



OVER BREXIT: ZORGEN DAT DE BOM NIET BARST

Tekst: Baart Koster

Op 1 januari verscherpte het Verenigd Koninkrijk de douane-eisen in fase 2 van hun Border Operation Model (BOM 2). Veel Nederlandse vervoerders pakten dit gelukkig goed op. Vanaf de zomer komt BOM 3 eraan, dus het is te vroeg om op de lauweren te kunnen rusten. Er zijn zorgen of de Engelse overheid en controlerende instanties er straks klaar voor zijn.

Nederlandse vervoerders hebben in het algemeen goed voorgesorteerd op de nieuwe eisen waarmee ze vanuit en naar het Verenigd Koninkrijk te maken kregen. Dat concluderen TLN'ers Jeroen de Rijcke (deelmarktsecretaris zeehavenlogistiek) en Elmer de Bruin (international affairs manager). Dat is te danken aan de goede samenwerking tussen de NVWA, de douane en andere bij in- en uitvoer betrokken partijen. Binnen TLN lukte het om snel de juiste expertise te mobiliseren. De website www.getreadyforbrexit.eu werd hét portal met alle relevante Brexit-informatie voor de vervoerssector. TLN is een van de founding fathers. 'Maar óók is het relatieve succes te danken aan de inzet van de leden', voegt De Rijcke toe. 'Door de kennis die zij met ons deelden, konden wij hen nog beter van dienst zijn.'

Veelkoppig monster

Dat Brexit een groot dossier zou worden, was op voorhand duidelijk. De Bruin spreekt zelfs van een veelkoppig monster. 'Het was niet één enorm dossier, het werden er meerdere. Er zijn parkeer-, veiligheids- en kostenproblemen. En ook zeer forse commerciële uitdagingen voor bedrijven.' Om met goederen aan boord van de ferry te kunnen,

ze conform de regels in te kunnen klaren en de grens tussen EU en VK te passeren, moeten vervoerders sinds begin 2022 gebruikmaken van GVMS (Goods Vehicle Movement Service). Dat is het informatietechnologiesysteem voor grenscontrole van de Britse overheid. Verder dienen zij te voldoen aan de in BOM 2 vastgelegde douaneregels. Lukt dit niet, dan komen zendingen vast te staan aan de grens of zelfs al vóór vertrek in de Nederlandse havens.

Schrijnende gevallen

In grote lijnen hebben veel leden zich goed kunnen voorbereiden, vertelt De Bruin. Maar het zou te ver voeren om te spreken van een gladjes verlopen exercitie. 'Op individueel niveau zijn er wel wat klachten bij ons binnengekomen.' Zo stonden verschillende vervoerders vast met tien tot soms wel twintig voertuigen met vooral bederfelijke waar. Ze hadden de fytosanitaire inspecties goed doorlopen en waren ook door de Engelse douane heen. Maar het ging mis door een typische ICT-mismatch tussen GVMS en Destin8, het systeem dat de ferryterminals gebruiken. De vrachtwagens konden de ferry niet op, omdat er in Destin8 nog geen clearance was om ze toe te laten.

Terwijl ze door de Engelse inspectie wel waren vrijgegeven. De vervoerders stonden dagen vast. Ze konden uiteindelijk verder met behulp van de door TLN ingeschakelde Nederlandse ambassade. 'De fout lijkt inmiddels gerepareerd, maar dit had nooit mogen gebeuren', zegt De Bruin. 'Het probleem lijkt nu gerepareerd aangezien er geen klachten meer over binnenkomen.'

BOM 3

Dankzij continue kritische, constructieve feedback van TLN loopt de goederen in- en uitvoer nu beter. Maar aanvankelijk hadden de Britten hun huiswerk helemaal niet voor elkaar. De Rijcke durft de stelling wel aan dat er geen beladen vrachtwagen Engeland meer was binnengekomen of uitgegaan als het land zelf niet tot uitstel van Brexit-deadlines had besloten. Niet dat we nu achterover kunnen leunen, waarschuwt De Rijcke. 'BOM 3 komt er op 1 juli aan. In het najaar volgen ook nog veranderingen. Onze leden zullen dus alert moeten blijven en onze informatie op website en infobladen in de gaten moeten houden. Als ze dat doen, dan moet het goed gaan. Niettemin maak ik me eerlijk gezegd zorgen over de vraag of de Engelse overheid en controlerende instanties daar straks klaar voor zijn.'

