



**Buck  
Consultants  
International**

**Hoogte van (lucht)havenaanloop- en  
doorvoerkosten (waaronder tarieven  
voor inspectie en toezicht) in  
Noordwest-Europese zee- en luchthavens**

**Uitgevoerd in opdracht van:**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Buck Consultants International, in samenwerking met CLIVE  
Nijmegen, 19 mei 2015

# Inhoudsopgave

	Blz.
<b>Management Samenvatting</b>	<b>1</b>
<b>Samenvatting Onderzoeksresultaten</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 Aanleiding, kader en doel onderzoek</b>	<b>28</b>
1.1 Aanleiding onderzoek	28
1.2 Kader van onderzoek	30
1.3 Doel en aanpak onderzoek	31
<b>Hoofdstuk 2 Aanpak en uitgangspunten onderzoek</b>	<b>33</b>
2.1 Scope onderzoek	33
2.2 Methodiek onderzoek	40
2.3 Geselecteerde import sectoren en producten	43
2.4 Betrokken partijen in de import supply chains	46
2.5 Kenschets wettelijke kader toezicht en inspectie	50
2.6 Uitvoering van toezicht en inspectieactiviteiten	54

**Hoofdstuk 3 Aanloop- en doorvoerkosten zeehavens****60**

3.1	Overzicht import supply chains over zee	60
3.2	Import kippenvlees Nederland over zee	62
3.3	Internationale vergelijking import kippenvlees	66
3.4	Import tilapiafilet over zee	73
3.5	Internationale vergelijking import tilapiafilet	77
3.6	Import citrus Nederland over zee	81
3.7	Internationale vergelijking import citrus	87
3.8	Import vlees voor scheepsbevoorrading	93
3.9	Internationale vergelijking import vlees voor scheepsbevoorrading	98

**Hoofdstuk 4 Aanloop- en doorvoerkosten luchthavens****102**

4.1	Overzicht import supply chains via de lucht	102
4.2	Import rozen Nederland door de lucht	104
4.3	Internationale vergelijking import rozen	107
4.4	Import mango's Nederland door de lucht	113
4.5	Internationale vergelijking import mango's	117
4.6	Activiteiten import nijlbaars door de lucht	122
4.7	Internationale vergelijking import nijlbaars	125
4.8	Import levende have/paarden door de lucht	131
4.9	Internationale vergelijking import levende have/paarden	134

		Blz.
Hoofdstuk 5	<b>Conclusies havenaanloop- en doorvoerkosten</b>	<b>137</b>
5.1	Conclusies	137
<b>Bijlage 1</b>	<b>Gebruikte literatuur</b>	<b>153</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Geïnterviewde partijen</b>	<b>155</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Begeleidingsgroep</b>	<b>157</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Havenaanloop- en doorvoerkosten buitenlandse zeehavens</b>	<b>158</b>
<b>Bijlage 5</b>	<b>Havenaanloop- en doorvoerkosten buitenlandse luchthavens</b>	<b>166</b>
<b>Bijlage 6</b>	<b>Management Summary</b>	<b>177</b>

# Management Samenvatting

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft om een onderzoek gevraagd naar de hoogte van de aanloop- en doorvoerkosten van goederen in de import supply chains van een aantal geselecteerde verse producten van buiten de EU via verschillende Noordwest-Europese zeehavens en luchthavens. Deze aanloop- en doorvoerkosten omvatten:

- 1 de gebruikelijke logistieke kosten van het transport over zee/door de lucht tot en met de aflevering aan de klant in Nederland of Duitsland;
- 2 de kosten van de te betalen tarieven voor de wettelijke toezicht en inspectie activiteiten voor de geselecteerde verse producten.

De **achtergrond** voor dit onderzoek was dat vanuit het havenbedrijfsleven al enige tijd gesteld wordt dat de in rekening gebrachte kosten van inspectie en toezicht in Nederland aanzienlijk hoger liggen dan in de ons omliggende landen. Dit is vooral van belang voor de sectoren waar in verse en bederfelijke goederen gehandeld wordt, zoals groente en fruit, bloemen en planten, vlees, vis en levende have. Het gaat hierbij om goederen die van buiten de EU worden ingevoerd, en waarvoor veterinaire, fytosanitaire en/of voedselkwaliteitsinspecties moeten plaatsvinden. Volgens partijen

uit verschillende sectoren dragen die kosten bij aan een ongelijk speelveld tussen de Noordwest-Europese zeehavens, en dit kan leiden tot het verleggen van ladingstromen naar buitenlandse havens. Soortgelijke signalen zijn ontvangen vanuit de luchtvrachtsector. Ook op Schiphol zouden de inspectie- en toezichtskosten relatief hoog zijn. Om deze stelling te toetsen is een quick scan uitgevoerd naar de havenaanloop en doorvoerkosten (waaronder inspectie- en toezichttarieven op import) in Nederland, Vlaanderen en Duitsland. Datzelfde is gedaan voor de belangrijkste (vracht)luchthavens in Noordwest-Europa.

Het **kader** voor dit onderzoek was dat er voor acht import voorbeeldzendingen voor verse producten in verschillende sectoren een staalkaart van de gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten, inclusief tarieven voor toezicht en inspectie, doorgerekend wordt. Het onderzoek heeft zich gericht op specifiek geselecteerde ladingstromen die onderworpen (kunnen) zijn aan (verscherpt) fytosanitair of veterinair toezicht. Benadrukt wordt dat dit geen representatieve selectie van de totale import betreft, maar een selectie van goederen waarin de verschillen in toezicht en inspectietarieven tussen de lidstaten ten volle zichtbaar zijn. De selectie omvatte importzendingen van kippenvlees, rundvlees (specifiek voor

scheepsbevoorrading), vis en citrus over zee en importzendingen van rozen, mango's, vis en paarden door de lucht. De staalkaart mag hierbij niet geïnterpreteerd worden als een gemiddelde van de havenaanloop- en doorvoerkosten, inclusief tarieven voor toezicht- en inspectie, voor alle import van buiten de EU.

Het **doel** van dit onderzoek was om een feitelijk overzicht te krijgen van de havenaanloop- en doorvoerkosten in geselecteerde supply chains van verschillende sectoren bij gebruik van drie zeehavens (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg) en vijf luchthavens (Schiphol, Brussel, Luik, Frankfurt en Parijs) in Noordwest-Europa. Via dit feitelijk overzicht kan bepaald worden of het gebruik van Rotterdam of Schiphol hogere of lagere integrale logistieke ketenkosten kent dan het gebruik van concurrerende Noordwest-Europese zee- en luchthavens. Het onderzoek geeft een feitelijke beschrijving van de kosten voor het luchttransport of zeetransport, de overslag en logistieke kosten in de (lucht)havens, de tarieven en (logistieke) kosten voor toezicht en inspectie in de (lucht)havens, en het natransport vanuit de (lucht)havens naar de bestemming in het achterland (distributiecentrum). Daarbij is tevens gekeken naar de kwaliteit die de verschillende havens op dit vlak leveren (waarbij met name moet worden gedacht aan de openings- en doorlooptijden van het toezicht).

De **aanpak** van het onderzoek was als volgt:

1 Allereerst zijn alle logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten voor de geselecteerde importzendingen in kaart gebracht. Het traject is hierbij vanaf de zee- of luchthaven van buiten de EU tot aflevering bij de eindklant in Nederland of Duitsland.

- 2 Vervolgens zijn de kosten van de logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten voor de geselecteerde import supply chains via Nederland in kaart gebracht. Uitgangspunt van dit onderzoek was dat de logistieke kosten voor transport en overslag sterk vergelijkbaar zijn voor alle Noordwest-Europese zee- en luchthavens, zodat een vergelijking tussen de handlingskosten in de havens, de transportkosten richting het achterland en tarieven en de bijbehorende kosten van de toezicht- en inspectieactiviteiten centraal stond.
- 3 De wettelijke toezicht- en inspectie-activiteiten kunnen, afhankelijk van de wetgeving en de aard van de zending, op drie verschillende manieren worden uitgevoerd:
- Optie 1: alleen Document- en eventueel Overeenstemmingscontrole (D of DO) op de goederen.
  - Optie 2: Document-, Overeenstemmingcontrole en Materieel/fysieke controle (DOM) op de goederen.
  - Optie 3: Materieel/fysieke controle op locatie en verdere tests in laboratorium (DOM + Lab) op de goederen.

Voor elke geselecteerde importstroom is bepaald hoeveel zendingen per jaar een van deze drie inspectie- en toezichtopties ondergingen, en op basis daarvan zijn de gemiddelde kosten van deze activiteiten voor een importstroom bepaald, zowel in Nederland als voor de omringende landen. Naast de kosten is in deze stap ook gekeken naar een element van de servicegraad, namelijk de openingstijden van autoriteiten in zee- en luchthavens. De servicegraad is opgebouwd uit verschillende elementen, zoals de procedures van aan- en afmelding, de beschikbare ICT-systemen, de hier genoemde openingstijden van

de autoriteiten en de gemiddelde doorlooptijd van de toezicht en inspectieactiviteiten. Gekozen is om de openingstijden van de autoriteiten in kaart te brengen omdat deze informatie voor de verschillende zee- en luchthavens feitelijk vergeleken kan worden. De doorlooptijden voor de verschillende voorbeeld importzendingen per (lucht-) haven zijn verder niet gedetailleerd in kaart gebracht, hiervoor is nader onderzoek nodig.

- 4 Tenslotte zijn de totale kosten en servicegraad van de logistieke, toezicht- en inspectieactiviteiten via Rotterdam en Schiphol en via de andere Noordwest-Europese zee- en luchthaven, met elkaar vergeleken. De havenaanloop- en doorvoerkosten bestaan hierbij uit logistieke kosten en tarieven voor de toezicht- en inspectie activiteiten, zodat het totaal aan kosten maar ook de verschillende kosten apart tussen de (lucht-) havens met elkaar vergeleken kunnen worden.

## Onderzoeksresultaten

De belangrijkste uitkomsten van het onderzoek zijn:

- **Conclusie 1:** De totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor de import voorbeeldzendingen via de onderzochte Noordwest-Europese zee- en luchthavens liggen in de praktijk dicht bij elkaar. Bij alle import voorbeeldzendingen via zee- en luchthavens zijn de logistieke kosten veruit de belangrijkste component van de havenaanloop- en doorvoerkosten. Het aandeel van de logistieke kosten in Nederland varieert per import voorbeeldzending en bedraagt tussen de 90% voor vlees voor scheeps-

bevoorrading via zee en 99% voor rozen door de lucht.

- **Conclusie 2:** De Nederlandse zee- en luchthavens hebben bij 6 van de 8 import voorbeeldzendingen de hoogste gemiddelde toezicht- en inspectietarieven. Deze tarieven liggen in Rotterdam 45% tot 72% hoger dan in Antwerpen, afhankelijk van het product. De verschillen met Hamburg zijn minder groot, de tarieven zijn daar 22% lager tot 6% hoger. Ook voor import via de lucht zijn in de meeste gevallen de gemiddelde tarieven voor toezicht- en inspectie op Schiphol hoger dan op luchthavens in omliggende landen. De tarieven op andere luchthavens liggen hier van 60% lager in Parijs tot 5% hoger in Brussel, afhankelijk van het product. De hogere tarieven in Nederland zijn het gevolg van het uitgangspunt om alle toezicht- en inspectiekosten via retributies (bijdragen van bedrijven) door te berekenen. Hier past de nuancering dat in omliggende landen de toezicht- en inspectietarieven (deels) ook via algemene heffingen worden doorberekend en daarmee voor dat deel niet zichtbaar zijn gemaakt.
- **Conclusie 3:** Het aandeel toezicht- en inspectiekosten als onderdeel van de havenaanloop- en doorvoerkosten ligt in Nederland voor importstromen via zee duidelijk hoger dan voor importstromen via de lucht. Deze liggen tussen 4,5% en 10% voor de import voorbeeldzendingen via Rotterdam, en tussen de 1% en 3% voor de import voorbeeldzendingen via Schiphol.
- **Conclusie 4:** De tarieven van laboratoriumonderzoeken zijn in Nederland in alle geanalyseerde gevallen hoger dan voor vergelijkbare laboratoriumonderzoeken in de andere onderzochte

landen. De tarieven liggen in andere landen tussen de 30% tot 80% lager dan in Nederland. In Frankrijk en Duitsland worden de kosten van verschillende laboratoriumonderzoeken niet altijd doorbelast aan de importerende bedrijven. Ook hier moet worden opgemerkt dat in Nederland in principe directe kostenverrekening plaatsvindt met het verladend bedrijfsleven. In de andere landen worden de kosten van inspectie en laboratoriumonderzoek (deels) ook via andere bronnen verrekend (bijvoorbeeld via een generieke sectorheffing). Deze kosten worden daarmee niet (zichtbaar) in rekening gebracht bij individuele verladers maar komen daarmee (indirect) ook voor rekening van bedrijven die zelf niet importeren. De tarieven die voor een individueel laboratoriumonderzoek direct in rekening worden gebracht liggen daardoor lager zodat ook om die reden de 'lastenbeleving' in Nederland hoger is dan in omliggende landen. Bovendien moet worden opgemerkt dat in België de prijs voor laboratoriumonderzoek afhankelijk is van individuele afspraken tussen een bedrijf en een laboratorium, waardoor de tarieven in werkelijkheid hoger of lager kunnen uitvallen dan is aangegeven in het rapport.

- **Conclusie 5:** Om naast de hoogte van de tarieven ook de kwaliteit van de dienstverlening van verschillende autoriteiten mee te wegen in het onderzoek zijn de standaard en extra openingstijden voor veterinaire en fytosanitaire controles in de zee- en luchthavens in de verschillende landen in kaart gebracht. De standaard beschikbaarheid van de Nederlandse autoriteiten om veterinair en fytosanitaire inspecties uit te voeren is vergelijkbaar met of ruimer dan in de omliggende landen. Daarnaast kan de inspectie in Nederland relatief vaak plaatsvinden op locatie, bij BIP's die gevestigd zijn bij logistieke dienstverleners (veterinair) of de importeurs zelf (fytosanitair/kwaliteit).



# Samenvatting Onderzoeksresultaten

## **Doel onderzoek**

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft om een onderzoek gevraagd naar de hoogte van de aanloop- en doorvoerkosten van goederen in de import supply chains van een aantal geselecteerde verse producten van buiten de EU via verschillende Noordwest-Europese zeehavens en luchthavens. Deze aanloop- en doorvoerkosten omvatten:

- 1 de gebruikelijke logistieke kosten van het transport over zee/door de lucht tot en met de aflevering aan de klant in Nederland;
- 2 de kosten van de te betalen tarieven voor de wettelijke toezicht en inspectie activiteiten voor de geselecteerde verse producten.

De **achtergrond voor dit onderzoek** is dat het belang van een optimale prijs-kwaliteitsverhouding voor logistieke activiteiten in import supply chains de laatste jaren mede door de economische verminderde groei toegenomen is. Bedrijven in verschillende sectoren zoeken voor de import van verse goederen van buiten de EU naar de 'port of entry' met de beste prijs/kwaliteit- verhouding in

Noordwest-Europa. Er zijn voorbeelden van bedrijven die bereid zijn om te wisselen van aanloophavens om zo een mogelijke besparing in totale havenaanloop- en doorvoerkosten te bewerkstelligen. De wettelijke inspectie- en toezichtactiviteiten op de import van verse producten van buiten de EU zijn gebaseerd op Europese en nationale regelgeving, maar de daadwerkelijke inrichting van deze activiteiten en hierbij gehanteerde tarieven zijn per land verschillend. Dit is vooral van belang voor de sectoren waar in verse en bederfelijke goederen gehandeld wordt, zoals groente en fruit, bloemen en planten, vlees, vis en levende have. Verschillende branche- en belangenverenigingen uit deze sectoren zijn van mening dat de tarieven voor de toezicht- en inspectieactiviteiten in Nederland relatief hoog zijn, en hebben dit de laatste jaren regelmatig aangekaart.

Het **kader voor dit onderzoek** is dat er via import voorbeeldzendingen in verschillende sectoren een staalkaart van de havenaanloop- en doorvoerkosten, inclusief tarieven voor toezicht- en inspectie, voor verse producten van buiten de EU in Noordwest-Europa gegeven wordt. Deze staalkaart bevat echter een selectie van specifieke stromen, deze zijn mede in overleg met de Begeleidingsgroep bepaald. Deze specifieke stromen omvatten enkele

product/land combinaties die vanuit geldende wet- en regelgeving verschillende inspecties ondergaan, dit is gedaan om de totale kosten hiervan voor importerende partijen in kaart te brengen. Deze staalkaart mag dus niet geïnterpreteerd worden als een gemiddelde van de havenaanloop- en doorvoerkosten, inclusief tarieven voor toezicht- en inspectie, voor deze groep producten, en dit is ook niet wat dit onderzoek in kaart wil brengen.

Het **doel van dit onderzoek** is om een feitelijk overzicht te krijgen van de havenaanloop- en doorvoerkosten in geselecteerde supply chains van verschillende sectoren bij gebruik van drie zeehavens en vijf luchthavens in Noordwest-Europa. Dit feitelijk overzicht van kosten kan gezien worden als een benchmark van de havenaanloopkosten voor de import van geselecteerde producten uit specifieke landen bij gebruik van zee- en luchthavens in Noordwest-Europese landen als 'port of entry' tot de Europese Unie. Met dit feitelijk overzicht kan de vraag beantwoord worden of het gebruik van Rotterdam of Schiphol in deze internationale supply chains hogere of lagere integrale logistieke ketenkosten kent dan het gebruik van concurrerende Noordwest-Europese zee- en luchthavens. Ook wordt onderzocht welke havenaanloop- en doorvoerkosten er in de praktijk voor deze importstromen door ketenpartijen betaald moeten worden en wat de verschillende uitgevoerde inspectie- en toezichtactiviteiten zijn in deze import supply chains. Dit kostenoverzicht van zowel de logistieke kosten als de toezicht- en inspectietarieven die bedrijven dienen te betalen zet het belang van de toezicht- en inspectietarieven in perspectief.

## **Aanpak onderzoek**

De **aanpak van het onderzoek** was om voor acht geselecteerde import supply chains de integrale aanloop- en doorvoerkosten voor een voorbeeldzending in kaart te brengen. Hierbij gaat het om het traject van buiten de EU via verschillende Noordwest-Europese zeehavens en luchthavens naar Nederland. De verschillende uit te voeren logistieke, toezicht- en inspectieactiviteiten zijn voor elk van deze supply chains in kaart gebracht en de kosten en tarieven voor elk van deze activiteiten zijn op een rij gezet. Hierbij zijn de volgende keuzes gemaakt:

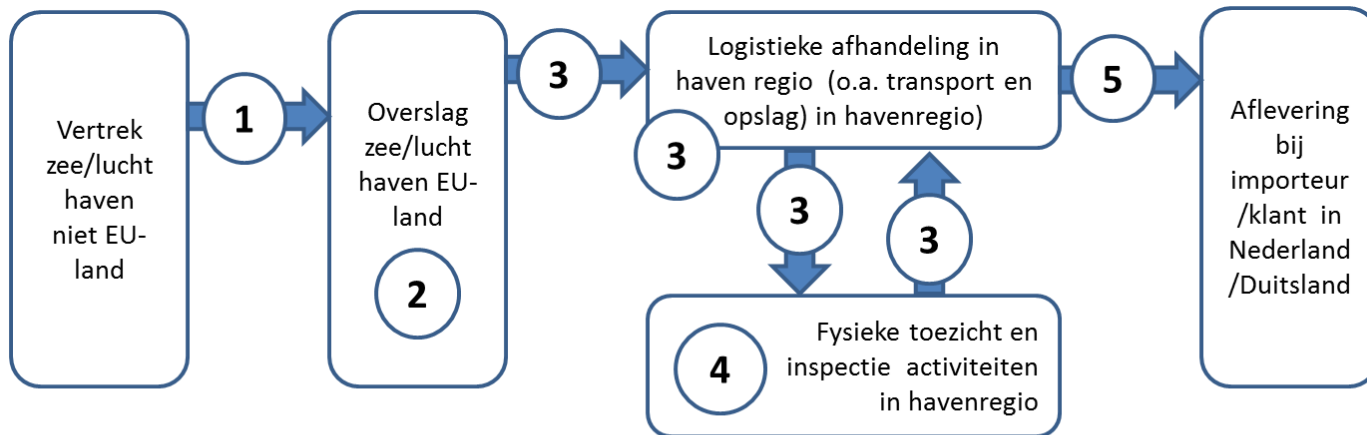
- 1 Selectie zee- en luchthavens: De geselecteerde zeehavens zijn Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. De geselecteerde luchthavens zijn Schiphol, Frankfurt, Paris Charles de Gaulle, Luik, Brussel. Deze (lucht-)havens zijn gekozen omdat ze allen in de top-10 van Europa staan wat betreft het overgeslagen vrachtvolume. Daarnaast liggen deze havens geografisch gezien op korte afstand van Nederland, en kunnen zo als alternatieve 'port of entry' ten opzichte van Rotterdam en Schiphol gezien worden. Oorspronkelijk was de luchthaven Luxemburg ook opgenomen in het onderzoek, maar omdat de Luxemburgse autoriteiten geen relevante informatie wilde verstrekken over de tarieven voor toezicht- en inspectie is in overleg met de opdrachtgever deze luchthaven niet meegenomen in het onderzoek.
- 2 Afbakening import supply chain activiteiten: De onderzochte logistieke ketens zijn onderverdeeld in 5 onderdelen waarvoor de logistieke kosten en inspectie- en toezichttarieven integraal in kaart zijn gebracht:

- 1 Transport van zee- of luchthavens buiten EU naar havens binnen EU;
- 2 Overslagactiviteiten bij zeehaven/luchthavenaanloop;
- 3 Fysieke behandeling goederen in zeehaven/luchthaven;
- 4 Wettelijke toezicht en inspectie op overgeslagen goederen;

- 5 Transport van zee/luchthaven EU naar bestemming in achterland (klant-warehouse).

In figuur S.1 wordt een overzicht gegeven van deze segmenten.

