



No deal Brexit scenario in mainport Rotterdam

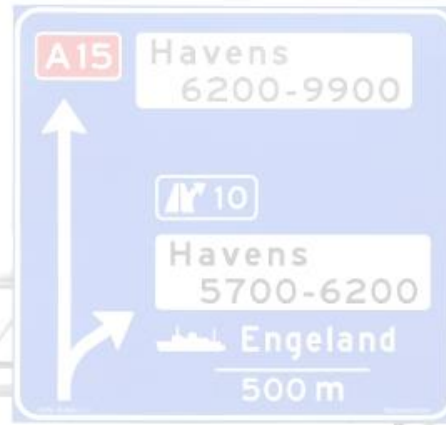
Impact, risico's en voorbereiding van de goederenvervoerketen:
een Quicksan

7 december 2018 (definitieve versie)

Inhoud

1. Aanleiding, vraag en aanpak	3
2. Impact Brexit op goederenvervoerketen mainport Rotterdam	6
3. Bevindingen grootste risico's	16
4. Aanbevelingen	23
Bijlage 1 – Analyse risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen	26
Bijlage 2 – Gesprekspartners	38
Bijlage 3 – Gespreksleidraad	40

H1. Aanleiding, vraag en aanpak



Dit onderzoek gaat in op de risico's in de goederentransportketen bij een mogelijke no deal Brexit met als casus mainport Rotterdam

1. Aanleiding, vraag en aanpak

Aanleiding en context

- Op 23 juni 2016 besloot een kleine meerderheid van 52% van de Britse bevolking die hun stem uitbracht in een raadgevend referendum, vóór vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie (EU).
- Vlak voor het opleveren van voorliggend advies zijn de EU en het VK, op 25 november 2018, akkoord gegaan met een scheidingsovereenkomst. Dit akkoord is echter pas definitief als het door het Europees parlement en het Brits parlement is goedgekeurd en geratificeerd.
- In januari 2019 zal het Britse parlement stemmen: de onzekerheid over met welk uitredingsscenario rekening moet worden gehouden blijft voortbestaan.
- Voor ondernemingen én overheidsinstanties is en blijft het waarschijnlijk onverkort noodzakelijk om zich voor te bereiden op een 'no deal'-scenario.
- Gezien de voortdurende onzekerheden was, is en blijft realistisch plannen van de voorbereidingsmaatregelen zeer lastig.

Vraag

- De loco SG van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft mr G.J. Olthoff* gevraagd in een kort tijdsbestek onderzoek te doen naar de voorbereidingen van de goederenvervoerketen op een no deal scenario. De heer Olthoff heeft dit onderzoek uitgevoerd samen met ir J. Fain van het adviesbureau Anderson Elffers Felix (AEF).
- Hierbij is gevraagd om extra aandacht te besteden aan de interfaces en afhankelijkheden tussen partijen en het bewustzijn van de partijen hiervan. Als casus wordt de mainport Rotterdam gebruikt.
- Het ministerie van IenW heeft in haar verantwoordelijkheden rondom de zeehavens en rijkswegen te maken met mogelijke cascade-effecten vanuit andere stakeholders en domeinen en heeft daarom een groot belang bij het functioneren van de gehele keten. Het ministerie bereidt zich hierop voor door middel van een contingency planning. De uitkomsten van dit onderzoek dragen ook bij aan een dubbelcheck van deze contingency planning.
- Gevraagd is het benoemen en analyseren van wel en eventueel niet in kaart gebrachte risico's en beheersmaatregelen in de transportketen. En het doen van aanbevelingen.

Het beeld in dit onderzoek is verzameld door een gespreksronde bij een selectie van ketenpartijen in de mainport Rotterdam

1. Aanleiding, vraag en aanpak

Aanpak

- Deze opdracht is uitgevoerd in opdracht van de directeur Internationaal van het ministerie van IenW en vond plaats in november en de eerste week van december 2018. Door de korte doorlooptijd heeft het onderzoek het karakter van een quickscan, waarbij de hoofdlijnen worden uitgelicht.
- Er werden 14 gesprekken gevoerd met direct betrokkenen in de mainport (zie bijlage 2) en daarnaast heeft een beperkt aantal achtergrondgesprekken plaatsgevonden met onder andere vervoerders.
- Ter voorbereiding op de gesprekken is de gesprekspartners een gespreksleidraad toegezonden (zie bijlage 3).
- Enkele gesprekspartners hebben aanvullend interne documentatie en onderzoeken aan ons toegestuurd.
- De conceptrapportage is in week 50 door de opdrachtgever om commentaar voorgelegd aan de ministeries van EZK, JenV, LNV en Financiën. Bij de eindredactie is rekening gehouden met de reacties.
- Een aantal van onze gesprekspartners heeft erop gewezen dat de in dit rapport weergegeven bevindingen moeten worden geplaatst in de context van het Brexit-proces: voortdurende onzekerheid over de uitkomst van het proces en de daarmee samenhangende problematiek om de voorbereidingen op een no deal scenario adequaat te plannen.



H2. Impact Brexit op goederenvervoerketen mainport Rotterdam

De Brexit heeft een grote impact op het goederenvervoer in de haven van Rotterdam

2. Impact Brexit op goederenvervoerketen mainport Rotterdam

Beschrijving keten

- Het VK is een belangrijke handelspartner voor Nederland. Handel met het VK is goed voor bijna 3% van het Nederlandse BBP. Veel van de goederen die worden geïmporteerd en geëxporteerd worden vervoerd via de Rotterdamse haven.
 - Een deel van dit begeleide en onbegeleide transport wordt via **Roll-on Roll-off** (RoRo) vervoerd via de ferryterminals van vier ferrymaatschappijen: P&O, DFDS, CLdN/Cobelfret en Stena Line (zie kaartje volgende pagina).
 - Een ander deel betreft **short sea**, scheepsvervoer tussen havens langs de Europa begrenzende binnenzeeën, deels in containers.
- Door de Brexit ontstaat een virtuele landsgrens en zullen ongeacht het scenario altijd douaneformaliteiten bijkomen (van 2 naar 9 documenten voor elk type transport). Als er een transitieperiode gaat gelden volgen deze formaliteiten later; het gaat dan om uitstel en niet afstel.
- Een groot deel van het bedrijfsleven is nog niet bekend met de douaneformaliteiten, omdat zij nog niet eerder met derde landen handelden.
 - Naar schatting zijn dit ca. 35.000 Nederlandse bedrijven, een stijging van 40% aan relaties voor de Douane.
 - Hoeveel buitenlandse vervoerders en verladers dit daarnaast betreft is niet bekend. Betrokken partijen schatten in dat meer dan 50% van de vervoerders op de Rotterdamse haven niet Nederlands is.
- Naast douaneformaliteiten komen er ook andere formaliteiten bij rondom keuringen, inspecties, ritmachtigingen, persoonscontroles, extra eisen aan chauffeur of mogelijk ook de ondernemer. Voorbeeld: voor beroepsgoederenvervoer binnen de EU is een Eurovergunning nodig. Naar een derde land dient er – op basis van bilaterale verdragen – te worden beschikt over ritmachtigingen. Een in aantal beperkt alternatief is een CEMT-vergunning.
- Ruim de helft van de goederen die naar het VK worden vervoerd bestaat uit landbouwproducten, levensmiddelen en chemische producten. Dit zijn goederen waar door de Brexit bovenop de 7 extra douanedocumenten aanvullende formaliteiten voor zullen gelden.
- De exacte uitwerking van een no deal scenario op de keten zal afhangen van het (politiek) handelen van beide landen en de mate waarin er bereidheid is om te komen tot nieuwe afspraken op de langere termijn en – in afwachting daarvan - op korte termijn in de handhaving daarmee rekening mee te houden.
- Omdat er geen zekerheid is over de afspraken tussen Nederland en het VK bij een no deal, stelt het bedrijfsleven investeringsbeslissingen uit.

