

Ervaringen van Nederlandse transportbedrijven met het nieuwe BTOM-regime vanaf 30 april 2024

Als de ondernemersvereniging voor het Nederlandse beroepsgoederenvervoer over de weg (TLN), waarbij 5.000 transportbedrijven zijn aangesloten, beschrijven wij hieronder de aanzienlijke impact die de onlangs ingevoerde grenscontroles hebben op onze leden. Deze controles, die van kracht zijn vanaf 30 april 2024, hebben vooral gevolgen voor bedrijven die bloemen, planten en overzeese groenten en fruit naar het Verenigd Koninkrijk vervoeren.

De nieuwe regelgeving vereist dat alle vrachtwagens die dit soort goederen, met een gemiddeld of hoog risico, vervoeren bij binnenkomst in het Verenigd Koninkrijk een fysieke kwaliteitscontrole ondergaan bij een grenscontrolepost (BCP). Na meer dan een maand ervaring met deze nieuwe regelgeving, waarin >2.500 ladingen werden verscheept en ongeveer 125 daarvan werden geïnspecteerd, is het duidelijk dat deze maatregelen uitgebreide en verstreckende gevolgen zullen hebben. En onze zorgen worden groter in plaats van kleiner, omdat uiteindelijk 100% inspectie wordt beoogd. Met hooguit 5% inspectie zijn de problemen nu al aanzienlijk, laat staan met 100% inspectie.

Met respect voor het Border Target Operating Model willen we ervaringen delen en aanbevelingen doen om processen te verbeteren. We willen ervoor zorgen dat de handel in verse en sierteelproducten blijft bloeien, belemmeringen worden weggenomen en Britse consumenten Nederlandse kwaliteitsproducten kunnen blijven kopen tegen een eerlijke prijs.

Er zijn zes belangrijke aandachtsgebieden die we vanuit het vervoerdersperspectief willen belichten:

1. Inspectieproces en informatievoorziening
2. Laden en lossen bij BCP's
3. Facturatie
4. Chauffeurs, wachttijden en faciliteiten
5. Openingstijden van grenscontroleposten (BCP)
6. Schade en aansprakelijkheid

1. Inspectieproces en informatievoorziening

Het inspectieproces, ook bekend als "turn out", is zowel tijdrovend als financieel belastend. De meeste BCP's zijn geprivatiseerd, wat betekent dat in elke haven andere kosten worden gerekend voor inspecties, met toeslagen in het weekend en op feestdagen. Dit maakt het moeilijk om de kosten, die variëren tussen £300 en £750 per controle, te voorspellen en te berekenen. Een uniform tarief hanteren voor dezelfde handelingen is gewenst.

De gemiddelde wachttijd per inspectie is vier uur, maar afhankelijk van de personeelsbezetting van een BCP kan dit rustig oplopen tot 10 en zelfs 20 uur. Deze onvoorspelbaarheid verstoort de planning van vervoerders en veroorzaakt aanzienlijke financiële verliezen wanneer chauffeurs boten of andere geplande activiteiten missen.

Naast de inspectiekosten betalen alle vervoerders, dus ook degenen die geen fytosanitaire zendingen vervoeren en dus helemaal niet geïnspecteerd worden, een toeslag van gemiddeld £13 per zending.

Op die manier willen havens de kosten die ze hebben moeten maken voor het inrichten van BCP's eruit halen. Dit confronteert vervoerders met kosten waar ze eigenlijk niets mee te maken hebben.

Informatievoorziening

Tijdige informatie over of een zending wordt geïnspecteerd is cruciaal. Momenteel worden vervoerders pas in een laat stadium, en dan vaak pas 's nachts, per e-mail op de hoogte gesteld van het feit dat een voeruijg wordt geïnspecteerd. Het is redelijk om inspectiemeldingen tijdens kantooruren door te geven. Vervoerders hebben anders onvoldoende tijd om hierop te anticiperen richting hun klanten en chauffeurs. Bovendien wordt alleen het opleggernummer vermeld, niet welke zendingen gekeurd worden. Vervoerders weten dus niet welke klant ze moeten informeren. Dit zorgt voor een planningsprobleem, omdat het onduidelijk is welke zendingen door kunnen gaan en welke gekeurd zullen worden.

