

JAARBERICHT 2020

Het jaar 2020 zal de geschiedenis in gaan als een zeer memorabel jaar. De impact van COVID-19 is enorm geweest kijkende naar de wereldwijde volksgezondheid, operationele impact op de scheepvaart en financiële consequenties voor het bedrijfsleven.

Direct na de uitbraak van het virus in Nederland, is de VRC in contact getreden met de verschillende overheidsinstanties, Havenbedrijf Rotterdam en private ondernemingen welke betrokken zijn bij de afhandeling van de schepen in de Rotterdamse haven. Zaken welke o.a. direct opgepakt zijn: toegangsbeleid terminals, crew changes (Visa on Arrival), betalingstermijn zeehavengeld, solidariteitsprincipe VRC, overheidscontroles aan boord van schepen, handhaving wetgeving, etc. Ook via de wereldwijde cargadoors-organisatie FONASBA werden ervaringen gedeeld en werd internationaal opgetrokken t.a.v. de internationale beleidsmakers. Positief is te melden dat mede door de inbreng vanuit de VRC, de Rotterdamse haven in het algemeen operationeel goed is blijven functioneren ondanks alle beperkende factoren vanwege COVID-19. Door een goede samenwerking binnen de private sector en een goede publiek/private samenwerking, hebben wij dit met z'n allen kunnen bewerkstelligen. Als VRC zijn wij dan ook trots dat wij hier aan bij hebben kunnen dragen.

Zoals gebruikelijk is er ook veel aandacht geweest voor de langlopende en structurele dossiers van de VRC. Dit jaarbericht is niet uitputtend, maar meer een bloemlezing van een aantal onderwerpen die onze aandacht en input vroegen en vragen.

GRENSCONTROLES

Het uittreden van het Verenigd Koninkrijk op 31.01.20 heeft tot veel discussies geleid. In de overgangperiode tot 01.01.21 stevenden we af op een 'no deal' situatie, echter op de dag voor kerst kwamen de verlossende woorden over een deal tussen de EU en VK. Voor de cargadoors bleef de situatie zoals al vanaf het begin geprognostiseerd, namelijk: Per 01.01.21 zijn douaneformaliteiten van toepassing en is er toezicht op het goederenverkeer tussen het VK en de EU, oftewel 'geen

documenten = geen transport!'. Vanuit de overheid zijn vele voorbereidingen getroffen en zij heeft daarbij het bedrijfsleven meer dan goed geïnformeerd en betrokken bij de verschillende discussies. VRC heeft een actieve bijdrage geleverd in de discussies, initiatieven zoals 'getreadyforbrexit.eu' ondersteund en voorlichting gegeven waar mogelijk.

Het eerder aangekondigde 'DGVS'-project (documentloos vervoer tussen twee RTO's) bleek gedurende het jaar steeds groter en complexer te worden, waarbij een paar grote knelpunten gedetecteerd zijn welke eerst opgelost moeten worden om de volgende stappen te kunnen maken. Voornaamste knelpunten zijn: Douane verantwoordelijkheden; rol individuele ketenpartners; kosten voor het systeem; verschillende ladingsstromen met eigen dynamiek. Voor het jaar 2021 is afgesproken te gaan werken aan een geleidelijke implementatie waarbij de verschillende knelpunten stap voor stap opgelost zullen worden.

De plotselinge maatregel rond het vuurwerkverbod 2020 heeft gelukkig niet al te grote problemen opgeleverd. Dit verbod kwam op het moment dat er nog honderden vuurwerkcontainers onderweg waren naar de Rotterdamse haven. Door een goede afstemming met de overheid, ladingbelanghebbenden en overige stakeholders, hebben deze vuurwerkcontainers haar weg op een veilige manier gevonden.

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Na de zomer is gestart met de nieuwe werkwijze 'elektronisch bestellen van inkomende en doorgaande reizen'. Naast de technische implementatie waren er ook de nodige operationele uitdagingen. Vanuit de VRC zijn de huidige knelpunten van de nieuwe werkwijze met Divisie Havenmeester gedeeld en deze zullen meegenomen worden in de evaluatie begin 2021. In 2020 is tevens het startsein gegeven voor het zogenaamde bunker licentie systeem in de Rotterdamse haven welke per februari 2021 zal aanvangen. De VRC is content met het feit dat deze eerste stap wordt gezet en zal de komende jaren ook actief meedenken bij het verder verbeteren van dit systeem. Er is tevens een actieve bijdrage geleverd in de discussie rond lashed van schepen onder de 170 meter waarbij veiligheid en vrije marktwerking centraal stonden.

LOODSEN

Na meer dan een decennium van discussies tussen overheid en de verschillende stakeholders, is gedurende 2020 de publicatie gedaan over LNS (Loodsplicht Nieuwe Stijl), welke officieel per 01.01.21 van kracht is. Voor sommige marktsegmenten is de nieuwe wetgeving een verbetering t.o.v. de voorgaande wetgeving, echter dit geldt niet voor alle marktsegmenten. De VRC is verheugd met het feit dat de wetgeving na zo'n lange tijd geformaliseerd is en heeft daarbij gedurende het jaar 2020 met alle relevante stakeholders gewerkt aan een goede introductie en voorlichting. Bij de discussies rond tariefstelling 2021 had de VRC een duidelijk andere mening over de mogelijke impact van LNS op het aantal schepen met beloodsing. Naast LNS hadden ook zaken zoals Corona en mogelijke impact Brexit, zeer grote negatieve invloed op de tariefstelling 2021. De meerjaren ontwikkeling 2014-2021 heeft in de ogen van de VRC te veel fluctuaties laten zien en de VRC zou dit graag in de toekomst zoveel mogelijk willen voorkomen. De VRC heeft dan ook een handreiking gedaan om samen met het Loodswezen, en eventuele andere stakeholders welke aan willen sluiten, te werken aan een nieuw systeem waarbij fluctuaties minder extreem zullen worden.