Het goederenvervoer tussen Groot-Britannië en Nederland per ferry vindt nagenoeg geheel via de Rotterdamse haven (incl. noordzijde) plaats

2. Impact Brexit op goederenvervoerketen mainport Rotterdam

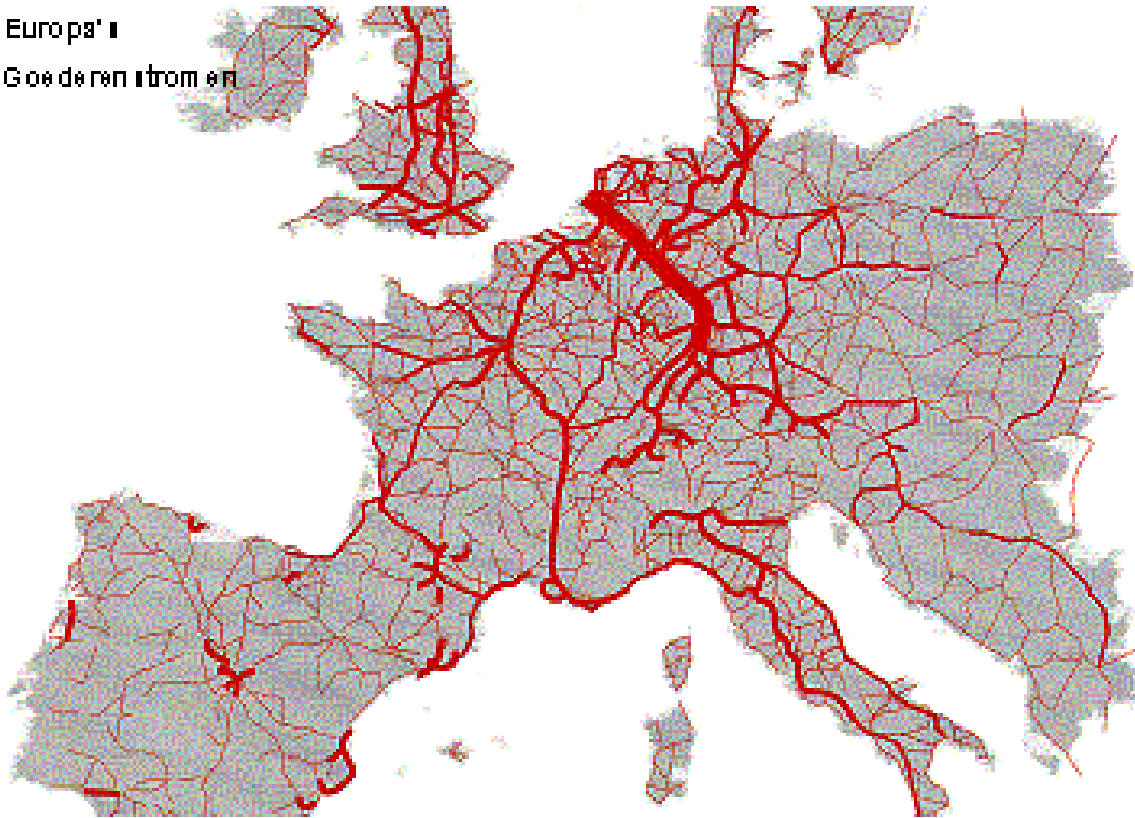
	GB → NL	GB → Rotterdam	NL → GB	Rotterdam → GB
Wegvoertuigen voor goederenvervoer met aanhangwagens: aantal/jaar	160.000	154.000	180.000	170.000
Wegvoertuigen voor goederenvervoer met aanhangwagens: bruto gewicht/jaar	2,5 miljoen ton	2,4 miljoen ton	3 miljoen ton	2,9 miljoen ton
Niet-begeleide aanhangwagens en opleggers voor goederenvervoer over de weg: aantal/jaar	350.000	350.000	450.000	420.000
Niet-begeleide aanhangwagens en opleggers voor goederenvervoer over de weg: bruto gewicht/jaar	4,8 miljoen ton	4,7 miljoen ton	8,4 miljoen ton	8,0 miljoen ton

- Meer dan 90% van het (on)begeleide transport met GB vanuit de Nederlandse havens vindt plaats via de haven van Rotterdam.
- NL exporteert meer dan NL importeert; met name als het gaat om ongebeleide transporten.
- Op basis van cijfers van het Havenbedrijf weten we dat 55% van het RoRo transport en 90% van het short sea transport vanuit de haven van Rotterdam plaatsvindt van en naar GB.

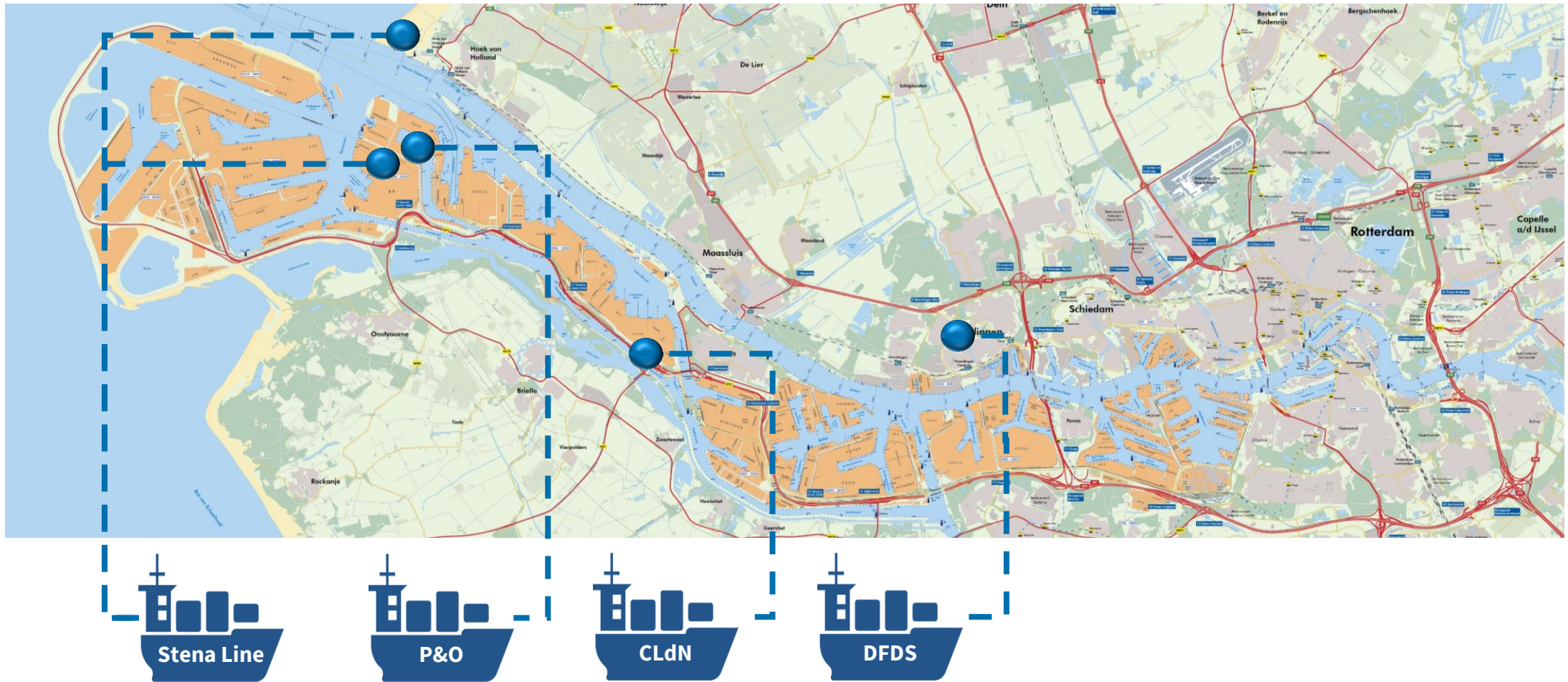
Rotterdam is niet alleen een belangrijke haven voor Nederland, ook voor de rest van Europa

2. Impact Brexit op goederenvervoerketen mainport Rotterdam

Europa's
Goederenstromen



De grootste impact van de Brexit in de haven van Rotterdam is bij de vijf ferryterminals met transporten naar het VK en terug



De verandering in processen, afhankelijkheden en systemen vraagt een goede voorbereiding van alle betrokken stakeholders

2. Impact Brexit op goederenvervoerketen mainport Rotterdam

Bevindingen voorbereiding ketenpartijen

- Uit de gesprekken blijkt dat een jaar geleden nog weinig partijen bezig waren om zichzelf voor te bereiden op de Brexit. De politieke onzekerheid was zeer groot. Gedurende 2018 is hier verandering in gekomen. Het besef over de grootte van de impact en de afhankelijkheden in de keten is in de afgelopen maanden steeds verder toegenomen.
- Partijen die direct betrokken zijn rondom de ferry's (ferrymaatschappijen, Douane, NVWA, Kmar) werken volgens alle gesprekspartners nauw en pragmatisch samen. Zij zijn ook verenigd in het ferry-overleg. Steeds meer partijen hebben zich hier in de afgelopen maanden bij aangesloten en onder hen ontstaan steeds meer gelegenheidscoalities.
- Ook partijen die niet direct door de Brexit geraakt worden, maar wel handel drijven via de Rotterdamse haven zijn zich er steeds beter van bewust dat drukte en onduidelijkheid bij een no deal Brexit ook hun logistieke processen kunnen raken.
- Direct betrokken partijen bereiden zich voor, maar het betreft vaak een *inner circle*. Breder in dezelfde organisaties of bij het bredere bedrijfsleven ontbreekt nog *sense of urgency*. Volgens recent onderzoek blijkt 50% van het Nederlandse bedrijfsleven zich in meer of mindere mate voor te bereiden, waarvan 18% goed.* Over buitenlandse ondernemingen die via de Nederlandse havens transporteren zijn geen cijfers bekend, maar dit percentage zal vermoedelijk nog lager liggen.
- Het beeld dat "het zo'n vaart niet gaat lopen" en dat er "vast wel een politieke oplossing wordt gevonden" is hardnekkig en leeft bij sommige personen nog steeds, ondanks communicatie over het no deal scenario door de afzonderlijke partijen.
- Samenwerking en goede onderlinge communicatie zal essentieel zijn om de gevolgen van de Brexit te beperken. Dit is ook de reden dat voorliggend onderzoek is uitgevoerd. Als één partij in de keten de zaken niet goed op orde heeft, verstoort dit het hele proces.
- Maar samenwerking in de logistieke keten is niet vanzelfsprekend. De marges zijn klein en de concurrentie is groot. Het uitwisselen van gegevens en ervaringen en het voorop stellen van het gezamenlijke belang vraagt om een cultuuromslag en begint langzamerhand van de grond te komen.
- **Op de volgende twee sheets zijn de hoofdprocessen rondom import en export samengevat en is op hoofdlijnen aangegeven welke stappen hierin nieuw zijn bij een Brexit zonder nadere (bilaterale/Europese) afspraken. In Bijlage 1 wordt voor elk van deze hoofdprocessen een overzicht gegeven van risico's en getroffen/te treffen beheersmaatregelen.**