Figuur S.1 Overzicht van in onderzoek meegenomen segmenten van import supply chains



Segmenten import supply chains:

- 1 = Transport over zee/door de lucht van buiten EU naar EU haven
- 2 = Overslag in zee/luchthaven in EU
- 3 = Logistieke afhandeling in havenregio
- 4 = Activiteiten toezicht- en inspectie in havenregio
- 5 = Transport vanuit havenregio naar bestemming in Europees achterland

Onderzochte sectoren en voorbeeld importzendingen: Er zijn zes import sectoren geselecteerd, waarvan voor twee van deze sectoren zowel de zeehaven als luchthaven als 'port of entry' is gekozen. Binnen deze sectoren zijn er acht voorbeeldzendingen die als basis voor de doorrekening van de havenaanloop- en doorvoerkosten gediend hebben:

- 1 Sector (verse) groenten, fruiten, kruiden en noten (zeevracht en luchtvracht). De standaardzendingen voor deze sector zijn de volgende:
  - 1.500 kilo mango's uit Brazilië op een luchtvrachtpallet (ULD)
  - 17.500 kilo citrusvruchten uit Egypte in een reefercontainer
- 2 Sector (verse) vis (zeevracht en luchtvracht). De standaardzendingen voor deze sector zijn de volgende:
  - 6.000 kilo nijlbaars uit Afrika op een luchtvrachtpallet (ULD)
  - 17.500 kilo tilapiafilet uit Vietnam in een reefercontainer
- 3 Sector snijbloemen (luchtvracht). De standaardzending voor deze sector was 2.500 kilo rozen uit Nairobi, Afrika op luchtvrachtpallets (ULD).
- 4 Sector levende have (luchtvracht). De standaardzending voor deze sector waren 3 paarden uit New York in paardenboxen<sup>1</sup>.
- 5 Sector rund- en pluimvee vlees (zeevracht). De standaardzendingen voor deze sector is 17.500 kilo kip uit Brazilië in een reefercontainer

---

<sup>1</sup> Oorspronkelijk was de voorbeeldzending 12 paarden, maar omdat per paard de hoogte van de logistieke kosten en inspectietarieven hetzelfde is (ongeacht het aantal paarden) is besloten dit voor deze rapportage terug te brengen naar 3.

- 6 Sector scheepsbevoorrading (zeevracht). De standaardzending is 17.500 kilo niet-EU-gecertificeerd rundvlees uit Brazilië, dat gebruikt wordt voor de bevoorrading van 20 schepen.

Deze voorbeeld importzendingen geven samen eens staalkaart van de havenaanloop- en doorvoerkosten voor de import van verschillende producten uit verschillende landen van buiten de EU in verschillende (lucht-)havens.

### ***Stakeholders in de import supply chains***

De betrokken partijen (stakeholders) in de supply chains voor de import van verse goederen via zee- of luchthavens zijn voor een groot deel overlappend. Het belangrijkste verschil is dat in het zeehaven importtraject de rederij en de zeecontainerterminal belangrijke ketenpartijen zijn, terwijl in de luchtvracht de luchtvaartmaatschappij en de afhandelaar deze rol vervullen. De volgende ketenpartijen zijn normaliter in een importketen voor verse producten van buiten de EU betrokken:

- 1 De **rederij** of **luchtvaartmaatschappij** die het vervoer van buiten de EU naar een Europese haven verzorgt.
- 2 De **zeehaventerminal** of **luchtvrachtafhandelaar** is verantwoordelijk voor het lossen van de goederen.
- 3 De **expediteur** regelt in opdracht van de importeur de logistiek van de goederen in de keten. Hierbij draagt hij ook zorg voor het aanvragen, uitstellen, laten valideren en bezorgen van de vereiste documenten.

- 4 De **landtransporteur** vervoert de goederen in de zee/luchthaven zelf en van de zee/luchthaven naar het achterland. Dit kan via de weg, maar ook binnenvaart of spoor.
- 5 De **importeur** is de partij die de importpartij besteld heeft en is vaak opdrachtgever van de expediteur. De goederen worden uiteindelijk bij deze partij afgeleverd.

Daarnaast zijn de volgende overheidsinstanties betrokken bij de import van verse producten van buiten de EU, zowel op Europees als nationaal niveau:

- 1 **Europees:** Namens de Europese Commissie is het **directoraat-generaal voor gezondheid en consumentenzaken (DG SANTE)** verantwoordelijk voor voedsel- en productveiligheid. Binnen DG SANTE is het **Food and Veterinary Office (FVO)** verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de EU-regelgeving door en in de lidstaten.
- 2 **Nationaal:** In Nederland zijn drie instanties betrokken bij toezicht en inspectie op geïmporteerde goederen van buiten de EU. Dit zijn de Douane, de NVWA en het KCB.

De **douane** controleert de in-, uit- en doorvoer van goederen, waarbij onder andere gekeken wordt naar de heffing en inning van belastingen. De kosten van douane afhandeling worden niet in rekening gebracht bij de logistieke partijen. De **Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA)** is een inspectiedienst die o.a. toeziet op de naleving van de Europese en nationale wet- en regelgeving voor voedselveiligheid, dier- en plantgezondheid. De kerntaken zijn handhaving (zowel toe-

zicht als opsporing), risicobeoordeling en risicocommunicatie. De NVWA is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken, met de ministers van Economische Zaken en VWS als opdrachtgevers. De NVWA is een fusieorganisatie die zowel verantwoordelijk is voor een adequate uitvoering van de fytosanitaire, kwaliteit/voedselveiligheid (levensmiddelen) als veterinaire inspecties. Diverse Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) voeren operationeel onderdelen van de inspecties uit. Dit zijn o.a. het BKD en Naktuinbouw, maar voor de importstromen is het **Kwaliteits-Controle-Bureau (KCB)** relevant, dat fytosanitaire en kwaliteitscontroles uitvoert. Het KCB is geen onderdeel van de NVWA, maar een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO), dat voor haar fytosanitaire inspecties wordt aangestuurd door de NVWA.

Voor de benchmark van het logistieke proces, inclusief toezicht en inspectieactiviteiten, zijn vooral de tarieven van de NVWA- en KCB-activiteiten van groot belang. De Nederlandse regering kiest voor het uitgangspunt van volledig kostendeekkende tarieven voor de werkzaamheden op veterinair, levensmiddelen en fytosanitair gebied. Het gevolg van deze keuze is dat de inspectie autoriteiten de kosten van toezicht en inspectie via tarieven waar wettelijk voorgeschreven volledig in rekening brengt bij de logistieke partijen. In de ons omliggende landen worden daarentegen niet in alle gevallen de toezicht- en inspectiekosten integraal doorgerekend, maar soms deels gefinancierd uit algemene middelen of sectorbrede heffingen.

## **Wettelijk kader**

Het wettelijk kader van de Europese Unie (EU) beoogt ervoor te zorgen dat de consument veilige producten/levensmiddelen krijgt aangeboden en er geen ziekten, verontreinigingen en schadelijke stoffen de EU worden binnengebracht. De basis voor de Europese wetgeving is verankerd in de Europese verordening 2004/882, die de basisregels geeft voor importcontroles en de financiering van deze controles. Het Europese wettelijk kader is verschillend voor plantaardige en veterinaire importstromen van buiten de EU.

- **Wetgeving voor plantaardige producten:** De EU-wetgeving voor plantaardige goederen omvat o.a. de wettelijke eisen voor fytosanitaire controles (bloemen, planten en bepaalde groenten en fruit), voedselveiligheidscontroles (voor levensmiddelen) en overige kwaliteitscontroles op verse levensmiddelen. Naast fytosanitaire inspecties voeren de keuringsdiensten in het geval van inspectie plichtige groenten en fruit ook kwaliteitscontroles (handelsnormcontroles) uit. Deze controles worden in de praktijk tegelijk met de fytosanitaire inspectie gedaan, in Nederland gebeurt deze door de KCB. Er zijn twee belangrijke elementen in deze wetgeving:
  - de op EU-niveau afgesproken 'reduced checks', waarbij slechts een deel van de inspectie plichtige goederen fysiek wordt geïnspecteerd, afhankelijk van het Europees overeengekomen percentage.
  - de verplichte inspectie en monsternamen in het kader van de specifieke EU-verordening 2009/669 voor zgn. hoogrisico levensmiddelen. Deze inspectie wordt gedaan door de NVWA.

- **Wetgeving voor veterinaire producten en levende have:** In de Europese regelgeving is voorgeschreven dat levende dieren en producten van dierlijke oorsprong vanuit landen buiten de Europese Unie (derde landen) bij binnenkomst in de EU veterinaire controles moeten ondergaan. Dit geldt bij import en doorvoer over het grondgebied van de EU naar een ander derde land. Indien sprake is van doorvoer naar een derde land maar het vervoer gaat via zee of door de lucht en de goederen worden niet uitgeladen of worden overgeladen in het douanegebied van de (lucht)haven gedurende een periode van minder dan zeven dagen (zee) of 12 uur (lucht), dan is geen materiële controle vereist. Ook hier zijn er twee belangrijke elementen in deze wetgeving:
  - de op EU-niveau afgesproken 'reduced checks', waarbij slechts een deel van de inspectie plichtige goederen fysiek wordt geïnspecteerd, afhankelijk van het Europees overeengekomen percentage.
  - de verplichte inspectie en monsternamen in het kader van de specifieke EU-verordening 2009/669 voor zgn. hoogrisico levensmiddelen. Deze inspectie wordt gedaan door de NVWA. Daarnaast kan er ook een inspectie en monsternamen gedaan worden in het kader van de artikel 24 procedure op basis van Richtlijn 97/78/EG.

De Europese wetgeving op het gebied van de import van verspreiden producten en levende have is ook deels uitgewerkt in nationale wetten en regelgeving, te weten de Wet dieren (Regeling dierlijke producten), de Warenwet en de Gezondheids- en Welzijnswet voor dieren. Deze wetten beschrijven de verantwoordelijkheden ten aanzien van de voedselveiligheid en diergezond-

heid/dierenwelzijn. De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit is mede belast met het uitvoeren van het toezicht en doet dit mede op basis van de EU-regelgeving. De afzonderlijke lidstaten van de EU zijn daarnaast zelf verantwoordelijk (op basis van EU-wetgeving) voor het opstellen van een nationaal controleplan (monitoring van mogelijke risico's, zowel fytosanitair als veterinair) waarin een lijst van producten is opgenomen waarop deze lidstaat het lopende kalenderjaar gaat controleren. De kosten van controles in het kader van dit nationale controle plan worden niet doorberekend aan het bedrijfsleven.

### **Methodiek onderzoek**

Het onderzoek naar de havenaanloop- en doorvoerkosten is uitgevoerd in 4 stappen:

- 1 Allereerst zijn alle logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten voor de import per sector voor een geselecteerde importzendingen in kaart gebracht. Het traject is hierbij vanaf de zee- of luchthaven van buiten de EU tot aflevering bij de eindklant in Nederland of Duitsland.
- 2 Vervolgens zijn de kosten van de logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten voor de geselecteerde import supply chains via Nederland in kaart gebracht. Zowel de logistieke activiteiten als de toezicht- en inspectieactiviteiten van de NVWA in de import supply chains kunnen in de praktijk op een aantal verschillende manieren worden uitgevoerd, afhankelijk van welke organisaties betrokken zijn. De hoogte van de kosten van de logistieke activiteiten in de import supply chains zijn in

meer of minder mate onderhevig aan schommelingen door onder meer de frequente fluctuaties in de kosten van transport over zee of door de lucht. Uitgangspunt van dit onderzoek was dat deze logistieke kosten voor transport en overslag sterk vergelijkbaar zijn voor alle Noordwest-Europese zee- en luchthavens, zodat een vergelijking tussen de handlingskosten in de havens, de transportkosten richting het achterland en tarieven en de bijbehorende kosten van de toezicht- en inspectieactiviteiten centraal kan staan.

- 3 Deze wettelijke toezicht- en inspectie-activiteiten kunnen, afhankelijk van de wetgeving en de aard van de zending, op drie verschillende manieren worden uitgevoerd:

- Optie 1: alleen Document- en eventueel Overeenstemmingscontrole (D of DO) op de goederen.
- Optie 2: Document-, Overeenstemmingcontrole en Materieel/fysieke controle (DOM) op de goederen.
- Optie 3: Materieel/fysieke controle op locatie en verdere tests in laboratorium (DOM + Lab) op de goederen.

De kosten van de activiteiten in de supply chains zijn voor elk van de 6 sectoren in kaart gebracht. Voor elke sector is aangegeven voor hoeveel procent van de zendingen (op jaarbasis) de hierboven genoemde 3 opties gemiddeld plaatsvinden. Op basis van deze resultaten worden de gemiddelde logistieke en toezicht- en inspectiekosten bepaald voor een gedefinieerde modelzending. Deze kosten vormen de basis voor de vergelijking van de havenaanloop- en doorvoerkosten tussen de verschillende zee- en luchthavens.

Naast de kosten is in deze stap ook gekeken naar een element van de servicegraad, namelijk de openingstijden van autoriteiten in zee- en luchthavens. De servicegraad is opgebouwd uit verschillende elementen, zoals de procedures van aan- en afmelding, de beschikbare ICT-systemen, de hier genoemde openingstijden van de autoriteiten en de gemiddelde doorlooptijd van de toezicht en inspectieactiviteiten. Gekozen is om de openingstijden van de autoriteiten in kaart te brengen omdat deze informatie voor de verschillende zee- en luchthavens feitelijk vergeleken kan worden. De tijden waarop in de week veterinaire, fytosanitaire en kwaliteitsinspecties kunnen worden gedaan zijn voor de verschillende (lucht-)havens in kaart gebracht. Deze openingstijden zijn van belang voor de totale doorlooptijd van de verschillende ketens. De doorlooptijden voor de verschillende voorbeeld importzendingen per (lucht-) haven zijn verder niet gedetailleerd in kaart gebracht, hiervoor is nader onderzoek nodig.

- 4 Tenslotte zijn de totale kosten en servicegraad van de logistieke, toezicht- en inspectieactiviteiten via Rotterdam en Schiphol en via de andere Noordwest-Europese zee- en luchthaven, met elkaar vergeleken. De havenaanloop- en doorvoerkosten bestaan hierbij uit logistieke kosten en tarieven voor de toezicht- en inspectie activiteiten, zodat het totaal aan kosten maar ook de verschillende kosten apart tussen de (lucht-) havens met elkaar vergeleken kunnen worden.

## **Resultaten onderzoek**

De belangrijkste resultaten van de analyses van de havenaanloop- en doorvoerkosten voor de 8 geselecteerde verse importstromen via de geselecteerde zee- en luchthavens zijn als volgt samen te vatten:

**Conclusie 1: De totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor de import voorbeeldzendingen via de onderzochte Noordwest-Europese zee- en luchthavens liggen in de praktijk dicht bij elkaar. Bij alle import voorbeeldzendingen via zee- en luchthavens zijn de logistieke kosten veruit de belangrijkste component van de havenaanloop- en doorvoerkosten. Het aandeel van de logistieke kosten in Nederland varieert per import voorbeeldzending en bedraagt tussen de 90% voor vlees voor scheepsbevoorrading via zee en 99% voor rozen door de lucht.**

De totale havenaanloop- en doorvoerkosten betreffen de gemiddelde kosten die voor de voorbeeldzendingen vanaf de haven buiten de EU tot aflevering bij de eindklant in Nederland of Duitsland gelden. In dit onderzoek bestaan ze uit kosten voor logistieke activiteiten en de tarieven voor toezicht en inspectie.

De havenaanloop- en doorvoerkosten voor zee- en luchthavens bestaan voornamelijk uit kosten voor logistieke activiteiten. Oorzaak is het grote aandeel van transportkosten over zee en door de lucht in de totale havenaanloop- en doorvoerkosten. Het aandeel van de logistieke kosten varieert bij de voorbeeldzendingen in ons onderzoek van 90% voor vlees bij scheepsbevoorrading tot 99%

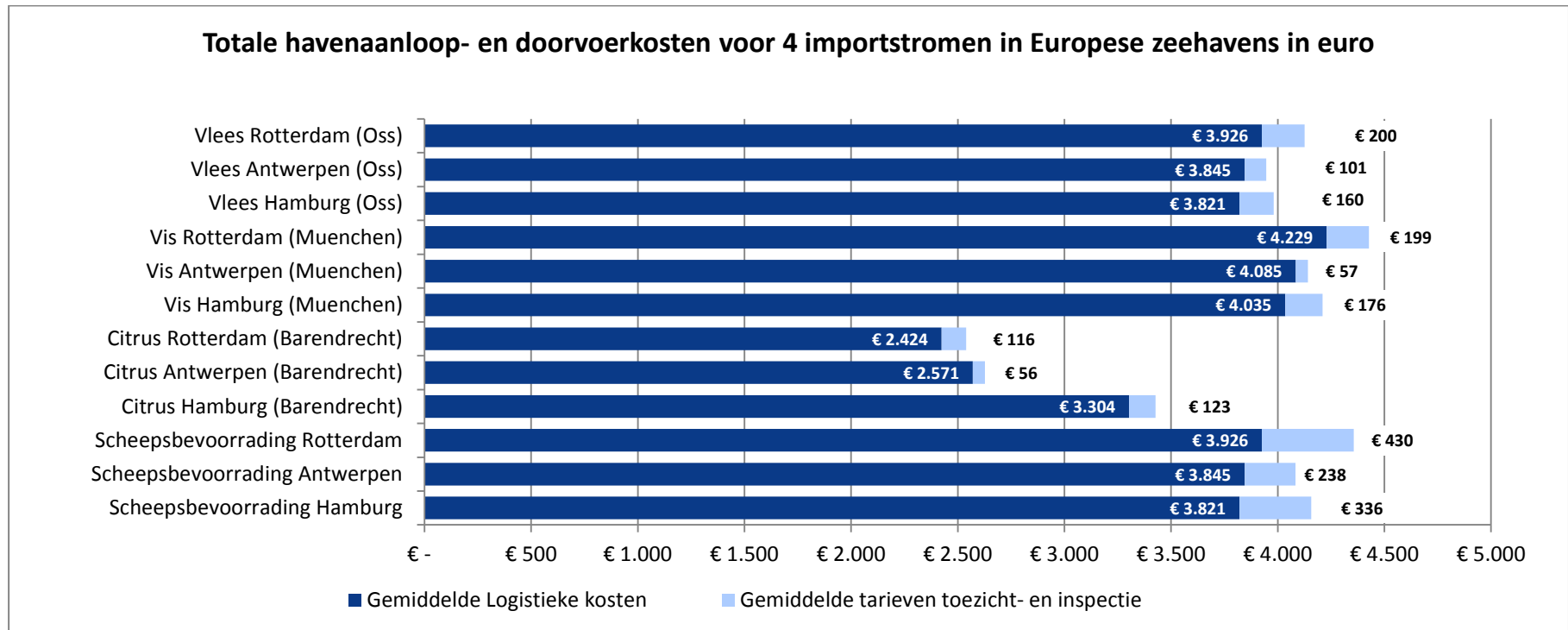


voor rozen die via de lucht aangevoerd worden. Het resterende deel zijn de betaalde tarieven voor toezicht en inspectie.

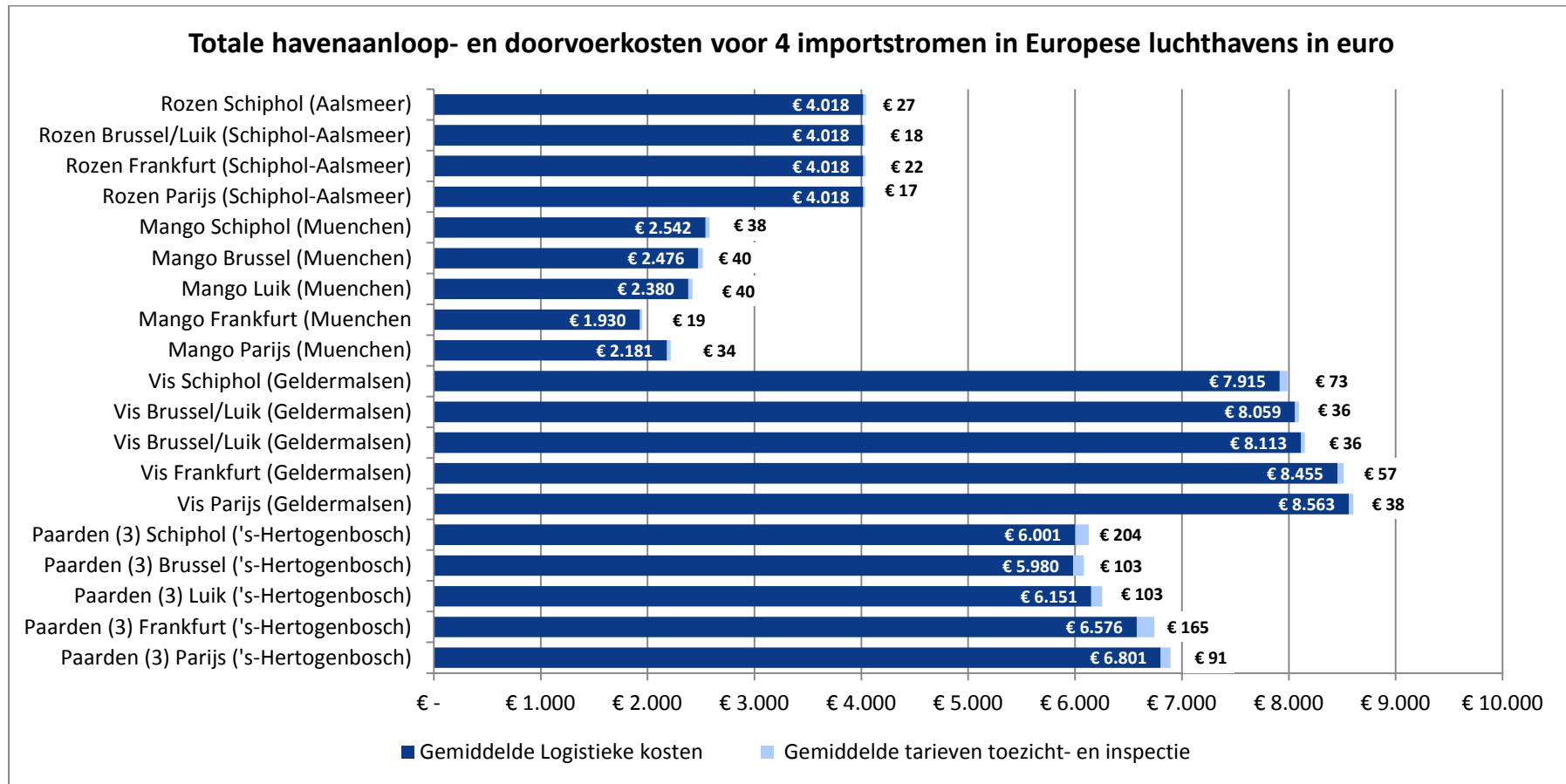
In de praktijk zijn de totale haven- en aanloopkosten van de geselecteerde import voorbeeldzendingen via Noordwest-Europese zee- en luchthavens vergelijkbaar met elkaar. De verschillen in logistieke kosten tussen havens worden vooral verklaard door de verschillende transportafstand en bijbehorende kosten vanaf de (lucht)haven naar de eindbestemming waar de afnemer gevestigd is. In de figuren S.2 en S.3 wordt per import voorbeeldzending een overzicht gegeven van de gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten per zee- en luchthaven per import voorbeeldzending.