Aanbevelingen

- Breng eenheid aan in de tarifiering van de havens en eenduidigheid in de informatievoorziening. Voer zo nodig een 'verrekenstelsel' in voor de havens als de kosten in de ene haven lager zijn dan die in de andere. Voorkomen moet worden dat inspecties een verdienmodel worden. Overheidsgerelateerde BCP's, zoals Sevington, hanteren ook een gelijk tarief. Dit geeft zekerheid, voorspelbaarheid en transparantie.
- Versnel de informatiestroom. Ruim voordat het zogenaamde point of no return van een schip wordt bereikt, moet de vervoerder worden geïnformeerd. Het "point of no return" is nu wanneer het schip voorbij het halfwegpunt is. De wens is om het "point of no return" te vervroegen, bijvoorbeeld bij het verlaten van de kade, zodat een vervoerder eerder weet welke zendingen gecontroleerd gaan worden. Een mogelijke terugkeer van een schip is een incident dat zelden voorkomt.
- Verbeter de informatiestroom met betrekking tot inspecties en koppel het CHED-PP (Common Health Entry Document for Plants and Plants products) aan het GMR (Goods Movement Reference number) zodat het onmiddellijk duidelijk is of goederen al dan niet geïnspecteerd moeten worden.

2. Laden en lossen bij BCP's

Het fysiek lossen en opnieuw laden van bloemen en planten tijdens inspecties heeft een negatieve impact op de kwaliteit. Er zijn veel meldingen van schade als gevolg van onzorgvuldig handelen, vooral bij het terugplaatsen van de lading. Schade tijdens deze inspecties kan niet worden verzekerd en geclaimd. Vervoerders melden schade van soms €40.000 per zending aan ons omdat de goederen niet worden geaccepteerd door klanten in het Verenigd Koninkrijk.

Aanbevelingen

- Leid personeel beter op om voorzichtiger met de goederen om te gaan en maak hen (meestal ook uitzendkrachten) bewust van de grote financiële gevolgen van verkeerd terug laden. Vervoerders zijn natuurlijk bereid om hier instructies over te geven of andere opties te bieden in het geval van onbegeleid transport.
- Laat chauffeurs na de inspectie de inspecteurs assisteren bij het terugzetten van de vracht. Chauffeurs zijn ervaren, hebben het nodige inzicht en zijn uiteindelijk degenen die de

goederen verder vervoeren. Chauffeurs weten precies hoe ze moeten herladen en kunnen zo ook schade en fouten voorkomen bij het vastzetten van de lading.

3. Facturering

Er zijn verschillen per BCP in de facturatie, zowel qua bedrag als geadresseerde. Vaak wordt de vervoerder gefactureerd, soms de importeur, zoals bij BCP Sevington. Op de facturen ontbreken vaak details over wat er precies is gecontroleerd en om welke zendingen het gaat. Er is ook geen specificatie van de uitgevoerde werkzaamheden. Hierdoor moet de gefactureerde partij uitzoeken hoe de kosten over de verschillende partijen moeten worden verdeeld. Deze administratieve last is onnodig.

Aanbevelingen

- Creëer uniformiteit in de facturering voor alle BCP's en pas dezelfde tarieven toe om gelijke concurrentievoorwaarden tussen BCP's te garanderen.
- Zet op de factuur welke werkzaamheden zijn uitgevoerd.
- Breng de kosten voor de eerste inspectie in rekening bij de importeur en niet bij de vervoerder, die immers geen partij is in de zaak maar "slechts" een schakel tussen de exporteur en de importeur van de goederen. Aangezien de importeur alle zendingen moet aangeven in IPAFFS, is die importeur ook bekend bij de inspectieautoriteiten en kan er in onze optiek gemakkelijk een link worden gelegd met de facturering.
- Sta afspraken toe om af te wijken van deze manier van werken: op die manier kunnen partijen, als een andere partij in de keten bijvoorbeeld wel de inspectiekosten gefactureerd wil krijgen, daartoe overgaan.

