontwikkelen zich en veranderen fundamenteel. De traditionele functiescheiding, zoals tussen wegvervoerder en expediteur, vervaagt. Wegvervoerders ontwikkelen zich steeds vaker richting logistiek dienstverleners, die naast vervoer ook opslag, waardetoevoegende activiteiten en ketenregie uitoefenen. Transport en Logistiek Nederland (TLN) en FENEX hebben op deze ontwikkeling ingespeeld door een bundeling van hun kennis, dienstverlening

en belangenbehartiging. De krachtenbundeling zorgt voor een krachtiger signaal naar overheid en politiek en versterkt bovendien de slagkracht van de sector.

De samenwerkingsovereenkomst tussen TLN en FENEX is in december 2012 getekend en de akte van statutenwijziging is met ingang van 1 januari 2013 in werking getreden. FENEX is hierdoor sinds 1 januari een zelfstandige vereniging binnen TLN en functioneert als kring in de TLN structuur, waarin de specifieke expediteursbelangen worden behartigd. Volledige leden van FENEX zijn door de krachtenbundeling automatisch lid geworden van TLN. FENEX leden hebben daarnaast zitting in diverse gremia van TLN, zoals het bestuur en de ledenraad.

Dit verslagjaar heeft het TLN-bestuur zich gebogen over een nieuw strategisch meerjarenplan, waarin wordt aangegeven hoe de komende jaren mensen en middelen van de TLN organisatie ingezet gaan worden. Ook het FENEX-bestuur heeft hiervoor input geleverd.

Ook op beleidsmatig en operationeel terrein heeft de samenwerking verder vorm gekregen. Zo is het personeel van FENEX in dienst getreden bij TLN, vindt er goede afstemming plaats op diverse beleidsdossiers en wordt er wederzijds gebruikgemaakt van de aanwezige kennis en kunde van mensen. Voorts is de ICT omgeving en de financiële administratie overgebracht van Deltalinqs naar TLN.

Bestuur

In de nieuwe organisatiestructuur is FENEX een zelfstandige vereniging met een eigen bestuur. Tijdens de najaarsvergadering in 2012 hebben de leden 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), conform de nieuwe statuten. Tevens werd besloten dat de heer Cleton, conform de nieuwe statuten, als bestuurslid kon terugkeren voor een extra periode van drie jaar. Voor de samenstelling en de functie- en

taakverdeling van het bestuur wordt verwezen naar de bijlage achterin dit verslag.

Lidmaatschap

In het verslagjaar werd het lidmaatschap beëindigd van 8 ledenexpeditie-ondernemingen. In 2013 traden 15 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 april 2014 360 ledenexpeditie-ondernemingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt.

Aantal medewerkers	Aantal bedrijven	Percentage
< 11	183	50,8
11 - 25	74	20,6
26 - 50	57	15,8
51 - 100	18	5,0
101 - 200	11	3,1
>200	17	4,7
	360	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 24 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	207
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	99
Raad voor Douanelogistiek	170
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	70

Deze Raden behandelen de op hun terrein behorende specifieke onderwerpen.

Gezamenlijke Raadsbijeenkomst

Op 15 mei 2013 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 leden-ondernemingen en daarnaast de vertegenwoordigers in de Raden waren uitgenodigd aan deze bijeenkomst deel te nemen. De bijeenkomst begon met een voor alle genodigden algemeen gedeelte.

Dit deel stond in het teken van Maasvlakte II. De ontwikkeling van Maasvlakte II vordert in een rap tempo en eind 2014 zullen de nieuwe containerterminals operationeel zijn. Tijdens de bijeenkomst werd door de heren Wouter van Dijk, Hoofd Logistiek van het Havenbedrijf Rotterdam N.V, en Rik Geurtsen, General Manager Maasvlakte II project APM Terminals, ingegaan op vragen als: wat houdt het operationeel worden van Maasvlakte II in voor expeditie? Hoe gaat het Havenbedrijf Rotterdam om met de vraagstukken die er nu nog liggen? En hoe komen de processen op de nieuwe terminal van APM Terminals er uit te zien?

Na afloop van het algemene deel werden separaat 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 en een aantal ad hoc Werkgroepen op specifieke onderwerpen.

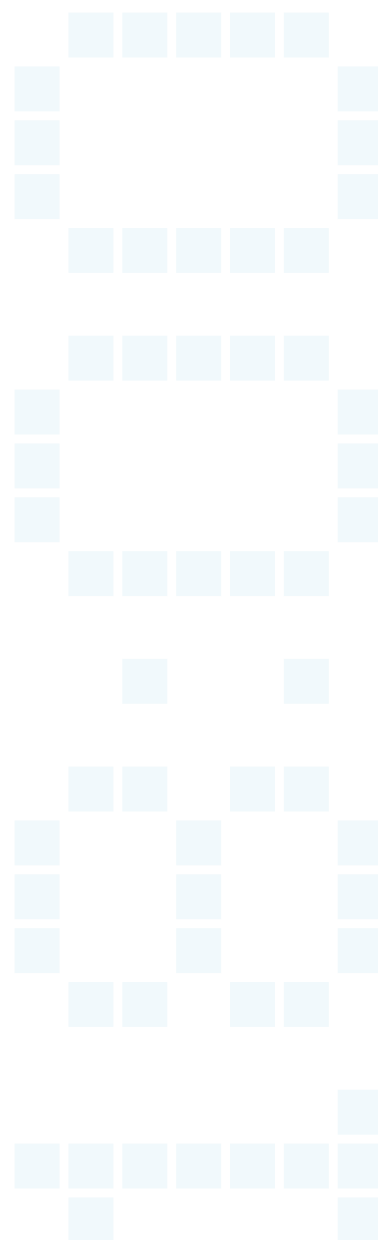
Financiële Commissie

Tijdens de ledenvergadering van 19 november 2013 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, herbenoemd 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. Pétilion (Falcon Logistics B.V.) en C. Vat (VAT Logistics B.V.).

Secretariaat FENEX

Per 1 januari 2013 is het personeel van FENEX in dienst getreden bij TLN. Peter Sierat is als algemeen directeur van TLN eindverantwoordelijk voor de organisatie en het personeel. Mevrouw Liesbeth Slappendel, voorheen directeur FENEX, is met ingang van voornoemde datum toegetreden tot het management team van TLN en is binnen de organisatie verantwoordelijk voor Logistiek en Supply Chain en FENEX. De dagelijkse leiding van het secretariaat/kantoor FENEX berust bij de heer Marty van Pelt. Voorts zijn aan het secretariaat verbonden de stafmedewerkers mevrouw Barbara Schut (tot 2013), mevrouw Annemieke Verpoorte en de heren Robin van Leijen en Dominique Willems, alsmede mevrouw Leilani Korevaar (secretaresse), mevrouw Bianca Hoogeveen (secretaresse) en mevrouw Annelies Urban (secretaresse).

Naast het 'vaste' team van FENEX worden andere medewerkers van TLN ingezet voor (specifieke) dienstverlening aan FENEX-leden, zoals onder meer juridische dienstverlening, bepaalde ICT-onderwerpen en gevaarlijke stoffen.

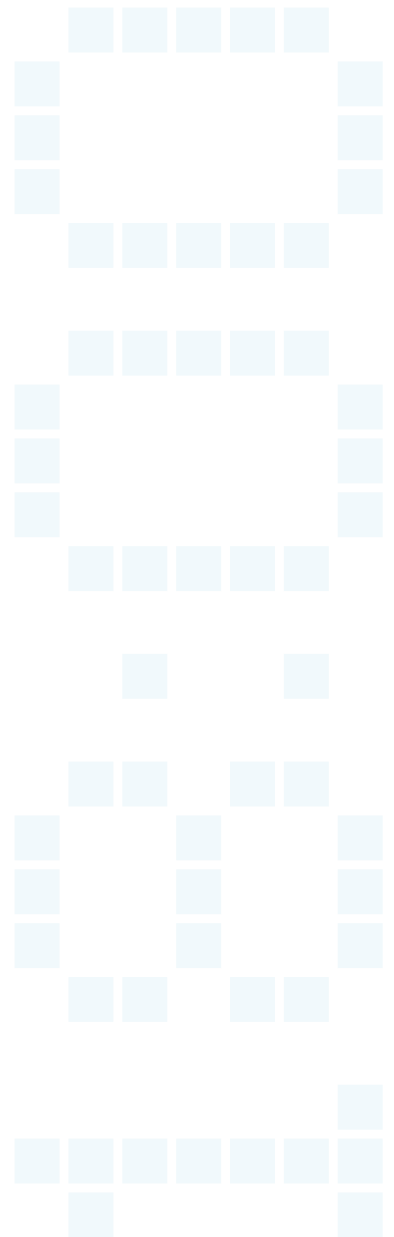


FENEX-Garantiefonds

Het FENEX-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 2013 is één verzoek tot uitkering bij de Stichting ingediend. Deze zal pas in 2014 door het bestuur van de Stichting worden behandeld.

In het verslagjaar is een voorstel voor een statutenwijziging van het FENEX-Garantiefonds zowel in het bestuur van FENEX als in het bestuur van de Stichting FENEX-Garantiefonds besproken. Het bestuur van FENEX acht een statutenwijziging noodzakelijk. De wijziging zal inhouden dat er een stichtingsbestuur komt dat zeggenschap heeft over de doelstelling en het vermogen van het FENEX-Garantiefonds. Dit bestuur zal bestaan uit een aantal bestuursleden van FENEX. Daarnaast dient er een onafhankelijke commissie ingesteld te worden, waarin eveneens EVO en FENEDEX vertegenwoordigd worden, die tot taak heeft de aanspraken op het FENEX-Garantiefonds te beoordelen. De onafhankelijkheid van deze commissie ten opzichte van het bestuur van het FENEX-Garantiefonds dient in deze opzet te worden gewaarborgd.



Juridisch

Arbitrage

In het verslagjaar zijn bij FENEX 14 arbitrages aanhangig gemaakt. Hiervan zijn inmiddels vijf arbitrages ingetrokken wegens een minnelijke schikking. In zes arbitrages is verzocht de benoeming van arbiters aan te houden. De overige in 2013 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 2013 de volgende ontwikkelingen voorgedaan:

ingetrokken: 2 zaken uit 2011

vonnis: 1 zaak uit 2011; 2 zaken uit 2012

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 behoeft. Met het oog op de voorgestane herziening van de Nederlandse Expeditievoorwaarden en daarop volgend de Nederlandse Opslagvoorwaarden, zijn eventuele aanpassingen van de arbitrageregeling relevant. Voor de nieuwe Logistieke Services Voorwaarden 2014 is ervoor gekozen om de buitengerechtelijke geschillenbeslechting - indien toepasselijk - te laten plaatsvinden volgens het reglement van de stichting Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (TAMARA).

Juridisch advies

Met de krachtenbundeling is besloten de juridische dienstverlening van TLN en FENEX te integreren. Hierdoor is het juridisch team van TLN uitgebreid met een jurist en zal het team zich nog meer specialiseren op terreinen waar expediteurs zich op begeven. In het verslagjaar is door vele leden een beroep gedaan op de juridische dienstverlening. Zo werden er individuele juridische adviezen verstrekt en waar nodig werden leden doorverwezen naar juridische specialisten of instanties die behulpzaam kunnen zijn.

TLN en FENEX introduceren Logistieke Services Voorwaarden 2014

Vervoerders, expediteurs en logistiek dienstverleners kunnen vanaf begin 2014 voor afspraken die zij onderling of met hun opdrachtgevers maken, een nieuwe set algemene voorwaarden gebruiken.

Voor afspraken over logistieke diensten maakten expediteurs, vervoerders en logistiek dienstverleners tot voor kort gebruik van twee verschillende sets algemene voorwaarden: de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten 1995 (VAL) en de PD voorwaarden 2000 (Physical Distribution). Bij gebruikers van deze voorwaarden bestond echter de wens om te komen tot één algemene set met logistieke voorwaarden die door iedereen in de logistieke keten kan worden gebruikt. FENEX en TLN hebben daarop samen met vertegenwoordigers uit ledenondernemingen en met input van verzekeraars, de handen ineen geslagen en de Logistieke Services Voorwaarden (LSV 2014) ontwikkeld. Daarbij is gestreefd naar evenwichtige voorwaarden, waarin naast de belangen van de logistiek dienstverlener ook gelet wordt op de belangen van de opdrachtgever.

Nieuwe standaard

De verwachting is dat met de introductie van de nieuwe LSV 2014, het gebruik van de VAL 1995 en PD 2000 geleidelijk zal verminderen. De LSV wordt daarmee de nieuwe standaard. Contracten die op basis van een van de bestaande voorwaarden zijn afgesloten, blijven uiteraard ongewijzigd. Ook als logistiek dienstverlener er toch de voorkeur aan geven om gebruik te blijven maken van de PD 2000 of de VAL 1995 voorwaarden blijft dat mogelijk.

Voordelen LSV

De LSV biedt vele voordelen. Zo wordt met één set algemene voorwaarden voor logistieke activiteiten en het daarbij behorende raamcontract meer uniformiteit in de keten aangebracht. Zeker nu logistiek dienstverleners steeds vaker elkaars klant zijn. Dit vereenvoudigt het onderhandelingsproces, het draagt bij aan een bredere kennis van de voorwaarden en de algehele acceptatiegraad neemt toe.

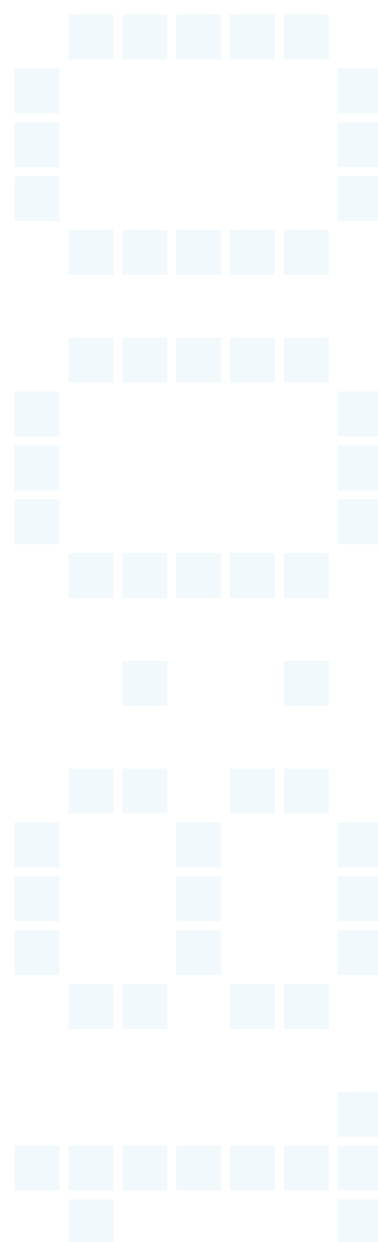
Checklist expeditietaken

EVO heeft in het gedurende verslagjaar gehouden reguliere overleg met FENEX en ACN aangegeven de duidelijkheid in logistieke contracten te willen vergroten. Volgens EVO zijn verladers zich vaak niet bewust van de strekking en reikwijdte van een logistieke overeenkomst. Daardoor is het vergelijken van aanbiedingen door verschillende aanbieders vaak moeilijk.