Belangrijk om op te merken is dat de logistieke kosten in de havenaanloop- en doorvoerkosten onderhevig zijn aan sterke fluctuaties. Zowel de transportkosten over zee als via de lucht zijn de laatste jaren sterk schommelend, bijvoorbeeld door dalende brandstofprijzen. Daarnaast zijn ook de kosten die de containerterminal in rekening brengt voor haar diensten afhankelijk van de verplaatsing en verblijftijd van de reefer container op de terminal, het gebruik van reefer plugs, etc. Dit betekent dat de getoonde logistieke kosten in figuur S.2 en S.3 een momentopname zijn. Tevens zijn de te betalen havenaanloop- en doorvoerkosten sterk afhankelijk van het type product en de uiteindelijke afleverlocatie in het achterland in Nederland of Duitsland.

Figuur S.2 Vergelijking totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor vier import voorbeeldzendingen in Noordwest-Europese zeehavens



Figuur S.3 Vergelijking totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor vier import voorbeeldzendingen in Noordwest-Europese luchthavens<sup>2</sup>



<sup>2</sup> Logistieke kosten voor rozen zijn voor alle luchthavens gelijk, omdat kosten over de weg van een buitenlandse luchthaven naar Schiphol in het all-in tarief van een luchtvrachtexpediteur opgenomen is.

**Conclusie 2: De Nederlandse zee- en luchthavens hebben bij 6 van de 8 import voorbeeldzendingen de hoogste gemiddelde toezicht- en inspectietarieven. Deze tarieven liggen in Rotterdam 45% tot 72% hoger dan in Antwerpen, afhankelijk van het product. De verschillen met Hamburg zijn minder groot, de tarieven zijn daar 22% lager tot 6% hoger. Ook voor import via de lucht zijn in de meeste gevallen de gemiddelde tarieven voor toezicht- en inspectie op Schiphol hoger dan op luchthavens in omliggende landen. De tarieven op andere luchthavens liggen hier van 60% lager in Parijs tot 5% hoger in Brussel, afhankelijk van het product. De hogere tarieven in Nederland zijn het gevolg van het uitgangspunt om alle toezicht- en inspectiekosten via retributies (bijdragen van bedrijven) door te rekenen.**

De figuren S.4 en S.5 geven een overzicht van de hoogte van de gemiddeld geheven tarieven voor toezicht en inspectie voor de onderzochte zee- en luchthavens. De vergelijking is gemaakt voor de 8 import voorbeeldzendingen die van buiten de EU komen. Het gemiddelde tarief is gerekend voor zowel het deel van de import voorbeeldzendingen die alleen een Document- en/of Overeenstemmingscontrole hebben, het deel dat daarnaast een Materiele controle kent en tenslotte het (vaak relatief kleine) deel dat ook bemonstering en laboratoriumcontrole moet ondergaan. Het gemiddelde tarief per voorbeeldzending is gebaseerd op een 'gewogen mandje' van al deze mogelijkheden voor inspectie.

Voor Rotterdam ligt het gemiddelde van de toezicht- en inspectietarieven voor de 4 import voorbeeldzendingen over zee tussen de € 116 voor reefer container met citrus tot € 430 voor een reefer

container voor scheepsbevoorrading. De gemiddelde tarieven voor de toezicht- en inspectieactiviteiten in Antwerpen liggen 45% tot 72% lager, met tarieven van € 56 voor een reefer container vis of vlees. De gemiddelde tarieven voor de toezicht- en inspectieactiviteiten in Hamburg liggen hier tenslotte tussenin, ze zijn maximaal 28% lager voor scheepsbevoorrading (€ 336 vs. € 430) en voor citrus 5% hoger (€ 123).

Voor Schiphol ligt het gemiddelde van de toezicht- en inspectietarieven voor de 4 import voorbeeldzendingen over zee tussen de € 27 voor 2.500 kilo rozen en € 205 voor inspectie van drie paarden. De gemiddelde tarieven voor de toezicht- en inspectieactiviteiten in andere luchthavens liggen net als voor de zeevracht gemiddeld lager. Alleen voor mango's via Brussel worden gemiddeld hogere toezicht- en inspectietarieven geheven dan op Schiphol, gemiddeld 5% (€ 40 vs. € 38). Bij de andere onderzochte importzendingen waren de gemiddelde toezicht- en inspectietarieven voor import van de onderzochte producten tussen de 11% (mango via Parijs) en 60% (Paarden via Parijs) lager.

De conclusie is dat de Nederlandse zee- en luchthavens Rotterdam en Schiphol in de praktijk bij 6 van de 8 import voorbeeldzendingen de hoogste gemiddelde toezicht- en inspectietarieven kennen voor de verladings- en nergens de laagste. Alleen bij de importstroom citrus kent Hamburg hogere tarieven (6%), en bij importstroom mango's via de lucht (5%) kent Brussel hogere tarieven. De conclusie is dat de bedrijven voor de import van producten van buiten de EU in Rotterdam en Schiphol met relatief hoge gemiddelde tarieven voor toezicht en inspectie activiteiten te maken hebben, vergeleken met de ons omringende zee- en luchthavens.

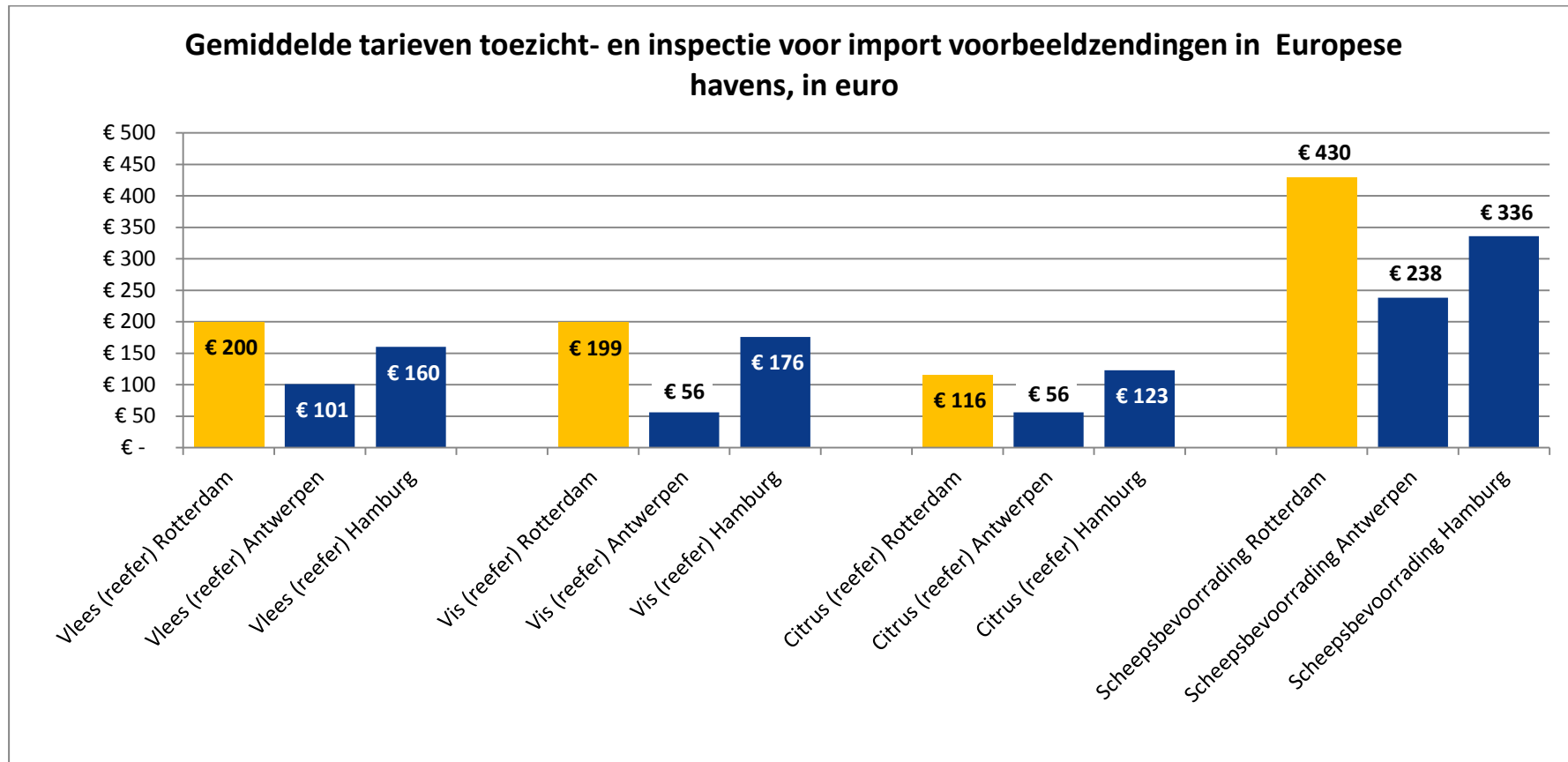
Per individuele zending kunnen de daadwerkelijk betaalde tarieven voor toezicht en inspectie verschillen, afhankelijk van de specifieke toezicht- en inspectieactiviteiten die plaats moeten vinden. Sommige zendingen hoeven niet materieel/fysiek geïnspecteerd te worden, terwijl anderen bemonsterd en in het laboratorium getest worden. In dit onderzoek zijn de havenaanloop- en doorvoerkosten voor een gewogen gemiddelde voor deze importzendingen berekend, maar voor een individuele zending kunnen deze dus hoger of lager uitvallen.

De hogere tarieven in Nederland zijn het gevolg van het Nederlandse uitgangspunt om alle toezicht- en inspectiekosten via retributies (bijdragen van importerende bedrijven) door te berekenen<sup>3</sup>. In maart 2014 zijn de tarieven voor toezicht- en inspectie van de NVWA gestegen om ze weer kostendekkend te maken. De stijging van de tarieven is gekoppeld aan een Verbeterplan om de kwaliteit van de toezicht en inspectie van de NVWA structureel op een hoger peil te krijgen.

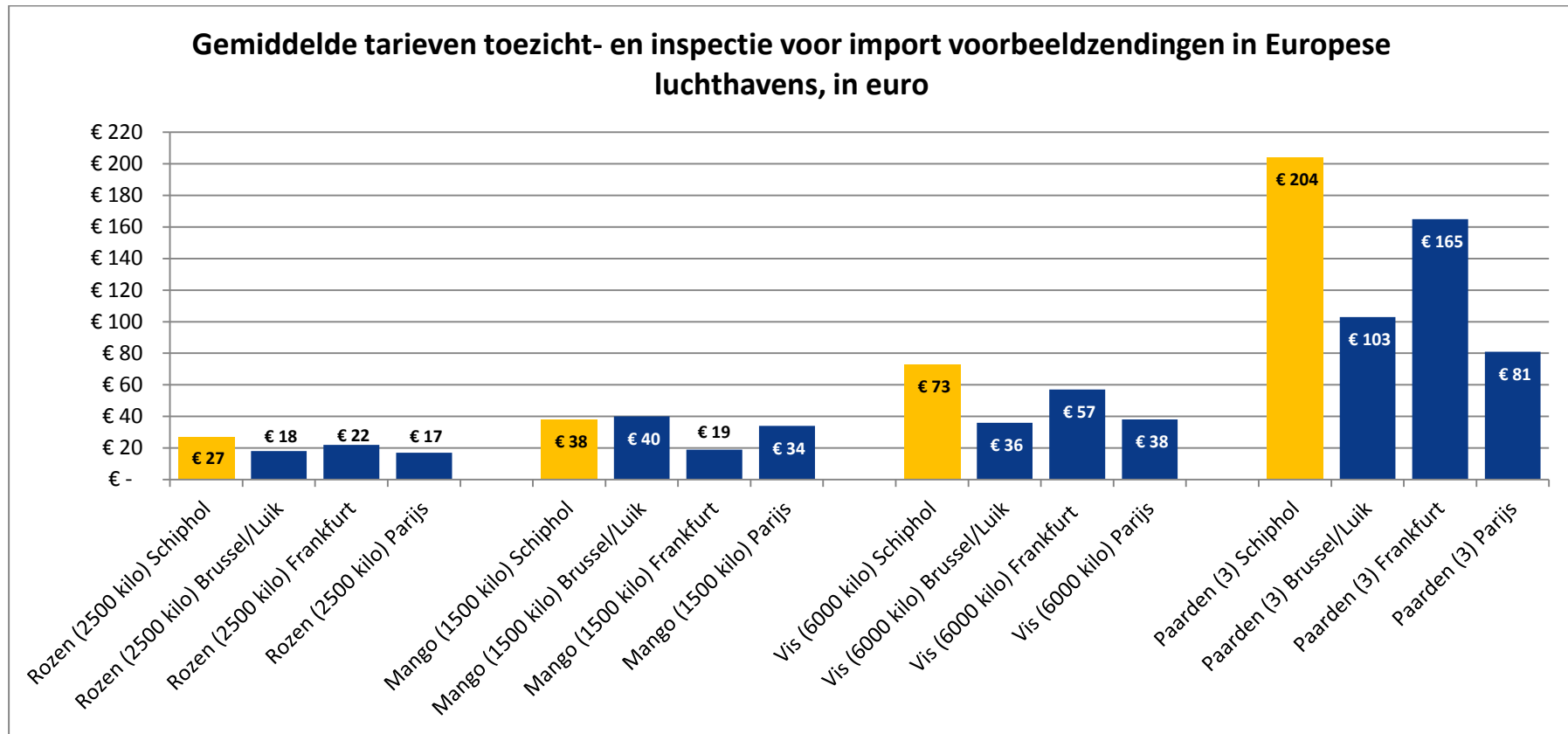
---

<sup>3</sup> Zoals verwoord in het rapport Maat Houden 2014.

Figuur S.4 Aandeel gemiddelde toezicht- en inspectietarieven in havenaanloop- en doorvoerkosten voor import voorbeeldzendingen over zee in Europese havens



Figuur S.5 Aandeel gemiddelde toezicht- en inspectietarieven in havenaanloop- en doorvoerkosten voor import voorbeeldzendingen over zee op Europese luchthavens



**Conclusie 3: Het aandeel toezicht- en inspectiekosten als onderdeel van de havenaanloop- en doorvoerkosten ligt in Nederland voor importstromen via zee duidelijk hoger dan voor importstromen via de lucht. Deze liggen tussen 4,5% en 10% voor de import voorbeeldzendingen via Rotterdam, en tussen de 1% en 3% voor de import voorbeeldzendingen via Schiphol.**

De figuren S.6 en S.7 geven in aanvulling op de analyse van de absolute hoogte van de tarieven (conclusie 2) een overzicht van het procentuele aandeel van de geheven tarieven voor toezicht en inspectie in verschillende Noordwest-Europese zee- en luchthavens uit dit onderzoek.

Voor Rotterdam ligt het gemiddelde van de toezicht- en inspectietarieven voor de 4 onderzochte import voorbeeldzendingen over zee tussen de 4,5% en 9,9% van de totale havenaanloop- en doorvoerkosten, terwijl deze percentages voor de 4 import voorbeeldzendingen via de lucht tussen de 0,7% en 3,3% liggen. De tarieven voor toezicht en inspectieactiviteiten hebben dus een hogere invloed op de totale havenaanloop- en doorvoerkosten over zee dan via de lucht. Als het aandeel van de tarieven voor toezicht- en inspectieactiviteiten voor de voorbeeldzendingen via de haven van Rotterdam vergeleken worden met die in Antwerpen en

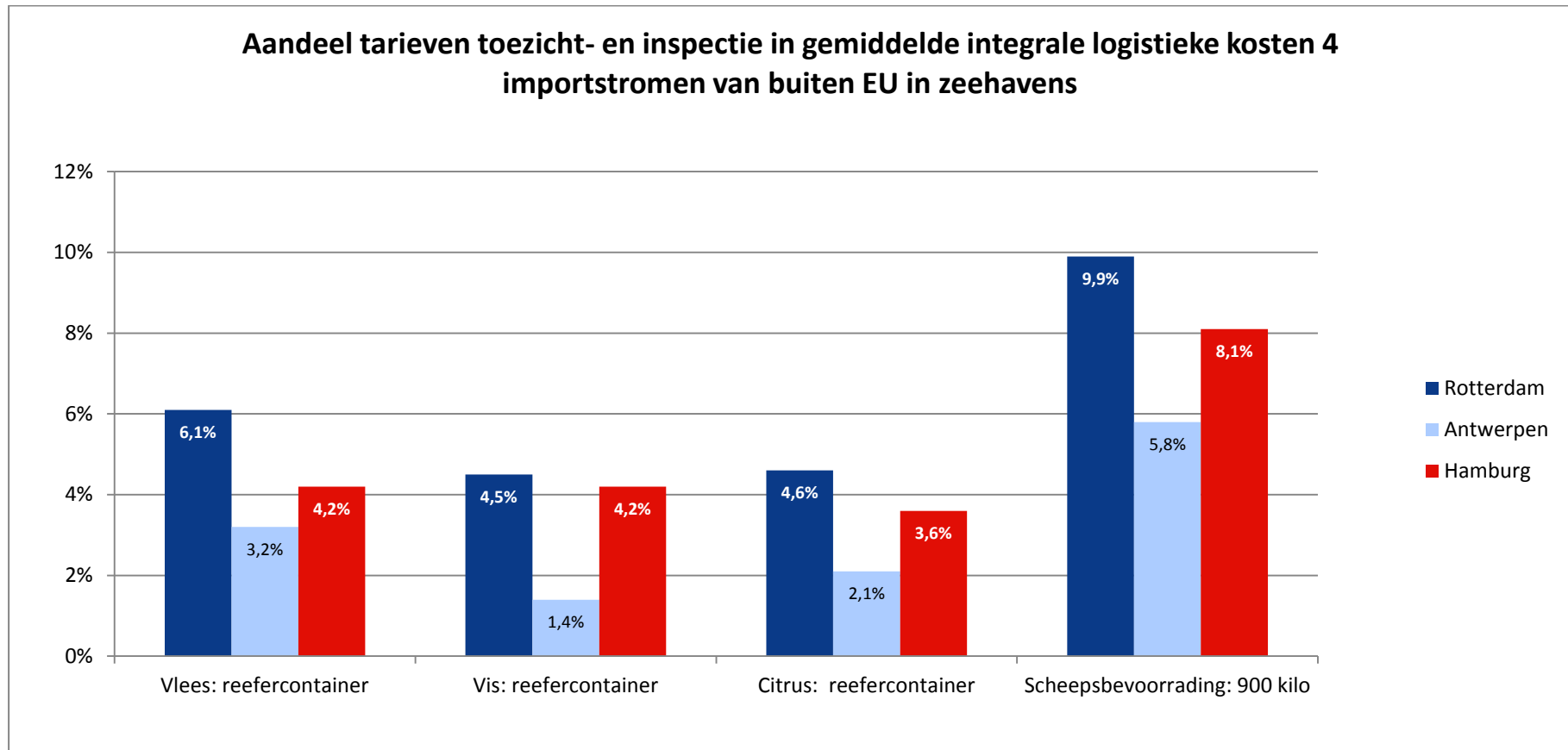
Hamburg, kent Rotterdam bij alle vier de importstromen het hoogste aandeel, terwijl Antwerpen telkens het laagste aandeel kent (tussen 1,4% en 5,8%). Het aandeel van toezicht- en inspectietarieven in Hamburg zit er in alle gevallen tussenin (tussen de 3,6% en 8,1%).

Wanneer deze vergelijking voor de voorbeeldzendingen via Schiphol en andere buitenlands luchthavens gemaakt wordt, kent ook Schiphol bij 3 van de 4 import voorbeeldzendingen het hoogste aandeel aan toezicht- en inspectietarieven. Alleen bij de importzending mango's kent Schiphol niet het hoogste aandeel van toezicht- en inspectietarieven, Brussel en Luik kenden een iets hoger aandeel (1,5% vs. 1,6%). De aandelen van toezicht- en inspectietarieven op andere luchthavens waren tussen de 0,4% en 1,7% voor de Belgische luchthavens, 0,5% en 2,4% voor Frankfurt en 0,4% en 1,3% voor Parijs Charles de Gaulle.

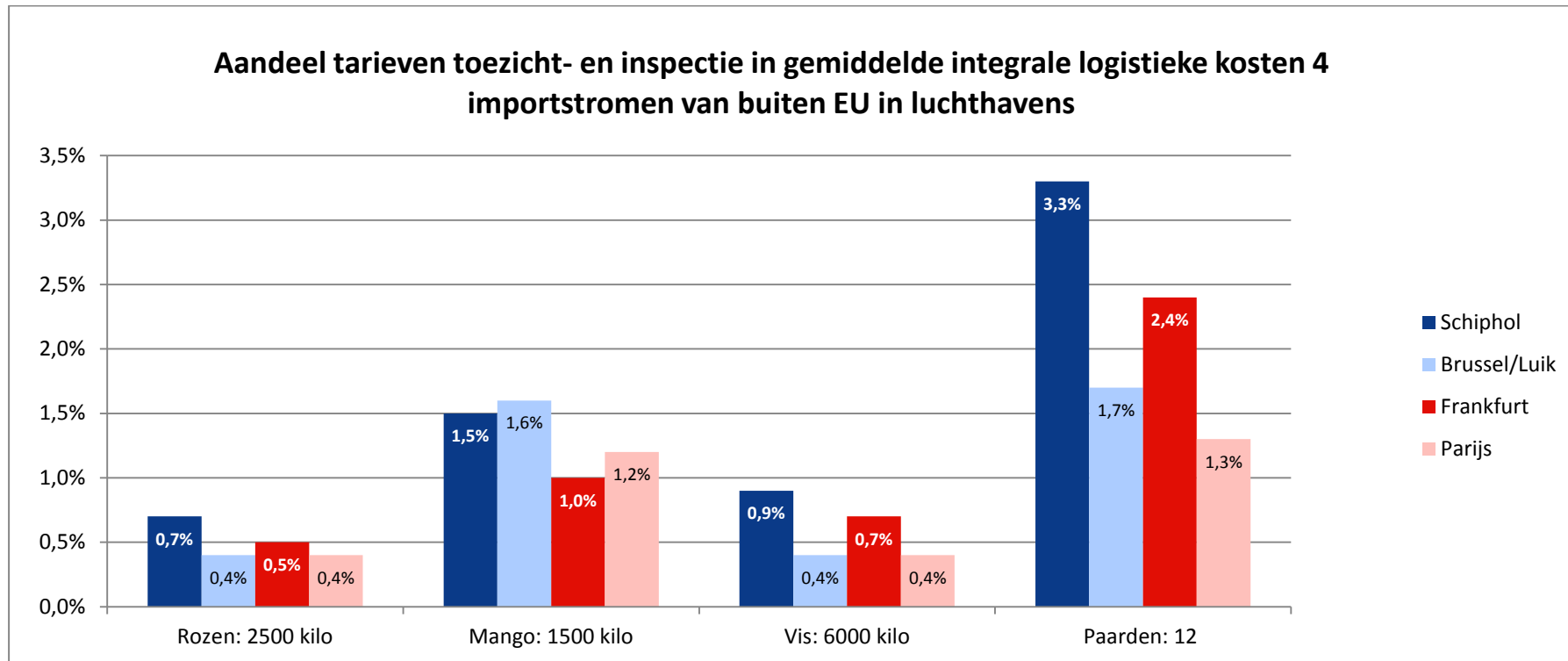
De conclusie is dat bij analyse van het procentuele aandeel van de toezicht- en inspectietarieven in de havenaanloop- en doorvoerkosten de Nederlandse zee- en luchthavens gemiddeld hogere aandelen aan toezicht- en inspectietarieven kennen dan de buitenlandse zee- en luchthavens.