Bij de import van goederen uit het VK via de haven komen komen bij een no deal Brexit in het proces veel nieuwe stappen bij



I1. (Administratieve) Voorbereiding op transport

I2. Short sea Ferry/RoRo transport

I3. Aankomst bij haven (zeezijde)

I4. Controles (Douane, ILT, NVWA, Kmar)

I5. Vervolgtransport in Nederland/ Europa

	I1. (Administratieve) Voorbereiding op transport	I2. Short sea Ferry/RoRo transport	I3. Aankomst bij haven (zeezijde)	I4. Controles (Douane, ILT, NVWA, Kmar)	I5. Vervolgtransport in Nederland/ Europa
Processen	<ul style="list-style-type: none"> - Boeking short sea/ferry transport <p>Nieuw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanvragen vergunningen/certificaten - Aanmelden bij douane (NL) - Aanmelding bij inspectiediensten - Invoeren gegevens lading - Aangifte ten uitvoer - Aankomstmededeling bij douane (VK) - Aangifte ten uitklaring 	<ul style="list-style-type: none"> - Transport over zee <p>Nieuw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Summiere aangifte (ENS) - Aankomstmededeling bij douane (NL) - Aangifte tijdelijke opslag (ATO) - Risicoanalyse douane 	<ul style="list-style-type: none"> - Melding aankomst schip - (Eventueel) Lossen/overladen <p>Nieuw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanbrengen bij douane - (Stilzwijgende) toestemming lossen douane 	<ul style="list-style-type: none"> - Paspoortcontrole <p>Nieuwe mogelijke controles, o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Douane - Veterinaire keuringen - Fytosanitaire keuringen (evt. op bedrijfslocatie) - Inspectie vergunning goederentransport - Inspectie vergunning afvaltransporten (EVOA) <p>Intensivering bestaande inspecties:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspectie gevaarlijke stoffen 	<ul style="list-style-type: none"> - Achterlandvervoer <p>Nieuw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aangifte ten invoer: in vrije verkeer brengen - Controle volledigheid en evt. extra controle fysiek/bewijsstukken - Aanvaarding en vrijgeven goederen
Betrokken partijen	Logistieke partijen (Exporteur, verlader, vervoerder, expediteur, importeur, etc.), Douane, NVWA, ILT	Logistieke partijen, Havenbedrijf Rotterdam, Ferrybedrijf, Martitiem vervoerder, Kustwacht, Douane	Logistieke partijen, Havenbedrijf Rotterdam, Ferrybedrijf, Martitiem vervoerder, Terminalhouder, Stuwadoor/ Terminal operator	Douane, ILT, NVWA, KCB, Kmar, Logistieke partijen, Havenbedrijf Rotterdam, Ferrybedrijf, Martitiem vervoerder, Terminalhouder	Logistieke partijen, Havenbedrijf Rotterdam, Gemeenten Rotterdam, Westland, Vlaardingen, MRDH, De Verkeersonderneming, Provincie ZH, Rijkswaterstaat

Ook bij export krijgt het goederenvervoer te maken met veranderingen



E1. (Administratieve) Voorbereiding op transport

E2. Transport uit EU/NL naar haven

E3. Aankomst bij haven (landzijde)

E4. Controles (Douane, Kmar)

E5. Short sea Ferry/RoRo transport

Processen	<ul style="list-style-type: none"> - Boeking short sea/ferry transport <p>Nieuw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanvragen vergunningen/certificaten - Aanmelden bij douane - Aanmelding bij inspectiediensten - Aangifte ten uitvoer - Evt. Fytosanitaire en veterinaire keuringen (op bedrijfslocatie) 	<ul style="list-style-type: none"> - Vervoeren goederen <p>Nieuw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eerder laden en vertrekken i.v.m. toegenomen afhandeltijden 	<ul style="list-style-type: none"> - (Eventueel) Lossen/overladen <p>Nieuw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Controle aanmelding zending in Portbase en aanwezigheid overige vergunningen/documenten - Aankomstmededeling bij douane 	<ul style="list-style-type: none"> - Paspoortcontrole <p>Nieuwe mogelijke controles, o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Douane 	<ul style="list-style-type: none"> - Inschepen - Transport over zee <p>Nieuw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aangifte ten uitklaring - Vertrekmelding schip aan douane - Bevestiging uitvoer zendingen aan indieners uitvoeraangiften
Betrokken partijen	Logistieke partijen (Expporteur, verlader, vervoerder, expediteur, importeur, etc.), Douane, NVWA, KCB, NIWO	Logistieke partijen, Havenbedrijf Rotterdam, Gemeenten Rotterdam, Westland, Vlaardingen, MRDH, De Verkeersonderneming, Provincie ZH	Logistieke partijen, Havenbedrijf Rotterdam, Ferrybedrijf, Martitiem vervoerder, Terminalhouder, Stuwadoor/ Terminal operator, Douane	Logistieke partijen, Havenbedrijf Rotterdam, Ferrybedrijf, Martitiem vervoerder, Terminalhouder, Stuwadoor/ Terminal operator, Douane, Kmar	Logistieke partijen, Havenbedrijf Rotterdam, Ferrybedrijf, Martitiem vervoerder, Kustwacht, Douane

Deze nieuwe processen zullen per definitie de manier van handelen met het VK veranderen

2. Impact Brexit op goederenvervoerketen mainport Rotterdam

- Veel overheidsorganisaties in de goederenvervoerketen (Douane, NVWA, ILT) zijn bekend met de procedures rondom handel met derde landen. Voor deze partijen zorgt de Brexit weliswaar voor een toegenomen capaciteitsvraag, maar niet voor een verandering in type werkzaamheden. Voor het bedrijfsleven is dit anders. De Brexit betekent voor veel bedrijven een nieuwe werkelijkheid, die zowel voor risico's zorgt als kansen met zich meebrengt. Het is zeker dat er nieuwe business modellen zullen ontstaan.
- Door de Brexit is het mogelijk dat bedrijven van locatie wijzigen, waardoor ook de goederenstromen zullen veranderen.
 - Voor sommige Europese bedrijven zal het interessant zijn om een vestiging in het VK te openen, voor anderen juist om deze te sluiten.
- Bedrijven die voorheen regelmatig dezelfde goederen tussen het VK en de EU heen en weer vervoerden, bijvoorbeeld voor assemblage, zullen hier waarschijnlijk andere keuzes in gaan maken.
- Het type goederen dat met het VK wordt verhandeld kan veranderen, omdat door (non-)tarifaire handelsbelemmeringen bepaalde goederen niet meer rendabel te vervoeren zijn.
- Europese bedrijven met een klein aandeel vervoer van/naar VK zullen deze transporten heroverwegen
 - De toegenomen administratieve lasten en afhandeltijden kunnen voor sommige ondernemers leiden tot een negatieve business case.
 - Voor andere ondernemers biedt dit juist kansen om deze markt te gaan bedienen.
- De snelle just-in-time handel met verse goederen zal niet meer vanzelfsprekend zijn.
 - Een deel van de huidige afspraken met het VK over zeer snelle transporten (vandaag voor X uur besteld, morgen in de winkel) zal bij toegenomen douaneformaliteiten en overige controles/inspecties niet altijd meer mogelijk zijn. Op de volgende sheet beschrijven we de casus van DailyFresh om dit te illustreren.
- Bedrijven zullen heroverwegen welke Europese (lucht/zee)haven het beste te gebruiken.
 - Afhankelijk van de administratieve lasten, kosten, reistijd en afhandeltijden per haven zullen bedrijven een heroverweging maken via welke Europese (lucht)haven voortaan met het VK te handelen. Dit kan zowel positief als negatief voor de Rotterdamse haven uitpakken.
- Bedrijven zullen heroverwegen hoe het transport in te richten
 - Gezien o.a. de benodigde vervoervergunningen kan het voor bedrijven gunstiger zijn om over te stappen van begeleid naar onbegeleid transport of om een groter deel van het transport met bestelbussen in plaats van vrachtauto's uit te voeren.
 - Ook kan het voor bedrijven interessant zijn om over te stappen van RoRo naar short sea transport of andersom.
 - Omdat er (mogelijk) extra formaliteiten bijkomen rondom cabotage-/groupagevervoer zullen bedrijven ook deze gecombineerde transporten gaan heroverwegen.