Het is de bedoeling dat er een checklist zal worden opgesteld die tot doel heeft aan te geven welke diensten standaard tot een overeenkomst op het terrein van logistieke dienstverlening behoren en welke niet. Het bestuur van FENEX heeft aangegeven dat een inhoudelijk goede checklist van toegevoegde waarde kan zijn zowel voor de expeditie sector als voor opdrachtgevers.

In een vervolgoverleg tussen EVO, ACN en FENEX is hier verder over gesproken. Partijen waren het met elkaar eens dat het belangrijk is om eerst de vraag naar expeditiedienstverlening te concretiseren. Dit kan verwezenlijkt worden door een aantal kernvragen te stellen die duidelijk maken naar welke dienstverlening een verlader op zoek is. Nadat dit is geconcretiseerd, zal inzichtelijk gemaakt worden wat de (juridische) consequenties van de gekozen dienstverlening zijn.

Gedurende het verslagjaar is hier voor luchtvracht-expeditie door ACN en FENEX en een tweetal luchtvrachtexpediteurs een eerste aanzet voor gemaakt. Dit zal nader uitgewerkt worden in het komend verslagjaar. Ook zullen dan initiatieven gestart worden om tot een uitwerking te komen voor zeevracht-, Douane-, en opslag en distributie-expeditie



ICT

Het belang van ICT wordt door de sector volledig onderkend. ICT wordt gezien als een strategisch onderdeel van de dienstverlening en is een onmisbaar instrument bij de bedrijfsvoering. Met beheersing van informatie wordt de regie over de logistieke keten behouden. 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 (drie à vier keer per jaar) met Portbase over activiteiten die specifiek worden ontwikkeld voor expediteurs. De ondersteuning die Cargonaut biedt voor de Nederlandse luchthavens worden behandeld in de ACN/FENEX Raad voor Luchtvrachtlogistiek. Binnen de Raad voor Douanelogistiek worden ontwikkelingen met betrekking tot OverheidsTransactiePoort (OTP) en de verschillende Douanesystemen gevolgd. Zo heeft FENEX het afgelopen jaar veel tijd gestoken in de ontwikkeling en implementatie van het nieuwe aangiftesysteem van de Douane (AGS). Ook voor 2014 zal AGS de nodige tijd en aandacht vergen van FENEX en de leden. Naar de toekomst toe zal de nieuwe Union Customs Code wijzigingen en/of nieuwe mogelijkheden tot gevolg hebben.

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. 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 logistieke 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 logistiek 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, de Klankbordgroep en sinds begin 2014 in de kerngroep.

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.

Papierloos Transport

TLN heeft dit verslagjaar de officiële aftrap gegeven voor het project 'papierloos transport'. Dit project sluit aan op de doelstellingen van het NLIP. Het doel van papierloos transport is dat alle ondernemers in de transport en logistieke sector binnen afzienbare tijd papierloos kunnen werken. Het idee hierachter is om één platform te creëren waarop expediteurs en wegvervoerders met elkaar kunnen communiceren. In eerste instantie zal

dit platform gebruikt worden voor het elektronisch versturen van transportopdrachten en statusinformatie. Later zal hierin ook de vrachtbrief van Beurtvaartadres digitaal verwerkt worden. TLN start onder dit project ook met het ontwikkelen van een sectoraal platform voor E-facturatie.

Met het oog op voorgaande leveringen FENEX en leden van FENEX een actieve bijdrage aan dit project. In 2014 zal gestart worden met een pilot die wordt uitgerold over verschillende deelmarkten van TLN. Ook een aantal expediteurs zal aan deze pilot meewerken.

Project ketendigitalisering

In de periode 2009 - 2010 hebben FENEX en Syntens het project Nederland Digitaal in Verbinding (NDiV) uitgevoerd. 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. Het FENEX bestuur heeft er vervolgens, in samenwerking met Syntens, voor gekozen een vervolgproject "Ketendigitalisering, levensader van de haven" in te zetten. Het doel van dit project was het op korte termijn identificeren en realiseren van concrete en gemeenschappelijke verbeteringen in het elektronisch vastleggen, bewerken en uitwisselen van informatie. Het project werd begeleid door de Empuls Adviesgroep. De werkgroepen bestonden uit expediteurs, softwareleveranciers en Portbase.

Vervolg Ketendigitalisering: Denktank digitalisering Zeehavenlogistiek

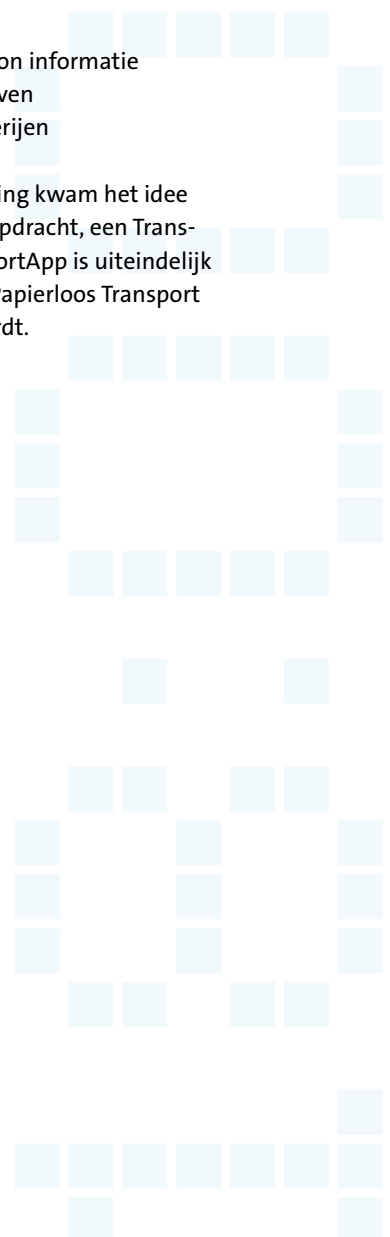
Tijdens de slotbijeenkomst van het project Ketendigitalisering is gebleken dat de opzet van dit project, waarbinnen expediteurs gezamenlijk praten over oplossingen en mogelijkheden, goed lijkt te werken. FENEX heeft dan ook het initiatief genomen om een vervolg op te zetten voor het project Ketendigitalisering. Dit vervolg heeft de vorm gekregen van een denktank Zeehavenlogistiek en is gezamenlijk opgezet met Syntens (die de Denktank ook begeleidt).

Binnen de Denktank zal getracht worden een aantal businesscases uit te werken. Deze businesscases betreffen branche- of ketenbrede verbetermogelijkheden.

Concreet betreffen dit de volgende verbetermogelijkheden:

1. TransportApp
2. Digitaliseren demurrage/detention informatie
3. Standaard format zeevrachttarieven
4. Inrichten communicatiehub rederijen

Binnen het project ketendigitalisering kwam het idee naar voren om naast de Transportopdracht, een TransportApp te ontwikkelen. De TransportApp is uiteindelijk ondergebracht bij het TLN project Papierloos Transport dat door het NLIP ondersteund wordt.



Verzekeringen

Transportverzekering Online

Tijdens het transport kan het voorkomen dat er schade optreedt. De aansprakelijkheid van vervoerders en expediteurs is veelal beperkt. Dit kan betekenen dat de ladingbelanghebbende niet volledig gecompenseerd wordt voor de geleden schade. Om risico's te voorkomen, sluit een ladingbelanghebbende vaak zelf een goederen-transportverzekering af. Als extra service kan een expediteur deze verzekering verzorgen. Het voordeel voor een expediteur als de klant een transportverzekering heeft, is dat de commerciële relatie minder onder druk komt te staan op het moment dat er schade ontstaat. FENEX heeft exclusief voor de leden, in samenwerking met Aon Risk Services, een goederen-transportverzekering ontwikkeld die gemakkelijk kan worden afgesloten. Via de FENEX-website kunnen leden wereldwijd goederen in opdracht van en namens de klant online verzekeren. De voordelen van deze verzekering zijn:

- Gebruiksvriendelijk en online af te sluiten (24 uur per dag en 7 dagen in de week)
- Voor de klant een verzekering op maat
- Zelf direct verzekeringscertificaten uitprinten
- Scherpe tarieven en een uitgebreide dekking ten opzichte van soortgelijke producten

Collectieve verzekering Douanevervoer

Met twee grote mainports en een groot aantal (Europese) distributiecentra worden er in Nederland een groot aantal aangiften voor de regeling Douanevervoer opgemaakt. Een groot deel van de aangiften wordt opgemaakt door expediteurs. Zo beschikken zij over de benodigde kennis, vergunningen en elektronische systemen. Als aangever van Douanevervoer loopt de expediteur wel het risico van de niet-aanzuivering van de door hem uitgemaakte documenten. FENEX heeft ten behoeve van de leden een collectieve verzekering ontwikkeld teneinde de ledenexpediteurs in de gelegenheid te stellen zich in te dekken tegen dit risico.

Collectieve verzekering invoeraangiften

Naast de collectieve verzekering Douanevervoer heeft FENEX ten behoeve van haar leden een verzekering afgesloten teneinde de ledenexpediteurs in de gelegenheid te stellen zich in te dekken tegen de financiële

risico's met betrekking tot invoeraangiften. De door FENEX afgesloten collectieve verzekering dekt het financieel nadeel dat voor de verzekerde deelnemer ontstaat, indien hij met betrekking tot aangiften voor het vrije verkeer door hem verricht, wordt aangesproken door douaneautoriteiten of andere overheidsinstanties tot betaling van rechten, belastingen, heffingen accijnzen en administratieve boeten. Daarnaast dekt de verzekering ook de proceskosten en kosten van rechtsbijstand. Deze verzekering kent een dekking voor de documenten die in eigen naam en voor eigen rekening zijn gemaakt, maar ook voor de documenten die zijn gemaakt als direct vertegenwoordiger.

Collectieve Verzekering Fiscale Vertegenwoordiging

Het verleggen van de Omzetbelasting bij invoer via een Nederlandse fiscaal vertegenwoordiger, biedt buitenlandse ondernemers een groot liquiditeitsvoordeel. De fiscaal vertegenwoordiger wordt hiermee aansprakelijk voor de verschuldigde belasting en zal een deugdelijke administratie moeten voeren om aan te tonen wat er met de goederen is gebeurd. Binnen de collectieve verzekering invoer bestaat de mogelijkheid van dekking van het financieel nadeel dat voor de expediteur ontstaat, indien hij door de Belastingdienst wordt aangesproken.

Public Relations en communicatie

Plaatsingen FENEX-ledenlijst

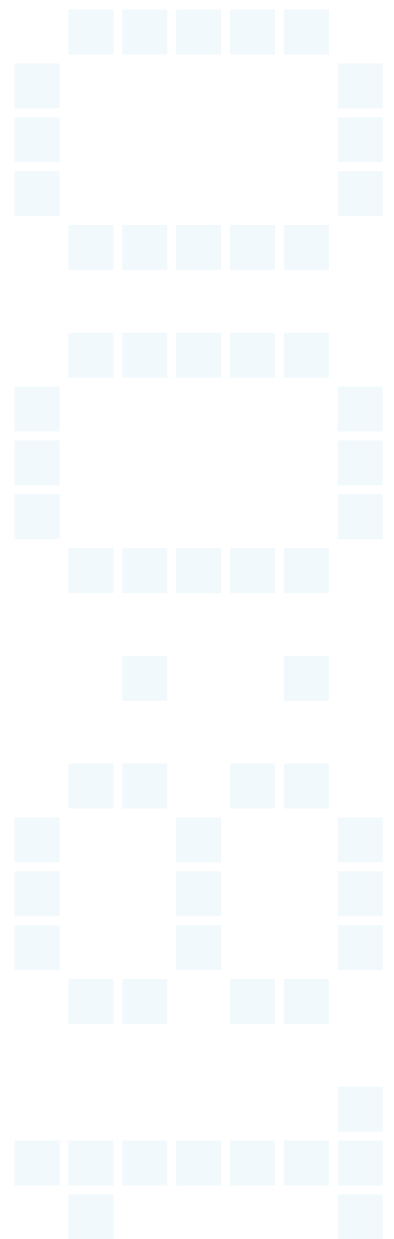
FENEX plaatste, om bij te dragen aan promotie van haar leden, in het verslagjaar weer integrale ledenlijsten in diverse vakgidsen. In het Rotterdam Transport Handboek gaat de plaatsing vergezeld van het FENEX-bedrijfsprofiel en een bladwijzer. Daarnaast is in het Jaarboek 2013 Rotterdam Port Information een FENEX-profiel opgenomen en heeft FENEX het voorwoord mogen schrijven. 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.transport-guiderotterdam.nl).

Profilering

Om de georganiseerde expeditie sector te promoten, werkt FENEX mee aan de invulling van thema's in vakbladen en handboeken. Daarnaast heeft FENEX ook dit jaar weer diverse persberichten en interviews gegeven aan de vakmedia. Voorts verleent FENEX het 'logo' aan bepaalde evenementen en brengt deze onder de aandacht van leden. Zo is FENEX onder meer als mediapartner opgetreden voor het Douanecongres.

Bedrijfsbezoeken

Begin 2013 zijn de bedrijfsbezoeken door FENEX overgedragen aan de regioconsulenten van TLN. Inmiddels bezoeken de consulenten ook de leden van de Kring FENEX. 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 en ontvangen zij op allerlei terreinen advies.



Douanelogistiek

Door internationale ontwikkelingen is de taak van de Douane de afgelopen decennia 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 continu 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 Douanewetboek en de uitvoeringsverordeningen.

Raad voor Douanelogistiek in het teken van Work in Progress

De Raad voor Douanelogistiek is dit verslagjaar in mei bijeengeweesd en stond in het teken van het verbeterproject genaamd Work in Progress. Dit project vindt plaats in samenwerking tussen de Douane en het bedrijfsleven. Tijdens de bijeenkomst heeft de heer Visscher, team Handhavingstrategie Douane Nederland,

een inleiding verzorgd over de achtergrond, het tijdsplan en de beoogde resultaten van het project.

'Work in Progress', bedrijfsleven en Douane maken samen verbeterplan

Op 13 juni 2013 is het definitieve werkprogramma 'Work in Progress' gepubliceerd. Met het programma 'Work in Progress' verbeteren het bedrijfsleven en de Douane in 2013 en 2014 de samenwerking. Het project brengt de wensen van het bedrijfsleven en de Douane samen in een werkprogramma met meetmomenten. Voor het bedrijfsleven terugkerende problemen, zoals lange wachttijden en gebrek aan terugkoppeling na controles worden hierdoor opgepakt.

"Toezicht doen we samen!" is het motto waaronder de Douane en het bedrijfsleven samen het programma 'Work in Progress' hebben opgesteld. In 'Work in Progress' staan concrete verbeterpunten voor de Douaneorganisatie, die tegemoetkomen aan de wensen van het bedrijfsleven en gelijktijdig de kwaliteit van handhaving garanderen. Enkele doelen van het programma zijn:

- minder oponthoud in het logistieke proces voor bedrijven;
- slimmer en efficiënter uitvoeren van de toezichtstaken van de Douane.