Figuur S.6 Aandeel gemiddelde toezicht- en inspectietarieven in havenaanloop- en doorvoerkosten voor import voorbeeldzendingen over zee in Europese havens



Figuur S.7 Aandeel gemiddelde toezicht- en inspectietarieven in havenaanloop- en doorvoerkosten voor import voorbeeldzendingen over zee op Europese luchthavens



**Conclusie 4: De tarieven van laboratoriumonderzoeken zijn in Nederland in alle geanalyseerde gevallen hoger dan voor vergelijkbare laboratoriumonderzoeken in de andere onderzochte landen. De tarieven liggen in andere landen tussen de 30% tot 80% lager dan in Nederland. In Frankrijk en Duitsland worden de kosten van verschillende laboratoriumonderzoeken niet altijd doorbelast aan de importerende bedrijven.**

De tarieven van enkele voor de geselecteerde producten gangbare laboratoriumcontroles in de onderzochte landen zijn voor zes van de acht import voorbeeldzendingen zo goed als mogelijk met elkaar vergeleken. Hierbij zijn de laboratoriumcontroles voor de import voorbeeldzendingen paarden niet meegenomen, omdat in geen van de onderzochte luchthavens hier tarieven voor in reke-

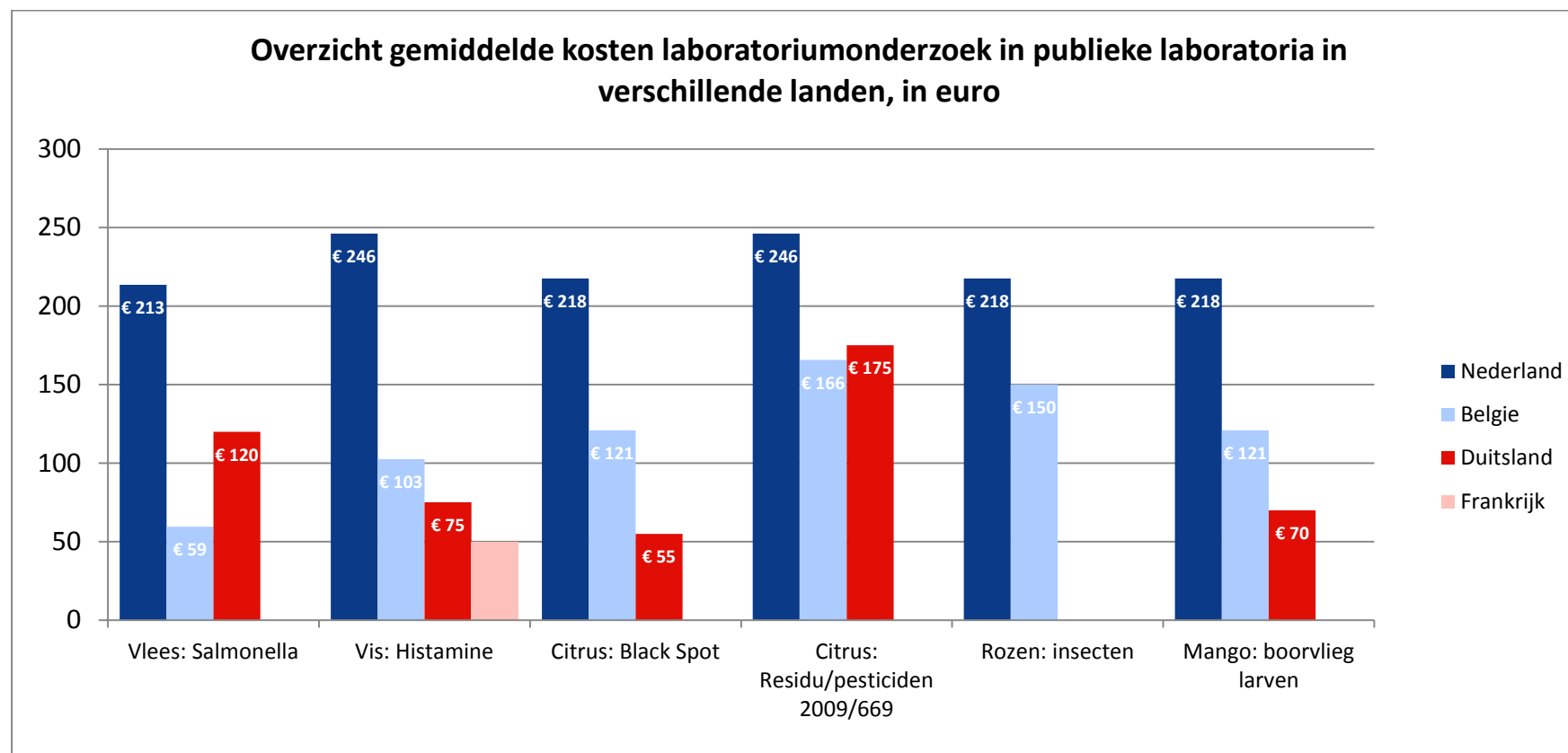
ning worden gebracht bij het bedrijfsleven. Bij de scheepsbevoorrading worden er eveneens geen veterinaire laboratorium controles verricht, omdat het vlees niet de EU in geïmporteerd wordt maar in een vrijhandelszone blijft alvorens het wordt uitgeleverd aan schepen. Voor de overige 6 import voorbeeldzendingen geldt dat lang niet alle individuele zendingen worden geselecteerd voor een laboratoriumcontrole, bij materiele/fysieke controles wordt maximaal 2-3% van de zendingen bemonsterd en in het laboratorium getest. Op basis van wetgeving kan er echter een hoger aandeel van de zendingen bemonsterd en getest worden. Zo kan op basis van de Europese 2009/669 wetgeving 5% of meer van de import zendingen van specifieke product/land combinatie bemonsterd en getest worden wanneer er sprake is van een hoog-risico product. In dit onderzoek is voor 1 importzending de mogelijkheid van een dergelijke 2009/669 lijst inspectie meegenomen in de havenaanloop- en doorvoerkosten, namelijk citrus uit Egypte. Inmiddels (april 2015) is deze product/land combinatie weer van de Europese 2009/669 inspectielijst gehaald.

Als individuele import voorbeeldzendingen daadwerkelijk voor een laboratoriumcontrole geselecteerd worden, is de indicatie dat de tarieven die bij bedrijven in rekening worden gebracht voor onderzochte tests in alle gevallen de hoogste zijn bij de laboratoria in Nederland. Figuur S.8 geeft een overzicht, waarbij voor elk van de zes in kaart gebrachte gangbare laboratoriumtests de tarieven in Nederland het hoogst zijn. De tarieven liggen in omringende landen gemiddeld tussen de 30% tot 80% lager dan in Nederland. In Frankrijk en Duitsland worden de kosten van verschillende laboratoriumonderzoeken niet altijd doorbelast aan de importerende bedrijven, en dus deels via andere bronnen gefinancierd (binnen de

EU wetgeving). Er kan een aantal aanvullende opmerkingen gemaakt worden bij deze constatering:

- Nederland kent het principe van kostenverrekening, waarbij in veel gevallen de totale kosten van het laboratoriumonderzoek in rekening wordt gebracht bij het verladend bedrijfsleven. In de andere landen worden de kosten deels ook via andere bronnen verrekend, en worden niet de totale kosten van het laboratoriumonderzoek in rekening gebracht bij bedrijven.
- In België is het mogelijk om naast de publieke laboratoria ook onder voorwaarden private laboratoria in te schakelen. Deze private laboratoria hebben vaak een beperkt aanbod van tests, en zijn vaak flexibel in de doorlooptijd, waarbij een snelle uitvoering vaak extra kosten met zich meebrengt. Om deze reden is het lastig om de tarieven van laboratoriumtests in de verschillende landen met elkaar te vergelijken.
- In alle landen proberen de autoriteiten het bedrijfsleven in logistieke ketens te faciliteren door waar mogelijk in laboratoria een snellere doorlooptijd voor de test dan als standaard gepubliceerd te realiseren. Dit kan per individuele zending verschillend uitpakken, en is daarom moeilijk te vergelijken.
- Het verzamelen van de tarieven voor vergelijkbare laboratoriumcontroles is tijdens het onderzoek lastig geweest, omdat deze niet altijd openbaar gepubliceerd worden, moeilijk vast te stellen is of er sprake is van een vergelijkbaar servicelevel en niet alle buitenlandse autoriteiten deze wilden opgeven. Bovendien is het in de praktijk zeer lastig gebleken om laboratoriumonderzoek tegens standaardvoorwaarden te definiëren, en deze als uitgangspunt te nemen voor de verschillende landen.

Figuur S.8 Gemiddelde tarieven voor gangbare laboratoriumcontroles voor 6 import voorbeeldzendingen in Noordwest-Europa<sup>4,5,6</sup>



<sup>4</sup> De kosten van laboratoriumonderzoeken die betrekking hebben op de zeevrachtketens in dit onderzoek zijn niet weergegeven voor Frankrijk.

<sup>5</sup> De laboratoriumkosten in Duitsland zijn gebaseerd op inschattingen van bedrijfsleven en informatie van officiële autoriteiten in Hamburg..

<sup>6</sup> In België is de prijs voor laboratoriumonderzoek afhankelijk van de individuele afspraak van bedrijf X met laboratorium Y. De weergegeven prijs dient als indicatie en kan in de praktijk anders, zowel hoger als lager, uitvallen.

**Conclusie 5: De standaard beschikbaarheid van de Nederlandse autoriteiten om veterinaire en fytosanitaire inspecties uit te voeren is vergelijkbaar met of ruimer dan in de omliggende landen. Daarnaast kan de inspectie in Nederland relatief vaak plaatsvinden op locatie, bij BIP's die gevestigd zijn bij logistieke dienstverleners (veterinair) of de importeurs zelf (fytosanitair/kwaliteit).**

Om een indicatie van de servicegraad van verschillende nationale autoriteiten te kunnen geven is een vergelijking gemaakt van de openingstijden voor veterinaire en fytosanitaire inspecties in de zee- en luchthavens in de verschillende landen. Deze openingstijden zijn een onderdeel van deze servicegraad, andere onderdelen zijn in dit onderzoek niet meegenomen.

De veterinaire inspecties gebeuren in Nederland in BIP's (Buitengrens Inspectie Posten), die 'in house' bij logistieke dienstverleners gevestigd zijn. In het buitenland managen de autoriteiten deze BIP's zelf. De fytosanitaire inspecties gebeuren in Nederland en België vaak op locatie bij importeurs die een vergunning gekregen hebben, terwijl in Duitsland en Frankrijk dit meer op een locatie van de autoriteit gebeurt. De figuren S.9 en S.10 geven een overzicht.

Als gekeken wordt naar de openingstijden voor veterinaire controles in de BIP's (Buitengrens Inspectie Posten) in de zeehavens, zijn deze in Rotterdam vergelijkbaar met die in Antwerpen en Hamburg, en eerder iets ruimer dan krupper. In Rotterdam zijn de standaard openingstijden per week langer dan in Antwerpen, maar korter dan in Hamburg. De autoriteiten geven aan dat het in Rot-

terdam mogelijk is om buiten de reguliere openingstijden flexibele afspraken te maken. In de praktijk moeten de BIP's dan ook open zijn, en dat vergt vaak logistieke meerkosten.

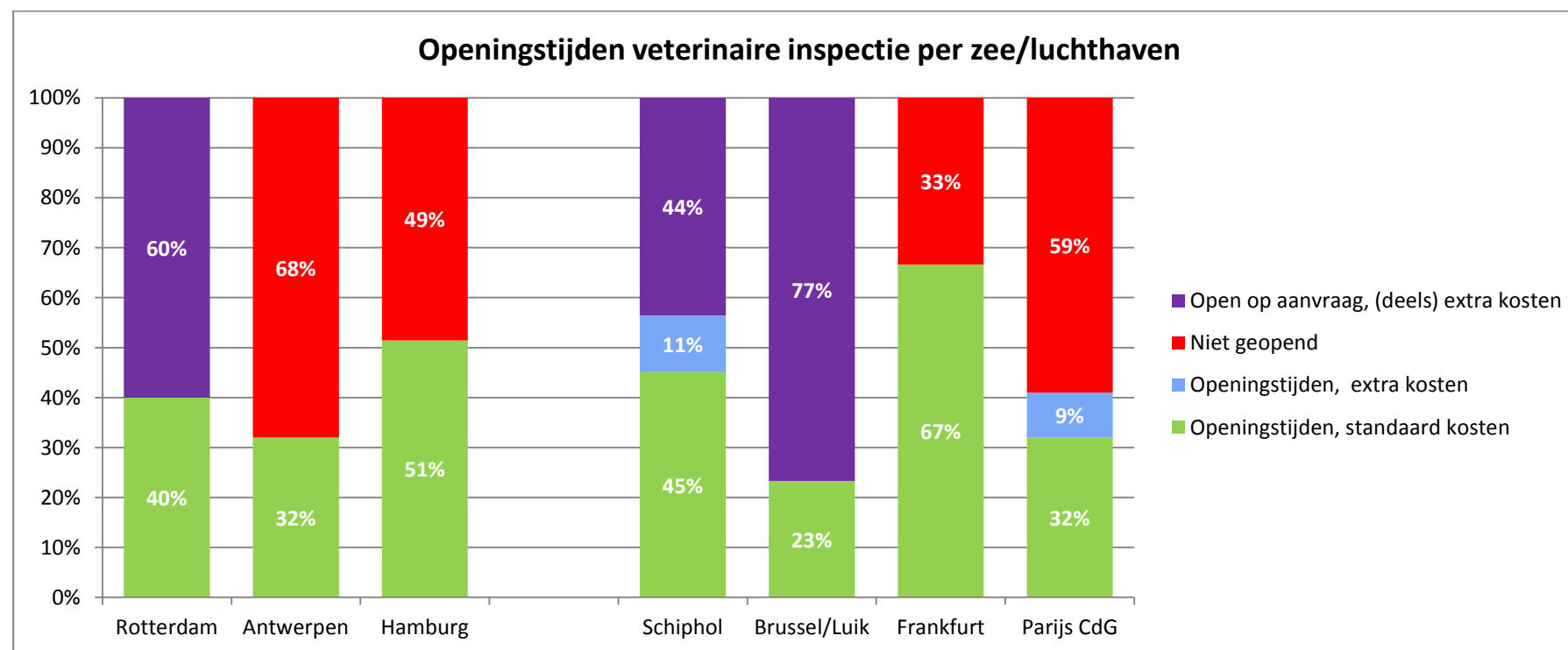
De openingstijden voor veterinaire controles op de luchthavens op vlees en vis lijken meer in het voordeel voor Nederland. Hier scoren de Belgische luchthavens minder goed dan Schiphol op de standaard openingstijden, maar beter op de flexibiliteit. De Luchthaven Frankfurt kent relatief lange openingstijden voor veterinaire inspectie, maar is minder flexibel, terwijl de Luchthaven Parijs in de praktijk de minste flexibele openingstijden voor veterinaire controles kent. Bij de veterinaire controles op levende have lijken alle luchthavens flexibel te zijn en hier te trachten te allen tijde inspecteurs ter beschikking te hebben.

Wat betreft de openingstijden voor fytosanitaire controles dient allereerst opgemerkt te worden dat het een voordeel is dat de fytosanitaire controles in Nederland en België vaak op locatie uitgevoerd worden. Dit maakt de inspectie flexibeler in te plannen voor importeurs, terwijl de zendingen ook al onder eigen beheer zijn. De standaardtijden voor fytosanitaire inspectie in zeehavens zijn in Rotterdam ruimer dan in Antwerpen en Hamburg, terwijl de flexibiliteit in Antwerpen volgens de autoriteiten iets groter is dan in Rotterdam Nederland. Wat betreft de fytosanitaire inspecties op de luchthavens kent Schiphol relatief ruime openingstijden voor controles, maar in Frankfurt zijn deze nog ruimer. Nederland kent daarnaast flexibiliteit bij de aanvraag van controles buiten de regulier openingstijden, deze flexibiliteit wordt ook geboden in België.

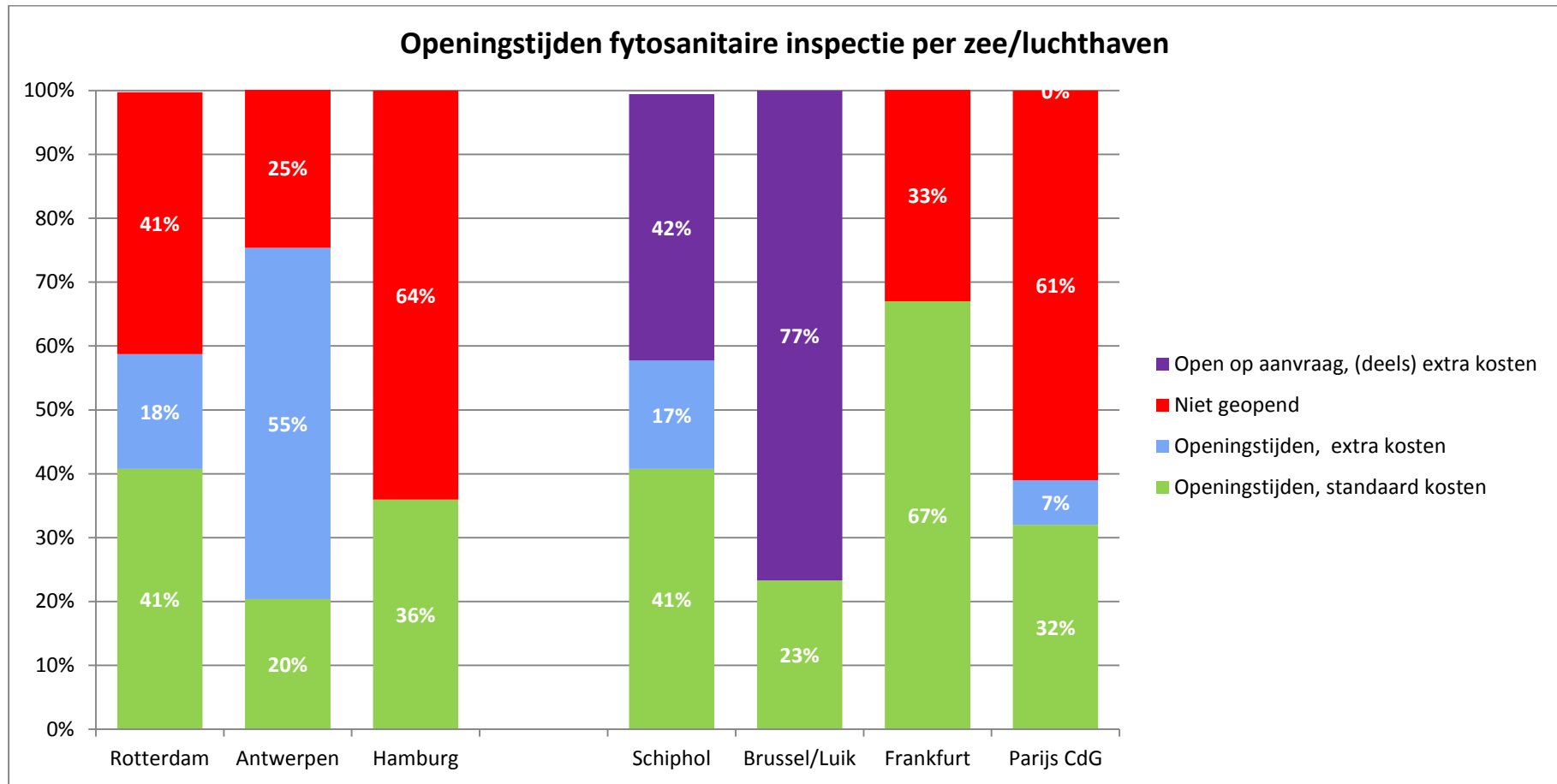
Al met al lijken de standaard beschikbaarheid van de Nederlandse autoriteiten om veterinaire en fytosanitaire inspecties uit te voeren vergelijkbaar met of ruimer dan in de omringende landen. Daar-

naast kan de inspectie in Nederland relatief vaak plaatsvinden op locatie, bij BIP's die gevestigd zijn bij logistieke dienstverleners (veterinair) of de importeurs zelf (fytosanitair/kwaliteit).

Figuur S.9 Openingstijden voor veterinaire inspecties per land, voor zee- en luchthavens



Figuur S.10 Openingstijden voor fyto-sanitaire inspectie per zee- en luchthaven per land



# Hoofdstuk 1    **Aanleiding, kader en doel onderzoek**

## 1.1    Aanleiding onderzoek

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aan Buck Consultants International (BCI) gevraagd om onderzoek te verrichten naar de hoogte van de aanloop- en doorvoerkosten van goederen in de import supply chains van een aantal geselecteerde verse producten van buiten de EU via verschillende Noordwest-Europese zeehavens en luchthavens. Deze aanloop- en doorvoerkosten omvatten:

- 1 de gebruikelijke logistieke kosten van het transport over zee/door de lucht tot en met de aflevering aan de klant in Nederland;
- 2 de tarieven van de wettelijk verplichte toezicht en inspectie activiteiten voor verse producten, zodat er geen schadelijke organismen de EU binnenkomen en de voedselveiligheid gegarandeerd blijft.

De **achtergrond voor dit onderzoek** naar de hoogte van de havenaanloop- en doorvoerkosten incl. genoemde tarieven is dat er

de laatste jaren een aantal ontwikkelingen heeft plaatsgevonden en nog gaande zijn, die de behoefte aan een internationaal feitelijk overzicht van deze kosten heeft doen toenemen.

- Allereerst heeft de huidige economische recessie in Europa er voor gezorgd dat het belang van een optimale prijs-kwaliteitsverhouding voor logistieke activiteiten in import supply chains verder toegenomen is. Bedrijven in verschillende sectoren zoeken voor de import van verse goederen van buiten de EU naar de 'port of entry' met de beste prijs/kwaliteitsverhouding. Er zijn voorbeelden van bedrijven die hierbij bereid lijken om eerder te wisselen van aanloophaven om zo een mogelijke kostenbesparing te bewerkstelligen. Daarbij komt dat in het algemeen de beleidsmakers in Noordwest-Europese landen de laatste vijf tot zes jaar meer belang hechten aan de nationale logistieke concurrentiepositie dan in de jaren daarvoor. Logistiek wordt gezien als een kerncompetentie waarmee een land goederen en bedrijven kan aantrekken en facili-



teren. Het gevolg is dat importerende bedrijven hun logistieke ketens in toenemende mate flexibel inrichten en dat ze verschillende 'ports of entries' willen gebruiken om verse goederen in de Europese Unie te importeren.