4. Wachttijden en faciliteiten voor chauffeurs

Chauffeurs ervaren grote onrust door de lange wachttijden, de daaruit voortvloeiende verstoring van hun schema's en de daarmee samenhangende rij- en rusttijdenwetgeving. Velen zijn geen chauffeur geworden om urenlang in havens te moeten wachten onder minimale omstandigheden. De faciliteiten laten veel te wensen over. Wachtkamers bieden vaak niet eens een kopje koffie. Bovendien hebben zaken als het verkeerd laden van trailers bij aankomst bij de eerste klant een grote impact op hun professionaliteit. We krijgen steeds vaker berichten van vervoerders dat hun chauffeurs niet meer op het Verenigd Koninkrijk willen rijden, tenzij de omstandigheden verbeteren.

Aanbevelingen

- Zorg voor goede voorzieningen voor chauffeurs die vaak uren moeten wachten tot de inspectie klaar is. Vaak mogen ze het terrein niet verlaten en moeten ze de autosleutels inleveren. Er is veelal geen eten of drinken, zelfs geen koffie, beschikbaar. Zorg voor goede en fatsoenlijke faciliteiten voor chauffeurs.
- Betrek chauffeurs bij het herladen na inspectie.
- Geef aan dat er inspectie heeft plaatsgevonden, zodat eventuele volgende controle instanties hier rekening mee kunnen houden bij hun controles.

5. Openingstijden en grenscontroleposten

Vervoer vindt 24/7 plaats. Veerboten vertrekken of komen 's avonds aan in het Verenigd Koninkrijk en er zijn ook afvaarten in het weekend. De openingstijden van grensdoorlaatposten komen niet

overeen met de aankomsttijden van veerboten. Een voorbeeld: de veerboot van DFDS Vlaardingen naar Immingham komt om 06:15 aan in UK. Defra begint om 08:30 uur.

Sommige BCP's zijn slechts vijf dagen per week, van 7 uur 's ochtends tot 7 uur 's avonds geopend. Elke aankomst buiten deze uren moet wachten tot de volgende dag. Zulke vertragingen zijn precies wat deze verse goederen, vooral bloemen, niet kunnen verdragen.

Aanbevelingen

- Verleng en stroomlijn de openingstijden in alle BCP's zodat het transport geen onnodige vertraging oploopt. Vooral voor deze tijdkritische vracht telt elk uur vertraging!

6. Schade en aansprakelijkheid

We ontvangen klachten van bedrijven waarvan de goederen zijn geïnspecteerd en vervolgens zijn beschadigd door onder andere onjuist herladen. We ontvangen ook meldingen van bedrijven die vertragingsschade oplopen en te maken krijgen met goederen die door de Britse klant worden afgekeurd. Gevolg: vele duizenden euro's schade door onzorgvuldig handelen tijdens inspecties. We krijgen ook meldingen van inspecteurs die niet aanwezig zijn, dan gebeld moeten worden en daardoor soms uren te laat zijn. Of van vrachtwagens die soms meer dan 1 dag worden vastgehouden, zonder enige uitleg, en dan de volgende dag ineens toch mogen vertrekken, zonder enige inspectie. De schade is dan echter al aangericht. Aangesloten bedrijven vragen zich af waar en bij wie ze deze schade kunnen verhalen.

Aanbevelingen

Zet verbeterkanalen op. Wanneer in kaart wordt gebracht waar schade is opgetreden, kan schade uiteindelijk worden voorkomen door verbeterpunten aan te pakken. Bijvoorbeeld bij het laden en lossen: Zowel inspecteurs als transportbedrijven zouden er veel baat bij hebben als chauffeurs aanwezig mogen zijn en mogen assisteren bij het laden en lossen van goederen bij BCP's. Chauffeurs zijn ervaren, hebben het nodige inzicht en zijn uiteindelijk degenen die de goederen verder vervoeren. Vooral het herladen en vastzetten van de lading laat momenteel te wensen over. Chauffeurs weten precies hoe ze moeten herladen en kunnen zo schade en fouten vermijden bij het vastzetten van de lading.

Met onze ervaringen en daarop gebaseerde aanbevelingen hopen we een handreiking te hebben gedaan voor betere processen voor alle partijen. We dringen ook aan op onmiddellijke actie om de bovengenoemde problemen aan te pakken, zodat het vervoer naar het VK weer normaal kan verlopen.

We zijn graag bereid om onze voorstellen verder uit te werken en met de relevante Britse autoriteiten te overleggen over hoe het BTOM-model beter kan worden nageleefd en geïmplementeerd. Dit is in het belang van zowel Britse consumenten als het Nederlandse transport van fyto-sanitaire producten.