Voorbeelden van verbeterpunten zijn:

- douanecontroles zoveel mogelijk laten aansluiten bij de rustpunten in de logistiek;
- betere communicatie van de Douane over het uitvoeren van fysieke controles;
- samenwerking tussen de Douane en andere handhavers.

Uitvoering van 'Work in Progress' moet bijdragen aan de kwaliteit van de Nederlandse Douane en daarmee aan de kwaliteit van Nederland als distributieland. 'Work in Progress' heeft de Douane gerealiseerd met de diverse koepelorganisaties. FENEX heeft een grote en actieve bijdrage kunnen leveren, mede door de vele waardevolle reacties en input van de leden. Een volledig overzicht van het verbeterprogramma is te vinden op de website van de Douane. De voortgang van het project wordt

bewaakt in het Overleg Douane Bedrijfsleven, werkgroep Toezicht & Handhaving. FENEX is tevreden over het tot nu toe behaalde resultaat, al is wel aangegeven dat het uiteindelijke doel moet blijven dat aangevers merkbare verbeteringen ervaren, bijvoorbeeld op het punt van samenwerking met andere handhavers.

Douane ontwikkelt een nieuw aangiftesysteem (AGS)

Na decennia van trouwe dienst worden de aangiftesystemen Sagitta Invoer (DSI) en Sagitta Uitvoer (DSU) vervangen door het nieuwe Aangiftesysteem (AGS). Aanvankelijk was de ingebruikname van AGS 2 (invoer) gepland op 6 oktober 2013. Het systeem bleek echter niet gereed te zijn, waardoor de invoeringsstrategie herzien moest worden.

Implementatie AGS Invoer

Het afgelopen jaar heeft FENEX diverse keren haar zorgen geuit over de voortgang en de impact voor het bedrijfsleven. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een brandbrief aan de algemeen directeur Douane en een gesprek met de directie van de Douane en de personen verantwoordelijk voor AGS. In het gesprek heeft de Douane medegedeeld dat het signaal de bewustwording heeft vergroot bij de Douane over de noodzaak van intensieve externe communicatie over alle, dus ook Douane interne, problemen en oplossingen rondom AGS. Het signaal is ter harte genomen en de communicatie is inmiddels verbeterd.

Gezamenlijk is geconcludeerd dat de planning, zoals die eerder is vastgesteld door de Douane, te ambitieus is gebleken. De technische complexiteit, de daarmee samenhangende wijzigingen, maar zeker ook de veelheid aan betrokken partijen aan bedrijfs- en overheidszijde die door AGS2 worden geraakt, noodzaken tot nadere fasering van de implementatie. Er is afgesproken dat deze wordt bepaald door de opeenvolgende oplossing van knelpunten in het proces en dat een nieuw termijnplan begin 2014 in gezamenlijk overleg zal worden vastgesteld.

Maatregelen

FENEX heeft regelmatig en intensief overleg gehad met de Douane en andere betrokken partijen. Het overleg vond plaats met verschillende afdelingen van de Douane

en op verschillende niveaus. Daarbij werd besproken welke technische en organisatorische maatregelen nog getroffen moeten worden en werd nagegaan wat het resultaat van de reeds genomen maatregelen is. Door FENEX is een voorstel gedaan aan de Douane voor de aanpak van de verdere implementatie. De belangrijkste punten uit dit voorstel, zoals een individuele benadering en geleidelijke overgang voor bedrijven die daar behoefte aan hebben, zijn door de Douane overgenomen in de nieuwe implementatiestrategie. Belangrijke functionaliteiten zoals service-informatie en het beruchte SAGOGA-bericht zijn door de Douane uiteindelijk bestempeld als opschalingsverhinderende aspecten. De overgang voor de grote groep aangevers zal dan ook niet plaatsvinden voordat deze zaken gerealiseerd zijn.

Eind 2013 zijn enkele aangevers gestart met een deel van hun invoeraangiften te verwerken in AGS. Op basis van de ervaringen in deze testfase (prefase) is nagegaan welke maatregelen nog genomen moesten worden om uiteindelijk grote groepen aangevers zo soepel mogelijk aan te kunnen sluiten op AGS. De ervaringen van de bedrijven die zijn aangesloten, waren allen gelijk; eenvoudige aangiften gaan redelijk tot goed, maar bij meer complexe aangiften moet zowel aan de kant van het bedrijf als van de Douane gezocht worden naar de juiste manier van aangeven. Dit bevestigde de grootste valkuil van AGS zoals hij al meerdere malen ter sprake is gebracht door FENEX, namelijk; AGS is niet alleen een technische wijziging, maar ook een andere manier van aangeven.

FENEX organiseert grote voorlichtingscampagne

Omdat AGS meer is dan een technische wijziging, is goede communicatie en informatievoorziening met betrekking tot AGS zeer belangrijk. In mei van het verslagjaar heeft FENEX, in samenwerking met de Douane, EVO en ADS, een zestal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. De bijeenkomsten zijn door meer dan 1200 personen bezocht. Op verzoek van FENEX zal een community ingericht worden, waar alle relevante informatie voor aangevers overzichtelijk en verzameld te vinden zal zijn. De voorlichtingsbijeenkomsten worden in 2014 aangepast naar de huidige stand van zaken en herhaald in de vorm van webinars.

Vorbereidingen AGS Uitvoer

In het Overleg Douane Bedrijfsleven is met betrekking tot AGS Uitvoer (fase 3) afgesproken dat dit niet eerder dan negen maanden na de implementatie van AGS2 in gebruik zal worden genomen. Verwacht wordt dat AGS3 vanaf begin 2015 geïmplementeerd zal worden. Tussen de belanghebbende koepelorganisaties en de Douane is afgesproken dat - voordat de implementatie van AGS3 start - de implementatie van AGS2 goed geëvalueerd wordt. Dit om de problemen van de implementatie van AGS2 niet te laten herhalen. De Douane is inmiddels wel gestart met het technisch realiseren van AGS3 en het opstellen van technische specificaties voor het bedrijfsleven.

Vorbereidingen AGS4 voor de maandaangifte, domproc en koeriersregeling

In AGS4 zullen de domiciliëringsprocedures, de GPA (maandaangifte) en de koeriersregeling (Blauwdruk) ontwikkeld worden. Eind juni heeft de Douane verschillende voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd over AGS4. De bedoeling van de voorlichtingssessies was om uitleg te geven aan de zogenaamde co-creatie die de Douane heeft toegepast bij de ontwikkeling.

In oktober van dit verslagjaar is de co-creatiefase afgerond. In die fase is via een website door de Douane geïnventariseerd hoe het bedrijfsleven de inrichting van nieuwe processen zou willen zien. Op verzoek van FENEX is de Douane in gesprek getreden over het ontwerp van AGS4 en het daarbij behorende proces. In dit overleg is aan de Douane aangegeven, dat het meest heikle punt, zijnde het doen van kennisgevingen, niet verplicht gesteld moet worden zolang dit wettelijk niet noodzakelijk is. Door FENEX is ook aangegeven dat voordeel gezien wordt in het gebruik van een audit file. Daarnaast is aan de Douane gevraagd meer (risico) informatie te delen, om zo te komen tot kwalitatief betere aangiften.

De suggesties die door FENEX zijn gegeven, zijn door de Douane verwerkt in een nota die aan het MT Douane aangeboden is. De uitkomst van de besluitvorming van het MT Douane is verwerkt in een brief aan het bedrijfsleven. In de brief is aangegeven dat:

- het aanbrengbericht conform het UCC wordt ontwikkeld en AGS4 wordt gereedgemaakt voor de ontvangst van die berichten. Pas na publicatie van de onder-

liggende wetgeving van het UCC (verwacht medio 2015) wordt de invulling definitief gemaakt;

- er een strategie wordt ontwikkeld voor een vrijstelling van een aanbrengbericht (uiterlijk medio 2015 gereed);
- er invulling wordt gegeven aan een auditfile (uitwisseling van informatie met de Douane), samen met de Belastingdienst. De invulling betreft niet alleen welke data in welke structuur, maar ook bijvoorbeeld de periodiciteit.

De Douane is daarmee tegemoet gekomen aan de wensen en bezwaren van FENEX. De Douane en het bedrijfsleven zullen de komende jaren in overleg AGS4 gaan ontwerpen.

Publicatie van het nieuwe Europese Douanewetboek (UCC)

De Union Customs Code (UCC) is het nieuwe Europese Douane Wetboek. Het nieuwe Wetboek gaat het huidige CDW vervangen. Het CDW bestaat sinds het wegvallen van de Europese binnengrenzen in 1992. Sinds die tijd is er veel veranderd, zoals het elektronisch indienen van aangiften in plaats van schriftelijk, de EG is de EU geworden, er zijn nu 28 lidstaten in plaats van 12 en hebben terroristische aanslagen en de economische crisis de wereld veranderd. Aanvankelijk was het voornemen te komen tot een Modernised Customs Code. De economische crisis en het verdrag van Lissabon hebben ervoor gezorgd dat de ambities van de MCC naar beneden bijgesteld moesten worden. Zo is de UCC ontstaan met vooral aanpassingen op juridisch- en IT-technisch gebied en in mindere mate fundamentele modernisering. Op 10 oktober 2013 is de nieuwe wetgeving gepubliceerd.

Voor (Douane-)expediteurs kan gesproken worden van een (klein) succes, in die zin dat de UCC voldoende ruimte biedt, om de Nederlandse vereenvoudigingen en handelsfacilitatie te behouden en daarnaast nieuwe innovatieve concepten te ontwikkelen. Dit onder andere dankzij inzet van CLECAT, het Nederlandse ministerie van Financiën en het Nederlandse bedrijfsleven, waaronder FENEX. Maar de UCC biedt niet de mate van modernisering waar aanvankelijk op was gehoopt.

Vanaf november 2013 is het traject gestart van de zogenaamde Implementing- en Delegated Acts (huidige

Toepassingsverordening). Het traject zal naar verwachting een jaar duren. Inmiddels worden de eerste titels van de zogenaamde delegated acts (bevoegdheden Commissie) en implementing acts (bevoegdheden lid-staten) in Brussel besproken. FENEX blijft leden informeren over de ontwikkelingen en zal zich blijven inzetten voor een zo gunstig mogelijk eindresultaat voor expediteurs en Douaneagenten.

Hoge Beschikbaarheid Douane Systemen (HBDS)

Doel van het programma Hoogbeschikbaarheid Douanesystemen is om de beschikbaarheid van de Douane-informatiesystemen aanzienlijk te verbeteren en te verhogen. In het programma werken het bedrijfsleven, softwareleveranciers en de Douane nauw samen. Het programma Hoogbeschikbaarheid Douanesystemen is gestart op 2 februari 2012.

In 2012 ging de beschikbaarheid van Douane-informatiesystemen fors omhoog. Het doel om de beschikbaarheid van de Douane-informatiesystemen aanzienlijk te verbeteren en te verhogen, is grotendeels gerealiseerd. Het doel voor 2013 van 97,5% is behaald, ondanks enkele forse storingen in september. De doelstelling van het programma is voorts de beschikbaarheid verder op te voeren naar 99,5% in 2015.

Op basis van het "Sporboekje 2012" is er in vier werkgroepen een flinke aanzet gegeven om de gewenste verbeteringen op gang te brengen. Zo is bijvoorbeeld in maart 2013 een nieuwe community in gebruik genomen. Deze digitale community geeft permanent inzicht over de actuele status en beschikbaarheid van de Douanesystemen. De community is openbaar en dus voor iedereen toegankelijk. Met betrekking tot de noodprocedures is helaas gebleken dat de in 2012 vastgestelde procedures in de praktijk niet geheel naar wens bleken te functioneren. Medio 2014 zal een herziene versie in werking treden.

In het Overleg Douane Bedrijfsleven van 18 april 2013 hebben het bedrijfsleven en de Douane samen de inhoud van het "Sporboekje 2013-2014" vastgelegd. Hierin staan de stappen die in 2013 en 2014 moeten leiden tot een nog hogere beschikbaarheid van de Douanesystemen. Het programma Hoogbeschikbaarheid Douanesystemen kent drie hoofdactiviteiten:

1. Het realiseren hoog beschikbare infrastructuur en applicaties. Hierdoor zullen de digitale aangiftesystemen minder kwetsbaar zijn bij een verstoring en zal onderhoud in mindere mate leiden tot onbeschikbaarheid.
2. Het inrichten van monitoring van de Douaneprocessen, applicaties en infrastructuur. Daarvan is het doel verstoringen (voor)tijdig onderkennen, zodat adequaat actie kan worden ondernomen.
3. Het verbeteren van het inrichten van functioneel beheer, applicatiebeheer en technisch beheer waar dat nodig is, om hoogbeschikbaarheid te realiseren.

Authorised Economic Operator

Afgelopen jaar is een werkgroep gestart met de naam "Meerwaarde AEO". De reden voor het oprichten van deze werkgroep was enerzijds ontevredenheid bij het bedrijfsleven over het rendement van de AEO status en anderzijds een behoefte aan een concretere aanpak in de toekomst. De werkgroep is een subgroep van het ODB Toezicht & Handhaving.

Aan de Douane is verzocht een duidelijk overzicht te leveren van de huidige AEO voordelen en in cijfers uit te drukken hoeveel minder controlelast ontstaat voor AEO bedrijven. Uit die cijfers blijkt dat er een reductie is van circa 50% op controles voor AEO gecertificeerde bedrijven ten opzichte van niet-gecertificeerde bedrijven. Echter, de controledruk voor AEO bedrijven is in absolute getallen niet afgenomen. Het aantal controles is in totaliteit toegenomen onder druk van diverse veiligheidsmaatregelen. Een individueel AEO-bedrijf zal in de praktijk weinig merken van de reductie. Het voordeel bestaat dus vooral uit minder controles ten opzichte van bedrijven die niet AEO-gecertificeerd zijn.

In de nieuwe handhavingsvisie van de Douane zal meer onderscheid worden gemaakt tussen trusted traders (AEO) en unknown traders. In deze visie wordt het verschil in controledruk tussen deze twee stromen verder vergroot. Ook in de UCC zal de rol van AEO anders worden. In de UCC worden vergunningen en facilitering voor bedrijven meer gekoppeld aan een AEO status of aan de eisen van AEO. Het belang van een AEO certificaat wordt daarmee steeds groter. Zeker voor logistiek dienstverleners, terwijl het niet per se meer voordeel oplevert ten opzichte van het verleden. Ondanks deze ontwikkelingen is het FENEX gelukt dit jaar nieuwe voor-

delen te realiseren, dan wel nieuwe voordelen te laten onderzoeken. Dit zijn bijvoorbeeld;

- matiging zekerheid bij invoer, waarbij bedrijven zelfstandig de hoogte van de zekerheid kunnen bepalen;
- nieuwe werkwijze controles bij uitgaan in de Rotterdamse haven.