- De wettelijke inspectie- en toezichtactiviteiten op de import van verse producten van buiten de EU zijn gebaseerd op Europese en nationale regelgeving, maar de daadwerkelijke inrichting van deze activiteiten en hierbij gehanteerde tarieven zijn per land verschillend. Bovendien moeten importerende bedrijven in sommige gevallen extra kosten maken om de inspectie- en toezichtactiviteiten te laten plaatsvinden, omdat een inspectie-locatie bij een bedrijf in de keten gevestigd is. De inspectie-dienst brengt dan een vastgesteld tarief in rekening voor de wettelijke verplichte inspectiedienst aan de dienstverlenende bedrijven in de keten, terwijl dit dienstverlenende bedrijf zelf deze tarieven doorbelast met daarnaast vaak ook de kosten van aanvullende logistieke activiteiten. Tot slot is er per land verschil in hoeveel capaciteit/menskracht om toezicht en inspectie uit te voeren, en ook in welke mate sommige toezicht- en inspectieactiviteiten al digitaal afgehandeld kunnen worden.
- In verschillende sectoren wordt de concurrentiekracht van import supply chains van producten van buiten de EU volgens de betrokken bedrijven mede bepaald door de kwaliteit en tarieven van de nationale inspectie- en toezichtactiviteiten. Dit is vooral van belang voor de sectoren waar in verse en bederfelijke goederen gehandeld wordt, zoals groente en fruit, vlees en vis. Verschillende branche- en belangenverenigingen uit deze sectoren hebben de specifieke inrichting en bijbehorende tarieven van de toezicht- en inspectieactiviteiten in Nederland regelmatig aangekaart, zoals in maart 2014.

*Hoge keuringskosten jagen lading weg – Kabinet stuurt rekening voor inspectie agrarische import aan bedrijven*

*De Nederlandse expeditiesector (Fenex) vreest dat Nederland zich uit de markt prijst door een aantal stevige tariefsverhogingen bij de keuring van importzendingen in de agrarische sector. Het gaat daarbij om de fors stijgende inspectietarieven van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) voor de invoer van agrarische producten sinds deze maand, maar ook om de controle van verpakkingsmateriaal in de Rotterdamse haven. Vooral de havens van Antwerpen en Hamburg profiteren van dit kabinetsbeleid om de keuringen van de NVWA kostendekkend te maken, stelt de Fenex. In totaal gaat het bij de verhoging om een bedrag van tien miljoen euro dat de importeurs en de exporteurs van de overheid dit jaar moeten ophoesten. Van Pelt heeft de afgelopen tijd samen met de brancheorganisatie Agrarisch Import Platform (AIP) een groot aantal tariefstijgingen in kaart gebracht. Zo is er sprake van een stijging van de kilotarieven bij de veterinaire import-inspectie van vlees, vis en levende have van 14%. .... Bij de fyto-sanitaire keuringen (bloemen en planten) gaat het om een stijging van de tarieven met 45%. Eerder werd al in deze krant gemeld dat de inspectie op de aanwezigheid van bestrijdingsmiddelen in een aantal tropische gewassen uit risicolanden met 88% in prijs was verhoogd. Volgens Van Pelt is Nederland op het gebied van de keuringskosten al een koploper in Europa, maar moet met de recente stijgingen en de prijzendruk in de agrarische importsector gevreesd worden voor een ernstige verschuiving van ladingstromen naar hoofdzakelijk België en Duitsland. 'Dit is slecht voor het logistiek imago van Nederland.' AIP heeft intussen een brandbrief geschreven aan minister Henk Kamp (economische zaken) over de 'draconische tariefsverhogingen' en de gevolgen voor de concurrentiepositie van Nederland. Fenex en AIP dringen nu aan op een herziening van de tarieven en vinden dat de overheid de kosten niet moet verhalen op het bedrijfsleven maar deze door 'efficiëntieverbeteringen' in de eigen organisatie moet beperken.*

*Bron: Nieuwsblad Transport, 26 maart 2014*

Ook in de luchtvaart wordt er door bedrijven en brancheverenigingen regelmatig gesproken over de inrichting en tarieven van toezicht- en inspectieactiviteiten in Nederland voor deze importstromen.

## 1.2 Kader van onderzoek

In dit onderzoek ligt de focus op een selectie van importstromen, waarbij vanuit marktpartijen aangegeven werd dat de toezicht- en inspectietarieven in Nederland die bedrijven moeten betalen mogelijk uit de pas liepen met die in omliggende landen. Hierbij gaat het om verse producten en levende have met herkomst buiten de EU, waarbij er een fytosanitaire, veterinaire of kwaliteit/voedselveiligheid inspectie moet plaatsvinden.

Bij deze selectie van importstromen is er voor gekozen om te werken met een voorbeeldzending van een bepaalde grootte binnen een aantal specifieke sectoren: vlees (kippen- en rundvlees), vis (nijlbaars en tilapiafilet), fruit (citrus en mango), sierteelt (rozen) en levende have (paarden). Deze sectoren zijn in nauw overleg met de Begeleidingsgroep voor dit onderzoek geselecteerd. Het gaat hierbij om producten met relatief grote importvolumes van buiten de EU, en/of producten waarvan marktpartijen aangegeven hebben dat er in het recente verleden extra aandacht is geweest voor deze importstromen vanuit Europese toezicht en inspectie regelgeving.

Uit deze economische ontwikkelingen en bijbehorende stellingname van bedrijven en brancheorganisaties blijkt dat er vanuit de markt behoefte is aan een feitelijk overzicht van de havenaanloop- en doorvoerkosten inclusief inspectietarieven. Deze behoefte bestaat eveneens bij de overheid die de opdracht voor het onderzoek heeft gegeven.

De selectie van importstromen in dit onderzoek is erop gericht om een staalkaart te geven van de havenaanloop- en doorvoerkosten van geïmporteerde verse producten van buiten de EU in Noordwest-Europa. Het gaat om producten die fytosanitaire, veterinaire of kwaliteit/voedselveiligheid inspecties ondergaan, waarbij de situatie voor elke product/land combinatie verschillend kan zijn. Hierbij ligt de focus op enkele import product/land combinaties, waar vanuit de EU wetgeving op het moment van de selectie van voorbeeldzendingen voor het onderzoek (eind 2014) meer intensieve toezicht- en inspectie-activiteiten benodigd waren, zoals citrus uit Egypte. Daarnaast is in het onderzoek een in de markt gangbaar gewicht voor een voorbeeldzending in verschillende sectoren genomen, maar in de praktijk kunnen zendingen groter of kleiner zijn. Het onderzoek biedt hiermee een staalkaart, maar geen compleet overzicht van de gemiddelde situatie bij importstromen van buiten de EU. De reden is dat er (deels) gekozen is voor producten waarover in de markt discussie is over de hoogte

van de tarieven voor toezicht en inspectie activiteiten in Nederland, vergeleken met omliggende landen.

Tevens dient als kader voor dit onderzoek te worden gemeld dat in Nederland en andere landen niet alle importladingen van buiten de EU worden geïnspecteerd, en dat bij inspectie niet altijd alle kosten bij het bedrijfsleven in rekening worden gebracht. Een voorbeeld: bij de controles op voedselveiligheid bij groente en fruit worden er alleen inspecties uitgevoerd als er een product/land combinatie geselecteerd is voor een hoog risico (lijst 2009/669) inspectie. Dit is bij groente en fruit import van buiten de EU voor enkele procenten van de importstroom het geval. Ter illustratie is

een dergelijk hoog risico product/land combinatie echter wel geselecteerd voor dit onderzoek.

Dit betekent dat in dit onderzoek een staalkaart van de havenaanloop- en doorvoerkosten, inclusief tarieven voor toezicht- en inspectie, voor import voorbeeldzendingen van verse producten van buiten de EU in Noordwest-Europa gegeven wordt, maar dat deze staalkaart een selectie van specifieke stromen betreft. De staalkaart mag dus niet geïnterpreteerd worden als een gemiddelde van de havenaanloop- en doorvoerkosten, inclusief tarieven voor toezicht- en inspectie, voor deze groep producten.

### 1.3 Doel en aanpak onderzoek

Het **doel van dit onderzoek** is om een feitelijk overzicht te krijgen van de havenaanloopkosten in geselecteerde supply chains van verschillende sectoren bij gebruik van drie zeehavens en vijf luchthavens in Noordwest-Europa. Dit feitelijke overzicht van kosten kan gezien worden als een benchmark van de havenaanloopkosten voor de import van geselecteerde producten uit specifieke landen bij gebruik van zee- en luchthavens in Noordwest-Europese landen als 'port of entry' tot de Europese Unie. Met dit feitelijk overzicht kan de vraag beantwoordt worden of het gebruik van Rotterdam of Schiphol in deze internationale supply chains hogere

of lagere integrale logistieke ketenkosten kent dan het gebruik van concurrerende Noordwest-Europese zee- en luchthavens.

Ook wordt onderzocht welke havenaanloopkosten er in de praktijk door ketenpartijen betaald moeten worden en wat de verschillende uitgevoerde inspectie- en toezichtactiviteiten zijn in deze import supply chains. Dit kostenoverzicht van zowel de logistieke kosten als de toezicht- en inspectietarieven zet het belang van de toezicht- en inspectietarieven in perspectief.

De ***aanpak van het onderzoek*** is om voor acht geselecteerde import supply chains een voorbeeldzending in kaart te brengen. Deze voorbeeldzending laat zien hoe de import precies verloopt vanaf de haven in een niet-EU land tot de aflevering van de goederen bij een eindklant in Nederland. De verschillende uit te voeren logistieke, toezicht- en inspectieactiviteiten worden voor elk van deze supply chains in kaart gebracht en de kosten en tarieven voor elk van deze activiteiten worden op een rij gezet. Hiervoor is gebruik gemaakt van beschikbare rapporten en publicaties en zijn er interviews gehouden met bedrijven in de logistiek en bij toezicht- en inspectieautoriteiten in binnen- en buitenland.

Er zijn in de afgelopen jaren verschillende rapporten en publicaties op dit terrein geweest die als input dienden voor dit onderzoek. In bijlage 1 is een complete lijst gegeven. De belangrijkste van deze onderzoeken zijn in chronologische volgorde:

- ***Universiteit van Antwerpen, Vergelijking procedures tussen zeehavens: een analyse voor de havens Antwerpen en Rotterdam, mei 2014.*** In mei 2014 heeft de Universiteit van Antwerpen onderzoek gedaan naar de verschillen in het proces van import van verse goederen van buiten de EU tussen de haven van Antwerpen en de haven van Rotterdam. Hierbij lag de focus op het algehele proces en niet op de kosten en tarieven.
- ***Onderzoeksraad voor de Veiligheid, Risico's in de vleesketen, maart 2014.*** In maart 2014 heeft de Onderzoeksraad op basis van recente incidenten bij de import van paardenvlees binnen de EU verslag gedaan van een onderzoek naar

de risico's in de vleesketen. Hierbij stond de exportsector centraal, maar is er ook aandacht gegeven aan de importketens voor rund- en kippenvlees. Hierbij is met name gekeken naar import vanuit andere landen in de EU naar Nederland.

- ***ACTAL, Regels in bedrijf, sectorscan Logistiek, november 2013.*** In november 2013 heeft de ACTAL een overzicht gemaakt waarbij de inspectie- en toezichtactiviteiten in verschillende supply chains in kaart zijn gebracht. Hierin is informatie over een onderzoek van TNO in de logistieke sector opgenomen.
- ***Erasmus Universiteit/Ecorys, 2012.*** De Erasmus Universiteit heeft in 2012 samen met Ecorys een onderzoek gedaan naar de hoogte van de indirecte staatssteun voor zeehavens in diverse Europese landen, waaronder Rotterdam, Hamburg en Antwerpen. De conclusie was dat Rotterdam hierbij op achterstand ligt bij Antwerpen en Hamburg en dat deze achterstand het level playing field in de Europese Unie beïnvloed.
- ***Districon, European Air Cargo Benchmark, 2007.*** Districon heeft een aantal opeenvolgende European Air Cargo benchmark onderzoeken uitgevoerd, waarbij onder meer de veterinaire en fytosanitaire inspectieactiviteiten en bijbehorende tarieven zijn gebenchmarkt voor verschillende Europese luchthavens. Het laatste onderzoek is geweest in 2007.

Daarnaast is er ook met een selectie van bedrijven en inspectie autoriteiten gesproken. De complete lijst van gebruikte literatuur en gesproken stakeholders is opgenomen in bijlage 1 en bijlage 2.

## Hoofdstuk 2    **Aanpak en uitgangspunten onderzoek**

### 2.1    Scope onderzoek

Voor dit onderzoek zijn de volgende keuzes gemaakt:

- 1    Selectie zee- en luchthavens
- 2    Afbakening import supply chain activiteiten
- 3    Onderzochte sectoren

#### **Ad 1. Selectie zee- en luchthavens**

De import supply chains via de volgende Noordwest-Europese zee- en luchthavens zijn in het onderzoek in beschouwing genomen (zie figuur 2.1):

- 1    Zeehavens: Rotterdam, Antwerpen en Hamburg.
- 2    Luchthavens: Schiphol, Frankfurt, Paris Charles de Gaulle, Luik, Brussel.

*Figuur 2.1    Overzicht geselecteerde zee- en luchthavens*



*Bron: BCI, 2015*

Deze zee- en luchthavens staan allen in de top-10 van Europa wat betreft het overgeslagen vrachtvolume in 2013 (zie tabel 2.1). Bovendien liggen deze havens geografisch gezien dicht genoeg bij Nederland om als alternatieve 'port of entry' gezien te worden. De havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg behoren zowel in het totaal volume aan vracht als in het aantal overgeslagen containers tot de top-3 zeehavens in Europa. Ook de top-3 cargo luchthavens in Europa zijn betrokken in deze studie, terwijl ook de andere twee onderzochte luchthavens in de top-10 van cargo luchthavens in Europa staan. Oorspronkelijk was de luchthaven Luxemburg ook opgenomen in het onderzoek, maar omdat de Luxemburgse autoriteiten geen relevante informatie wilde verstrekken over de tarieven voor toezicht- en inspectie is in overleg met de opdrachtgever deze luchthaven niet meegenomen in het

onderzoek. Andere zee- en luchthavens in Europa, zoals de luchthaven Londen Heathrow, zijn niet in deze benchmark opgenomen omdat deze zee- en luchthavens vanwege het beperkte overslagvolume en/of de afstand tot Nederland minder snel als alternatieve 'port of entry' kunnen fungeren. Dit betekent dat de geselecteerde zee- en luchthavens de belangrijkste Europese concurrenten voor Rotterdam en Schiphol zijn voor de import van versproducten en levende have van buiten de EU in verschillende sectoren.

Het aanwezige overslagvolume in de zee- en luchthavens heeft er ook voor gezorgd dat er overal toezicht- en inspectieactiviteiten zijn ingericht die logistiek concurrerend kunnen werken bovenop de vervulling van de wettelijke verplichtingen.

Tabel 2.1 Geselecteerde zee- en luchthavens voor dit onderzoek

Top-3 Zeehavens	Overslag 2013 in miljoen TEU	Overslag 2014 in miljoen TEU	Top-7 luchthavens	Overslag 2013 in miljoen ton	Overslag 2014 in miljoen ton
<b>1 Rotterdam (NL)</b>	11,62	12,29	<b>1 Frankfurt (D)</b>	2,02	2,05
<b>2 Hamburg (D)</b>	9,26	9,7	<b>2 Paris Charles de Gaulle (F)</b>	1,88	1,90
<b>3 Antwerpen (B)</b>	8,58	8,98	<b>3 Schiphol (NL)</b>	1,53	1,63
			4 London Htr (UK)	1,42	1,50
			<b>7 Luxemburg (L)</b>	0,67	0,71
			<b>9 Luik</b>	0,56	0,59
			<b>10 Brussel (B)</b>	0,43	0,45

Bron: BCI o.b.v. Port of Rotterdam 2014 en Schiphol Traffic Review 2013, 2014

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de overslag van containers in de havens van Antwerpen, Hamburg en Rotterdam in 2014 licht gegroeid zijn ten opzichte van 2013. In 2013 kenden alle drie de havens een groei van het aantal overgeslagen reefercontainers. In Rotterdam bedroeg deze 5% ten opzichte van 2012 (bron: Port of Rotterdam 2014).

In 2014 groeide de luchtvrachtoverslag op Frankfurt, Schiphol en Luxemburg, Parijs, Londen en Luik ten opzichte van het jaar ervoor. De luchthaven van Brussel bleef achter in groei en viel hierdoor uit de top 10 Europese luchthaven qua cargo volume.

### ***Ad.2. Afbakening import supply chain activiteiten***

Het gaat in dit onderzoek om het in kaart brengen van de havenaanloop- en doorvoerkosten bij de import van verse producten van buiten de EU voor een aantal geselecteerde sectoren. Deze kosten moeten in kaart gebracht worden voor het import supply chain

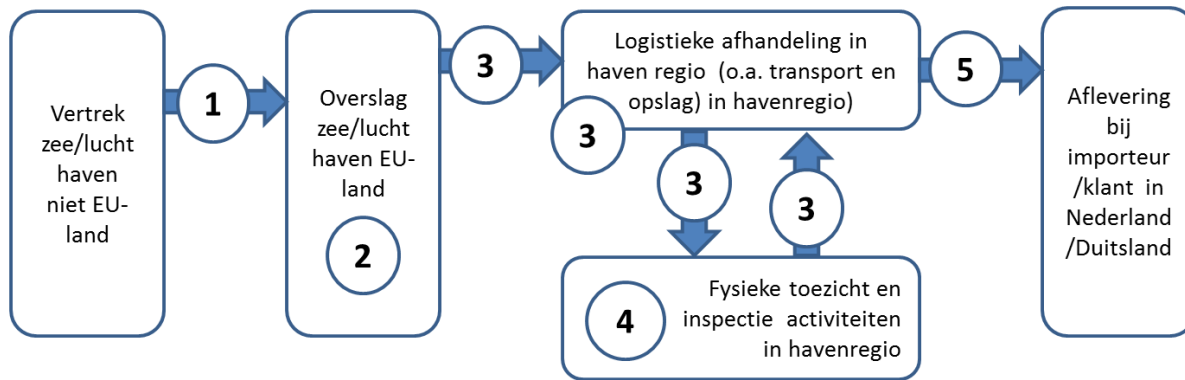
traject 'van buiten de EU via een luchthaven of zeehaven binnen de EU tot aan de klant in Nederland'.

Belangrijk om op te merken is dat de supply chain activiteiten die in dit onderzoek in kaart worden gebracht vanuit verschillende invalshoeken bekeken kunnen worden:

***Ad 1. Type activiteit:*** De activiteiten in de import supply chains zijn onderverdeeld in (1) logistieke activiteiten en (2) wettelijk verplichte toezicht- en inspectieactiviteiten. De logistieke activiteiten komen in elke importketen voor (transport, overslag, doorvoer etc.), maar de wettelijke toezicht- en inspectieactiviteiten zijn specifiek noodzakelijk voor deze importketens van verse producten met herkomst van buiten de Europese Unie.

Het onderzochte traject van de import supply chain kent vijf aparte segmenten met activiteiten die kosten kunnen genereren. Deze zijn hieronder weergegeven in figuur 2.1 en tabel 2.2 met een onderscheid naar logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten.

Figuur 2.1 Overzicht van in onderzoek meegenomen segmenten van import supply chains



Segmenten import supply chains:

- 1 = Transport over zee/door de lucht van buiten EU naar EU haven
- 2 = Overslag in zee/luchthaven in EU
- 3 = Logistieke afhandeling in havenregio
- 4 = Activiteiten toezicht- en inspectie in havenregio
- 5 = Transport vanuit havenregio naar bestemming in Europees achterland

Tabel 2.2 Supply chain activiteiten die in kaart worden gebracht in dit onderzoek

Segment supply chain	Activiteiten Logistiek	Activiteiten Toezicht en Inspectie
1. Transport van zee/luchthaven buiten EU naar haven binnen EU	Transport door zeereederij/ luchtvaartmaatschappij	Digitaal: Vooraanmelding goederen bij Douane en/of NVWA
2. Activiteiten bij zeehaven/luchthaven aanloop	Zeehavenaanloop: loods, sleepdienst, sjoeren (mooring), havengeld, kadegeld, services (afval/water), overslag schip –kade, tijdelijke opslag terminal Luchthavenaanloop: grondafhandeling, services (afval, fueling)	-
3. Fysieke behandeling goederen in zeehaven/luchthaven gebied	Zee/luchthaven: Transport in en tijdelijke opslag goederen in havengebied, ook ter facilitatie van NVWA inspectie	-
4. Inspectie en toezicht op geïmporteerde goederen	Tijdelijke overslag/opslag in BIP of andere aangewezen locatie	Douane inspectie: of (1) digitaal, (2) check documenten, of (3) fysieke controle via een scan/check Verschillende toezicht & inspectieactiviteiten, veterinaire of fytosanitaire, door NVWA, daarna vrijgave goederen door Douane
5. Transport zee/luchthaven EU naar bestemming in achterland (klant-DC)	Transport van zee/luchthaven naar bestemming in achterland	-



Een toelichting op de activiteiten uit deze figuur en tabel:

- **Transport van zee- of luchthavens buiten EU naar havens binnen EU.** Hierbij wordt per import supply chain een passende haven buiten de EU gekozen en wordt een berekening gemaakt van de kosten van transport naar één van de geselecteerde zee- en luchthavens binnen de EU. Bij zeehaven-transport rekenen veel rederijen in de praktijk voor overzeese aanvoer van containers ongeveer gelijke prijzen voor het transport naar Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. De aanvaarroute is van belang: containerrederijen varen 'loops' en meer dan gemiddeld wordt Rotterdam als eerste en Antwerpen als laatste Europese zeehaven aangedaan. Dit maakt dat Rotterdam vaak aantrekkelijker is voor import van containers vanwege kortere doorlooptijden en Antwerpen vaak aantrekkelijker is voor export van containers omdat de overzeese klant de container eerder kan ontvangen. Bij luchthavens speelt dit minder omdat vrachtluchten in de meeste gevallen slechts één luchthaven in Noordwest-Europa aandoen en niet doorvliegen naar een tweede in de regio.
- **Activiteiten bij zeehaven/luchthavenaanloop:** In de zeehavens worden er vaak door private partijen loodsdiens- ten, sleepdiens- ten, aan- en afmeerdien- sten en verdere services (water, bunkering, afval) aangeboden. Deze diensten worden afgenomen en betaald door de rederijen. Daarnaast worden er havengelden geheven door de zeehavenbedrijven, ook deze worden betaald door de rederijen. De overslag schip-kade en tijdelijke opslag op de terminal wordt gedaan door de containerterminals. Op de luchthavens wordt er op dezelfde wijze

gewerkt, met luchthavengelden geheven door de luchthavenbedrijven en het laden/lossen van het vliegtuig door de afhandelaar (private diensten). Wat betreft toezicht- en inspectie speelt de douane hier een belangrijke rol. Zij inspecteren de documentatie van de geïmporteerde goederen, en kunnen daarnaast een fysieke controle uitvoeren via bijvoorbeeld een containerscan. Er worden geen kosten in rekening gebracht door de Nederlandse douane voor deze activiteiten.