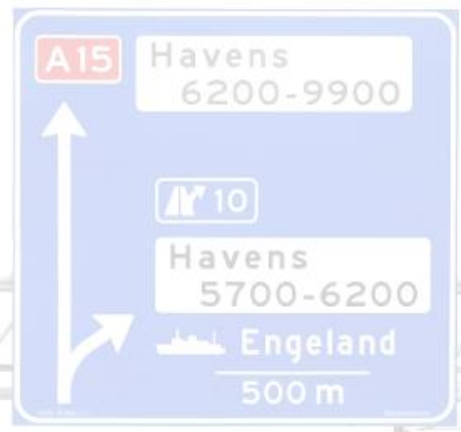
De casus DailyFresh laat de grote impact van een no deal Brexit op huidige Just-In-Time transporten zien

2. Impact Brexit op goederenvervoerketen mainport Rotterdam

- Daily Fresh is een groot logistiek dienstverlener, gespecialiseerd in transport tussen Nederland en het VK op het gebied van versproducten. Zij maken gebruik van meerdere verschepingen per dag. In de Just-In-Time werkwijze die zij hanteren is tijd de leidende factor. Zodra de orders binnenkomen starten ze met het collecteren van de pallets door heel Nederland. Wanneer deze binnen zijn, is er nu net voldoende tijd om deze op de trailer te laden en die net op tijd bij de ferry in te leveren.
- Bij een vroege verscheping (vertrek ferry tussen 14.00 en 15.00 uur) kunnen de goederen in de nacht in het VK worden geleverd en de volgende dag in de winkel liggen. Het proces hiervoor is:
 - 07.00 tot 10.30 uur orders
 - 12.00 tot 13.30 uur collecte pallets door heel NL en crossdocken depot
 - 13.30 uur: geladen trailers naar ferry
- Bij een late verscheping (vertrek ferry tussen 20.00 en 22.00) worden goederen overdag in het VK geleverd. Het proces hiervoor is:
 - 17.00 uur: collecte pallets door heel NL en crossdocken depot
 - 19.00 uur: geladen trailers naar ferry
- Brexit leidt tot vertraging want pallets dienen gekeurd te worden door KCB en voorbereiding documentatie is nodig voordat trailers ingeleverd kunnen worden.
- De huidige werkwijze van DailyFresh kan niet standhouden bij een no deal Brexit, maar DailyFresh geeft aan dat de extra keuringen en administratieve stappen ook niet ondervangen kunnen worden door eerder te beginnen want:
 - Ordermoment VK / klant bepaalt: nog vroeger benaderen van klanten is onmogelijk + orders voor late verscheping zijn veelal van retailpartijen in VK die zelf bepalen wanneer orders doorkomen; iedere schakel in de supply chain heeft zich aan deze werkwijze aangepast.
 - Dagverse oogst: indien de tuinder rond middernacht moet oogsten heeft dit financiële en operationele gevolgen (duurder personeel, gebruik kunstmatig licht).



H3. Bevindingen grootste risico's



De belangrijkste stakeholders zijn hard bezig met het treffen van effect-mitigerende maatregelen rondom de Brexit

3. Bevindingen grootste risico's

- Alle gesprekspartners zijn zich actief aan het voorbereiden op (ook) een no deal Brexit.
 - De gesprekspartners zijn binnen hun organisaties voortrekkers. Sommige gesprekspartners gaven aan dat het niet altijd gemakkelijk is de urgentie te laten doordringen in alle lagen van hun organisaties.
- De voorbereidingen die worden getroffen zijn gericht op het ontwikkelen en implementeren van effect-mitigerende maatregelen.
- Bedoelde effecten verschillen nogal per organisatie: waar het bij de ene vooral een capaciteitsvraagstuk is (“véél meer van hetzelfde”, zoals bij de Douane), gaat het voor andere partijen om het bijna volledig herinrichten van bedrijfsprocessen (ferrymaatschappijen, grote vervoerders), het betreden van een onbekend terrein (verladers die geen ervaring hebben met Douane en NVWA), of het in de markt zetten van een nieuwe toepassing van het Port Community System.
- Alle gesprekspartners weten elkaar goed te vinden en waarderen elkaar en over het algemeen wordt vrij lovend gesproken over met name de voorbereiding van de Douane als risicogerichte handhavingsorganisatie, de NVWA en de ferrymaatschappijen. Tegelijkertijd wijzen gesprekspartners op het risico dat Douane en NVWA intensief bezig zijn met werving en de eigen bedrijfsvoering op orde krijgen, logischerwijze gericht op het beperken van interne risico's. Hierdoor lijkt de focus te veel naar binnen gericht en is er mogelijk minder oog voor keteneffecten en de impact op het bedrijfsleven.
- De huidige plek waar een deel van de keten bij elkaar komt (ferry overleg) lijkt te voldoen maar heeft duidelijke kenmerken van een groeimodel en daarnaast ontstaan ook overleggen waarvan de samenstelling niet altijd even logisch is. Maar het functioneert.
 - Aandachtspunt hierbij is het nadrukkelijker betrekken van de Provincie Zuid-Holland als wegbeheerder (zie aanbevelingen).
- De op zichzelf goede samenwerking concentreert zich inhoudelijk op de problematiek van de douane en de fytosanitaire/veterinaire keuringen en de keuringen van levende have.
 - Short sea is in de huidige overleggen vrij onderbelicht. Aan de zeekant zijn de problemen naar verwachting dan ook beperkt, mits de weginfrastructuur niet volloopt en mits de NVWA voldoende keuringscapaciteit op de huidige locaties verzorgt, althans tijdig mogelijk maakt. De KVNR verwacht dat de short sea zich snel zal aanpassen.
- De mitigerende maatregelen worden feitelijk getroffen binnen de organisaties van de ketenpartners in de verwachting dat als dat op orde is de keten als geheel ook functioneert.
 - Het recente rapport van EY over de Douane is daarvan in zekere zin een voorbeeld. Het risico dat “Nederlandse bedrijven onvoldoende bekend zijn met de Brexit” wordt als beïnvloedbaar en laag ingeschat. Vanuit de keten beschouwd is het risico dat verladers en met name buitenlandse verladers niet tijdig op de hoogte zijn van de nieuwe procedures erg groot: alle gesprekspartners wijzen hierop en op de enorme impact op de verkeersafwikkeling. De afhankelijkheden in de keten worden, zo lijkt het, onderschat.

Een aantal punten zijn in de voorbereiding op de Brexit tot nu toe onderbelicht gebleven

3. Bevindingen grootste risico's

- Waar de meeste partijen relatief weinig oog voor hebben gehad is voor het mogelijke scenario dat de beoogde effecten van de mitigerende maatregelen ketenbreed niet, onvoldoende of niet tijdig effect sorteren.
- De effecten van het mislukken of vertragen van de ontwikkelde mitigerende plannen hebben wel een plaats in de discussies, maar hier wordt nog beperkt op geacteerd.
 - Mede om die reden worden (pas nu) een oefening en simulaties voorbereid en uitgevoerd, onder andere om de verkeerseffecten in kaart te brengen en “droog te oefenen” met de procedures.
- Wanneer de mitigerende maatregelen onvoldoende effect hebben, zal dit leiden tot vertraging in het proces bij de grens. Dit leidt bij de aanvoer-routes van en naar de haven tot verkeersopstoppingen. Momenteel is er nog geen plek waar de lokale, regionale en landelijke verkeerseffecten door de verantwoordelijke wegbeheerders bij elkaar zijn gebracht.
- Naast de beperkte aandacht voor de indirecte (keten)effecten, is er tijdens het onderzoek één blinde vlek bij de meeste gesprekspartners boven tafel gekomen. Vrijwel niemand heeft zich gerealiseerd dat de huidige vervoersvergunning na de Brexit niet meer geldig is. Het ministerie en de vergunningverlenende organisatie (NIWO) bereiden zich op dit punt overigens gewoon voor en het onderzoek heeft er mede toe geleid dat de gesprekspartners hier nu kennis van dragen.
- De exacte uitwerking van een no deal scenario op de keten hangt ook af van politieke keuzes over de mate van toezicht en handhaving op de nieuwe regels, bijvoorbeeld door de 17 wegingspecteurs van de ILT. Hier is nog geen keuze in gemaakt.
- Op het punt van de communicatie is het beeld gevarieerd. De meeste gesprekspartners hebben een Brexitpagina of -loket op hun websites geopend, die over het algemeen ook worden gewaardeerd. Maar, websites zijn vormen van vrij passieve communicatie en stralen nog niet dezelfde boodschap uit.
 - Het beeld is dat de communicatie tot op heden het gevoel van urgentie bij ongeveer de helft van de betrokken partijen (35.000 bedrijven alleen al in Nederland) onvoldoende heeft weten te bewerkstelligen. Het ketenbrede webportaal opgericht vanuit het ferry-overleg (getreadyforbrexit.eu) zou daarin overigens verandering kunnen brengen, maar was op 7 december nog niet gelanceerd.
 - Alle organisaties kampen ondanks de inspanningen met hetzelfde probleem, namelijk dat in onvoldoende mate de verladers en de vervoerders worden bereikt. Dit probleem manifesteert zich met name bij de niet in Nederland gevestigde verladers en vervoerders.
 - De communicatie tot nu toe is gericht op het bedrijfsleven. Behalve Rijkswaterstaat heeft geen van de gesprekspartners gewezen op het belang van het informeren van de bewoners in en rondom het havengebied.

