

JAARBERICHT 2015

2015 zal de geschiedenis ingaan als een jaar waarop de Rotterdamse haven definitief een ander gezicht kreeg. Dit werd vooral veroorzaakt door het daadwerkelijk operationeel worden van MVII.

Van de zee gewonnen land draagt altijd bij aan het bruto nationaal product en dat zal ook in dit geval gebeuren. Rotterdam dient als één van de belangrijkste zeehavens ter wereld voorop te lopen daar waar het innovatie en de introductie van nieuwe technieken betreft. Dit gebeurt dan ook op de nieuwe containerterminals. Dit jaarbericht is niet uitputtend maar meer een bloemlezing van een aantal onderwerpen die onze aandacht vroegen en vragen

VRC POSITION PAPERS

In het begin van het verslagjaar nam het bestuur het initiatief tot het opstellen van position papers. Dit om te komen tot een duidelijke verwoording van de VRC standpunten. De onderwerpen zijn gegroepeerd naar cluster. De position papers geven een weergave van de huidige stand van zaken, maar ook een vooruitblik op hetgeen de VRC in 2016 en komende jaren te doen staat.

GRENSCONTROLES

Douane, ILT en de NVWA zijn de gesprekspartners. Vele zaken vroegen de aandacht waaronder: 1) inrichting vernieuwde terminals (TA-vergunningen/virtuele baan); 2) handhaving SECA (zwaveluitstoot door zeeschepen); 3) controle op het wegen van containers met ingang van medio 2016; 4) transshipmentregeling van zeven dagen van veterinaire containers (inclusief vereenvoudiging transshipment procedures en termijnbewaking).

De komende tijd staat in het teken van de nieuwe Douane wetgeving DWU (Douanewetboek van de Unie), waardoor er zeker veranderingen op de cargadoors af komen. Aan de VRC de taak om zoveel mogelijk positieve wijzigingen voor de sector te bewerkstelligen. De introductie van het Maritime Single Window moet een vereenvoudiging en harmonisering van berichten betekenen. Aan de VRC de taak ervoor te zorgen dat de verantwoordelijkheden bij de huidige partijen blijven en niet bij de cargadoors terecht komen.

SCHEEPSZAKEN

Met ingang van 2018 is het de bedoeling dat de Loodsplicht Nieuwe Stijl wordt ingevoerd. Welk percentage aan extra onbeloodste vaart dit uiteindelijk gaat opleveren is nog niet duidelijk. De VRC heeft mede bijgedragen aan het nieuwe systeem van PEC's (pilot exemption certificate) en steunt het huidige voorstel van het Havenbedrijf Rotterdam aangaande de nieuwe loodsplicht. Wel heeft zij richting het betrokken Ministerie aangegeven dat e.e.a. niet ten koste van de veiligheid mag gaan. Ook mogen de kosten, voor hen die wel verplicht een loods aan boord moeten hebben, niet hoger worden.

De contacten met het Havenbedrijf Rotterdam zijn velerlei. De groei van de overslag moet gehandhaafd worden. De concurrentie wordt steviger en een toenemend aantal onzekerheidsfactoren maakt duidelijk dat de concurrentiepositie van de haven ook veilig moet worden gesteld door verbreding van markten, kennisontwikkeling en innovatie door co-creatie. De tarieven die bezoekende zeeschepen betalen, stijgen in 2016 met 0,5% en derhalve met mate. Dit conform de afspraak voor drie jaar die de VRC en Deltalinqs met het Havenbedrijf hieromtrent gemaakt hebben.

De VRC zal een innovatie-overleg opstarten met het Havenbedrijf, waarin gezamenlijk gekeken wordt naar mogelijke innovaties die de concurrentiekracht van de haven kunnen vergroten. Meer intern wordt een Quality Standard uitgewerkt voor de leden. Dit naar het voorbeeld van de mondiale cargadoorsorganisatie FONASBA.

TERMINALS

De VRC heeft zich nadrukkelijk gemengd in de discussie tussen Havenbedrijf en terminals over de aanleg van de interne baan (CER). Op het moment dat de voortgang stokte, heeft de VRC de katalysatorrol op zich genomen.

De VRC richt zich op het zo snel mogelijk realiseren van de virtuele baan en het aansluiten op de asfalt variant van alle partijen op de Maasvlakte.

Het project Nextlogic richt zich op het verbeteren van de gehele operationele keten van containerbinnenvaart van/naar Rotterdam. Voor barge operators, inlandterminals, zeehaven-terminals en depots, rederijen en uiteindelijk ook voor expediteurs en verladers. Het project heeft te maken met vertraging, maar de VRC onderkent het belang van dit project en zal ook in de komende periode hierbij nauw betrokken blijven.

PORTBASE

De VRC werkt al jaren mee aan een goed functionerend Port Community systeem. Belangrijke thema's op de korte/middellange termijn zijn:

1. Maritime Single window
2. Module Melding Schip
3. EDI-koppelingen wilde vaart
4. Inspectieportaal
5. Systeeminnovaties t.b.v. (virtuele) interne baan en TA-vergunning.

RELATIES MET DERDEN

De VRC overlegt regelmatig met collega-brancheorganisaties zoals EVO, AZV, FENEX en KVNR. De dialoog met collega verenigingen is op zich goed en wordt voort gezet. In een aantal gevallen kan steun gezocht worden bij elkaar zoals met de KVNR in het loodsendossier en met de EVO in het dossier verplicht wegen van containers. Met de AZV is in het afgelopen jaar gekeken naar meer security bij procedure van het uithalen van containers op de terminal. Samen met het Havenbedrijf en het CBS werd een begin gemaakt met het project zeehavenstatistiek. Doel is een snellere beschikbaarheid van overslagstatistieken. Vooralsnog alleen import maar uiteindelijk ook export.

Op Europees en mondiaal niveau werd weer aansluiting gezocht bij de cargadoorskoepelorganisaties, o.a. resulterend in het aanwezig zijn op de algemene ledenvergadering van FONASBA in oktober. Tevens zijn we toegetreten tot de Advisory Panel van deze internationale cargadoorsorganisatie. Dit vooral om meer betrokken te zijn met en bij het Brusselse besluitvormingscircuit. Hier wordt immers meer en meer regelgeving gemaakt die ook betrekking heeft op onze sector.

PUBLIC AFFAIRS AND RELATIONS

Met veel succes werd door de VRC in 2015 voor de derde maal de Shiplinkbeurs georganiseerd. Aan de beurs ging een lunch vooraf met zeeverladers aangesloten bij de EVO. Samen met het Havenbedrijf wordt nagedacht over een toekomstvisie voor Futureland/EIC.

VAKKENNIS EN TRAINING

Op Ministerieel niveau blijft de VRC input leveren in het verder up-to-date houden van het Kwalificatiedossier Havenlogistiek. Met het STC (Scheepvaart en Transport College) wordt inhoud gegeven aan de opleidingen Medewerker-, Coördinator- en Manager Havenlogistiek. Nadruk blijft liggen op het beter communiceren in de Engelse/Nederlandse taal en de kwaliteit van de (toekomstige) medewerkers in de meest ruime zin.



BELANGRIJKE DATA IN 2016

DATUM	VERGADERING	LOCATIE
Woensdag 9 juni 2016	Algemene Ledenvergadering VRC	STC
Donderdag 8 december 2016	Algemene Ledenvergadering VRC	Van der Valk Ridderkerk