- **Fysieke behandeling goederen in zeehaven/luchthaven gebied:** Na de overslag van de containers/luchtvrachtpallets worden de goederen op verschillende locaties in de zee- of luchthaven tijdelijk opgeslagen en/of verdeeld in kleinere partijen. Hiervoor is transport en opslag- en loodsruimte nodig, die door logistieke dienstverleners in de keten wordt aangeboden.
- **Inspectie van en toezicht op overgeslagen goederen:** De inspectie van de geïmporteerde goederen wordt gedaan in specifiek ingerichte locaties door de autoriteiten. De fytosanitaire en kwaliteitsinspecties kunnen bij verschillende daarvoor aangewezen bedrijven in de havenregio gedaan worden die aan wettelijke verplichtingen voldoen, terwijl de veterinaire inspecties op de Buitengrens Inspectie Posten (BIPs) afgehandeld worden. Deze zijn zowel in Rotterdam als op Schiphol te vinden. De inspectie wordt uitgevoerd op basis van Europese en nationale regelgeving, deze is per sector verschillend ingericht, afhankelijk van de aard van de goederen. De drie belangrijkste vormen zijn:

- fytosanitaire controles op o.a. snijbloemen, planten, groente en fruit;
- kwaliteitscontroles op o.a. groente en fruit en levensmiddelen;
- veterinaire controles op vlees, vis en levende have.

Op basis van Europese afspraken kunnen de inspecties ook in beperkte (zogenaamde 'reduced checks') of juist meer intensieve (bijvoorbeeld 2009/669 lijst controle) vorm worden uitgevoerd. De voedselveiligheid staat bij de controles op levensmiddelen centraal.

- **Transport zee/luchthaven EU naar bestemming in achterland (klant-DC):** Tenslotte worden de goederen vanuit het inspectiepunt doorgevoerd naar een klant in het achterland. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van weg, spoor, binnenvaart en soms ook short sea.

**Ad 2. Kwaliteit van activiteit:** De kwaliteit van de supply chain activiteiten (zowel logistiek als toezicht- en inspectie) kent drie componenten: de kosten, de doorlooptijd en de servicegraad. Voor import supply chains met verse producten van buiten de EU zijn lage kosten aantrekkelijk, maar daarnaast is vooral een korte doorlooptijd van herkomstland naar de Europese consument van groot belang, omdat de producten in meer of mindere mate bederfelijk zijn en dus snel aan economische waarde kunnen verliezen.

In dit onderzoek staat de hoogte van de kosten van de havenaanloop- en doorvoerkosten inclusief tarieven voor inspectie voor de ketenpartijen centraal, maar naast deze kosten zijn ook de daarmee verbonden doorlooptijd en servicegraad van belang. Het gaat logistieke bedrijven uiteindelijk om de beste prijs-kwaliteitsverhouding van de import supply chain via een 'port of entry' en daarom worden deze gezamenlijk per sector in kaart gebracht. Het gedetailleerd in kaart brengen van de doorlooptijden per zending per (lucht-)haven is niet binnen dit onderzoek gedaan, omdat hier geen data over bekend zijn en dit per individuele zending kan verschillen.

### **Ad 3. Onderzochte sectoren**

Er zijn zes import sectoren geselecteerd, waarvan voor twee van deze sectoren zowel de zeehaven als luchthaven als 'port of entry' is gekozen. Deze zes sectoren zijn:

- Verse groenten, fruit, kruiden en noten (zeevracht en luchtvracht).
- Verse vis (zeevracht en luchtvracht).
- Snijbloemen (luchtvracht).
- Levende have (luchtvracht).
- Rund- en pluimvee vlees (zeevracht).
- Vlees voor scheepsbevoorrading (zeevracht).

In elk van deze zes geselecteerde sectoren vindt import van verse producten van buiten de EU plaats. De inrichting van de inspectie-

en toezichtactiviteiten, en hoogte van de daarmee gepaard gaande kosten, zijn samen met de logistieke kosten, van belang voor de concurrentiepositie van bedrijven. Vanwege steeds flexibeler mogelijkheden om supply chains in te richten, komen bedrijven uit deze sectoren steeds meer voor de vraag te staan hoe ze hun

supply chains strategisch willen inrichten. Welke 'ports of entry' willen ze voor importstromen van buiten de EU gebruiken en welke kosten gaan hiermee gepaard?

De volgende sectoren en specifieke producten zijn geselecteerd:

Tabel 2.3 Voor dit onderzoek geselecteerde producten en sectoren

Sector	Product	Over zee of door de lucht	Veterinaire controle	Kwaliteitscontrole levensmiddelen	Fytosanitaire controle	Reduced Checks	2009/669 controle
Verse groente, fruit, kruiden, noten	Citrus (Egypte)	Over zee		x	x		x
Vlees	Kippenvlees (Brazilië)	Over zee	x			x	
Vis	Tilapiafilet (Vietnam)	Over zee	x			x	
Niet-EU gecertificeerd vlees voor scheepsbevoorrading	Rundvlees (Brazilië)	Over zee	x				
Sierteelt	Rozen (Kenia)	Door de lucht			x	x	
Verse groente, fruit, kruiden, noten	Mango (Brazilië)	Door de lucht		x	x	x	
Vis	Nijlbaars (Kenia)	Door de lucht	x			x	
Levende have	Paarden (USA)	Door de lucht	x				

De keuze voor deze producten en sectoren is gemaakt om zo een representatieve selectie van import voorbeeldzendingen te verkrijgen, waarbij een dwarsdoorsnede wordt verkregen van de toezicht- en inspectie activiteiten die door de nationale autoriteiten worden verricht. Het zijn tevens producten die in relatief grote vo-

lumes van buiten naar binnen de EU worden geïmporteerd. Hierbij moet met nadruk opgemerkt worden dat de Europese eisen voor specifieke wettelijke toezicht- en inspectieactiviteiten regelmatig wijzigen. Zo stonden eind 2014 de citrus uit Egypte op de 2009/669 lijst voor een 10% verplichte inspectie inclusief laborato-

riumtest (nadere toelichting in paragraaf 2.5), maar bij oplevering van deze rapportage is dit inmiddels niet meer zo. De gegeven resultaten geven inmiddels niet meer de actuele situatie weer, maar kunnen desondanks als voorbeeld dienen voor de kostenverschillen tussen zee- en luchthavens. De product/land combina-

tie op de 2009/669 lijst kunnen elke 3 maanden veranderen, en dit maakt de eisen voor wettelijke toezicht en inspectie voor marktpartijen soms veranderlijk.

## 2.2 Methodiek onderzoek

Het onderzoek naar de havenaanloop- en doorvoerkosten is als volgt uitgevoerd:

1 Allereerst zijn alle logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten in kaart gebracht voor de zes geselecteerde import supply chains via de haven van Rotterdam of via de luchthaven Schiphol. Het traject is hierbij vanaf de zee- of luchthaven van buiten de EU tot aflevering bij de eindklant in Nederland. De verschillende logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten worden vaak in een specifieke voorgeschreven volgorde uitgevoerd. De toezicht- en inspectieactiviteiten worden bij deze import supply chains uitgevoerd door de Douane en de NVWA (of onder diens verantwoordelijkheid door andere keuringsinstanties), maar alleen voor de toezicht- en inspectieactiviteiten van de NVWA worden tarieven in rekening gebracht bij de marktpartijen.

2 Vervolgens zijn de kosten van de logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten voor de geselecteerde import supply chains via Nederland in kaart gebracht. Verder is er ook gekeken naar elementen van de servicegraad:

- Kosten: de gemiddelde bij bedrijven in rekening gebrachte kosten in euro's van de logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten.
- Servicegraad: de uren in de week (openingstijden) waarin de toezicht- en inspectieactiviteiten kunnen worden uitgevoerd fungeert hier als graadmeter.

3 Zowel de logistieke activiteiten als de toezicht- en inspectieactiviteiten van de NVWA in de import supply chains kunnen in de praktijk op een aantal verschillende manieren worden uitgevoerd, afhankelijk van welke organisaties betrokken zijn.

**3a. Logistieke activiteiten:** de hoogte van de kosten van de logistieke activiteiten in de import supply chains zijn in meer of mindere mate onderhevig aan schommelingen:

- De fluctuaties in de kosten van transport over zee en door de lucht: deze transportkosten per reefercontainer en luchtvrachtpallet zijn notoir fluctuerend, afhankelijk van het seizoen, de concurrentie op de route en de algemene economische vooruitzichten. Verschillen van meer dan 50% in een jaar zijn vrij gebruikelijk. Het is wel zo dat deze fluctuaties voor alle zee- en luchtvervoer richting (lucht-)havens min of meer gelijk zijn.
- De combinatie van rederij en containerterminal/luchtvaartmaatschappij en afhandelaar: Als deze partijen een samenwerkingsverband hebben of veel volume afhandelen, kunnen de kosten over transport over zee of door de lucht veel lager liggen. Dit geldt ook voor de overslag van containers of luchtvrachtpallets in de zeehaven/op de luchthaven. Daar rapporteren marktpartijen soms ook andere kosten dan in dit onderzoek genoemd.
- De locatie van het inspectiepunt: voor het vervoer van en naar het inspectiepunt worden kosten gemaakt, het is sterk afhankelijk van de geografische locatie van een inspectiepunt hoe hoog deze kosten zijn.

Belangrijk voor dit onderzoek is dat de gemiddelde logistieke kosten voor aanvoer en afhandeling in de verschillende zee- en luchthavens waar mogelijk gelijk gehouden zijn, om zo een goede vergelijking van de tarieven voor inspectie en toezicht tussen verschillende zee- en luchthavens mogelijk te maken.

De reden is dat deze kosten behoorlijk fluctueren, en ook voor klanten in dezelfde haven fors verschillend kunnen zijn.

**3b. Toezicht- en inspectieactiviteiten:** deze wettelijke verplichte activiteiten kunnen, afhankelijk van de wetgeving en de aard van de zending, op drie verschillende manieren worden uitgevoerd:

- **Optie 1: alleen Document- en eventueel Overeenstemmingscontrole (D of DO):** er vindt alleen een Document- (bij fyto-sanitaire inspectie) en eventueel daarnaast een Overeenstemmingscontrole (bij veterinaire inspectie) plaats op basis van EU afspraken (zie meer hierover in paragraaf 2.5). De geïmporteerde producten worden in deze optie bij fyto-sanitaire inspectie alleen op documenten geïnspecteerd, of bij veterinaire inspectie op documenten en fysieke overeenstemming (is het product op het oog ook datgene wat beschreven staat in de documenten?). Deze optie voor gereduceerde checks kan alleen ingevuld worden als er in EU verband vaste afspraken zijn gemaakt op basis van inspectieresultaten voor een specifieke product-land combinatie.
- **Optie 2: Document-, Overeenstemmingcontrole en Materiele/fysieke controle (DOM):** Er vindt naast de Document- en Overeenstemmingscontrole ook een Materiele controle plaats op locatie, waarbij het product wordt geïnspecteerd op bijvoorbeeld substantie, geur, smaak, temperatuur. Tevens is van groot belang of de goederen vrij zijn van schadelijke organismen.
- **Optie 3: Materiele/fysieke controle op locatie en verde-**

**re tests in laboratorium (DOM en L):** Het kan tenslotte gebeuren dat op basis van wetgeving of naar de bevindingen van de inspecteur tijdens de materiële controle een test in een laboratorium moet plaatsvinden. Het kan voor specifieke types groente en fruit en vlees/vis ook voorkomen dat er een laboratoriumtest voor een verplicht % van de zendingen moet worden uitgevoerd, dit op basis van Europese regelgeving (2009/669 lijst verordening, art. 24 procedure).

De logistieke kosten inclusief inspectietarieven en servicegraad van de activiteiten in de supply chains zijn voor elk van de 6 sectoren in kaart gebracht. Voor elke sector is aangegeven in hoeveel procent van de gevallen (op jaarbasis) de hierboven genoemde 3 opties plaatsvinden. Op basis van deze resultaten worden de gemiddelde logistieke en toezicht- en inspectiekosten bepaald voor een gedefinieerde modelzending. Deze gemiddelde kosten vormen de basis voor de vergelijking van de havenaanloop- en doorvoerkosten tussen de verschillende zee- en luchthavens.

- 4 De kosten en servicegraad van de logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten via Rotterdam en Schiphol zijn nu in kaart. Deze worden vergeleken met de kosten en servicegraad van de logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten via de andere zee- en luchthavens. De logistieke kosten van ketens worden tot en met de (lucht)havens als gelijk verondersteld voor alle landen. De reden is dat er erg veel variatie in deze kosten tussen zee- en luchthavens kan zitten, afhankelijk van moeilijk tot niet beheersbare afspraken, volumes en afhandelingen. De logistieke kosten worden gebruikt als referentie om de hoogte

van de toezicht- en inspectietarieven in het perspectief van de gehele keten te zetten. De kosten voor het transport naar de klant in het achterland worden wel per haven berekend. Hierbij is niet alleen gekozen voor eindbestemmingen in Nederland. Voor zowel één zeevrachtketen als één luchtvrachtketen is München als eindbestemming genomen omdat de havens niet alleen concurreren op het Nederlandse achterland. De eindbestemming heeft geen invloed op de hoogte van toezicht- en inspectietarieven, maar zet de hoogte van de kosten en tarieven van afhandeling in/op de (lucht)havens in perspectief.

- 5 De kosten en servicegraad van de logistieke en toezicht- en inspectieactiviteiten zijn ook voor de geselecteerde buitenlandse zee- en luchthavens in kaart gebracht. Dit is gebeurd door deskresearch, contact met relevante buitenlandse instanties en bedrijven die actief zijn in deze havens.

Via deze aanpak zijn de resultaten van het onderzoek bereikt. De resultaten worden in grafieken in dit rapport weergegeven, en hierop wordt teruggekomen in de conclusies:

- 1 Vergelijking van de toezicht- en inspectietarieven als % van de totale kosten in de import supply chains per modelzending. Dit is voor de lucht- en zeehavens voor alle acht import supply chains opgesteld.
- 2 Vergelijking van de toezicht- en inspectietarieven per modelzending per zee- of luchthaven. Deze modelzending is samengesteld uit de % kans dat een product een bepaalde Optie volgt in een keten. De vergelijking wordt voor elk van de 8 import supply chains gemaakt.

- 3 Vergelijking van de servicegraad van de toezicht- en inspectiediensten per lucht- en zeehaven/per land. Hierbij wordt gekeken naar de standaard openingstijden en de openingstijden op aanvraag van de nationale autoriteiten voor zowel de verplichte veterinaire als fytosanitaire inspecties, op zowel werkdagen als weekenden. De beschikbaarheid kan ook op afroep zijn, dit is vaak tegen hogere tarieven.
- 4 Bij het faciliteren van de verplichte toezicht- en inspectieactiviteiten worden vaak activiteiten verricht door marktpartijen, de kosten daarvan zijn naast de tarieven van de autoriteiten voor toezicht en inspectie ook meegenomen.

Tot slot is de begeleidingscommissie (zie bijlage 3) gedurende het gehele proces nauw betrokken geweest bij het onderzoek. Diverse voortgangsrapportages en concepten zijn besproken waarbij opmerkingen en inzichten van leden van de begeleidingscommissie zijn gebruikt om de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het onderzoek te formuleren, en de uitvoering van het onderzoek verder aan te scherpen. Zo zijn onder andere de geografische eindbestemming voor de verschillende import ketens in afstemming met de begeleidingsgroep bepaald.

## 2.3 Geselecteerde import sectoren en producten

Er zijn in overleg met de opdrachtgever en de begeleidingscommissie in oktober 2014 totaal zes sectoren geselecteerd voor dit benchmark onderzoek, waarvan voor twee van deze sectoren zowel de zeehaven als luchthaven als 'port of entry' is gekozen. Voor elk van de sectoren zijn voorbeeldzendingen gedefinieerd waarmee in dit onderzoek gerekend wordt. Een nadere toelichting op deze keuze:

- 1 **Sector (verse) groenten, fruiten, kruiden en noten (zeevracht en luchtvracht).** De totale import van groente en fruit van buiten de EU in Nederland was een kleine 3 miljoen ton in

2013. Dit betrof voor een aanzienlijk deel fruit dat nauwelijks tot niet in Nederland verbouwd wordt, zoals sinaasappels, bananen, citroenen en tropisch fruit. Daarnaast worden er ook diverse groenten geïmporteerd van buiten de EU, meestal seizoen gerelateerd. Verreweg het meeste van dit volume komt aan in de Nederlandse havens, waarvan de overgrote meerderheid in Rotterdam (ca. 85%). Zeeland Seaports en Amsterdam zijn daarnaast ook havens waar groente en fruit geïmporteerd wordt. In Barendrecht zit een aanzienlijk cluster van fruit/groente importbedrijven (net als in heel Zuid-Holland in de Greenports). De containerisatiegraad van verse groente en

fruit is met 90% hoog. De import van kruiden en noten is een fractie van het volume van groente en fruit. De import van groente en fruit via Schiphol is met maximaal enkele tienduizenden tonnen relatief beperkt. De waarde van het geïmporteerde groenten- en fruitassortiment varieert sterk per product, terwijl daarnaast door het jaar heen de prijzen ook vaak seizoenpieken vertonen. Tijdens deze seizoenpieken is de doorlooptijd van import supply chains mede van belang om rendement te behouden. De uitvoering en kosten van inspectie- en toezichtactiviteiten is van groot belang voor de concurrentiepositie van de sector, bijvoorbeeld in de import van bananen en citrusproducten. **Internationaal** speelt de aanvoer van groente en fruit een grote rol in de meeste zee- en luchthavens, dit omdat veel van deze producten op de nationale markten gebruikt of verwerkt worden. Voor verschillende niet-EU producten zoals bananen en citrus is er bovendien een sterke concurrentie tussen de zee- en luchthavens.

De standaardzendingen voor deze sector zijn de volgende:

- 1.500 kilo mango's uit Brazilië op een luchtvrachtpallet (ULD)
- 17.500 kilo citrusvruchten uit Egypte in een reefercontainer

- 2 **Sector (verse) vis (zeevracht en luchtvracht).** De import van vis gebeurt voor meer dan de helft uit niet-EU landen, hierbij gaat het zowel om verse als diepgevroren vis. Verse vis komt uit Amerika, Afrika en Azië, terwijl diepgevroren vis soms in Europa wordt gevangen, dan naar Azië wordt geëxporteerd om te worden verwerkt en vervolgens weer in Nederland wordt geïmporteerd. Rotterdam verwerkt als haven vooral vis in reefer-

containers, dit gebeurt voornamelijk door gespecialiseerde partijen. Het luchtvrachtvolume is zeer beperkt en betreft vooral import van duurdere vissoorten zoals nijlbaars en tonijn in beperkte hoeveelheden. **Internationaal** speelt de vissector ook in de andere geselecteerde zee- en luchthavens qua volume een relatief beperkte rol, er is echter wel toenemende concurrentie.

De standaardzendingen voor deze sector zijn de volgende:

- 6.000 kilo nijlbaars uit Afrika op een luchtvrachtpallet (ULD)
- 17.500 kilo tilapiafilet uit Vietnam in een reefercontainer

- 3 **Sector snijbloemen (luchtvracht).** Snijbloemen vormt met ca. 40% aan volume, dus enkele honderdduizenden tonnen, één van de belangrijkste importstromen op Schiphol. De bloemen worden onderworpen aan een op maat gesneden fyto-sanitair inspectietraject. Omdat Nederland als Europese hub voor de bloemenhandel fungeert, wordt er veel minder snijbloemenvolume verwerkt op andere luchthavens, maar de concurrentie uit vooral België en Luxemburg neemt toe. Hier zijn een paar redenen voor: ten eerste vinden er meer en meer direct transporten tussen producenten en afnemers buiten de veiligen om plaats en ten tweede hebben concurrerende luchthavens hun oog op deze markt laten vallen. Voor veel snijbloemen gelden reduced checks op basis van Europese afspraken.

De standaardzending voor deze sector is de volgende:

- 2.500 kilo rozen uit Nairobi, Afrika op luchtvrachtpallets (ULD)



- 4 **Sector levende have (luchtvracht).** De producten in deze sector zijn levend en dienen op een specifieke manier overgeslagen en behandeld te worden. Schiphol kent hiervoor specifieke procedures, waarbij de dieren op Schiphol onder andere in specifieke Animal Centers opgevangen worden. Hier vindt ook de verplichte inspectie plaats. In deze sector is de doorlooptijd van de logistieke keten inclusief verplichte inspecties mede van belang.

De standaardzending voor deze sector is de volgende:

- 12 paarden uit New York in paardenboxen

- 5 **Sector rund- en pluimvee vlees (zeevracht).** Nederland importeert ca. 400.000 ton per jaar aan rund- en pluimveevlees uit niet-EU landen, waarbij de meeste import uit landen als Brazilië, Argentinië en Nieuw Zeeland komt. Een fors deel van deze import betreft pluimveevlees uit vooral Brazilië. Het Kabinet heeft onlangs (begin 2014) besloten om vanwege de problemen met de kwaliteit van vlees in de sector in het algemeen een groter deel van de kosten van inspectie en controle te verhalen op het bedrijfsleven. Daarnaast zijn tarieven voor import- en exportinspecties gelijkgetrokken. Internationaal is de concurrentie met Antwerpen en Hamburg dus zeker merkbaar en groeiende.

De standaardzendingen voor deze sector is de volgende:

- 17.500 kilo kip uit Brazilië in een reefercontainer

- 6 **Sector scheepsbevoorrading (zeevracht).** Nederland en vooral Rotterdam kent een kleine tien bedrijven die de inkomende zeeschepen in Rotterdam bevoorraden. Er is een mondiale concurrentie op dit gebied, terwijl voor Rotterdam vooral Antwerpen een concurrent is. Bij scheepsbevoorrading is het gebruikelijk dat goedkoper niet-EU gecertificeerd vlees wordt geïmporteerd en geleverd. Dit betekent dat het vlees Douanetechnisch in een vrijhandelszone verblijft. Via verschillende specifieke inspecties wordt gecontroleerd of het vlees inderdaad alleen wordt geleverd aan schepen en niet de Europese markt opgaat. Scheepsbevoorradingen worden vaak als pakket (levensmiddelen en huishoudelijke zaken) besteld en ook gecombineerd met spare parts opslag en uitlevering.