Uit de gesprekken komt een zestal risico's voor de goederenvervoerketen naar voren (1/2)

3. Bevindingen grootste risico's

- Zoals eerder genoemd, zijn de afhankelijkheden tussen partijen en processen in de goederenvervoerketen groot. Stakeholders die veel last hebben van de effecten van de Brexit, zijn niet altijd dezelfde partijen die in de positie zijn deze effecten te voorkomen of te verkleinen.
- In het vervolg behandelen we de zes risico's die op basis van de gesprekken naar voren komen als risico's met het grootste (negatieve) effect op het goederenvervoer. Dit overzicht biedt een leidraad om de komende maanden (in samenwerking met de verantwoordelijke partijen) negatieve effecten van een no deal Brexit rondom mainport Rotterdam te mitigeren.

Risico 1: Het niet (tijdig) beschikbaar zijn van de beoogde basisvoorzieningen in Portbase

- Er zijn verschillende partijen die Port Community Systemen aanbieden, maar op de korte termijn van een no deal scenario is Portbase de enige reële oplossing. De volledige keten zet dan ook in op de doorontwikkeling van Portbase naar short sea en ferry's als communicatiesysteem voor een groot deel van de douaneformaliteiten. Maar de doorlooptijd om deze uitbreiding van Portbase te realiseren is kort. Daarnaast dienen nog de marktpartijen (ferry en short sea terminals en logistieke bedrijven) er op aangesloten te worden. Al met al is de tijd voor de projectrealisatie zeer beperkt, laat staan dat er nog tijd is om de applicaties te testen en gewenste aanvullende functionaliteiten te ontwikkelen.
- Effecten:
 - Onduidelijkheid bij logistieke partijen.
 - Langere afhandeltijden.
 - Behoeftte aan meer douanepersoneel.

Risico 2: Het niet (tijdig) beschikbaar zijn van voldoende gekwalificeerd personeel bij de Douane en NVWA

- De Brexit vraagt om een grote toename aan capaciteit bij met name Douane en NVWA. Beide organisaties hebben het afgelopen jaar flink personeel geworven. Toch zijn er bij de gesprekspartners twijfels of er gelijk op 30 maart voldoende gekwalificeerd personeel beschikbaar is om de stromen op te vangen en of het personeel geoefend genoeg is. De Douane heeft op dat moment circa 30% van het benodigde personeel aangetrokken. De Douane wijst er overigens op dat deze beperkte beschikbaarheid zal worden opgevangen door herprioritering en verschuiven van bestaande capaciteit.
- Gesprekspartners wijzen op de werktijden van de NVWA (momenteel alleen nog tijdens werkdagen overdag), met mogelijke gevolgen voor het Just-In-Time karakter van veel transporten tussen het VK en Nederland.
- Effecten:
 - Langere afhandeltijden (met name bij import en in de weekenden).
 - Grote druk op de opstelcapaciteit bij de terminals.

Risico 3: Onvoldoende administratieve voorbereiding op het transport door (buitenlandse) verladers

- Een groot risico ligt (zeker in de eerste weken) bij het onvoldoende administratief voorbereid zijn door de verladers waardoor veel (buitenlandse) vrachtauto's niet zijn vooraangemeld dan wel überhaupt niet over de juiste documenten beschikken. De ferrymaatschappijen hebben afgesproken dat wanneer dit het geval is, de vrachtauto's niet het terrein op komen.
- Effecten:
 - Een deel van de vervoerders wordt geweigerd, moet zoeken naar een oplossing en kan mogelijk niet het geboekte slot halen.
 - Grote druk op de opstelcapaciteit bij de terminals.

Uit de gesprekken komt een zestal risico's voor de goederenvervoerketen naar voren (2/2)

3. Bevindingen grootste risico's

Risico 4: Onvoldoende (infrastructurele) capaciteit om niet voorbereide vervoerders op te vangen

- Wanneer de vervoerders geweigerd worden, omdat zij niet aan de nieuwe eisen kunnen voldoen, kunnen zij het terminalterrein niet op. Dit betekent dat er voldoende ruimte moet zijn om te keren en er elders opstelcapaciteit nodig is om deze chauffeurs op te vangen, van uitleg te voorzien en de kans te bieden alsnog de juiste documenten te organiseren en de vooraanmelding te doen. Er wordt door het Havenbedrijf Rotterdam gezocht naar opstelplaatsen, maar deze zijn tot op heden alleen aan de zuidkant gevonden en de capaciteit daarvan is beperkt.
- Effecten:
 - Grote druk op de opstelcapaciteit bij de terminals.
 - Zeer grote verkeersdruk op alle aan- en afvoerwegen rondom de haven en de ruit van Rotterdam.
 - Mogelijk verkeersonveilig gedrag.

Risico 5: Geen BIP-gebied in het gebied Vlaardingen – Hoek van Holland en het ontbreken van een keurpunt

- In het noordelijke deel van de haven is geen Buitengrens Inspectie Post (BIP) gebied aanwezig (zie kaartje volgende pagina). Nederland zit aan het maximum voor deze gebieden en heeft steun van de EU nodig om dit gebied uit te breiden. Zo lang dit gebied er niet is, kunnen vrachtauto's met veterinaire transporten niet de twee terminals in het noordelijk deel van het havengebied af.

Als het BIP-gebied wel is uitgebreid, is er nog steeds geen keurpunt in het noordelijk havengebied aanwezig. Dit is privaatrechtelijk georganiseerd in Nederland en zeer lastig binnen de nog resterende maanden op te zetten. Dit betekent dat transportbedrijven eerst langs de keurpunten in het zuiden van de haven dienen te rijden alvorens zij hun weg kunnen vervolgen.

- Effecten:
 - Indien geen BIP-gebied aanwezig is: op de korte termijn geen veterinaire transporten meer mogelijk via Hoek van Holland / Vlaardingen.
 - Indien wel BIP-gebied, maar geen keurpunt: langere reistijd voor transportbedrijven en mogelijke verschuiving van veterinaire transporten naar ferrymaatschappijen in het zuiden van de haven of havens in andere landen.
 - Verkeersdruk tussen noorden en zuiden van de haven (Beneluxtunnel).

Risico 6: Afwezigheid van een keurpunt voor levende have

- In het gehele havengebied van Rotterdam is geen keurpunt voor levende have, terwijl levende dieren momenteel frequent tussen het VK en Nederland worden vervoerd, met name (ren)paarden.
- Effecten:
 - Op de korte termijn geen transporten van levende dieren mogelijk via de haven van Rotterdam.
 - Transporten met levende dieren (anders dan paarden) zullen vaker via bijvoorbeeld Schiphol verlopen.
 - Transportbedrijven kiezen voor havens in andere landen indien daar wel een keurpunt aanwezig is.

Illustratie bij Risico 5: Aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg is nu nog geen BIP-gebied en geen keurpunt aanwezig

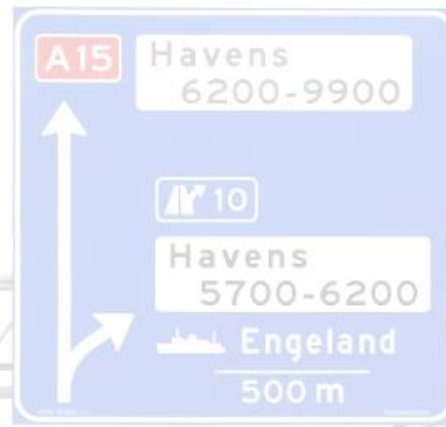


De effecten van deze risico's manifesteren zich zowel op de korte termijn als op de lange termijn; beide type effecten vragen om actie

3. Bevindingen grootste risico's

- Door de Brexit zullen de afhandeltijden door toegenomen douaneformaliteiten en andere grenscontroles en – inspecties per definitie oplopen, ook als alle processen volledig ingeregeld zijn. Dit leidt per definitie op een grotere druk op de infrastructuur rondom Rotterdam.
- Als een van de partijen in de keten bovendien onvoldoende voorbereid is en bovengenoemde risico's optreden, zal deze drukte verder toenemen. De wegen en opstelplaatsen rondom de terminals en de ruit van Rotterdam zullen snel vollopen. Naast vertragingen, een hogere uitstoot en risico's voor de verkeersveiligheid, ontstaat hierdoor ook het risico van insluiers. De verwachting van de gesprekspartners is dat de eerste weken rekening gehouden moet worden met extreme verkeersdrukke, die pas na enkele maanden is gestabiliseerd.
- De mate waarin de partijen in de goederenvervoerketen de negatieve effecten van de risico's weten te voorkomen of te beperken zal op de (middel)lange termijn uitstralen naar de aantrekkingskracht van de Rotterdamse haven, het imago van de Nederlandse transportsector en het (maritiem) vestigingsklimaat.
- In het volgende hoofdstuk doen we het ministerie van IenW een aantal aanbevelingen om de voorbereidingen op een no deal Brexit te intensiveren.