In onderzoek bij de Douane zijn nog:

- vooraf aangifte met kennisgeving van controle voordat de goederen arriveren;
- minder controles voor (Douane-)expediteurs bij directe vertegenwoordiging.

Een ander belangrijk aspect is het verkrijgen en behouden van het AEO certificaat. Sinds dit jaar is de Douane actiever gaan monitoren bij bedrijven. Daarbij bestaat zowel aan de kant van de Douane als van het bedrijfsleven nog onduidelijkheid over hoe dit zo goed mogelijk ingevuld dient te worden.

Promenade - Control Framework voor implementatie en monitoring van AEO

Binnen de actielijn Douane van de Topsector Logistiek is in december een project gestart waarin samen met de Douane en TNO een zogenaamd Control Framework voor implementatie en monitoring van AEO wordt ontwikkeld. Het framework moet leiden tot een toolbox waarmee bedrijven en de Douane beter en efficiënter in staat zijn "in control" te zijn en dat ook aantoonbaar kunnen maken. Het onderzoek wordt gedaan door TNO in samenwerking met de Douane en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, waaronder FENEX.

FENEX heeft als grote belanghebbende branche de meeste bedrijven aan mogen dragen hiervoor. Dit zijn in totaal zeven bedrijven, die als koploper aangemerkt kunnen worden en best practices aanleveren om te komen tot een voor ieder bedrijf toepasbare toolkit. In totaliteit doen vijftien bedrijven mee met het topsectoren project. Bedrijven hebben zich bij FENEX aan kunnen melden voor deelname. Binnen de geïnteresseerden is een selectie gemaakt van diverse soorten expediteurs uit de verschillende Nederlandse regio's.

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 wederuitvoer wordt opgemaakt, kunnen de goederen in Nederland uitgaan onder de eenvoudigere regeling Douanevervoer (Transit). Een discussie in Brussel (noodzaak van veiligheidsgegevens bij uitgaande goederen) en een op handen zijnde wijziging van de wetgeving (vervallen interpretatieruimte) hebben de Nederlandse Douane in december 2011 doen besluiten de wederuitvoeraangifte na een Economische Douaneregeling verplicht te stellen.

Initieel is besloten de implementatie te laten samenvallen met de invoering van AGS uitvoer. De 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. De werkgroep heeft verschillende voorstellen gedaan. Desalniettemin blijft er een onwenselijke situatie bestaan voor het bedrijfsleven. Door onduidelijkheden van de nieuwe wetgeving en het functioneren van de nieuwe aangiftesystemen (met name AGS4) is het niet mogelijk een impact te bepalen en daarop goede scenario's te ontwikkelen.

Daarom hebben FENEX en EVO in 2013 een gezamenlijke brief geschreven aan de algemeen directeur van de Douane, waarin gepleit wordt voor uitstel van de implementatie van de regelgeving tot de inwerkingtreding van de UCC (verwacht 2016). In het ODB Rechtstoepassing van 11 april en het algemene ODB van 18 april is door de algemeen directeur Douane aangegeven dat de Douane niet wil afwijken van de eerder bepaalde implementatiedatum. De wet laat, vanwege de veiligheidsgegevens, geen ruimte meer open voor de eerdere Nederlandse interpretatie. Door het ontbreken van de veiligheidsgegevens zou, volgens de Douane, Nederland als niet-veilig kunnen gelden.

De Douane heeft daar wel tegenovergezet dat het beschikbaar hebben van de veiligheidsgegevens het enige uitgangspunt nog is. In de periode tussen de uitrol van increment 3 van AGS (uitvoer) en de inwerkingtreding van de UCC geldt een 'overgangsregeling' en hoeft geen aangifte voor wederuitvoer te worden gedaan, mits de veiligheidsgegevens op een andere wijze worden verstrekt. Dat kan bijvoorbeeld door het indienen van een aangifte voor vervoer met veiligheidsgegevens.

Per 1 mei 2016, de datum van inwerkingtreding van de UCC, eindigt de overgangsregeling en wordt het verplicht om bij wederuitvoer een aangifte voor wederuitvoer te doen. Vanaf deze datum moet de beschreven procedure worden gevolgd, mogelijk enigszins aangepast als gevolg van afwijkende toepassingsbepalingen van de UCC ten opzichte van CDW.

Daarmee is de discussie rondom de implementatie van wederuitvoer in Nederland voorlopig beëindigd. Met de Douane is afgesproken dat later gecommuniceerd zal worden over dit onderwerp. De communicatie zal later plaatsvinden omdat AGS3 pas in 2015 ingevoerd zal worden en het onderwerp in 2014 nog niet actueel zal zijn.

Uniformering van de zekerheidstelling bij fiscale vertegenwoordiging

Op 24 december 2013 is een nieuw uitvoeringsbesluit gepubliceerd door de staatsecretaris van Financiën. Deze publicatie is een gevolg van een succesvolle lobby van FENEX in samenwerking met VNO-NCW.

Het besluit is een actualisering van het besluit van 10 november 1995, nr. VB 95/2288 (mededeling 20). Om de uniformiteit van het beleid te waarborgen, bevat het besluit richtlijnen voor het vaststellen van de zekerheid bij fiscaal vertegenwoordigers. Verder is de tekst van het besluit geactualiseerd in verband met wijzigingen in de btw-regelgeving. Ook is de procesbeschrijving in het besluit ingekort. Verder zijn in de tekst van het besluit redactionele wijzigingen aangebracht. Met dit besluit wordt de hoogte van de zekerheid standaard vastgesteld op het voormalige minimum van 5% van het bedrag dat aan btw verschuldigd zou zijn, als bij de invoer en/of de levering geen btw-vrijstelling of btw-nultarief van toepassing zou zijn. Voor de zekerheden geldt een minimum van € 5.000 en een maximum van € 100.000 voor bulkgoederen, halffabricaten en productiemiddelen (categorie 1) en maximaal € 500.000 voor overige goederen (categorie 2).

Aanleiding om met het ministerie van Financiën in gesprek te treden, waren signalen van leden waarbij werd aangegeven dat de Belastingdienst voornemens was oude zekerheden te herzien. Bij die herziening zou, in het kader van uniformering, matiging in veel gevallen

niet meer toegestaan worden. Als dit daadwerkelijk zou zijn doorgevoerd, had de situatie kunnen ontstaan dat het optreden als fiscaal vertegenwoordiger in Nederland zo goed als onmogelijk en/of onrendabel zou zijn geworden.

Voor veel bedrijven betekent de aanpassing een aanzienlijke lastenverlichting. In sommige gevallen kunnen zekerheden van enkele miljoenen teruggebracht worden naar maximaal € 500.000. Echter, enkele ondernemers hebben ver in het verleden een zekerheid gesteld die nooit is aangepast. In dat geval kan het zijn dat de nieuwe berekeningswijze ertoe leidt dat de zekerheid verhoogd zal worden. Desalniettemin wordt hiermee voorkomen dat een inspecteur besluit een reeds bestaande (relatief lage) zekerheid ineens enorm te verhogen. FENEX is dan ook van mening dat het vernieuwde besluit een positieve werking heeft.

In de gesprekken met het ministerie van Financiën is afgesproken dat in 2014 nog gesproken zal worden over een verdere facilitatie voor AEO gecertificeerde bedrijven. Verder zal FENEX het komende jaar nog betrokken zijn bij het vernieuwen van de (elektronische) bewijslast bij intra communautaire transacties, het handhavings- en invorderingsbeleid bij FV en de aansprakelijkheid.

ACTAL rapport - Vermindering van de regeldruk

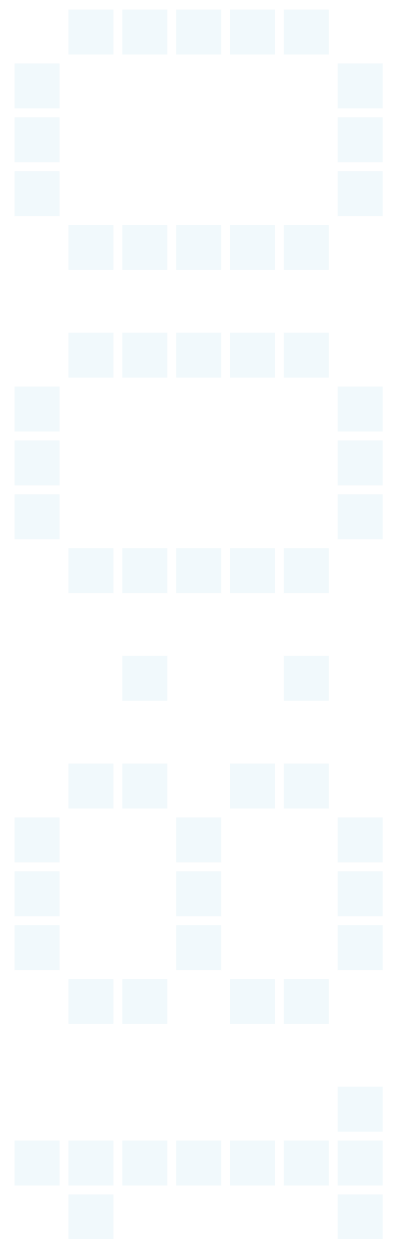
Op 17 juli 2012 is een adviesaanvraag "sectorscan regeldruk Topsector Logistiek" ingediend door de minister van Infrastructuur en Milieu (mevrouw Schultz van Haegen) bij ACTAL, het Adviescollege toetsing regeldruk. In het kader van het Topsectorenbeleid is met de toenmalige minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, namens het kabinet, gevraagd advies uit te brengen over de mogelijkheden om de regeldruk in de logistieke sector te verminderen. De sector is door het kabinet aangewezen als topsector en maakt ook onderdeel uit van de maatwerkaanpak van het kabinet. De adviesaanvraag was het resultaat van een succesvolle lobby van TLN.

Het Topteam Logistiek heeft een heldere ambitie geformuleerd: "In 2020 heeft Nederland een internationale toppositie (1) in de afwikkeling van goederenstromen, (2) als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en (3) als land met een

aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor verladend en logistiek bedrijfsleven”. Het merkbaar verminderen van regeldruk binnen deze sector draagt hieraan bij.

Een belangrijk onderdeel van de sectorscan was het onderzoek dat is uitgevoerd door TNO. Daarnaast is met diverse bedrijven en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, waaronder FENEX, gesproken. Het onderzoek en deze gesprekken hebben inzichtelijk gemaakt van welke regeldruk ondernemers binnen de logistieke sector het meeste last hebben. Het onderzoek richt zich op de sectorspecifieke regeldruk.

Het resultaat van het onderzoek is in een rapport in december 2013 gepresenteerd aan de minister. De resultaten van het rapport zullen in 2014 door de overheid en het bedrijfsleven (waaronder FENEX) omgezet worden in concrete acties, die moeten leiden tot vermindering van regeldruk.



Zeehavenlogistiek

De havens van Nederland waren in 2013 vol in ontwikkeling. Zo zorgt schaalvergroting in de lijnvaart ervoor dat steeds grotere zeeschepen de terminals aandoen. Dit brengt de nodige uitdagingen met zich mee op het gebied van landzijdige afhandeling. Ook is er veel aandacht voor duurzaamheid en een optimale benutting van alle modaliteiten.

Maasvlakte II wordt in gebruik genomen. Dit biedt kansen met betrekking tot het opbouwen van een relatie met nieuwe terminaloperators. Tegelijkertijd raakt ook het ladingaanbod versnipperd. De toekomst zal eveneens de nodige uitdagingen brengen. Te denken valt aan concurrentie van andere havens en een toename van goederenstromen.

FENEX is vol betrokken bij de boven beschreven ontwikkelingen. Onder andere door middel van het samenwerkingsproject APMT-FENEX. Geconstateerd wordt echter ook dat er een groeiende noodzaak is tot meer ketensamenwerking. FENEX ziet dan ook veel meerwaarde in het opstellen van een Code of Conduct voor de haven van Rotterdam.

De mainport van Rotterdam is de belangrijkste zeehaven van Nederland. Helaas is 2013, met name op het gebied van containeroverslag, niet een heel goed jaar geweest voor Rotterdam. Gedurende het verslagjaar nam de goederenoverslag in de Rotterdamse haven af met 0,2% tot 440,5 miljoen ton. De overslag van containers nam met 3,3% af tot 121,3 miljoen ton¹.

Raad voor Zeehavenlogistiek

De Raad voor Zeehavenlogistiek is gedurende het verslagjaar tweemaal bijeengekomen. Tijdens de Raadsvergadering van 14 mei presenteerde FENEX de prioriteiten van de Raad voor Zeehavenlogistiek voor 2013. Ook werd er mandaat gegeven voor het samenwerkingsproject APMT-FENEX en gaf FENEX een terugkoppeling over de resultaten van het project Ketendigitalisering. Tijdens de Raadsvergadering van 14 november koppelde

FENEX terug over de behaalde resultaten op de prioriteiten van 2013. Tevens werd het facturatieprotocol, dat gedurende het verslagjaar met de VRC is afgesloten, gepresenteerd en werd een tussenrapportage gegeven over het samenwerkingsproject APMT-FENEX. Portbase gaf tijdens de tweede bijeenkomst van de Raad voor Zeehavenlogistiek een presentatie over Ladinginformatie 2.0, gevolgd door een demonstratie van deze expediteursdienst.

Stuurgroep Zeehavenlogistiek

Om de belangen van leden goed te kunnen vertegenwoordigen, heeft FENEX eind 2012 een rondje langs de leden van de stuurgroep Zeehaven gemaakt. In individuele gesprekken is gevraagd welke thema's er speelden, wat de prioriteit hiervan is en wat de rol van FENEX hierin zal moeten zijn. Hieruit kwam een prioriteitenlijst naar voren die tijdens een vergadering van de Raad voor Zeehavenlogistiek is vastgesteld. De prioriteitenlijst vormde vervolgens de basis voor het beleid van de stuurgroep Zeehavenlogistiek in 2013. De stuurgroep Zeehavenlogistiek is in 2013 vier maal bijeengekomen. De onderwerpen die tijdens de vergaderingen van de stuurgroep zijn besproken, worden hieronder toegelicht.

Samenwerkingsproject APMT-FENEX

Het samenwerkingsproject met APMT is één van de belangrijkste dossiers geweest binnen de Raad voor Zeehavenlogistiek gedurende het verslagjaar. Doel van dit project is om, met het oog op de naderende opening van de nieuwe terminal van APMT op Maasvlakte II, processen op elkaar af te stemmen en zo efficiency in de keten te creëren.

Gedurende het verslagjaar heeft FENEX een stuurgroep ingericht die overleg heeft gevoerd met APMT. Eveneens is een klankbordgroep ingericht waaraan FENEX aan het samenwerkingsproject gerelateerde onderwerpen kon voorleggen. Mede dankzij de inzet van beide groepen zijn de standpunten en wensen van FENEX ten opzichte van de nieuwe terminal op Maasvlakte II gestructureerd vastgelegd in position papers. Deze standpunten kunnen ook gebruikt worden ten opzichte van andere containerterminals.