De standaardzending voor deze sector is de volgende:

- 17.500 kilo niet-EU-gecertificeerd rundvlees, dat gebruikt wordt voor pallets met rundvlees- en kipproducten uit Brazilië voor scheepsbevoorrading.

Uit dit overzicht blijkt dat elk van de zes geselecteerde sectoren een supply chain kent waarbij de inrichting van de inspectie- en toezichtactiviteiten en hoogte van de daarmee gepaard gaande kosten, naast de logistieke kosten, van groot belang kunnen zijn voor de concurrentiepositie van die bedrijven. Gecombineerd met de steeds flexibelere mogelijkheden om supply chains in te richten komen bedrijven uit deze sectoren daarmee steeds meer voor de vraag te staan hoe ze hun supply chains strategisch willen inrichten, welke 'ports of entry' ze voor importstromen van buiten de EU willen gebruiken en welke kosten hiermee gepaard gaan.

## 2.4 Betrokken partijen in de import supply chains

De supply chains voor de import van verse goederen via de zee- en luchthaven zijn voor een groot deel overlappend. Het belangrijkste verschil is dat in het zeehaven importtraject de rederij en de zeecontainerterminal belangrijke ketenpartijen zijn, terwijl in de luchtvracht de luchtvaartmaatschappij en de afhandelaar deze rol vervullen. De volgende ketenpartijen zijn normaliter in een importketen voor verse producten betrokken:

- 1 De **rederij** vervoert de reefercontainers over zee van de haven van bestemming naar een Europese haven. Voor het proces van het bevrachten en lossen van schepen wordt een zeecontainerterminal (ook wel stuwadoor) ingeschakeld. De **luchtvaartmaatschappij** vervult dezelfde rol in de keten in de luchtvaart en vervoert de luchtvrachtpallets.
- 2 In sommige gevallen wordt de rederij in individuele zeehavens vertegenwoordigd door een scheepsagent, dit is de **cargadoor**. De cargadoor brengt de transportcontracten tussen de reder en de verlader tot stand.
- 3 De **zeehaventerminal** is de uitbater van de overslagfaciliteit en is belast met het laden en lossen van (zee)schepen. Deze partij kan ook voor de tijdelijke opslag van de containers met goederen zorg dragen op haar eigen terrein. De **luchtvracht-afhandelaar** vervult dezelfde functie op de luchthaven, alhoewel de goederen hier vanwege de relatief hoge productwaarde vaak direct door gaan in de logistieke keten.
- 4 De **expediteur** is de ketenpartij die in opdracht van de importeur de goederen vervoert naar de plaats van bestemming. De expediteur is de schakel tussen de verlader en de vervoerder. Hij regelt dat de goederen van de verkoper naar de koper gaan en dat deze op de meest efficiënte wijze getransporteerd worden. Hierbij draagt hij ook zorg voor het aanvragen, uitstellen, laten valideren en bezorgen van de vereiste documenten. De expediteur vertegenwoordigt zijn opdrachtgever en treedt op namens de opdrachtgever.
- 5 Een specifieke functie is de **Douane expediteur (zee/lucht)**, die in opdracht van bijvoorbeeld een algemene expediteur of importeur specifiek de Douaneaangiften afhandelt. Deze functie is ontstaan omdat de wet- en regelgeving op dit gebied erg complex kan zijn.
- 6 De **landtransporteur** vervoert de goederen in de zee/luchthaven zelf en van de zee/luchthaven naar het achterland. Dit kan via de weg, maar ook binnenvaart of spoor.
- 7 De **importeur** is de partij die de importpartij besteld heeft en is vaak opdrachtgever van de expediteur. De goederen worden uiteindelijk bij deze partij afgeleverd.

Daarnaast zijn de volgende overheidsinstanties betrokken bij de import van verse producten van buiten de EU, zowel op Europees als nationaal niveau:

## **Europees**

- 8 Namens de Europese Commissie is het **directoraat-generaal voor gezondheid en consumentenzaken (DG SANTE)** verantwoordelijk voor voedsel- en productveiligheid. Binnen DG SANTE is het **Food and Veterinary Office (FVO)** verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de EU-regelgeving door en in de lidstaten. De FVO audit daartoe periodiek nationale autoriteiten, zoals de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit. Tijdens de audits beoordeelt de FVO of lidstaten de EU wet- en regelgeving naleven en handhaven. De FVO gaat ter plaatse om te zien hoe de nationale autoriteit en bedrijven dit in de praktijk uitvoeren.

Een belangrijke andere taak van de FVO is het erkennen van bedrijven buiten de EU, zogenaamde 'third parties', voor export naar de EU. Om als niet-EU-land vlees te mogen exporteren naar de EU moet het exporterende land voldoen aan eisen die dezelfde garanties bieden voor de veiligheid van vlees als die in de EU zelf. Het land vraagt dan erkenning aan, waarna de FVO met een inspectie ter plaatse onderzoekt of het land, zowel qua toezichthouder als de beoogde exportbedrijven, aan de Europese eisen voldoet. Pas na goedkeuring mag het land vlees naar de EU exporteren. Hiervoor is vereist dat de verantwoordelijke autoriteit van het land een gezondheidscertificaat afgeeft bij het exportproduct. Aanspreekpunt voor de FVO is de bevoegde nationale autoriteit. Die moet ervoor zorgen dat bedrijven aan hun verplichtingen voldoen. De FVO handhaaft zelf niet de wet- en regelgeving. Intrekken van exportcertificaten kan op aanwijzing van de FVO wel plaatsvinden, maar de

daadwerkelijke uitvoering van sancties vindt plaats binnen de afdeling Handhaving van DG SANTE.

## **Nationaal**

In Nederland zijn in totaal vier instanties betrokken bij toezicht en inspectie op geïmporteerde goederen van buiten de EU. Dit zijn de Douane, de NVWA, SZW en de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport). De laatste twee instanties hebben geen grote rol in het toezicht op import en worden daarom niet verder toegelicht.

- 9 De **Douane** controleert de in-, uit- en doorvoer van goederen waarbij onder andere gekeken wordt naar de heffing en inning van belastingen. Hierbij wordt gewaarborgd dat de verschuldigde gelden op het gebied van Douanerechten en overige heffingen bij in- of uitvoer ook daadwerkelijk aan de EU worden afgedragen. Daarnaast wordt gekeken naar de inkomsten voor Nederland wat betreft accijnzen, verbruiksbelasting en omzetbelasting bij invoer, vindt er controle op strategische goederen plaats, evenals de controle op bij wet verboden goederen, de naleving van milieumaatregelen, de bescherming van cultuurbezit, het verhinderen van handel in beschermde planten en dieren en het naleven van boycotmaatregelen. De Douane is onderdeel van de Belastingdienst en deze is op haar beurt het onderdeel van het Ministerie van Financiën dat belast is met het heffen en innen van belastingen.
- 10 De **Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA)** is een inspectiedienst die o.a. toeziet op de naleving van de Europese en nationale wet- en regelgeving voor voedselveilig-

heid, dier- en plantgezondheid. De kerntaken zijn handhaving (zowel toezicht als opsporing), risicobeoordeling en risicocommunicatie. De NVWA is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken, met de ministers van Economische Zaken en VWS als opdrachtgevers.

De NVWA is onder andere verantwoordelijk voor het vrijwaren van Nederland/de EU van volksgezondheidsrisico's bij geïmporteerde voedsel en landbouwproducten en bij levende dieren en van risico's op de verspreiding van dier- en plantziekten. Dieren en producten worden vanuit landen over de hele wereld aangevoerd in de Europese Unie. Om de markt te vrijwaren van volksgezondheidsrisico's en de insleep van dierziekten te voorkomen heeft de Europese Commissie uitgebreide regelgeving geformuleerd. Op basis hiervan controleert de NVWA bij import de volgende producten:

- levende dieren (zoals paarden, eendagskuikens en siervissen);
- producten van dierlijke oorsprong (zoals vlees, vis, wild en diervoeder);
- levensmiddelen (zoals groenten, gedroogde vruchten, specerijen, noten en zaden);
- consumentenproducten (zoals speelgoed, kerstverlichting en elektrische apparaten);
- plantaardige producten met veterinaire controles zijn van toepassing op enkele plantaardige producten, met name hooi en stro. Deze producten mogen uit een beperkt aantal landen worden geïmporteerd.

De NVWA controleert de voedselveiligheid van levensmiddelen, dieren, planten en plantaardig producten op ziekten en organisme om gewassen en groene ruimte binnen de EU te beschermen. Dit wordt gedaan aan de hand van vastgestelde kwaliteitseisen, en in dit proces werken de Douane en de NVWA samen.

- 11 De NVWA is een fusieorganisatie die zowel verantwoordelijk is voor een adequate uitvoering van de fytosanitaire, kwaliteit/voedselveiligheid (levensmiddelen) als veterinaire inspecties. Diverse Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO) voeren operationeel onderdelen van de inspecties uit. Dit zijn het BKD en Naktuinbouw, maar voor de importstromen is het **Kwaliteits-Controle-Bureau (KCB)** relevant, dat fytosanitaire en kwaliteitscontroles uitvoert. Het KCB is geen onderdeel van de NVWA, maar een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO), dat voor haar fytosanitaire inspecties wordt aangestuurd door de NVWA. Voor de handelsnormcontroles (kwaliteitsinspecties) worden de inspectie autoriteiten rechtstreeks aangestuurd door het ministerie van EZ. Voor de fytosanitaire inspecties worden door de keuringsdiensten tarieven in rekening gebracht die door de minister van EZ zijn vastgesteld. dit zijn, strikt genomen, dus geen NVWA-tarieven.

Voor de benchmark van het logistieke proces, inclusief toezicht en inspectieactiviteiten, zijn voor de sector vooral de tarieven van de NVWA-activiteiten van groot belang. De overheid rekent de kosten voor de werkzaamheden van de NVWA voor een groot deel door aan het bedrijfsleven. Dit retributiestelsel is gebaseerd op het beginsel van kostendekkende tarieven, wat tussen de EU en tussen

de lidstaten is afgesproken en is opgenomen in EU wetgeving. De lidstaten hebben wel enige speelruimte om dit in de praktijk in te vullen. De Nederlandse regering kiest voor het uitgangspunt van volledig kostendekkende tarieven voor de NVWA-werkzaamheden op veterinair, levensmiddelen en fytosanitair gebied. Dit gebeurt mede op basis van de conclusies van het rapport 'Maat Houden 2014, doorberekening van handhavingskosten' en de geldende Europese Controleverordening 2004/882. Het gevolg van deze keuze is dat de NVWA de kosten van toezicht en inspectie via vaste tarieven in rekening brengt bij de logistieke partijen en dat is vaak de logistieke partij waar het inspectiepunt gevestigd is. Dit is bij de douane niet het geval, de kosten van de activiteiten van deze instantie wordt normaliter niet via tarieven bij bedrijven in rekening gebracht. In het buitenland komt het ook voor dat een deel van de kosten van veterinaire en fytosanitaire inspecties niet in rekening wordt gebracht bij de bedrijven die een zending importeren, terwijl in Nederland de kosten volledig toegerekend worden. De reden is dat in de ons omliggende landen de toezicht- en inspectiekosten soms deels gefinancierd uit algemene middelen of sectorbrede heffingen.

In sommige gevallen kan er een verschil zitten tussen:

- de daadwerkelijke kosten van een NVWA inspectiecontrole voor de uitvoerende partij, die via vaste tarieven in rekening wordt gebracht; en
- de factuur die verstuurd wordt door de uitvoerende partij naar het bedrijf dat de betreffende partij laat keuren. De kosten voor toezicht en inspectie voor het bedrijfsleven zijn gebaseerd op de tarieven die door de NVWA berekend worden, maar hier kunnen vervolgens additionele logistieke kosten op de factuur voorkomen. In het vervolg van dit onderzoek wordt met de term 'kosten' de kosten voor het bedrijfsleven bedoeld en niet de daadwerkelijk door de instanties (zoals NVWA) in rekening gebrachte tarieven.

Samenvattend is dat punt dat de commerciële beheerders van de inspectiecentra voor derde partijen zoals importeurs naast de NVWA-tarieven vaak ook logistieke handlingkosten in rekening brengen voor het afhandelen van de NVWA-inspecties van goederen op de NVWA locatie binnen hun bedrijf. Deze logistieke handlingskosten staan los van de NVWA-tarieven, maar hangen hiermee onlosmakelijk samen en komen op dezelfde factuur.

## 2.5 Kenschets wettelijke kader toezicht en inspectie

Het wettelijk kader voor de toezicht- en inspectieactiviteiten bij de import van goederen vanuit een locatie buiten de EU is op Europese en nationale schaal geregeld. De focus in deze paragraaf ligt in het wettelijk kader voor de activiteiten van de NVWA. De bepalingen in de wet zijn van belang voor de mogelijke inspectieactiviteiten die in een individuele importketen gedaan kunnen worden.

### ***Europees wettelijk kader***

Het Europese wettelijk kader is verschillend voor planten, levensmiddelen (van niet dierlijke- en dierlijke oorsprong). Er is wetgeving op het terrein van plantgezondheid, voedselveiligheid en diergezondheid (en dierenwelzijn). Op sommige goederen is meer wetgeving van toepassing. Het wettelijk kader van de Europese Unie (EU) beoogt ervoor te zorgen dat:

- de consument veilige producten/levensmiddelen krijgt aangeboden;
- er geen ziekten, verontreinigingen en schadelijke stoffen de EU worden binnengebracht.

De basis voor de Europese wetgeving is verankerd in de Europese verordening 2004/882, die de basisregels geeft voor importcontroles en de financiering van deze controles. In de bijlage van de

ze verordening zijn lijsten opgenomen met minimumvergoedingen voor import van goederen. In de EU worden regelmatig richtlijnen en verordeningen omtrent voedselveiligheid en mogelijke schadelijke invloeden opgesteld, aangepast en aangevuld. Deze regelmatig wijzigende EU-regelgeving vormt de basis voor de inrichting van de toezicht- en inspectieactiviteiten in de diverse EU-landen. Er wordt toezicht gehouden op een conforme uitvoering door de Food and Veterinary Office (FVO) van DG SANTE (Health & Consumers). DG SANTE stelt beschikbaar en onderhoudt onder andere de applicatie TRACES, waarin zendingen, te controleren goederen en controleresultaten worden vastgelegd. Het Europese wettelijk kader is verschillend voor plantaardige en veterinaire importstromen van buiten de EU.

- ***Wetgeving voor plantaardige levensmiddelen en producten:*** De EU-wetgeving voor plantaardige goederen ligt vast in de Fytorichtlijn (2000/29) en omvat o.a. de wettelijke eisen voor fytosanitaire controles (bloemen, planten en bepaalde groenten en fruit), voedselveiligheidscontroles (voor levensmiddelen) en overige kwaliteitscontroles op verse levensmiddelen. Naast fytosanitaire inspecties voeren de keuringsdiensten in het geval van inspectieplichtige groenten en fruit ook kwaliteitscontroles (handelsnormcontroles) uit. Deze controles worden in de praktijk tegelijk met de fytosanitaire inspectie gedaan, in Nederland gebeurt dit door de KCB.

Twee belangrijke onderdelen van de wetgeving zijn de reduced checks en de verplichte monsternamen in het kader van EU-verordening 2009/669 (zgn. hoog-risico levensmiddelen).

- 1 **Reduced checks**, of gereduceerde fytosanitaire controle, is een werkwijze bij import van planten en plantaardige producten, gebaseerd op een inschatting van het fytosanitair risico. Reduced checks zijn van toepassing als het fytosanitair risico laag wordt ingeschat. De Europese Unie stelt de inspectiepercentages per product-land combinatie vast. Van een dergelijke combinatie hoeft slechts een gedeelte van de zendingen de volledige fytosanitaire controle te ondergaan. De controle bestaat uit een documentcontrole, identiteitscontrole en fytosanitaire inspectie. Van de overige zendingen van deze combinatie worden alleen de documentcontrole uitgevoerd.
- 2 **Europese Verordening 669/2009** is sinds januari 2010 van toepassing. Deze verordening is een werkwijze bij import van levensmiddelen en diervoeders (van niet dierlijke oorsprong), gebaseerd op een inschatting van het voedselveiligheidsrisico. De EU stelt de inspectiepercentages (materiële controle en laboratoriumonderzoek) per product-land combinatie vast, die vanwege verschillende redenen onder een versterkt controleregime vallen aan de buitengrens van de Europese Unie. Bij de te controleren partijen worden monsters genomen en in een laboratorium gecheckt. Dit monster wordt gecontroleerd op aanwezige schadelijke residuen zoals gewasbeschermingsmiddelen. De partij wordt pas vrijgegeven als blijkt dat er geen residu-

overschrijdingen zijn gevonden. De keuze op EU-niveau van de te bemonsteren producten is o.a. afgestemd op de consumptie van producten en de resultaten van eerdere onderzoeken. Ook worden andere Europese lidstaten op de hoogte gebracht van overschrijdingen via het Rapid Alert System for Food and Feed (RASFF). De zogenaamde '669 lijst' bevat de goederen die onder deze intensieve controles vallen en geeft per product aan wat het percentage is dat fysiek gecontroleerd dient te worden, inclusief een laboratoriumonderzoek. De lijst wijzigt elke 3 maanden.

- **Wetgeving voor veterinaire producten:** In de Europese regelgeving is voorgeschreven dat levende dieren en producten van dierlijke oorsprong vanuit landen buiten de Europese Unie (derde landen) bij binnenkomst in de EU veterinaire controles moeten ondergaan. Dit geldt bij import en doorvoer over het grondgebied van de EU naar een ander derde land. Indien sprake is van doorvoer naar een derde land maar het vervoer gaat via zee of door de lucht en de goederen worden niet uitgeladen of worden overgeladen in het douanegebied van de (lucht)haven gedurende een periode van minder dan zeven dagen (zee) of 12 uur (lucht), dan is geen materiële controle vereist.

Een in de praktijk belangrijk onderdeel van de wetgeving voor veterinaire producten zijn de reduced checks en de verplichte monsternamen in het kader van de EU verordening 2009/669 en de zgn. artikel 24 procedure.

1 **Reduced checks**, de veterinaire goederen uit niet-EU landen ondergaan normaliter een documentcontrole, overeenstemmingscontrole en materiële controle. Niet alle zendingen ondergaan echter alle drie de controles. Alle diersoorten en categorieën dierlijke producten hebben in EU-regelgeving (goederen)codes meegekregen. Deze codes bepalen de categorie waaronder de dieren of producten vallen. Op basis van deze codes is in combinatie met het land van oorsprong bijvoorbeeld te bepalen of de producten vallen onder de regels voor 'reduced checks'. Ook de tarieven zijn er deels aan af te lezen. De codes worden universeel toegepast in alle EU-regelgeving rond de import van dieren of producten van dierlijke oorsprong. Bij de elektronische vooraanmelding van een partij voor import of doorvoer moeten de codes worden aangegeven door de aanbieder.

2 De **artikel 24 procedure** is een versterkte controle. Het gaat hierbij om specifieke land-, product- en bedrijfscombinaties van producten van dierlijke oorsprong, die vanwege verschillende redenen onder een versterkt controleregime vallen aan de buitengrens van de Europese Unie. Via het TRACES-systeem geeft DG SANTE dagelijks door welke veranderingen in controleregimes voor specifieke goederen er zijn. De artikel 24 procedure houdt in dat 10 opeenvolgende partijen van dezelfde herkomst (land/bedrijf) die op EU-niveau worden aangemeld dienen te worden onderzocht waarbij de partij wordt aangehouden in afwachting van het onderzoeksresultaat. Wanneer van 10 opeenvolgende partijen de onderzoeksresultaten bevredigend zijn, wordt de versterkte controle opgeheven. Naast de art. 24 procedure kan voor specifieke import product-

land combinaties ook de reeds beschreven EU-verordening 2009/669 gelden.

### **Nationaal wettelijk kader**

De Europese wetgeving op het gebied van de import van versproducten en levende have is ook deels uitgewerkt in nationale wet- en regelgeving:

- Wet dieren (Regeling dierlijke producten)
- Warenwet
- Gezondheid- en Welzijnwet voor dieren
- Plantenziektenwet (Stb 1951, 96).
- Regeling invoer, uitvoer en verkeer van planten (Riuvp, Stcrt. 1993, 98).
- Besluit bestrijding schadelijke organismen BBSO

Deze wetten beschrijven de verantwoordelijkheden ten aanzien van de voedselveiligheid en diergezondheid/dierenwelzijn. De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit is mede belast met het uitvoeren van het toezicht en doet dit mede op basis van de EU-regelgeving.

De afzonderlijke lidstaten van de EU zijn daarnaast zelf verantwoordelijk (op basis van EU-wetgeving) voor het opstellen van een nationaal controleplan (monitoring van mogelijke risico's, zowel fytosanitair, volksgezondheid/levensmiddelen als veterinaire) waarin een lijst van producten is opgenomen waarop deze lidstaat het lopende kalenderjaar gaat controleren. Indien er gecontroleerd wordt op basis van het nationaal controleplan, wordt er geen do-



cumentencontrole uitgevoerd. Er zijn immers geen documenten wettelijk vereist om een zending op het Europese grondgebied te brengen. De selecties van producten voor overeenstemming en materiële controle alsmede de controlefrequentie, wordt gemaakt op basis van een interne risicobeoordeling van de NVWA. De controles op geschikte locaties (zowel aan de buitengrens en als onderdeel van het markttoezicht) vinden plaats in het kader van het nationale controleplan. Er is geen wettelijk voorgeschreven locatie van toepassing. De kosten van controles in het kader van dit nationale controle plan worden niet doorberekend aan het bedrijfsleven.

### ***Vaststellen tarieven voor toezicht- en inspecties***

In Europees verband zijn er wettelijk vastgelegde afspraken gemaakt tussen lidstaten om tenminste bepaalde minimum tarieven te hanteren voor het uitvoeren van bepaalde toezicht- en inspectieactiviteiten. Zo is in V882/2004 expliciet aangegeven dat er in bepaalde gevallen sprake is van Europees wettelijke minima voor te hanteren tarieven. Dit geldt bijvoorbeeld voor de inspectie van de invoer van vlees en vis uit niet-EU landen, hierbij is een mini-

mumvergoeding voor toezicht en inspectie van € 55 per zending tot 6 ton, en € 9 voor elke volgende ton tot 46 ton. Tevens is daarin aangegeven wat de criteria zijn voor de berekening van tarieven voor andere toezicht- en inspectieactiviteiten. Lidstaten zijn dus niet geheel vrij in het vaststellen van tarieven en de bepaling van wat wel of niet onder een tarief mag worden gebracht aan kosten.