H4. Aanbevelingen



Om de risico's voor het goederenvervoer in de eerste periode na de Brexit te beperken, doen wij een aantal aanbevelingen (1/2)

4. Aanbevelingen

Aanbeveling 1: Steun initiatieven in de vorm van oefeningen en simulaties

- Probeer hiermee concreet zicht te krijgen op:
 - Verkeerseffecten bij oplopende wachttijden.
 - Verkeerseffecten van het ontbreken van keurpunten in het noordelijke havengebied.
 - Het functioneren van de douaneketen en – daarnaast - de consequenties van het niet tijdig gereed zijn van een Port Community System.
 - De reistijdeffecten voor de vervoerders en daarmee de (verminderde) aantrekkingskracht van de Rotterdamse haven.

Aanbeveling 2: Stel een calamiteitenplan op voor het voorkomen van een verkeersinfarct in de eerste weken volgend op 29 maart

- Indien de effect-mitigerende maatregelen waar alle betrokken partijen nu aan werken te laat gereed zijn en/of onvoldoende effect sorteren, dient er een plan te liggen waarin voor verschillende scenario's* afspraken gemaakt worden over:
 - Het buiten de regio Rotterdam vaststellen of buitenlands gekentekende auto's – indien zij naar het VK gaan – over de juiste papieren beschikken en of de lading correct is aangemeld in Portbase. Dit moet zo dicht mogelijk bij de Duits-Nederlandse grens en afhankelijk van de ontwikkelingen in Calais ook aan de Belgisch-Nederlandse grens gebeuren langs de grote corridors gebeuren, denk aan:

- A1, A12, A15, A16, A73; logische locaties: Truckparking Venlo, truckparking Venray, truckparking Deventer, truckparking Duiven, wellicht ook truckparking Hazeldonk en Roosendaal.
- Voorkomen dat auto's zonder de juiste papieren of auto's met papieren maar zonder vooraanmelding doorrijden en deze verwijzen naar één of twee locaties in Midden-Nederland. Aldaar dienen mobiele units te staan, waarom de chauffeurs met begeleiding alsnog papieren en/of de vooraanmelding in Portbase kunnen regelen.
- Aanwijzen van “overlooplocaties” in regio Rotterdam (HBR is al bezig met 3 locaties aan de A15; creëren van extra noodlocatie in corridor Vlaardingen – Hoek van Holland (Gemeente Rotterdam overweegt de Bonnenpolder).
- De wijze waarop voldoende verkeersregelaars worden georganiseerd om dit proces in goede banen kunnen leiden.
- De inzet van politie en de mogelijkheden voor het invoeren van dwangmiddelen, ook voor wat betreft insluipers.
- Houd in dit calamiteitenplan rekening met de ingebruikname van de Hoekse lijn, die nu ook in voorjaar 2019 gepland staat en stem hierover af met de verantwoordelijke regionale overheden.
- Richt voor het opstellen van het calamiteitenplan en de daarvoor benodigde coördinatie een passende governance in.
- Voorstel: opdrachtgever de Bestuursraad IenW. Samenstelling: DG RWS (voorzitter), verantwoordelijk gedeputeerde PZH, verantwoordelijk wethouder gemeente Rotterdam (en evt. ook Westland en Vlaardingen), verantwoordelijk lid Raad van Bestuur HBR; coördinerende ondersteuning door de Verkeersonderneming.

Om de risico's voor het goederenvervoer in de eerste periode na de Brexit te beperken, doen wij een aantal aanbevelingen (1/2)

4. Aanbevelingen

Aanbeveling 3: Start samen met het ministerie van EZK en BZ vanaf januari met een veel intensievere en vooral actievere vorm van communicatie

- Ontwikkel één boodschap over de no deal Brexit en hanteer die consequent in alle berichtgeving. Coördinatie hiervan ligt bij de Contingency unit.
- Gebruik de matrixborden boven de snelwegen (gebruik ook de Engelse taal en eventueel andere Oost-Europese talen) en plaats op diverse plekken DRIP's met dezelfde boodschap.
- Gebruik het aloude middel van flyer en bij al het uitgaande en binnenkomende verkeer bij de ferry's.
- Gebruik de Ferrymaatschappijen en de NIWO om zeer gericht de vervoerders op het VK te bereiken: de (ook buitenlandse) vervoerders zijn immers in de positie om afspraken te maken met hun opdrachtgevers.
- Escaleer de communicatie in maart tot op het hoogste niveau (premier).
- Organiseer ook het omgevingsmanagement richting omwonenden door ze tijdig te informeren over mogelijke drukte en ze een punt te bieden waar ze terecht kunnen met vragen of klachten.

Aanbeveling 4: Steun het ministerie van LNV rondom keurpunten in het noordelijk havengebied

- Steun het ministerie van LNV, zo nodig ook in Brussel, om zo spoedig mogelijk het gebied Vlaardingen – Hoek van Holland aan te wijzen als BIP-gebied.

- Steun het ministerie van LNV en de NVWA om een private partij bereid te vinden om voor B-day een keurpunt voor levende have te realiseren in de regio Rotterdam, bij voorkeur in Rotterdam Noord. Hierbij kan gedacht worden aan een garantstelling.
- Steun het ministerie van LNV en de NVWA om het bedrijfsleven te stimuleren een oplossing te vinden voor het ontbreken van keurpunten voor veterinaire producten aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg.

Aanbeveling 5: Zoek naar nieuwe oplossingen om de formaliteiten voor goederenvervoerders te verlichten

- Start spoedig na 1 januari de bilaterale onderhandeling met het VK over de vervoersdocumenten, gericht op wederzijdse erkenning van de documenten (door afsluiten nieuw verdrag of – eventueel tijdelijk – het laten herleven van een bestaan verdrag uit 1969).

Aanbeveling 6: Bepaal hoe de capaciteit van de wegininspecteurs van de ILT wordt ingezet

- De ILT heeft wegininspecteurs die kunnen inspecteren op de aanwezigheid van een vergunning voor goederenvervoer bij en cabotagevervoer door vrachtauto's uit het VK. Bepaal of de inzet van deze inspectieinzet na B-day gewenst is en formuleer een heldere prioritering voor de inspecteurs.
- Houd hierbij rekening met gelijke behandeling van niet-EU landen.



**Bijlage 1. Analyse
risico's en (getroffen/ te
treffen)
beheersmaatregelen**

Op de volgende sheets beschrijven we de risico's bij een no deal Brexit per (import/export)proces en de bijbehorende beheersmaatregelen

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per proces uit H2 (5 processen voor import en 5 voor export) beschreven:

- Wat de randvoorwaarden zijn om alle nieuwe stappen in dit proces voorspoedig te laten voorlopen en in welke van deze randvoorwaarden de gesprekspartners de grootste risico's zien.
- Welke beheersmaatregelen al getroffen zijn om deze risico's te beperken.
- Welke beheersmaatregelen mogelijk nog te treffen zijn.
 - Deze maatregelen liggen veelal niet binnen de verantwoordelijkheden/het instrumentarium van het ministerie van IenW, maar het ministerie kan wel met andere partijen samenwerken of hen aansporen om bepaalde maatregelen te nemen. Het nemen van deze maatregelen kan namelijk wel de negatieve impact van de Brexit op het goederenvervoer beperken.

Administratieve voorbereiding op transport bij import van VK naar Nederland



I1. (Administratieve) Voorbereiding op transport

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Geen tijdige / grondige voorbereiding verlader en vervoerder:
 - Beperkte kennis van douaneprocessen
 - Geen registratie bij Douane / geen EORI-nummer
 - Geen tijdige aanvraag benodigde vergunningen en certificaten
 - Geen volledige boeking bij ferry (identificatie transporteenheid, goederenomschrijving, uitvoeraangifte, verzendergegevens, ontvangergegevens)
 - Geen aanwezigheid documentnummer (MRN)
 - Geen volledige manifestgegevens
 - Geen vooraanmelding fytosanitaire/veterinaire goederen
 - Beperkte capaciteit douanedeclaranten
 - Geen tijdige aanmelding transport in Portbase via declaratiesoftware
- Beperkte facilitatie proces van informatie-uitwisseling:
 - Geen aanwezigheid Port Community System (PCS)/ Portbase

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- Vanuit diverse partijen zijn informatiecampagnes om de logistieke partijen te bereiken:
 - TLN, Evofenedex en de NIWO hebben alle hun achterban gewezen op de benodigde voorbereidingen op de Brexit.
 - De ferrymaatschappijen benaderen hun klanten om ze te wijzen op de nodige administratieve handelingen.

- Portbase begint binnenkort met de coördinatie van een gezamenlijke informatiecampagne in binnen- en buitenland over de “Nederlandse werkwijze”.

Alle partijen zetten vol in op Portbase:

- Portbase bouwt voor de ferry's en short sea een vergelijkbare toepassing als ze al hebben voor deep sea. Portbase gaat voor een gespreid implementatieproces: beginnen met een basistoepassing.
- Portbase heeft capaciteit en financiering voor het implementatie-/aansluitproces georganiseerd.
- Indien Portbase niet op tijd gereed is, heeft de Douane ook andere processen om met derde landen te communiceren, zij het trager.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Ontwikkelen plan B voor niet tijdig gereed zijn Portbase
- Faciliteren proefperiode Portbase
- Inzetten van een eenduidige en directe communicatiecampagne naar vervoerders.