1. Deze cijfers zijn te vinden op de website van het Havenbedrijf Rotterdam: www.portofrotterdam.nl

Binnen het samenwerkingsproject heeft een vijftal bijeenkomsten met APMT plaatsgevonden: één kick-off bijeenkomst, drie bijeenkomsten voor het maken van procesafspraken (onderverdeeld in processen aan de gate, Douaneprocessen en communicatieprocessen), en één bijeenkomst voor het maken van prestatieafspraken. Het project zal zijn afronding vinden in het volgend verslagjaar. De intentie hiervan is een aantal prestatieafspraken vast te leggen in een convenant. Te denken valt aan afspraken over de inrichting van slottijden (in samenspraak met de AZV), het scanproces op Maasvlakte II en de uitwisseling van informatie. In dit convenant zullen ook afspraken over het vastleggen, monitoren en evalueren van KPI's opgenomen worden.

Gedraglijn facturatie VRC-FENEX

Wekelijks vindt een groot aantal betalingen en facturaties plaats tussen expediteurs en cargadoors. Hoewel dit in de meeste gevallen goed verloopt, komt het ook regelmatig voor dat er zich problemen of misverstanden rondom het facturatieproces voordoen. Dit kost zowel expediteurs als cargadoors veel tijd. Hierover waren FENEX en VRC al enige tijd in overleg.

Gedurende het verslagjaar is dit uitgemond in een gedraglijn facturatie. In de gedraglijn staan zowel voor cargadoors als expediteurs aanbevelingen opgenomen voor verschillende fases in het facturatieproces. Beide organisaties doen een beroep op hun leden om deze aanbevelingen na te komen. FENEX en VRC willen met de gedraglijn de procedures in de haven verder optimaliseren en de samenwerking binnen de logistieke keten verbeteren. Verder ziet FENEX de gedraglijn als een goede stap in de richting van een Code of Conduct voor de haven van Rotterdam. FENEX zal monitoren in hoeverre de gedraglijn nagekomen wordt.

Betrokkenheid FENEX bij Portbase

Gedurende het verslagjaar is FENEX nauw betrokken geweest bij het doorontwikkelen van de services van Portbase. Naast de reguliere overleggen die FENEX met Portbase voert, heeft dit zich op de volgende wijze geuit:

Betrokkenheid Ladinginformatie 2.0

FENEX heeft een actieve rol gespeeld bij de ontwikkeling van Ladinginformatie 2.0. Meerdere leden van FENEX hebben zitting gehad in een werkgroep die de nieuwe versie van deze expediteursdienst verder heeft helpen

ontwikkelen. Met Ladinginformatie kunnen expediteurs en importeurs via één dienst alle gegevens over hun lading aan boord van een schip inzien, zoals de los-terminal, het moment van lossen van een container, de aankondiging van een eventuele Douanecontrole en de vrijstelling na een controle.

Nieuw in Ladinginformatie 2.0 is dat de actuele, realtime ETA geraadpleegd kan worden. De ETA wordt aangeleverd via Koninklijke Dirkzwager. Verder kent Ladinginformatie 2.0 een wachtrij voor latere koppeling met nog niet bekende bills of lading. In 2014 zal Ladinginformatie 2.0 uitgerold worden.

Inzet FENEX naar aanleiding van verplichtstelling terminals

RWG, APMT1 en AMPT2 gaan het verplicht stellen de Melding Import Documentatie (MID), Melding Export Documentatie (MED), Road Planning, Barge Planning en Rail Planning aan te leveren via Portbase. RWG, APMT en Portbase zullen in 2014 roadshows gaan geven om stakeholders in te lichten over de verplichte communicatie via Portbase.

De verplichtstelling van het indienen van de MID en MED via Portbase kan ook gevolgen hebben voor expediteurs. Als de MID niet of niet goed aankomt, kunnen containers niet meegenomen worden. Als de MED niet of niet goed aankomt, mogen containers niet gelost worden. In beide gevallen zullen de terminaloperators hierover een terugkoppeling geven aan de achterlandvervoerder nadat deze zijn vooraanmelding heeft ingediend. Hiermee vindt een terugkoppeling (te) laat in het logistieke proces plaats en wordt deze niet gegeven aan een expediteur. FENEX heeft gedurende het verslagjaar benadrukt dat het van belang is dat een expediteur ook een terugkoppeling op de MID en MED krijgt.

Brief Raad van Advies Portbase aan aandeelhouders

FENEX heeft geconstateerd dat Portbase een grote hoeveelheid aan verzoeken binnenkrijgt voor het ontwikkelen dan wel aanpassen van diensten. Eveneens gaat een aanzienlijk deel van het budget van het Port Community System op aan onderhoud, terwijl de nieuwe terminals op de Maasvlakte II ook een beroep doen op de capaciteit van Portbase. Hierdoor blijft er een beperkt ontwikkelbudget over. FENEX heeft hiertoe het initiatief genomen om, namens de Raad van Advies van

Portbase, een brief te versturen richting de aandeelhouders van Portbase (Havenbedrijf Amsterdam & Havenbedrijf Rotterdam). Hierin wordt verzocht om een permanente uitbreiding van het ontwikkelbudget van het Port Community System. Als argument hiervoor wordt gesteld dat Portbase gezien wordt als een centrale spil in de digitale infrastructuur van de haven van Rotterdam, maar het de organisatie aan de middelen ontbreekt om mee te gaan in de gewenste snelheid van ontwikkelingen die ketenpartijen van haar vragen. Gezien het belang van ketendigitalisering en de noodzaak van een neutraal informatieplatform worden de aandeelhouders daarom gevraagd om het budget van Portbase permanent te verhogen.

In een reactie heeft het Havenbedrijf Amsterdam laten weten dat zij de constatering van een gebrek aan capaciteit deelt, maar het niet aan de aandeelhouders vindt om dit budgetair op te lossen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft aangegeven geen voorstander te zijn van een permanente uitbreiding van het budget, maar ziet wel mogelijk in ad hoc (mede)financiering van projecten. FENEX zal zich beroepen op de mogelijkheden.

Verhouding demurrage, detention en modaliteitkeuze

Binnen de stuurgroep Zeehavenlogistiek is geconstateerd dat de huidige ontwikkelingen binnen de logistieke sector, zoals schaalvergroting in de lijnvaart en de ontwikkeling van Maasvlakte II, vragen om een optimale benutting van alle modaliteiten. Geconstateerd is dan ook dat er geen onnodige belemmeringen moeten gelden voor expediteurs bij de modaliteitkeuze. Vervoer via het spoor en de binnenvaart kan langer duren dan vervoer over de weg. Het gevolg hiervan zal zijn dat lege containers minder snel bij een depot teruggebracht worden. Een aantal rederijen past echter, ongeacht de modaliteitkeuze, hetzelfde aantal detention vrije dagen toe.

FENEX heeft gedurende het verslagjaar een position paper opgesteld waarin gepleit wordt voor het aanpassen van de systematiek van detention zodat er geen

onnodige belemmeringen gelden bij achterlandvervoer per spoor en binnenvaart. In de position paper wordt een beroep gedaan op rederijen om een hoger aantal vrije dagen toe te passen bij achterlandvervoer per spoor of binnenvaart. In het komend verslagjaar zal FENEX steun zoeken voor deze position paper bij andere brancheorganisaties om deze vervolgens in de pers aan te bieden.

Voorgestelde maatregelen omtrent het verifiëren van het gewicht van 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 gecalibreerde 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.

FENEX heeft zich tegenstander getoond van de voorgestelde regelgeving. Naar aanleiding van een position paper van het gezamenlijk bedrijfsleven en correspondentie met Kamerleden door verschillende brancheorganisaties (waaronder FENEX) dienden de PvdA en VVD een motie in waarin de minister gevraagd wordt om te kijken naar alternatieven. Hierna gaf de minister aan niet langer te pleiten voor het verplicht wegen van containers.

Gedurende een vergadering van een subcommittee van IMO is de Nederlandse overheid (net als een meerder-

heid van de aanwezige landen) toch akkoord gegaan met de voorgestelde regelgeving. Over het voorstel wordt definitief besloten binnen een IMO vergadering in mei 2014. Nadat brancheorganisaties om opheldering vroegen, hebben Kamerleden gevraagd waarom de Nederlandse delegatie voor het voorstel heeft gestemd. Er is immers een motie aangenomen om geen steun aan het voorstel te geven en te kijken naar gangbare alternatieven. De minister gaf hierop aan dat er met het toestaan van de gecertificeerde calculatiemethode een alternatief gevonden is.

FENEX betreurt de wijze waarop de discussie is verlopen. Voorts moet worden geconstateerd dat de internationale lobby tegen de voorgestelde regelgeving aan momentum lijkt te ontbreken. Het wordt niet realistisch geacht deze ontwikkeling te keren. Wel hebben FENEX en EVO gezamenlijk overleg gevoerd met het ministerie van Infrastructuur en Milieu om te pleiten voor een zo gunstig mogelijke implementatie van deze regelgeving indien deze in mei 2014 definitief wordt aangenomen. Het ministerie gaf aan de regels zodanig in te kleuren dat er met het oog op de gecertificeerde calculatiemethode zoveel mogelijk aansluiting gezocht wordt met al bestaande certificatie.

Standaard reactie damaged op de interchange

FENEX vernam in 2013 dat bij een aantal depots bij het inleveren van containers de vermelding 'DAMAGED' op de interchange geplaatst wordt. Wanneer de chauffeur navraag doet, wordt medegedeeld dat de container pas later geïnspecteerd wordt en er hierom standaard "DAMAGED" op de interchange geplaatst wordt. Met het oog op aansprakelijkheid is dit geen wenselijke situatie.

FENEX heeft voor haar leden een standaard reactie opgesteld die gebruikt kan worden richting de depots. In de standaard reactie wordt gesteld dat meldingen van schade verworpen worden indien deze als onderdeel van een standaardprocedure gemeld worden. Tevens staat in de brief opgenomen dat er van uitgegaan wordt dat containers vrij van schade zijn, tenzij anders bewezen is. De standaard reactie is terug te vinden op de online kennisbank van FENEX.

Code of Conduct

Goed functionerende havens en achterlandverbindingen zijn van groot belang voor de sector. Dit is een aandachtspunt voor de gehele keten. Samenwerking tussen de partijen in de logistieke keten vindt momenteel veelal plaats op bilaterale en ad hoc basis. Om ketensamenwerking daadwerkelijk vorm te geven, wil FENEX een inspanningsverplichting vastleggen in een Code of Conduct. Met een Code of Conduct wordt niet bedoeld op het in steen vastleggen van afspraken tussen ketenpartijen, maar op het in kaart brengen van de wensen die verschillende ketenpartijen ten opzichte van elkaar hebben om hier vervolgens best practices op te baseren. Indien er in geslaagd wordt om een Code of Conduct af te sluiten, is de Rotterdamse Haven hierin uniek.

Een Code of Conduct kan dan ook gezien worden als een unique selling point van de haven. FENEX is van mening dat alle relevante partijen betrokken moeten zijn bij het opstellen van een Code of Conduct en het proces getrokken moet worden door een neutrale en overkoepelende partij.

Gedurende het verslagjaar heeft FENEX met verschillende partijen gesproken over de Code of Conduct. Waar er bereidheid gevonden werd Deltalinqs werd er terughoudend op gereageerd door andere ketenpartijen, waarbij de Alliantie Zeecontainervervoerders als uitzondering hierop gezien kan worden. Vooralsnog lijkt het aan draagvlak binnen de keten te ontbreken om een Code of Conduct te ontwikkelen. FENEX zal zich komend verslagjaar beroepen om de mogelijkheden om op andere wijze meer verdieping aan ketensamenwerking te geven.

Stakingen APMT-R

In de tweede helft van 2013 hebben verschillende wilde langzaamacties plaatsgevonden op de APMT-R terminal. De acties hingen samen met de stroeve onderhandelingen over een nieuwe CAO voor APMT MVII. Als gevolg van de stakingen zijn zo'n vijftien schepen uitgeweken naar andere havens. Van verschillende leden ontving FENEX vragen en klachten over de kosten die hieruit volgden.

FENEX heeft het initiatief genomen om via de media een oproep aan betrokken partijen te doen om tot een akkoord te komen. Door de public affairs afdeling van TLN is vervolgens namens TLN, AZV en FENEX een gezamenlijk persbericht uitgebracht. In het bericht wordt gesteld dat de staking tot hoge kosten voor het logistiek bedrijfsleven en reputatieschade van de Rotterdamse haven leidt. Het persbericht is door verschillende media opgepikt en als gevolg hiervan heeft er eveneens een radio-interview en televisie-interview plaatsgevonden op RTV Rijnmond met Peter Sierat (algemeen directeur TLN).

Verschiedende leden hebben FENEX gevraagd of een rederij zich in deze kan beroepen op force majeure en of het juridisch gezien klopt dat een rederij de extra kosten van vervoer van de haven waar het schip naar is omgeleid tot Rotterdam niet hoeft te vergoeden. FENEX heeft deze vraag neergelegd binnen het juridische team van TLN die hier vervolgens een juridisch advies over uitgebracht heeft, wat verspreid is onder de leden.

Overleggen HbR-FENEX

FENEX heeft vorig jaar driemaal overleg gehad met het HbR. Een belangrijk gespreksonderwerp hierin waren de ontwikkelingen rondom Maasvlakte II. FENEX heeft kenbaar gemaakt dat veel leden het zorgwekkend vinden dat er tussen de terminaloperators en HbR nog geen duidelijke afspraken zijn gemaakt over de inrichting van het spoor. HbR wil hier zo snel mogelijk goede afspraken over maken en is in overleg met de terminals.

Andere besproken onderwerpen waren duurzaamheid, automatisering (waaronder Portbase en Nextlogic) en ketensamenwerking. Tenslotte is er gesproken over het voorland van de haven en het effect van de grondprijzen op het vestigingsklimaat in de haven. HbR gaf aan met dit onderwerp bezig te zijn en zal FENEX hierin betrekken. Tijdens de algemene ledenvergadering van FENEX was HbR eveneens aanwezig om een toelichting te geven op de ontwikkeling van Maasvlakte II.

Regulier overleg VRC-FENEX

Het reguliere overleg tussen de bestuurdelegaties van VRC en FENEX heeft vorig jaar eenmaal plaatsgevonden. Belangrijke gespreksonderwerpen waren de informatieverstrekking van rederijen naar Portbase, de Code of

Conduct, het ontwikkelen van een format voor het digitaal aanleveren van zeevrachttarieven en de gedragslijn facturatie.

Overleg AZV-FENEX

FENEX heeft vorig jaar eenmaal overleg gehad met de Alliantie Zeecontainervervoerders (AZV); een deelmarkt van TLN. Gespreksonderwerpen waren de toeslag op het hergebruik van containers, vertragingen op de terminals, de Code of Conduct, het digitaliseren van de transportopdracht en het samenwerkingsproject APMT-FENEX.

Overleg RWG-FENEX

FENEX heeft ook overleg gevoerd met RWG. Dit kwam later op gang aangezien de ontwikkeling van de terminal van RWG zich eerder nog in een vroegtijdig stadium bevond. RWG gaf in het gesprek aan dat het ontvangen van 2e modaliteitinformatie ook voor hun van groot belang is.

