



Nederlandse transporteurs rijden nu nog ongehinderd de veerboot op naar Harwich in Hoek van Holland.

FOTO: BERT SPIERTZ/HOLLANDE HOOGTE

HANDEL

## Nederlandse havens automatiseren ferryvervoer in voorbereiding op brexit

Rik Winkel  
Amsterdam

Nederlandse havens, ferrybedrijven, transporteurs en douane slaan de handen ineen om de administratieve afhandeling van het vrachtovervoer per veerboot naar Engeland volledig te automatiseren. Dat moet de schade van de brexit zoveel mogelijk beperken.

Het streven is de geautomatiseerde samenwerking binnen vijf maanden gereed te hebben. Mocht een brexitakkoord uitblijven, met een chaotisch vertrek van de Britten als gevolg, dan kan het systeem meteen in werking treden. 'Alleen de best voorbereide havens zullen een voorkeurspositie blijven genieten in het Europese speelveld', zegt Steven Lak, voorzitter van Deltalinqs, dat de belangen behartigt van meer dan 95% van alle logistieke, haven- en industriële bedrijven in de haven van Rotterdam.

### 54 mln

Tussen Nederland en het VK werd vorig jaar 54 miljoen ton aan goederen verhandeld.

### 5

De geautomatiseerde samenwerking zou binnen vijf maanden gereed moeten zijn.

Ook het Havenbedrijf Rotterdam zelf is bij de samenwerking betrokken, net als het havenbedrijf van Amsterdam en de grote ferry-ondernemingen.

In 2017 werd tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk 54 miljoen ton aan goederen verhandeld. Een groot deel daarvan verliep via 'roll-on-roll-off', jargon voor vrachtwagens die met hun lading een veerboot oprijden en er aan gene zijde van de Noordzee weer afrijden. Volgens een woordvoerder van Portbase, het gezamenlijke loket van de havens van Amsterdam en Rotterdam, gaan er jaarlijks 1,2 miljoen trailers met de ferry op en neer, vaak met bloemen, planten, levensmiddelen en chemische producten.

#### LADINGVERLIES

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit schatte eerder dit jaar in dat Nederlandse zeehavens, afhankelijk van het resultaat van de nog lopende brexitonderhandelingen, tussen de 2% en 4,4% aan totale doorvoer gaan missen. Dat komt overeen met een ladingverlies van negen miljoen ton bij een ordelijk vertrek en van twintig miljoen ton als de onderhandelingen stuklopen en de Britten zonder nieuwe handelsafspraken uit de EU tuimelen.

De betrokken bedrijven hebben een werkgroep opgericht om te bekijken welke aanpassingen er nodig zijn voor het vervoer per veerboot. De logistieke keten, van verlader tot vervoerder, heeft op dit moment niet te maken met douaneverplichtingen, want het Verenigd Koninkrijk maakt met de andere EU-landen deel uit van de douane-unie.

Hier komt door de brexit waarschijnlijk verandering in, al wordt in Brussel nog wel gesproken over een

overgangstermijn tot 2022. Bij een 'no-deal-scenario', waarop de kans de afgelopen weken weer is gestegen, moet de douane het Verenigd Koninkrijk echter al vanaf 30 maart volgend jaar als 'derde land' behandelen, met alle controles en plichtplegingen die daarbij horen. De vrees is dat dit kan leiden tot eindeloze wachttijden en honderden kilometers file langs de snelwegen als dat proces niet kan worden gestroomlijnd.

'De virtuele landsgrens maakt dat het vrije vervoer van goederen van en naar het Verenigd Koninkrijk volledig anders wordt', zegt Arthur van Dijk, voorzitter van Transport en Logistiek Nederland. 'Douaneformaliteiten zorgen voor onderlinge afhankelijkheid in het logistieke proces, waardoor snelheid en efficiëntie onder druk komen te staan.'

De sector zoekt daarom aansluiting bij het systeem dat wordt gebruikt bij het transport van zeecontainers. Dat is, in tegenstelling tot het ferrytransport, al jaren volledig geautomatiseerd via het Port Community System van Portbase. Volgens directeur Iwan van der Wolf van Portbase is deze oplossing ook toepasbaar voor zeecontainervervoer op kortere afstanden en wordt nu onderzocht of het ook bruikbaar is voor het vervoer met de ferry.

In dat geval zou de hele keten geautomatiseerd gegevens kunnen verstrekken en hergebruiken voor diverse meldingen en aangiften. 'Hergebruik van data zorgt voor minder fouten, versnelling in het logistieke proces en de verschillende partijen kunnen hun aansprakelijkheid en administratieve last minimaliseren. Dit werkt alleen als alle partijen in de keten hun verantwoordelijkheid nemen', zegt Van der Wolf.

Ook de Nederlandse Douane is nauw betrokken bij de samenwerking. Volgens directeur Nanette van Schelven loopt het geautomatiseerde afhandelingproces bij het containervervoer al jaren naar grote tevredenheid van alle betrokkenen. 'Ons uitgangspunt is slim toezicht met minimale inbreuk in de logistieke keten.'

#### IERSE GRENS

Een woordvoerder van Portbase zegt desgevraagd dat het 'wegens politieke factoren' moeilijk is te zeggen of de oplossing waar de Nederlandse bedrijven en instanties nu op zinnen, gekopieerd zou kunnen worden aan de problematische grens tussen Noord-Ierland en de Ierse Republiek. 'In potentie' zou een systeem waarbij alle partijen in de vervoersketen samen optrekken een verbetering kunnen bieden voor de douaneformaliteiten aan de grens, zegt hij.

De onderhandelingen tussen Brussel en Londen dreigen vast te lopen omdat beide partijen grenscontroles willen vermijden, maar het niet eens kunnen worden over het terugvalmechanisme mocht een deal uitblijven.

De EU oppert dat de Britten dan maar douanecontroles moeten toestaan in de Ierse Zee, tussen Engeland en Noord-Ierland, maar daar moet de Conservatieve regering in Londen niets van hebben, en de protestantse Noord-Ierse Unionisten, die haar aan meerderheid helpen in het Britse parlement, al helemaal niet. Mede daarom wordt overwogen de overgangperiode van 21 maanden nog wat te verlengen, zodat er meer tijd overblijft om alternatieven voor een harde grens te ontwikkelen. Dat kan echter alleen in het kader van een algemeen uitredingsakkoord.