Short sea, Ferry/RoRo transport bij import van VK naar Nederland



I2. Short sea Ferry/RoRo transport

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Geen tijdige/volledige aanlevering en afhandeling douaneformaliteiten:
 - Summiere aangifte (ENS)
 - Aankomstmededeling bij douane (NL)
 - Aangifte tijdelijke opslag (ATO)
- Beperkte capaciteit Douane
- Beperkte facilitatie proces van informatie-uitwisseling:
 - Geen aanwezigheid Port Community System (PCS)/ Portbase

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- De douaneformaliteiten zullen door de ferryrederijen worden uitgevoerd om de voortgang van het operationele proces zo min mogelijk afhankelijk te laten zijn van andere partijen (wegvervoerders). Dit hebben de ferrymaatschappijen in de voorwaarden opgenomen.
- De Douane heeft in 2017 een impactanalyse van de Brexit gemaakt en bepaald dat er 928 fte extra nodig is om de extra werkzaamheden op te vangen. Het kabinet heeft hier budget voor ter beschikking gesteld en de Douane streeft er naar om op 29 maart 300 fte geworven en opgeleid te hebben en eind 2019 in totaal 928 instroom te hebben.

- Alle partijen zetten vol in op Portbase:
 - Portbase bouwt voor de ferry's en short sea een vergelijkbare toepassing als ze al hebben voor deep sea. Portbase gaat voor een gespreid implementatieproces: beginnen met een basistoepassing.
 - Portbase heeft capaciteit en financiering voor het implementatie-/aansluitproces georganiseerd.
 - Indien Portbase niet op tijd gereed is, heeft de Douane ook andere processen om met derde landen te communiceren, zij het trager.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Ontwikkelen plan B voor niet tijdig gereed zijn Portbase
- Faciliteren proefperiode Portbase.
- Uitwerken plan B als 300 fte bij de Douane onvoldoende is voor de eerste periode na 29 maart 2019.

Aankomst bij haven (zeezijde) bij import van VK naar Nederland



I3. Aankomst bij haven (zeezijde)

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Geen tijdige/volledige aanlevering en afhandeling douaneformaliteiten:
 - Aanbrengen bij Douane
- Geen efficiënt afhandelproces aanmeerlocatie (lange laad-lostijden)
- Onvoldoende ruimte/capaciteit aanmeerlocatie
- Geen aanwezigheid douanevergunningen aanmeerlocatie
- Geen tijdige/volledige administratie van goederen en douaneregelingen (in Warehouse Management Systeem)

- Beperkte capaciteit Douane
 - Geen tijdige toestemming lossen Douane

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- De ferrymaatschappijen zijn al sinds 2017 maatregelen aan het nemen om de benodigde (douane)vergunningen aan te vragen en systemen in te richten.

- De ferrymaatschappijen en de Douane overleggen regelmatig over de voortgang in het ferry-overleg.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Uitwerken plan B als het scenario plaatsvindt dat 300 fte bij de Douane onvoldoende is voor de eerste periode na 29 maart 2019.
- Aanwijzen opstelplaatsen voor het scenario van zeer grote congestie bij de terminals.
- Uitvoeren dry run met gezamenlijke partijen om nieuwe processen te oefenen.

Controles (Douane, ILT, NVWA, KMar) bij import van VK naar Nederland



I4. Controles (Douane, ILT, NVWA, Kmar)

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Beperkte capaciteit Douane, ILT, NVWA.
- Beperkte capaciteit/ruimte terminal. Dit geldt voor alle ferryterminals en is binnen de komende maanden niet op te lossen.
- Geen registratie bij keuringsdiensten
- Geen vooraanmelding fytosanitaire/veterinaire goederen
- Fytosanitair: Geen tijdige aanwezigheid van certificaten in E-CERT platform
- Fytosanitair: Geen tijdige aanvraag bij NVWA tot verleggen keuring naar bedrijfslocatie
- Veterinair: Geen GDB/aanmelding zending via het VGC
- Veterinair: Geen tijdige aanwezigheid van het originele gezondheidscertificaat bij het keurpunt.
- Veterinair: Afwezigheid BIP-gebied en keurpunten (met name in noorden havengebied)
- Veterinair: Geen aanwezigheid BIP-gebied, waardoor vervoerders dierlijke goederen niet kunnen vervoeren naar keurpunt
- Levende have: Geen aanwezigheid keurpunt levende have.

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- De toezichthoudende instanties hebben allen berekend hoeveel fte extra een no deal Brexit scenario van ze vraagt en zijn ver gevorderd met de werving van deze nieuwe medewerkers.

- Vanuit diverse partijen zijn informatiecampagnes om de logistieke partijen te bereiken:
 - TLN en Evofenedex hebben hun achterban gewezen op de benodigde voorbereidingen op de Brexit, ook omtrent fytosanitaire/veterinaire transporten
 - NVWA communiceert over benodigde extra formaliteiten vanuit het VK.
- NVWA is met het ministerie van LNV in gesprek over uitbreiden BIP-gebied
- NVWA is met het ministerie van LNV in gesprek over het stimuleren van het bedrijfsleven met het oog op het creëren van nieuwe keurpunten.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Voorbereiden alternatieven voor het geval dat de extra medewerkers bij de toezichthoudende instanties niet voldoende zijn voor de eerste periode na 29 maart 2019.
- Inzetten van een eenduidige en directe communicatiecampagne naar vervoerders met o.a. specifieke informatie omtrent fytosanitaire/veterinaire transporten.
- Extra stimuleren bedrijfsleven met bijvoorbeeld garantstellingen.

Vervolgtransport in Nederland/Europa bij import van VK naar Nederland



I5. Vervolgtransport in Nederland/Europa

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Beperkte capaciteit Douane
- Beperkte capaciteit overslaglocaties
- Geen aanwezigheid definitieve vervolgaangifte door importeur
- Geen tijdige/volledige aangifte ten invoer
- Afwezigheid ritmachtiging/CEMT-vergunning
- Beperkte capaciteit infrastructuur vanuit haven naar achterland
- Slechte afwikkeling verkeersstromen

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- De Douane heeft in 2017 een impactanalyse van de Brexit gemaakt en bepaald dat er 928 fte extra nodig is om de extra werkzaamheden op te vangen. Het kabinet heeft hier budget voor ter beschikking gesteld en de Douane streeft er naar om op 29 maart 300 fte geworven en opgeleid te hebben en eind 2019 in totaal 928 instroom te hebben.
- Vanuit diverse partijen zijn informatiecampagnes om de logistieke partijen te bereiken:
 - TLN, Evofenedex en de NIWO hebben alle hun achterban gewezen op de benodigde voorbereidingen op de Brexit.

- Meerdere partijen zijn bezig met het uitwerken van maatregelen om verkeersdrukke af te vangen:
 - Rijkswaterstaat is bezig met het uitwerken van regelscenario's/ circulatieplannen en denken na over maatregelen om het verkeer tijdig af te vangen.
 - Het HBR rekent ook verschillende scenario's door om infrastructurele knelpunten te identificeren en wil een aantal parkeerplaatsen langs de A15 overdag beschikbaar stellen als opstelplaats.
 - Gemeente Rotterdam denkt na over opstelplaatsen aan noordkant van de haven.
 - De Provincie Zuid-Holland is bezig met nadenken over oplossingen voor vrachtwagenparkeren.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Uitwerken plan B als 300 fte bij de Douane onvoldoende is voor de eerste periode na 29 maart 2019.
- Inzetten van een eenduidige en directe communicatiecampagne naar vervoerders en omwonenden van locaties waar mogelijk congestie en overlast zal ontstaan.
- Bij elkaar brengen initiatieven van verschillende wegbeheerders en HBR tot 1 gezamenlijk draaiboek met mogelijke regelscenario's bij grote verkeersdrukke.

Administratieve voorbereiding op transport bij export van Nederland naar VK



E1. (Administratieve) Voorbereiding op transport

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Geen tijdige / grondige voorbereiding verlader en vervoerder:
 - Beperkte kennis van douaneprocessen
 - Geen registratie bij Douane / geen EORI-nummer
 - Geen tijdige aanvraag benodigde vergunningen en certificaten
 - Geen volledige boeking bij ferry (identificatie transporteenheid, goederenomschrijving, uitvoeraangifte, verzendergegevens, ontvangergegevens)
 - Geen aanwezigheid documentnummer (MRN)
 - Geen volledige manifestgegevens
 - Beperkte capaciteit douanedeclaranten
 - Geen tijdige aanmelding transport in Portbase via declaratiesoftware
- Beperkte facilitatie proces van informatie-uitwisseling:
 - Geen aanwezigheid Port Community System (PCS)/ Portbase

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- Vanuit diverse partijen zijn informatiecampagnes om de logistieke partijen te bereiken:
 - TLN, Evofenedex en de NIWO hebben alle hun achterban gewezen op de benodigde voorbereidingen op de Brexit.
 - De ferrymaatschappijen benaderen hun klanten om ze te wijzen op de nodige administratieve handelingen.