TERMINALS

Samen met de deelnemers (terminals, depots en barge operators / inland terminals) zijn er in 2020 voorbereidingen getroffen voor de live pilot van Nextlogic. Naar verwachting zal de live pilot in februari 2021 starten, beginnende met 28 deelnemers die circa 60% van het totale marktvolume vertegenwoordigen (<https://www.nextlogic.nl/deelnemen/>). De VRC is ervan overtuigd dat een goed functionerend Nextlogic een positieve bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de congestie op de containerterminals en hiermee gaat een langgekoesterde wens in vervulling.

PORTBASE

Binnen Portbase was Brexit toch wel het onderwerp dat het jaar 2020 domineerde. Vanuit de klantpanel cargadoors zijn de eerste stappen gezet met de introductie van een transactielogboek en een vernieuwde service Melding Lading Import. Met de terminals en Douane zijn ook verkennende gesprekken gevoerd over de specifieke wensen voor Inspectieportaal Export welke in de planning staat om gebouwd te gaan worden. Portbase wil haar platform en generieke functionaliteiten breder inzetbaar maken voor haar community en diensten van derden. Een voorbeeld hiervan is het ontsluiten van Identity & Access Management. Om zo efficiënt en veilig mogelijk data te kunnen delen binnen en buiten haar community, ontwikkelde Portbase IAMconnected.

OVERHEDEN

Corona en Brexit hebben geleid tot intensievere contacten met de verschillende ministeries (m.n. Ministerie van I&W, J&V, BZ en LNV). Extra veel aandacht is er geweest voor de bemanningswissels vanwege de beperkende maatregelen die getroffen werden door de wereldwijde uitbraak van het Corona virus.

In nauw overleg tussen de private en publieke sector is er wel een tijdelijke maatregel Visa on Arrival afgesproken die enige verlichting gaf op de operationele processen. De Logistieke Alliantie is gestart met een verdere concretiseringslag van de visie zoals omschreven in het document 'Visie Handel en Logistiek in 2040'. Naast de aankomende kabinetsverkiezingen, staan ook onderwerpen als modal split en digitalisering op de agenda. De VRC kan niet op alle onderdelen binnen de Logistieke Alliantie haar bijdrage leveren, maar doet dit wel op een proactieve wijze op de zaken die betrekking hebben op de cargadoorsactiviteiten.

FONASBA / ECASBA

Tijdens de European Shipping Week (ESW) in Brussel eind februari, organiseerde ECASBA ook haar ECASBA European seminar. Met de ECASBA position papers (recognition of agents; veterinary checks; harmonisation of border controls; Customs procedures; e-maritime, single window, digitalisation) als leidraad, was de dag goed gevuld met interne en externe sprekers vanuit zowel de private als publieke sector. Vanuit ECASBA zijn ook de ontwikkelingen nauwlettend gevolgd rond onderwerpen zoals: ETS (Emissions Trading Scheme); EES (Entry/Exit System); eFTI (electronic Freight Transport Information); ICS 2.0 (Import Control System); EMSWe (European Maritime Single Window environment). Vanwege de wereldwijde reisbeperkingen, kon de zogenaamde FONASBA Annual Meeting niet doorgaan. Ter vervanging zijn eind 2020 enige webinars vanuit FONASBA / ECASBA georganiseerd, welke begin 2021 voortgezet zal worden.

BESTUUR / SECRETARIAAT

Naast de al geplande 'interne' verhuizing en de noodgedwongen veranderingen in wijze van vergaderen, is de VRC ook gestart met de introductie van tweemaandelijks webinars waarbij geassocieerde leden hun rol binnen de haven uiteen kunnen zetten. Tevens zijn alle position papers herschreven met daarbij de uitdrukkelijke complimenten voor de actieve input van de deelnemers vanuit de verschillende commissies. Helaas heeft de VRC al haar 'social activities' vanwege het Corona-virus tijdelijk moeten staken, inclusief het jaarlijkse cargadoorsdiner aan het eind van het jaar. Beide Algemene Ledenvergaderingen moesten helaas digitaal plaatsvinden, echter de opkomst van het aantal leden was goed. Met vier aftredende bestuursleden gedurende het afgelopen jaar, zal de bestuursamenstelling er de komende jaren anders uitzien. Drie nieuwe bestuursleden zijn afgelopen jaar tijdens de ALV benoemd en de vierde zal begin 2021 voorgedragen worden. Speciale dank gaat uit naar de vier aftredende bestuursleden voor hun jarenlange inzet. Het jaar 2020 is ook het startsein geweest van het zogenaamde VRC profileringsvraagstuk waarbij met een externe partij gekeken wordt hoe wij ons nog sterker kunnen profileren als belangrijke partij binnen de totale logistieke keten. Dit project is eind 2020 gestart en zal gedurende 2021 verder uitgewerkt worden.