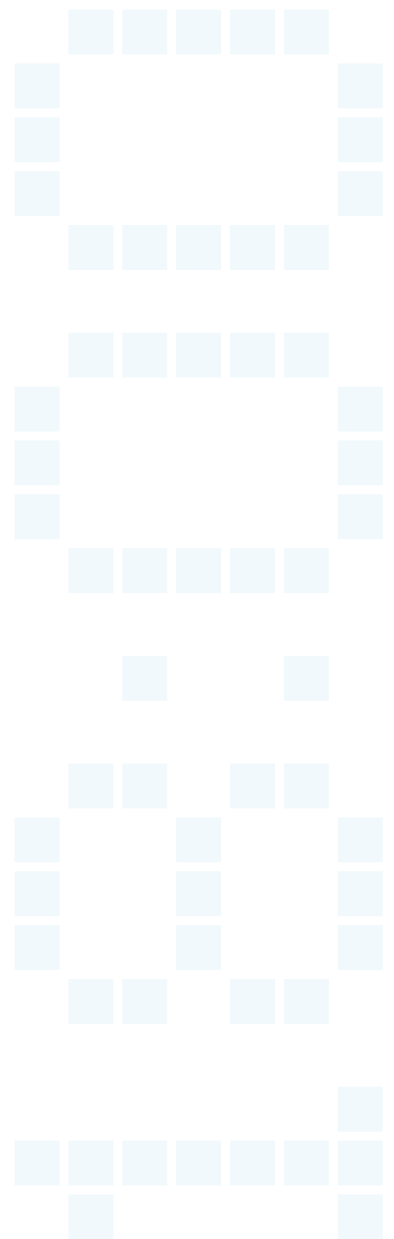
In het komend verslagjaar zullen FENEX en RWG hier verder over in gesprek treden. Hoewel RWG heeft aangegeven dat de afspraken die gemaakt worden met APMT niet één op één zullen gaan gelden voor RWG, is ook vastgesteld dat de position papers, waarin de wensen van FENEX t.o.v. APMT verwoord staan, een goed uitgangspunt vormen voor dit overleg.

Beter serviceniveau voor veterinaire importzendingen in Rotterdam

Voordat veterinaire goederen geïmporteerd kunnen 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.

Het afgelopen jaar is door de Douane, NVWA, Deltalinqs en FENEX hard gewerkt om dit proces te verbeteren, met als resultaat dat op 16 april 2013 een Service Level Agreement ondertekend is tussen de betrokken partijen. In dit Service Level Agreement zijn afspraken gemaakt over doorlooptijden en hoe te handelen indien deze doorlooptijden niet worden gehaald. Het uiteindelijke

doel is een zo optimaal mogelijke afhandeling van het veterinaire keuringsproces en zorgen voor een voorspelbare en meer betrouwbare logistieke planning. In navolging van voornoemde afspraken is dit verslagjaar tevens een start gemaakt met het opstellen van een Service Level Agreement voor de keuringen op het keurpunt. Alle partijen zijn ervan overtuigd dat hier nog veel (efficiëntie) winst is te behalen. Vanwege een aantal externe factoren en toch ook de verschillende belangen van partijen is het niet eenvoudig te komen tot nieuwe afspraken.



Opslag en distributielogistiek

Omdat handel en industrie zich steeds meer richten op hun kernactiviteiten besteden zij opslag en distributie-activiteiten uit aan de daarin gespecialiseerde expediteur. Behalve opslag kan de expediteur Value Added Logistics (VAL) activiteiten bieden en zijn er bedrijven die (auto)groupagediensten onderhouden. Dit bestaat uit het samenbundelen van kleinere zendingen tot grote partijen, zodat een efficiënt en economisch verantwoord transport kan plaatsvinden.

Uit dien hoofde worden de leden van de Raad geconfronteerd met verschillende ontwikkelingen en factoren die van directe of indirecte invloed zijn op de bedrijfsvoering. Eén van de ontwikkelingen betreft 'duurzaamheid'. Andere kwesties die binnen de Raad regelmatig onder de aandacht komen, betreffen juridische aangelegenheden. Denk aan wet- en regelgeving, aansprakelijkheden (onder andere CMR), contracten en daaruit voortvloeiende verplichtingen, etc. Voorts houdt de Raad zich bezig met een groot aantal andere kwesties dat betrekking heeft op opslag en distributie via alle modaliteiten. Actuele ontwikkelingen en dossiers betreffen bijvoorbeeld 'synchronodaliteit', de relatie mainports en achterlandverbindingen, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen, automatiseringsvraagstukken, arbo gerelateerde zaken en criminaliteitspreventie.

Door de krachtenbundeling tussen TLN en FENEX kan het voorkomen dat bepaalde dienstverlening van de organisaties een overlap vertonen. Voor de kring FENEX geldt dit met name voor de activiteiten binnen de Raad voor Opslag en Distributielogistiek. Teneinde de slagkracht en efficiëntie te verhogen, wordt binnen de TLN-organisatie gekeken of bij bepaalde dossiers gebruik kan worden gemaakt van de reeds aanwezige kennis. Teneinde de belangen van leden goed te kunnen vertegenwoordigen, zal FENEX komend jaar inventariseren welke thema's er spelen, wat de prioriteit hiervan is en wat de rol van FENEX hierin zal moeten zijn.

Raad voor Opslag en Distributielogistiek

In het verslagjaar is de Raad voor Opslag en Distributielogistiek eenmaal bij elkaar geweest. De Raadsvergadering vond plaats na afloop van de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst op woensdag 15 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.

FENEX leden kunnen toetreden tot de KLS

Binnen TLN is de Kring Logistiek en Supply chain (KLS) actief. De KLS heeft vooral een netwerkfunctie en organiseert bijeenkomsten over supply chain management vraagstukken, innovatie en ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten. Afgesproken is dat FENEX-leden die lid zijn van de FENEX Raad voor Opslag en Distributielogistiek automatisch worden toegelaten tot de KLS. Ook overige FENEX-leden die een breed pakket aan logistieke diensten aanbieden, kunnen toetreden tot de KLS.

Herziening VAL voorwaarden en Raamcontract / Logistieke Services Voorwaarden

De afgelopen jaren heeft de Raad voor Opslag en Distributielogistiek zich beziggehouden met de herziening van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten (VAL). In 2009 heeft FENEX het initiatief genomen en contact gezocht met TLN met als doel te komen tot één gezamenlijke set voorwaarden voor brede logistieke diensten. Vervolgens heeft er veel afstemming plaatsgevonden en zijn er diverse adviezen ingewonnen van zowel leden, advocaten en verzekeringsdeskundigen. Het eindresultaat is dat FENEX en TLN begin 2014 de nieuwe Logistieke Services Voorwaarden (LSV) presenteren.

Op 15 mei 2013 is het concept 'Logistieke Services Voorwaarden' en het daarbij behorende concept 'Model Logistieke Services Raamcontract' ter instemming voorgelegd aan de algemene ledenvergadering. Voorafgaand aan de vergadering ontvingen de leden een toelichting welke ter vergadering is behandeld. De algemene ledenvergadering heeft het voorstel ongewijzigd goedgekeurd. Aansluitend is er tijdens de bijeenkomst van de Raad voor Opslag en Distributielogistiek een presentatie

gegeven over de strekking van de voorwaarden en het Logistiek Raamcontract.

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 vervoerdersaansprakelijkheid 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.

Na goedkeuring van de LSV door het bestuur van KLS en het bestuur van TLN is een traject ingezet van vertalen en deponeren. De LSV worden begin 2014 gepubliceerd, waarna TLN en FENEX een voorlichtingscampagne zullen starten.

Douanecontroles op export - nieuwe werkwijze voor groupeurs in Rotterdam

De Douane kan een exportzending op meerdere momenten controleren. De meest voorkomende is de controle direct nadat de aangifte ten uitvoer is gedaan, maar de Douane kan ook controleren op het kantoor van uitgaan (buitengrens). Door laatstgenoemde controles komt het regelmatig voor dat een uitgaande container in Rotterdam de boot mist, omdat de zending door de Douane gecontroleerd moet worden op de uitgaande terminal. De problematiek is vooral groot voor groupagecontainers omdat één zending geselecteerd is en daarmee de hele container geblokkeerd wordt. Om deze problematiek te ondervangen, heeft FENEX samen met een van de leden en de Douane gewerkt aan een betere werkwijze voor controles bij uitgaan.

De voorgestelde werkwijze houdt in het kort in dat de zendingen al in de (groupage)loods voor aankomst op de plaats van uitgaan worden gemeld en dat een controle daar plaatsvindt. Bedrijven moeten wel voldoen aan bepaalde randvoorwaarden (zoals AEO-gecertificeerd) en goede afspraken maken met de Douane. Op Schiphol bestaat reeds een vergelijkbare werkwijze. Zo is het daar

mogelijk de uitgaande controles te laten plaatsvinden op de 2de linieloods in plaats van bij de afhandelaar op de 1ste linie.

De werkwijze in Rotterdam is vooralsnog naar tevredenheid verlopen en wordt gecontinueerd. Er zijn nog wel enige juridische en praktische aspecten die nader onderzocht moeten worden, teneinde te komen tot maximale voordelen voor zowel de Douane als het bedrijfsleven. Dit is onder andere het gebruik van commerciële verzegelingen, zodat tussenkomst van de Douane nog verder geminimaliseerd kan worden. Daarnaast wordt door de Douane nog onderzocht in welke regio's gebruik gemaakt kan worden van deze werkwijze. Op dit moment kan deze regeling alleen worden toegepast door bedrijven die gevestigd zijn in het ambtsgebied van het kantoor van uitgang ('groot Rotterdam'). In tegenstelling tot een bedrijf in de Waalhaven kan een bedrijf in Dordrecht hier momenteel geen gebruik van maken. Verwacht wordt dat binnenkort uitsluitel zal worden gegeven over deze nog openstaande punten.

Waarschuwingsregister Logistieke Sector

Zo'n 80% van de fraude en criminaliteit waarmee logistieke bedrijven wordt geconfronteerd, vindt zijn oorsprong binnen het bedrijf. Voorbeelden zijn diefstal van goederen, geld of bijvoorbeeld brandstof en het informeren van 'handlangers' buiten het bedrijf over ladingen en routes. Een groot deel van de schade die dit oplevert, komt direct voor rekening van de ondernemer zelf. Daarnaast zijn er verschillende 'veiligheidsprogramma's' (zoals AEO en luchtvrachtbeveiliging), waarbij aandacht moet worden gegeven aan (toekomstig) personeel. Werkgevers in de sector doen er dus verstandig aan om sollicitanten niet op hun woord of CV te geloven, maar zelf enig onderzoek te doen. Sommige bedrijven beperken zich tot het vragen van een VOG. In de VOG worden alleen eventuele veroordelingen opgenomen, maar ontslag wegens diefstal of fraude dat niet tot een veroordeling heeft geleid, staat er niet in.

Met als doel ondernemers te waarschuwen voor medewerkers die een potentieel risico vormen voor het

bedrijf hebben ACN, EVO, FENEX en TLN in 2008 het Waarschuwingregister Logistieke Sector (WLS) opgericht. Het blijkt een effectief middel te zijn in criminaliteit- en fraudebestrijding en heeft getoond een preventieve werking te hebben. Het WLS kan tevens dienen als een van de maatregelen die ervoor zorgt dat het (toekomstig) personeel betrouwbaar en integer is en dus geen veiligheidsrisico vormt.

Vergroten van slagkracht

Ondernemers in de sector die zijn aangesloten bij het WLS en het raadplegen bij het aannemen van vaste of flexibele medewerkers of bij het huren van charters, worden direct gewaarschuwd als er iets aan de hand is met de betreffende persoon. Het gevolg hiervan is dat mensen die iets op hun kerfstok hebben, afgesneden zijn van toegang tot andere bedrijven in de sector. Hoe meer bedrijven deelnemen, des te effectiever deze poortwachter is. Verder is het van belang dat het WLS beschikt over een verklaring van rechtmatigheid van het College bescherming persoonsgegevens (CBP).

In het verslagjaar hebben de organisaties aanvullende middelen ontwikkeld om het WLS onder de aandacht te brengen. Zo is de website van de Stichting vernieuwd (www.stichtingwls.nl), wordt er periodiek een nieuwsbrief verzonden aan de leden en worden er bedrijfsbezoeken afgelegd. Daarnaast onderzoekt het bestuur van WLS naar aanvullende mogelijkheden om deelname aantrekkelijker te maken door bijvoorbeeld de reikwijdte en doelgroep te vergroten.

Energie- en kostenbesparende maatregelen (Green Deal)

Op 20 september 2012 heeft Deltalinqs een Green Deal met MKB Nederland getekend. De 'Green Deal' is een project van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie 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. Onder dit laatste convenant konden FENEX-leden tot eind 2013 gebruik maken van kosteloze en onafhankelijke energiescans. Grootgebruikers zijn wettelijk verplicht energiebesparende maatregelen te nemen. Deze scans kunnen voor leden dan ook van toegevoegde waarde zijn. De Green Deal bood FENEX-leden de volgende voordelen:

- Concrete energie- en kostenbesparing
- Onafhankelijk besparingsadvies
- Maximale keuzevrijheid
- Ontzorging door onafhankelijke regie op de uitvoering van die adviezen

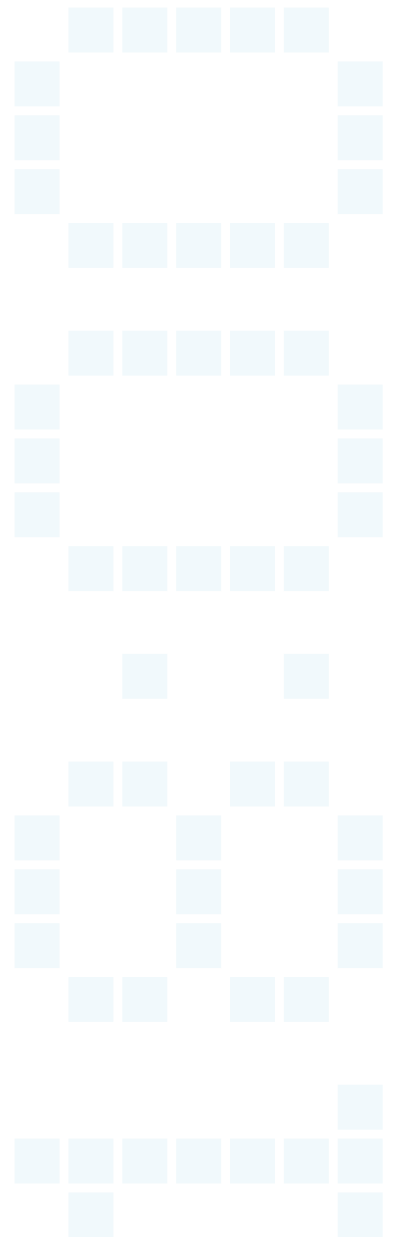
Een aantal leden kreeg door de energiescans van het Green Deal project inzichtelijk dat er door middel van investeringen met een korte terugverdientijd een aanzienlijk bedrag bespaard kon worden op de energierekening. FENEX heeft de resultaten van het Green Deal project en de best practices op het gebied van energiebesparing, tijdens de najaarsvergadering onder de aandacht gebracht bij haar leden en vervolgens gepubliceerd op de kennisbank.