- Portbase begint binnenkort met de coördinatie van een gezamenlijke informatiecampagne in binnen- en buitenland over de “Nederlandse werkwijze”.
- Alle partijen zetten vol in op Portbase:
 - Portbase bouwt voor de ferry's en short sea een vergelijkbare toepassing als ze al hebben voor deep sea. Portbase gaat voor een gespreid implementatieproces: beginnen met een basistoepassing.
 - Portbase heeft capaciteit en financiering voor het implementatie-/aansluitproces georganiseerd.
 - Indien Portbase niet op tijd gereed is, heeft de Douane ook andere processen om met derde landen te communiceren, zij het trager.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Ontwikkelen plan B voor niet tijdig gereed zijn Portbase.
- Faciliteren proefperiode Portbase.
- Inzetten van een eenduidige en directe communicatiecampagne naar vervoerders.
- Verdelen van goederenvervoer vergunningen (CEMT) door NIWO over vervoerders om zoveel mogelijk ritten binnen het VK te kunnen accommoderen.

Transport uit EU/Nederland naar haven bij export van Nederland naar VK



E2. Transport uit EU/NL naar haven

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Vervoerders houden onvoldoende rekening met eerder laden en vertrekken i.v.m. toegenomen afhandeltijden bij de grens
- Beperkte capaciteit infrastructuur richting haven
- Slechte afwikkeling verkeersstromen

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- Vanuit diverse partijen zijn informatiecampagnes om de logistieke partijen te bereiken:
 - TLN en Evofenedex hebben hun achterban gewezen op de benodigde voorbereidingen op de Brexit
- Meerdere partijen zijn bezig met het uitwerken van maatregelen om verkeersdrukke af te vangen:
 - Rijkswaterstaat is bezig met het uitwerken van regelscenario's/ circulatieplannen en denken na over maatregelen om het verkeer tijdig af te vangen.
 - Het HBR rekent ook verschillende scenario's door om infrastructurele knelpunten te identificeren en wil een aantal parkeerplaatsen langs de A15 overdag beschikbaar stellen als opstelplaats.
 - Gemeente Rotterdam denkt na over opstelplaatsen aan noordkant van de haven.
 - De Provincie Zuid-Holland is bezig met nadenken over oplossingen voor vrachtwagenparkeren.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Inzetten van een eenduidige en directe communicatiecampagne naar vervoerders met o.a. specifieke aanwijzingen om tijdig te vertrekken en met langere wachttijden rekening te houden.
- Bij elkaar brengen initiatieven van verschillende wegbeheerders en HBR tot 1 gezamenlijk draaiboek met mogelijke regelscenario's bij grote verkeersdrukke.
- Ontwikkelen (tijdelijke) maatregelen om vrachtverkeer zonder papieren en/of zonder vooraanmelding buiten Rijnmond regio, bijvoorbeeld langs belangrijke assen vanuit Duitsland, af te vangen.
- Organiseren (tijdelijke) mobiele locaties om alsnog administratieve formaliteiten te regelen.
- Nadenken over de mogelijkheid om terreinen van terminals of infrastructuur er om heen (op termijn) uit te breiden.

Aankomst bij haven (landzijde) bij export van Nederland naar VK



E3. Aankomst bij haven (landzijde)

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Complex om een goede en snelle check te doen aan de poort op aanwezigheid van vooraanmelding.

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- De ferry's gaan allemaal verplichten dat vervoerders hun documenten en aangifte via Portbase hebben ingevoerd. Op basis van kentekens kunnen ze (geautomatiseerd) checken of de juiste gegevens in Portbase zijn ingevuld en de vervoerders weigeren.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Technisch uitwerken geautomatiseerde (kenteken)check vooraanmelding.
- Uitvoeren dry run met gezamenlijke partijen om nieuwe processen te oefenen.
- Uitwerken plan voor (verkeers)begeleiding voor chauffeurs die geweigerd worden.

Controles (Douane, KMar) bij export van Nederland naar VK



E4. Controles (Douane, KMar)

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- Beperkte capaciteit Douane.
- Beperkte capaciteit/ruimte terminal. Dit geldt voor alle ferryterminals en is binnen de komende maanden niet op te lossen.

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- De toezichthoudende instanties hebben allen berekend hoeveel fte extra een no deal Brexit scenario van ze vraagt en zijn ver gevorderd met de werving van deze nieuwe medewerkers.
- Ook zijn de ferryterminals bezig om de inrichting zodanig aan te passen om handhaving mogelijk te maken.

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- Voorbereiden alternatieven voor het geval de extra medewerkers bij de toezichthoudende instanties niet voldoende zijn voor de eerste periode na 29 maart 2019.
- Uitvoeren dry run met gezamenlijke partijen om nieuwe processen te oefenen.
- Nadenken over de mogelijkheid om terreinen van terminals of infrastructuur er om heen (op termijn) uit te breiden.

Short sea, Ferry/RoRo transport bij export van Nederland naar VK



E5. Short sea
Ferry/RoRo transport

Bijlage 1. Risico's en (getroffen/te treffen) beheersmaatregelen

Grootste risico's voor voorspoedig verloop introductie Brexit

- In het korte tijdsbestek dat wij hadden is dit onderdeel niet onderzocht.

Reeds getroffen beheersmaatregelen

- X

Mogelijk te treffen aanvullende beheersmaatregelen

- X



Bijlage 2. Gesprekspartners

Overzicht gesprekspartners



Bijlage 3. Gespreksleidraad

Gespreksleidraad: vooraf toegestuurd aan alle gesprekspartners (1/2)

1. Kennismaking (voor zover nodig)

Korte toelichting onze opdracht: In de goederentransportketen de interfaces en afhankelijkheden tussen partijen in kaart brengen, met als casus mainport Rotterdam. Benoemen en analyseren van wel en eventueel niet in kaart gebrachte risico's en beheersmaatregelen. Gesprekken (ca. 15) vinden in november 2018 plaats en gaan over stand van zaken bij alle betrokken organisaties, respectievelijk hun achterbannen: welke operationele risico's ziet u.

2. Impact no deal Brexit op uw organisatie

- Op welke manier heeft een no deal Brexit een impact op uw organisatie(processen)?
- Om wat voor soort impact gaat dit?
 - Extra processtappen
 - Extra administratieve lasten
 - Nieuwe/andere samenwerkingen
 - Nieuwe/andere markten/producten
 - Benodigde kennis en capaciteit personeel
 - Gewenning aan nieuwe processen en werkwijze
 - Benodigde systemen
 - Benodigde vergunningen, (rij)bewijzen etc.
 - Planning/logistiek
 - Etc.
- Op welke manier bereidt uw organisatie zich voor op deze impact?
 - In hoeverre verwacht u dat deze voorbereidingen op 29 maart 2019 afgerond zijn?
 - Op welke manier communiceert u over uw voorbereidende activiteiten met andere partijen?

- In hoeverre bent u afhankelijk van andere partijen in deze voorbereidingen?
- O.a. In hoeverre bent u afhankelijk van wat in het VK aan mogelijke maatregelen wordt getroffen; kunt u die maatregelen benoemen?
- In hoeverre verwacht u dat deze afhankelijkheden een risico vormen?

3. Impact no deal Brexit op gehele keten rondom mainport Rotterdam

- Hoe ver is de goederenvervoerketen rondom mainport Rotterdam volgens u met de voorbereidingen op een no deal Brexit?
- Waar liggen volgens u de grootste risico's van een no deal Brexit in de goederenvervoerketen in de haven van Rotterdam? Kunt u deze risico's benoemen?
 - Processen en capaciteit douane
 - Processen en capaciteit controlediensten (NVWA, ILT, KMar etc.)
 - Efficiëntie administratieve processen/Koppeling van systemen en data
 - Aanwezigheid van juiste documentatie (ritmachtiging, CEMT-vergunning, factuur, paklijst, oorsprongsbescheiden, etc.) bij vervoerder/verlader
 - Efficiëntie afhandelproces/laad-lostijden bij ferryterminal
 - Efficiëntie overslagproces
 - Compleetheid/tijdigheid van import/exportaangifte
 - Aanwezigheid van juiste documenten chauffeur (paspoort, rijbewijs, etc.)
 - Geschiktheid schepen en voertuigen
 - Capaciteit fytosanitaire/veterinaire keurpunten
 - Capaciteit aanmeerpunten
 - Capaciteit terminals
 - Capaciteit overslaglocaties
 - Capaciteit parkeerplaatsen/wegen op en rondom de haven
 - Etc.

Gespreksleidraad: vooraf toegestuurd aan alle gesprekspartners (2/2)

- In hoeverre denkt u dat de problematiek wordt beïnvloed door buitenlandse vervoerders (niet-VK landen)?
- Wat is nodig om al bovengenoemde risico's te beheersen?
- Welke rol kan de (Rijks)overheid hier in vervullen?
- Wat verwacht u van wie (en van uzelf) op het punt van communicatie? Op wie zou deze communicatie primair gericht moeten zijn?



Bron foto: <http://www.portofrotterdam.com> / Freek van Arkel

Contactgegevens

✉ Gerrit Jan Olthoff: G.Olthoff@niwo.nl

✉ Jane Fain: J.Fain@aef.nl