Commissie Duurzaamheid

Binnen de maatschappij is steeds meer aandacht voor duurzaamheid. Dit heeft ook zijn betrekking op de logistieke sector. Er komt meer regelgeving op de sector af en logistiek dienstverleners zijn zelf bewuster bezig met duurzaamheid. Hiernaast stellen ook verladers hogere eisen aan hun logistiek dienstverleners. Door duurzaamheid te integreren in de bedrijfsvoering kunnen logistiek dienstverleners zich dan ook commercieel onderscheiden.

Ook binnen FENEX is duurzaamheid een belangrijk thema geworden. Om hier goed mee om te kunnen gaan, heeft FENEX een Commissie Duurzaamheid ingericht bestaande uit een aantal bestuursleden. De commissie heeft opgemerkt dat er enorm veel geschreven is op het gebied van duurzaamheid. Om haar

leden van dienst te kunnen zijn, is dan ook een Infosheet Duurzaamheid op de kennisbank van FENEX geplaatst. Deze infosheet tracht het inzichtelijk te maken waar welke informatie gevonden kan worden en kan dan ook als doorverwijsdocument beschouwd worden.



Gevaarlijke stoffen / arbo / milieu

Algemeen

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

Via de CTGG en het Platform AGM zijn er contacten met de diverse ministeries en inspecterende instanties zoals de regionale uitvoeringsdienst (DCMR), de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)

Binnen de CTGG is in het verslagjaar aan veel verschillende onderwerpen aandacht besteed, zoals de vorming van Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's), het tunnelregime en het tijdelijk omrijden bij onderhoud aan bruggen, het Basisnet Spoor, het vervoer van gevaarlijke stoffen bij mist en gladheid, wijzigingen in wet- en regelgeving, PGS15, de tool Veilig Verladen, de betrokkenheid van de branche bij de problematiek inzake brandblusinstallaties (zie onder 'Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu', 'Certificering brandbeveiligings-systemen') 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 29 november in Stroe. Verschillende onderwerpen hebben de revue gepasseerd, waaronder Het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, ontgassing van binnenvaartschepen, het Programma Informatie Gevaarlijke Stoffen Spoor, CEFIC Guidelines / Best Practices en hoe om te gaan met anderstaligheid bij communicatie op de werkvloer.

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

Binnen het Platform AGM zijn dit verslagjaar veel verschillende onderwerpen behandeld, waaronder melden van incidenten middels CIN en via de wegen voorgeschreven in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen, het in de Rotterdamse haven parkeren van vrachtauto's geladen met gevaarlijke goederen, 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 al dan niet vervallen van de ARIE-regeling in relatie tot het aanwijsbeleid bedrijfsbrandweren, gassen in containers en schepen en containers uit Japan.

Certificering brandbeveiligingsystemen

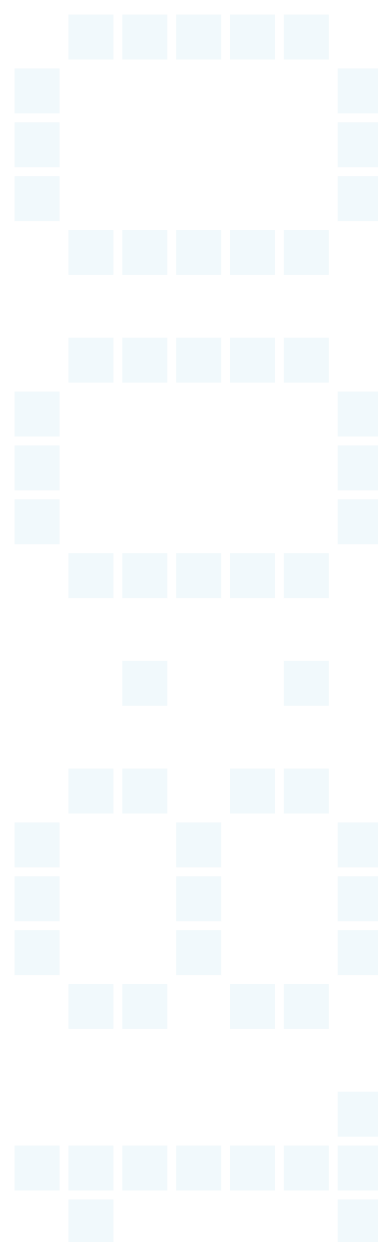
Bedrijven die (verpakte) gevaarlijke stoffen opslaan, zijn gehouden te beschikken over een goed functionerend brandbeveiligingssysteem, ofwel een 'Vastopgesteld Brandbeheersings- en Brandblussysteem' (VBB). Vereist is dat een dergelijke installatie herhaaldelijk wordt gecontroleerd en gecertificeerd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

Eerder 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, zonder daarbij rigoureus voorbij te gaan aan de belangen van ondernemers.



Luchtvrachtlogistiek

De ACN-FENEX Sectorraad Expeditie is in 2013 driemaal bijeen geweest: op 27 februari, 15 mei en 4 december.

eFreight en e-AWB

De Nederlandse expediteurs blijven ontwikkelingen zoals eFreight en eLink ondersteunen, maar het blijkt ook lastig snel voortgang te boeken. Het aantal eFreight- en e-AWB zendingen ex AMS is vorig jaar echter wel gestegen. Belangrijker is dat Nederland hiermee bovenaan staat in Europa en nr. 6 wereldwijd.

De wereldwijde overgang naar de e-AWB is versneld mogelijk door de al lang gewenste Multilateral e-AWB Agreement. Deze is in het voorjaar van 2013 geaccepteerd door achtereenvolgens de IFCC (IATA/FIATA Consultative Council) en daarna de IATA Conference. Dit betekende een grote stap vooruit voor e-freight.

In het verslagjaar hebben twee studenten in opdracht van ACN en de EVO onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om verladersdocumenten te digitaliseren op basis van de XML standaard die IATA hiervoor ontwikkeld heeft. Op basis van één op één relaties tussen verlader en expediteurs blijkt de business case hiervoor echter negatief. Vervolgens is gekeken naar een gezamenlijke portal met de benodigde functionaliteiten, maar daarvoor bleek onvoldoende draagvlak. Enkele expediteurs gaan hier nu individueel mee door.

DGVS

Het DGVS (Documentloos Goederen Volg Systeem) op Schiphol functioneert goed; de administratie is betrouwbaar, maar er zijn bij bepaalde deelnemers nog verbeterlagen mogelijk. Om de rapportages te monitoren, heeft Cargonaut in opdracht van ACN een DGVS dashboard ontwikkeld, waarmee individuele gebruikers hun performance kunnen monitoren en ACN als beheerder een overzicht krijgt over technische storingen en gebruikersfouten. De Douane kijkt of bedrijven buiten de huidige Vrije Zone deel kunnen nemen aan DGVS, ook omdat de juridische basis (Vrije Zone Type II) met de komst van het UCC vervalt.

Aviation Security

In het voorjaar is de overgangsregeling voor de Bekende Afzender beëindigd. Sindsdien is het aantal “onbekende” zendingen van niet gevalideerde afzenders toegenomen. Dat heeft geen problemen gegeven doordat de markt er goed op voorbereid was via een serie voorlichtingsbijeenkomsten in samenwerking met EVO, ACN en FENEX.

Bij de overdracht tussen de verschillende partijen moet wel gecontroleerd worden of een zending veilig/bekend is. Daarvoor heeft IATA een elektronische veiligheidsverklaring ontwikkeld, de zogenaamde eConsignment Security Declaration (eCSD) als wereldwijde standaard. De eCSD bevat informatie over de security status van de zending (SPX/SPO), de screeningsmethode en de validatiecode van de betrokken partijen (RA/KC). Expediteurs moeten om de eCSD te gebruiken, hun systemen aanpassen naar FWB 16 (of hoger), meestal is dat nu nog FWB 9.

Met de ACN-pas kan gecontroleerd worden of de vervoerder die een luchtvrachtzending op Schiphol aanlevert, een Erkend Agent is of een zogenaamde Vaste Vervoerder. Dit bepaalt of een zending als veilig mag worden aangenomen of dat het onbekend is en gescreend moet worden. Om lange wachtrijen te voorkomen, is dit gekoppeld aan de ACN-pas. Vervoerders kunnen zich op de ACN site registreren. Bij de afhandelaar kan geconstateerd worden wat de status van de zending is (SPX of SCO) en of de vervoerder bekend is als Erkend Agent in de EU-database en/of als Vaste Vervoerder van de expediteur.

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 ECS informatie als belangrijkste basis).

Douanescan 2 op Schiphol-Zuidoost wordt omgebouwd tot “Joint Inspection Center” (JIC) en krijgt een landzijdige ontsluiting. Het JIC zit in de bestekfase; de bouw

zal in 2014 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 en apparatuur voor het JIC) en doet pilots met enkele expediteurs voor controle op de tweede linie: met de mobiele scans en "remote scanning". Op 13 februari 2014 is de remote scan bij Rhenus feestelijk in gebruik genomen.

eCR en eLink

Alle Douane en security controles in de luchtvracht op Schiphol vinden zo veel mogelijk digitaal ofwel "onder water" plaats. De Douane kan de uitgaande goederenstroom op Schiphol dankzij innovatieve IT systemen effectiever en efficiënter controleren zonder dat het bedrijfsleven daar nodeloos last van heeft. Dat is in het kort de doelstelling van de systemen eCargo Receipt (eCR) en eLink die ACN samen met Cargonaut en SmartLOXS ontwikkeld heeft.

In eCR kunnen de expediteur en de afhandelaar zien of een zending aan een aantal Ready for Carriage (RfC) voorwaarden voldoet. Het systeem checkt o.a. op de FWB, DGVS, ECS, Customs en Security. Dit wordt weergegeven aan de hand van groene en rode bolletjes. Wanneer aan alle eisen is voldaan, is de zending groen en "Ready for Take In".

Met eLink kan bovendien 25% tijdswinst op de doorlooptijd van het aanleverproces bereikt worden door de balie bij de afhandelaar over te slaan. De 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 en wordt thans uitgebreid met diverse functionaliteiten. In 2014 wordt eLink 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, heeft de ACN/FENEX Sectorraad Expediteurs met de andere ACN Sectorraden afgesproken om de RfC eisen 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 die onderdeel wordt van eCR. Het gebruik van eLink wordt onderdeel RfC en zendingen van expediteurs die geen gebruik maken van controle op de 2e linie resp. het JIC zullen niet RfC zijn. Overigens zijn de RfC voorwaarden een richtlijn, waarvan partijen bilateraal en in onderling overleg kunnen afwijken.

De nieuwe voorwaarden zijn eind 2013 goedgekeurd door de ACN-FENEX Sectorraad Expediteurs, maar voor de invoering hebben de expediteurs drie voorwaarden gesteld. Het systeem eCR/eLink moet technisch volledig gerealiseerd en voldoende robuust zijn, de kosten van Cargonaut moeten helder zijn en het moet zich daadwerkelijk bewezen hebben door voldoende gebruik in de praktijk (ca. 50% van de ex AMS zendingen via eLink).

Kosten Cargonaut

Als reactie op de eis vanuit de ACN-FENEX Stuurgroep Expediteurs om een transparante en eenvoudige tarievenstructuur, heeft Cargonaut in samenwerking met ACN een nieuw model ontwikkeld. Het gebruik van de basisinfrastructuur en de community app's komt in "all inclusive" bundels op basis van het aantal zendingen (AWB), waarbij dan niet langer voor alle bijbehorende berichten apart betaald hoeft te worden. Door de positieve reacties op het nieuwe model heeft Cargonaut voldoende vertrouwen om verder te investeren in eCR en eLink, zodat de hele luchtvrachtsector daar de vruchten van kan plukken.

Opleidingen / scholing

Algemeen

Ondanks de recessie heeft in de sector de laatste jaren toch een lichte werkgelegenheids groei plaatsgevonden. Traditioneel vinden MBO studenten met een afgeronde opleiding Manager Havenlogistiek eenvoudig een baan in de expeditie sector. De trend is echter dat ook steeds meer behoefte bestaat aan medewerkers met een HBO/WO opleiding. In navolging van de werkgelegenheids groei, laat ook het aantal cursisten aan de reguliere FENEX-cursussen en de hoeveelheid in-company trainingen in het verslagjaar een stijging zien.

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.

Douane cursussen

De sinds de negentiger jaren bestaande cursus Invullen Douane Documenten, is in het verslagjaar omgezet in een cursus Inleiding Douane. Dit doet recht aan het feit dat het verrichten van Douaneactiviteiten in de loop der tijd meer is geworden dan alleen het invullen van documenten.

De cursus Inleiding Douane is bedoeld om een globaal inzicht te verschaffen in Douaneformaliteiten.

De cursus Assistent Declarant is in het najaar vanwege het grote aantal aanmeldingen met twee groepen van start gegaan. Het merendeel van de geslaagden heeft er voor gekozen zich verder te bekwamen in het vak van declarant. Dit heeft geleid tot de start van een extra cursus Declarant in januari 2014. In september van het verslagjaar is de cursus Declarant gestart met 24 cursisten.

Naast een toenemende vraag naar de reguliere cursussen, is ook de vraag naar opfris- en verdiepingsmodules toegenomen. Zo was er veel belangstelling voor de opfriscursus Tarief. Gestreefd wordt in 2014 het aanbod van deze modules uit te breiden.

Nieuwe cursussen Fiscale Vertegenwoordiging

In het verslagjaar zijn voor de eerste maal de Introductie cursus Fiscale Vertegenwoordiging en de cursus Fiscale Vertegenwoordiging aangeboden. De belangstelling voor deze cursussen is groot, zowel voor in-company trainingen als voor de cursussen met open inschrijvingen. Beide cursussen zijn ontwikkeld voor medewerkers van expeditie-bedrijven die direct betrokken zijn bij fiscale vertegenwoordiging en BTW op logistieke diensten.

FENEX breidt cursussen uit naar meerdere regio's

Vanuit de achterban komt steeds vaker de vraag ook FENEX-cursussen in de regio's aan te bieden. In het verslagjaar zijn de cursus Assistent Declarant en Tarief georganiseerd in Noordoost Nederland. In het voorjaar van 2014 zal de cursus Fiscale Vertegenwoordiging worden aangeboden in Amsterdam, de cursussen Inleiding Douane en Fiscale Vertegenwoordiging zullen in Venlo georganiseerd worden en de cursus Inleiding Douane in Zwolle.

Cursus 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 de cursisten die voor deze cursus geslaagd zijn, kunnen het FIATA diploma in Freight Forwarding aanvragen. Tijdens het verslagjaar zijn de voorbereidingen begonnen voor de accreditatieprocedure die plaatsvindt in maart 2014. Om het FIATA diploma in Freight Forwarding te mogen afgeven aan de geslaagden van de cursus Expediteur dient de cursus iedere vier jaar geaccrediteerd te worden door FIATA. Dit is voor de eerste maal gebeurd in 1998.

Young International Freight Forwarder of the Year Award

De Young International Freight Forwarder of the year Award (Yiffy 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. Alle bij de FIATA aangesloten nationale organisaties kunnen een kandidaat voordragen die meedingt naar de Yiffy Award. FENEX heeft een kandidaat voorgedragen voor de award van 2014.

Arbeidsmarkt

Beroepsonderwijs

FENEX heeft zitting in de paritaire commissie beroeps-
onderwijs 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 MBO Havenlogistiek. Het betreft de kwalificaties Medewerker, Coördinator en Manager Havenlogistiek. Het kwalificatiedossier voor het middelbaar beroepsonderwijs geeft weer wat de beginnende beroepsbeoefenaar moet kennen en kunnen aan het einde van de MBO opleiding. Veel MBO leerlingen met de kwalificatie Coördinator en manager Havenlogistiek vinden een baan in de expeditie-sector.

Hoewel het aantal leerlingen dat zich inschrijft voor de MBO opleidingen Havenlogistiek toeneemt, stagneert het aantal leerwerk- en stageplaatsen. Om voldoende instroom voor de sector te garanderen, is dringend behoefte aan uitbreiding van beschikbare plaatsen.

Educatief Informatie Centrum Mainport Rotterdam

Het Educatief Informatie Centrum Mainport Rotterdam (EIC) stelt zich onder meer als 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. Ten behoeve van de permanente tentoonstelling op het EIC is een exhibit ontwikkeld. Het betreft een touchscreen waarmee een transportopdracht in spelvorm gespeeld kan worden. De exhibit zal in maart 2014 officieel in gebruik genomen worden. Het aantal casussen zal gedurende het jaar verder worden uitgebreid.

Bachelor & Master opleiding Customs & Supply Chain Compliance

Het Douanevakgebied is enorm in beweging door ontwikkelingen zoals AEO, de Union Customs Code, informatiedeling in de supply chain, handelsfaciliterende maatregelen in Free Trade Agreements en allerlei IT-innovaties op het gebied van Single Window en e-douane. Om de Douaneprofessional, zowel in het bedrijfsleven als bij de overheid, te helpen om bij te blijven, heeft de Rotterdam School of Management, in samenwerking met de Technische Universiteit Delft en de Technische Universiteit Eindhoven, een speciale master opleiding ontwikkeld.

Het bijzondere van de opleiding is de 3-pijler opzet, waarbij naast (1) Douane Wet- en Regelgeving, aandacht wordt besteed aan (2) Supply Chain Management en (3) ICT voor nieuwe toezichtsmodellen. Hiermee leert de Douaneprofessional bijvoorbeeld hoe AEO-monitoring mee te nemen bij de inrichting van de supply chain en de informatiesystemen in het eigen bedrijf. Ook helpt het de Douaneprofessional om nog meer een sparringpartner te worden van de supply chain management en ICT collega's in hun eigen bedrijf. Deze Engelstalige opleiding is in september 2013 voor het eerst van start gegaan. Het is een tweejarige deeltijd opleiding en is te volgen naast het normale werk van de Douaneprofessional.

Naast de Master opleiding wordt ook gewerkt aan een afstudeerrichting Customs & Supply Chain Compliance op Bachelor (HBO) niveau. In 2013 zijn gesprekken gestart tussen de Douane, Hoge School Fontys, Avans Hoge School en het bedrijfsleven over de oprichting van een dergelijke opleiding, die gezien de toekomstige ontwikkelingen noodzakelijk zal zijn.

Gezamenlijk HRM-platform FENEX-VRC

Gedurende het verslagjaar is een aantal bijeenkomsten georganiseerd voor het HR Managers Platform. Tijdens deze bijeenkomsten zijn onder meer de modernisering van de ziektewet en een presentatie over het project GOAL (samenwerking van het HbR en Deltalinqs) aan de orde gesteld.

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 expeditie sector. 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 2013

Het FIATA World Congress 2013 werd gehouden in Singapore. Het aantrekkelijke congresprogramma en de gelijk-tijdige tentoonstelling trokken 700 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 'Committees' werden allemaal goed bezocht. In 2014 wordt het FIATA Congress georganiseerd in de Turkse stad Istanbul.

Tijdens het congres vond er een voorzitterswissel plaats. De heer Stanley Lim droeg de voorzittershamer over aan de heer Francesco Parisi (Italië).

Tijdens het FIATA congress in Singapore is Janna van Burgeler (Duitsland) uitgeroepen tot winnaar van de "2013 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. De Nederlandse kandidaat heeft zich vanwege persoonlijke omstandigheden helaas moeten terugtrekken. Voor de award van 2014 heeft FENEX wederom 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. Binnen de Working Group Sea kwam de voorgestelde regelgeving omtrent het verifiëren van het gewicht van containers ter sprake. De FIATA toonde zich hier tegenstander van. Eveneens werd medegedeeld dat, na een aanhoudende lobby van FIATA, NVOCCs zonder FMC vergunning tegenwoordig Negotiated Rate Agreements aan mogen gaan in de Verenigde Staten. Wel dienen alle NVOCCs zich te registreren bij de FMC. Tenslotte werd in de WG Sea medegedeeld dat in de Verenigde Staten een lobby op gang is gekomen om de Rotterdam Rules te ratificeren.

In de Working Group Rail Transport is er gesproken over het 4e spoorpakket. De FIATA toont zich groot voorstander van verdere liberalisatie van de railsector en is van mening dat er strikte scheiding dient te zijn tussen infrastructuurbeheerder en de spoorvervoerder. Gedurende het verslagjaar heeft FIATA, gezamenlijk met CLECAT, hier dan ook voor gepleit.

Binnen de Working Group Road Transport is een update gegeven over de rechtszaak die de Italiaanse expediteursvereniging FEDESPEDI heeft aangespannen tegen een wet

in Italië die ervoor zorgt dat de Italiaanse overheid de tarieven in het wegvervoer mag beheersen. Het Italiaanse gerechtshof heeft de zaak doorverwezen naar het Europese Hof van Justitie. Aangezien de Italiaanse rechters aangeven hebben zich te kunnen vinden in de positie van FEDESPEDI ziet deze branchevereniging de uitspraak met vertrouwen tegemoet. Een ander belangrijk thema binnen deze Working Group was het TIR-verdrag en de extra controles van Rusland op wegvervoer dat het land inkomt.

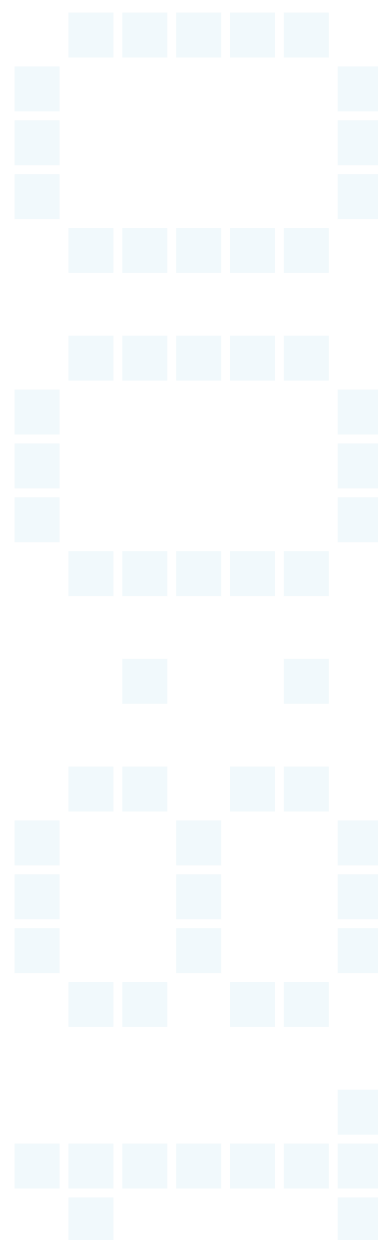
Het Multimodal Transport Institute heeft tenslotte nog een workshop inzake het digitaliseren van FIATA documenten gegeven. Tijdens deze workshop gaf ESS, de dienstverlener die door FIATA uitverkozen is om de documenten te digitaliseren, een presentatie en demonstratie op het te hanteren systeem.

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 het bijzonder ging veel aandacht uit naar het bevorderen van wederzijdse erkenning van AEO-programma's van diverse landen.

In het Airfreight Institute stond dit verslagjaar de relatie tussen IATA/airlines en FIATA/expediteurs centraal. Bij de vergadering tijdens het FIATA congress, was de CEO van IATA voor het eerst aanwezig. Zowel IATA als de airlines onderkennen dat er veel te winnen is, indien er beter met FIATA en de expediteurs wordt samengewerkt. De focus zal vooral liggen bij innovatie, veiligheid en duurzaamheid. Een ander belangrijk thema dit jaar was het moderniseren van het agentenprogramma. In dit verband hebben FIATA en IATA de afgelopen jaren het "Cargo Agency Modernization Program" (CAMP) ontwikkeld. Belangrijkste wijziging voor de expediteurs is dat de acht regionale programma's vervangen worden door één Global Agency Program. Het gaat uit van gelijke verhoudingen en gemeenschappelijke besluitvorming en doet recht aan de verandering van de status van de expediteurs in vele landen van "agent die commissie krijgt" naar een volwaardige rol als logistieke dienst-

verlener die de keten beheert voor de verlader. Naar verwachting wordt het CAMP programma in maart 2014 goedgekeurd.

Van de activiteiten die FIATA onderneemt, is een Annual Report verschenen (download).



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.

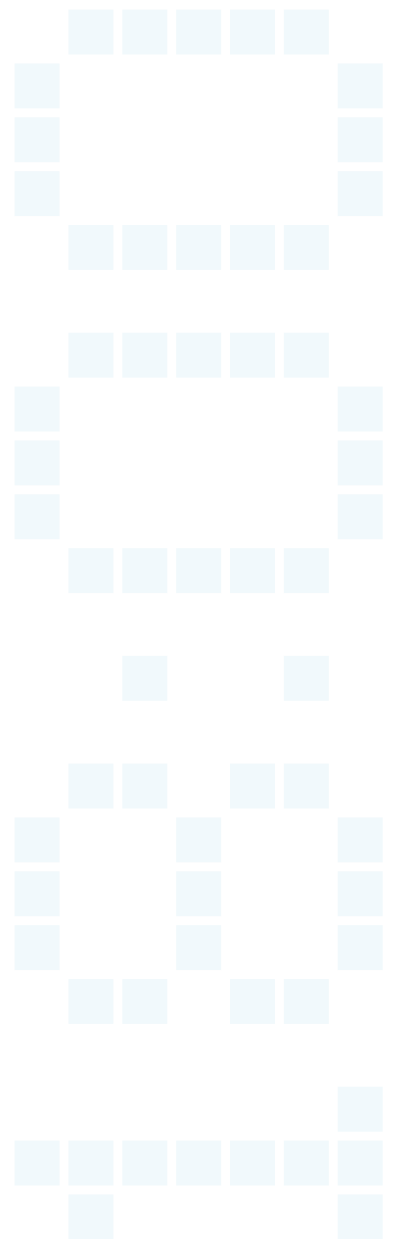
Op 28 november 2013 werd door CLECAT het jaarlijkse Freight Forwarders Forum georganiseerd. Dit event vond dit jaar plaats in Antwerpen. Politici, beleidsmakers en ondernemers gingen met elkaar in discussie over EU initiatieven die een impact hebben op de logistieke sector. Het thema was “Innovative Solutions in Logistics: from Strategy to Reality”. Tijdens het event werd onder meer ingegaan op ‘het verbeteren van de performance van de supply chain door beter gebruik van het achterland’, ‘de kansen en uitdagingen voor expediteurs’ en ‘de mogelijkheden van Centralised Clearance’.

Activity Report 2013

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 2013 verschenen ([download](#)). Dit rapport geeft overzichtelijk weer welke onderwerpen in Brussel in behandeling zijn en welke worden besproken in de verschillende Institutes van CLECAT.



Bijlagen

Functie- en taakverdeling van het FENEX bestuur per april 2014

R.J. Vat

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

R. Neele

Vice-voorzitter
Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)
Ledenraad TLN
Bestuur RPPC
Raad van Advies van Portbase

R.L.J. Ewalds

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

H.C. Cleton

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)
Ledenraad TLN
Bestuur TLN Kring Logistiek en Supply Chain

R. de la Houssaye

Opleidingen
Raad voor Zeehavenlogistiek (plv vz)
Commissie Duurzaamheid

R. Koopmans

ACN/FENEX Sectorraad Expeditie
Ledenraad TLN

J. Kusters

Stuurgroep Public Relations (vz)

P.J. Looman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)

J.J.J. Maessen

Raad voor Douanelogistiek (vz)
Ledenraad TLN

D. Mulder

ACN/FENEX Sectorraad Expeditie

M. Punselie

Gevaarlijke stoffen en milieu
Commissie Duurzaamheid

Raden, Stuurgroepen, Commissies en Werkgroepen binnen FENEX

Raden

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

Stuurgroepen

Stuurgroep Zeehavenlogistiek
Stuurgroep Opslag en Distributielogistiek
Stuurgroep Douanelogistiek
ACN/FENEX Stuurgroep Luchtvrachtexpeditie
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

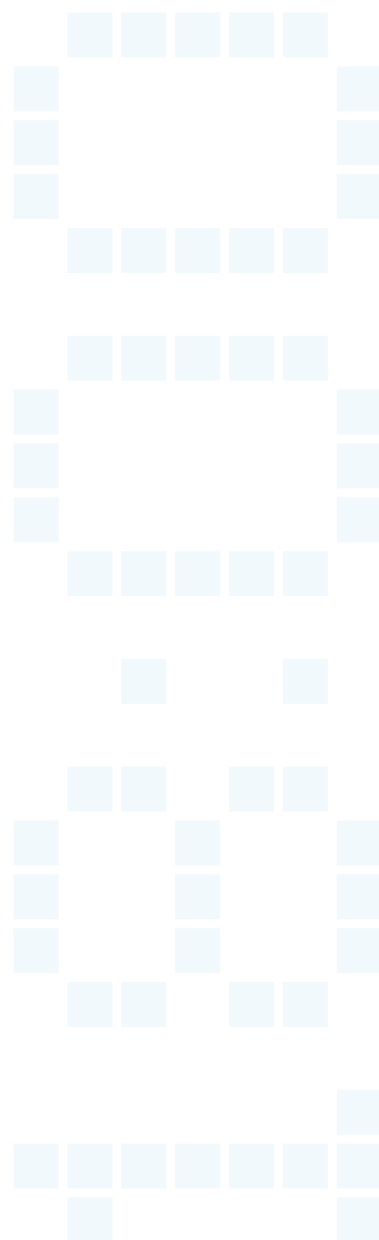
FENEX is vertegenwoordigd in de volgende instellingen:

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

www.buromarmelade.nl, Den Haag

Fotografie:

Piet Jacobson, Den Haag

Drukwerk

Opmeer Drukkerij BV, Den Haag

Rotterdam, juni 2014