Met dit en andere EU wetgeving als verplicht uitgangspunten hebben lidstaten vervolgens enige individuele beleidsruimte om de jaarlijkse kosten voor toezicht- en inspectiediensten te financieren. In Nederland wordt voor de NVWA activiteiten als beleidslijn het principe van kostendekking door het verladend bedrijfsleven gehanteerd: de jaarlijkse kosten voor het uitvoeren van het toezicht en de inspecties wordt in rekening gebracht bij het verladend bedrijfsleven dat de zendingen Nederland en de EU binnenbrengt. In andere landen, zoals België en Frankrijk, wordt hier deels anders mee omgegaan. Een deel van de financiering van deze toezicht- en inspectieactiviteiten gebeurt via andere bronnen, bijvoorbeeld voor een algemene heffing bij bedrijven in de levensmiddelensector (België) of een gedeeltelijk financiering van laboratoriumtests uit algemene middelen.

## 2.6 Uitvoering van toezicht en inspectieactiviteiten

### **Nederland**

De belangrijkste activiteiten van de NVWA op het gebied van inspectie voor importstromen van buiten de EU zijn onderverdeeld in drie groepen voor de 8 importstromen die in dit onderzoek centraal staan:

- **Fytosanitair en kwaliteit: controle door KCB** voor de importstromen snijbloemen (lucht) en groente & fruit (zee en lucht)
- **Controle levensmiddelen mede o.b.v. 2009/669 lijst door NVWA** voor de importstromen groente & fruit (zee en lucht)
- **Veterinair: controle door NVWA** voor de importstromen vlees (zee), vis (zee en lucht), scheepsbevoorrading (zee) en levende have (lucht).

### **Fytosanitaire en kwaliteitscontrole door KCB**

De fytosanitaire importinspecties in Nederland voor de snijbloemen (lucht) en groente & fruit (zee en lucht) worden uitgevoerd door het Kwaliteitscontrolebureau (KCB) en in mindere mate door de Naktuinbouw (voornamelijk voortkweekingsmateriaal sierteelt en boomkwekerijgewassen) en de BKD (bloembollen en vaste planten).

De inspecties bestaan uit de volgende mogelijke vier stappen:

- 1 **Documentcontrole:** In deze eerste stap wordt het fytosanitair certificaat gecontroleerd. Het fytosanitair certificaat wordt afgegeven door derde landen. De KCB controleert of het certificaat aan de eisen voldoet, en of het geldig en origineel is. Bij elektronische vooraanmelding wordt het fytosanitair certificaat gecontroleerd door de inspecteur op de erkende inspectielocatie. Als de zending onder reduced checks valt en niet op identiteit en materieel geïnspecteerd hoeft te worden, moet het fytosanitair certificaat binnen twee werkdagen (na de in de elektronische aangifte opgegeven gewenste inspectiedatum) bij het kantoor van de keuringsdienst worden ingeleverd.
- 2 **Identiteitscontrole:** Na de controle van het fytosanitair certificaat wordt de identiteitscontrole gedaan. De keuringsdienst controleert dan of de zending overeenkomt met de gegevens op het fytosanitair certificaat, en de aangifte. Zo kijkt de keuringsdienst naar de soorten en de hoeveelheden. Als er sprake is van reduced checks wordt deze identiteitscontrole niet uitgevoerd, dan blijft het bij een documentcontrole.
- 3 **Materiële/fysieke controle:** deze volgt na de identiteitscontrole. De materiële controle is de term bij inspecties op veterinaire producten en levensmiddelen, en fysieke controle de term bij fytosanitaire controle en levende dieren. Tijdens deze inspectie

bekijkt de keuringsdienst of de zending vrij is van wettelijk gereuleerde schadelijke organismen (quarantaineorganismen) en overige fyto-sanitaire risico's. Deze organismen kunnen schadelijk zijn voor de Nederlandse (en Europese) handel en teelt en moeten dus uit de Europese Unie worden geweerd. Als een zending wordt goedgekeurd, dan wordt deze vrijgegeven en kan deze de EU ingebracht worden.

- 4 **Laboratoriumtest:** Bij vondst van een mogelijk schadelijk organisme wordt een monster verstuurd naar het Nationaal Referentie Laboratorium van de NVWA in Wageningen. Het laboratorium bepaalt dan of er daadwerkelijk sprake is van een schadelijk organisme. Bij afkeur van een zending volgt een aanzegging (in naam) van de NVWA. Dit is een officieel besluit waarin wordt vermeld dat de zending is afgekeurd en welke maatregelen er worden opgelegd. Een afgekeurde zending dient te worden vernietigd of buiten de grenzen van de EU te worden gebracht. In het laatste geval kan de zending naar een ander land met andere eisen dan de EU worden getransporteerd. De zending moet dan wel aan de eisen van dit land voldoen.

In Nederland is een fyto-sanitaire importinspectie alleen mogelijk op een door de NVWA erkende inspectielocatie. Bedrijven die gebruik maken van een Warehouse Management Systeem (WMS) kunnen onder bepaalde voorwaarden dit systeem als onderdeel van de inspectielocatie laten erkennen. Er zijn enige honderden van deze inspectielocaties bij bedrijven in het hele land ingericht met de grootste concentratie in het westen van Nederland. Inspectieplichtige producten moeten worden geïnspecteerd aan de bui-

tengrens van de EU voordat ze kunnen worden ingevoerd. Aangezien niet alle inspectielocaties zich aan de buitengrens bevinden, is het mogelijk een inspectie te 'verleggen' naar een erkende inspectielocatie binnen of buiten Nederland. Dit zorgt ervoor dat grotere importeurs van groente, fruit en snijbloemen een inspectiepunt op de eigen locaties ingericht hebben.

De tarieven voor de fyto-sanitaire en kwaliteit importinspectie van de KCB zijn gebaseerd op de vraag of er 'reduced checks' van toepassing zijn. Bij het overgrote deel van de groente en fruit is dat het geval. De KCB kent tariefstaffels voor het bepalen van de kosten van de fyto-sanitaire en kwaliteit importinspectie van de KCB. Daarnaast zijn er specifieke tarieven voor laboratoriumonderzoek, gebaseerd op het uit te voeren onderzoek.

#### **Voedselveiligheid/levensmiddelencontroles door NVWA**

Bij groente, fruit en andere levensmiddelen is er naast deze controles door het KCB nog kans op een extra voedselveiligheidscontrole op basis van de **Europese 2009/669 lijst**. Deze controle gebeurt door de NVWA. Op de 2009/669 lijst staan product/land combinaties die deze inspectie moeten ondergaan, de inhoud van deze lijst verandert elke drie maanden op basis van recente monitorresultaten binnen de EU. Daarnaast zijn er enkele land/productcombinaties waarop eveneens grenscontroles van toepassing zijn en mutatis mutandis dezelfde werkwijze van toepassing is (V 884/2014 bijvoorbeeld). Omdat dezelfde werkwijze gevolgd wordt als voor de producten op de 2009/669 lijst wordt hier verder niet meer apart aan gerefereerd.

De importinspecties bestaan hier uit de volgende twee stappen:

- **Document-, overeenstemmings- en materiële controle:** Van alle zendingen waarbij een vooraanmelding vereist is en waarbij een gezondheidscertificaat moet worden overlegd worden de documenten 100% gecontroleerd. De exploitant zendt deel 1 van het GDB aan de bevoegde autoriteit (NVWA) met gebruikmaking van het VGC systeem. Hierop ontvangt de exploitant automatisch een retourbericht met een GDB-nummer. Indien de zending alleen geselecteerd was voor documentcontrole, krijgt de exploitant hier tegelijkertijd bericht van en wordt de zending vrijgegeven. Daarna verzendt de exploitant het gezondheidscertificaat, de resultaten van bemonstering en analyse uit het land van oorsprong aan de NVWA. Nadat de Documentencontrole is afgerond en conform bevonden, wordt er indien dit is aangegeven door het VGC-systeem een Overeenstemming en Materiële controle uitgevoerd. Dit gebeurt op basis van de in de EU-wetgeving aangegeven controlepercentages.
- **Bemonstering o.b.v. 2009/669 lijst:** Als blijkt dat een levensmiddel waarschijnlijk een ernstig risico voor gezondheid van mens, dier of milieu inhoudt én dat het risico niet op afdoende wijze kan worden beheerst, stelt de EU op basis van de 669 lijst een verplicht percentage zendingen in die extra bemonsterd moeten worden. Voor alle controles gebaseerd op een dergelijke maatregel geldt dat er een retributieplicht is. Dit houdt in dat de kosten van monsterneming en analyse uitgevoerd door de NVWA worden doorberekend aan de exploitant.

De bemonstering op basis van de 2009/669 lijst kan worden gedaan op een aantal specifieke locaties in Rotterdam en Schiphol. Op basis van het monster kan een aantal specifieke onderzoeken gedaan worden en voor elk onderzoek gelden vaste tarieven.

#### **Veterinaire import controle door NVWA**

Bij import van veterinaire goederen (vlees en vis) vinden drie controles plaats:

- 1 **Documentcontrole:** Iedere partij ondergaat een documentencontrole. De exploitant zendt deel 1 van het GDB aan de bevoegde autoriteit (NVWA) met gebruikmaking van het VGC-systeem. Hierop ontvangt de exploitant automatisch een retourbericht met een GDB-nummer. Daarnaast krijgt de exploitant via deze weg te horen of de zending alleen geselecteerd was voor documentcontrole en overeenstemmingscontrole of dat er ook een materiële controle moet worden ondergaan. Vervolgens dient de exploitant het bij de partij behorende originele veterinaire document met het al verkregen Gemeenschappelijk Veterinaire Document voor Binnenkomst (GDB) nummer in op het Douanekantoor, behorend bij het BIP waar de partij binnenkomt. De Douane voert de documentencontrole uit als onbezoldigd NVWA-ambtenaar, onder verantwoordelijkheid van de officiële dierenarts van de NVWA. Bij de documentencontrole wordt o.a. beoordeeld of het veterinaire document origineel is, voldoet aan het model dat de EU voorschrijft en of de partij uit een toegelaten land en een erkend bedrijf afkomstig is.

- 2 **Overeenstemmingscontrole:** Bij de overeenstemmingscontrole wordt vastgesteld of de partijgegevens overeenkomen met de informatie op het bijbehorende veterinaire document, en de aangifte. Hierbij wordt onder meer gekeken naar containernummer, nummers van de verzegeling, land van oorsprong, productomschrijving, partijcodes en erkenningnummers van de producerende bedrijven. Een en ander afhankelijk van het soort product en de voorgeschreven aanduiding en etikettering. Iedere partij bestemd voor invoer en doorvoer ondergaat een overeenstemmingscontrole. In bepaalde gevallen kan deze bestaan uit controle van het zegel op de container.
- 3 **Materiële / fysieke controle:** Aansluitend aan de overeenstemmingscontrole vindt bij producten in voorgeschreven gevallen de materiële controle plaats. Hiertoe worden verpakkingen geopend om van bevroren producten een stuk af te zagen en te ontdoeien, van conserven een aantal blikken te openen of van gekoelde producten enkele verpakkingen te inspecteren. De materiële controle is een zgn. organoleptische controle waarbij wordt gelet op geur, kleur, consistentie, eventueel smaak en productspecifieke eigenschappen. Bij gekoelde en bevroren producten wordt tevens de temperatuur gecontroleerd. In bepaalde gevallen kunnen van een partij monsters worden genomen t.b.v. laboratoriumonderzoek. Bij levende dieren wordt in alle gevallen een fysieke- en welzijnscontrole uitgevoerd waarbij de NVWA-dierenarts de gezondheid van de dieren controleert.
- 4 Nadat de controles zijn uitgevoerd neemt de officiële dierenarts van de NVWA op het betreffende inspectiecentrum een

beslissing over de partij. Dit kan zijn toegelaten of geweigerd. Indien de partij is toegelaten is deze (veterinair) vrij voor de gehele Europese Unie.

Zendingen levende dieren of dierlijke producten mogen uitsluitend via een erkende Buitengrens Inspectie Post (BIP) Nederland binnenkomen. De NVWA controleert de partijen in deze erkende BIP's in samenwerking met de Douane. Een overzicht van de locaties van erkende BIP's is te vinden op de website van de NVWA<sup>7</sup>.

Of een partij in een bepaalde BIP gecontroleerd kan worden, is afhankelijk van de erkenning van deze BIP. Zo mogen levende dieren alleen binnenkomen in de BIP's op de luchthavens die daarvoor erkend zijn, te weten Schiphol en Maastricht/Aachen. Binnen een BIP kunnen meerdere inspectiecentra of keurpunten aanwezig zijn. Een keurpunt in een BIP dient gelegen te zijn in de onmiddellijke nabijheid van de plaats van binnenkomst van de dieren of producten. Dit betekent dat het gebied van de BIP waarbinnen eventueel keurpunten gevestigd kunnen zijn, begrensd is.

Een voorbeeld van een keurpunt dat inwendig bij dienstverlener Freshport op Schiphol zit staat hieronder als figuur 2.2. Hierbij vinden de inspectie- en opslagactiviteiten van de NVWA plaats in een aparte ruimte aan de linkerkant van de figuur. De aanvoer van de producten vindt plaats door een logistieke dienstverlener. Nadat de inspectie door de NVWA is afgerond wordt de zending vrijgegeven en wordt hij in ontvangst genomen door de dienstverle-

---

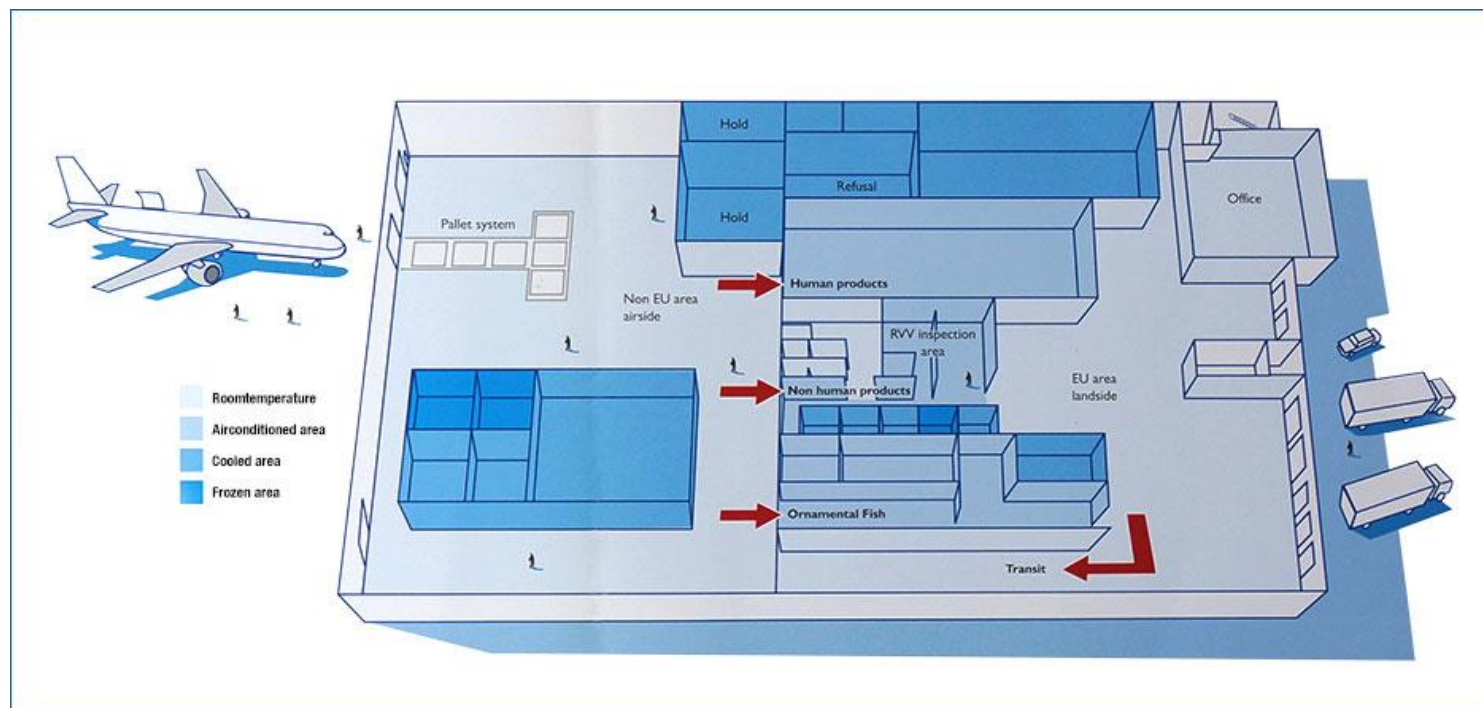
<sup>7</sup> <http://www3.vwa.nl/import/HPIE0202NL.pdf>

ner. De vrijgave door de Douane kan daar, onder verantwoordelijkheid van die dienstverlener, plaatsvinden.

Tenslotte kennen de NVWA en de KCB openingstijden waarbinnen de toezicht en inspectie activiteiten tegen standaardtarieven worden uitgevoerd. Ook is het mogelijk dat er buiten deze standaard openingstijden tegen meerkosten toezicht en inspectie activiteiten worden uitgevoerd. In tabel 2.4 staan deze standaard en flexibele openingstijden opgesomd, waarbij bij flexibele openings-

tijden meerkosten worden gerekend. Opmerkelijk is dat vanuit verschillende marktpartijen wordt aangegeven dat in de praktijk de openingstijden iets beperkter zijn dan vanuit de autoriteiten aangegeven wordt. In hoofdstuk 3 en 4 worden per import voorbeeldzendingen deze openingstijden vergeleken met die in het buitenland, waarbij voor Nederland is uitgegaan van de opgave van de autoriteiten.

Figuur 2.1 Overzicht van inrichting BIP Freshport op Schiphol (bron: Freshport)



Tabel 2.4 Openingstijden voor toezicht en inspectie activiteiten NVWA en KCB in Nederland

Type inspectie	Locatie	Moment van de week	Informatie openingstijden van inspectie instantie (NVWA/KCB)	Informatie openingstijden van private partijen
<b>NL Veterinair en Levensmiddelen</b>	Rotterdam	normaal tarief  meerkosten	07.00 - 23.00 uur  tussen 23.00-06.00 uur, zaterdag, zondag en feestdag Buiten deze tijden inspectie op verzoek (30% meerkosten)	Vanuit de FENEX en bedrijven komt naar voren dat keuren in de praktijk maar tot 21:00 mogelijk is. De commerciële partij die het BIP uitbaat rekent een toeslag van 15% op haar commerciële kosten voor keuringen na 18:00 De bedrijven geven aan dat in de BIPs inspecties na 21:00 uur in de praktijk zeer weinig voorkomen.
	Schiphol	normaal tarief meerkosten	06.00 - 23.00 uur tussen 23.00-06.00 uur, zaterdag, zondag en feestdag	08.00 - 21.30 08.00 - 17.00  Inspectie buiten openingstijden niet mogelijk
<b>NL Fytosanitair</b>	Rotterdam	normaal tarief meerkosten	06.00 - 20.00 uur zaterdag tussen 06.00 en 20.00 uur (50% meerkosten)  Zon- en feestdagen tussen 06.00 en 20.00 uur (100% meerkosten) Geen inspectie tussen 20.00 en 06.00 uur	n.v.t. n.v.t.
	Schiphol	normaal tarief meerkosten	06.00 - 20.00 uur zaterdag tussen 06.00 en 20.00 uur (50% meerkosten)  Zon- en feestdagen tussen 06.00 en 20.00 uur (100% meerkosten) Geen inspectie tussen 20.00 en 06.00 uur 06.00 - 20.00 uur	n.v.t. n.v.t.

## Hoofdstuk 3 **Aanloop- en doorvoerkosten zeehavens**

### 3.1 Overzicht import supply chains over zee

In dit hoofdstuk worden de gemiddelde logistieke kosten, inclusief de tarieven van toezicht- en inspectieactiviteiten, voor vervoer overzee en afhandeling in de zeehaven voor vier geselecteerde import supply chains in kaart gebracht. Deze vier importstromen zijn vlees, vis groente en fruit en scheepsbevoorrading. Voor elk van deze vier import supply chain stromen is een standaard voorbeeldzending samengesteld:

- 17.500 kilo kippenvlees uit Brazilië
- 17.500 tilapiafilet uit Vietnam
- 17.500 kilo citrus uit Egypte
- 17.500 kilo rundvlees voor scheepsbevoorrading uit Brazilië

De vierde en laatste import keten is afwijkend van de eerste drie. Hierbij gaat het specifiek om de import van niet-EU-gecertificeerd vlees, dat vanuit niet-EU-landen aangebracht wordt, maar niet de EU in geïmporteerd kan worden. Het vlees wordt in een vrije zone

opgeslagen en wordt vervolgens gecontroleerd uitgeleverd aan schepen die de EU verlaten.

Voor elk van deze vier voorbeeldzendingen wordt in kaart gebracht wat de totale gemiddelde logistieke kosten zijn van de import via de Noordwest-Europese zeehavens Rotterdam, Antwerpen en Hamburg, inclusief de (wettelijk verplichte) tarieven van toezicht en inspectie door de verschillende autoriteiten.

De verschillende activiteiten bij elke voorbeeldzending wordt per importstroom in kaart gebracht, hierbij gaat het zowel om de gemiddelde logistieke kosten als om de tarieven van toezicht en inspectie. Een belangrijk onderscheid tussen deze kosten en tarieven is dat de logistieke kosten door marktpartijen in rekening worden gebracht en dus marktafhankelijk en fluctuerend zijn, terwijl voor de toezicht- en inspectieactiviteiten wettelijk vastgelegde tarieven gelden. Daarnaast geldt dat voor de verschillende importstromen verschillende toezicht- en inspectieregimes gelden, zowel



in Nederland als in andere landen. Bij de import van vlees en vis vindt er veterinaire inspectie en toezicht plaats, terwijl bij de import van groente en fruit er zowel een inspectie- als fytosanitaire controle in Nederland is.

Verdere uitgangspunten voor de importstromen over zee zijn:

- De logistieke kosten kunnen per gebruikte Noordwest-Europese zeehaven sterk verschillen in de praktijk, afhankelijk van bijvoorbeeld de prijsstrategie van een rederij of de samenwerking tussen rederij en containerterminal. Ook per seizoen en per herkomstlocatie kunnen de kosten voor transport van een zeecontainer sterk verschillen.
- De uiteindelijke kosten voor toezicht en inspectie in andere zeehavens zijn afhankelijk van de inrichting en de tariefstelling van de inspectieactiviteiten. Wat betreft de inrichting van de inspectieactiviteiten moet er minimaal voldaan worden aan de eisen van de Europese wetgever. Dit betekent dat de inspecties onder meer op afgesproken inspectielocaties (de BIP's) in de zeehaven moet plaatsvinden. De specifieke tariefstelling is afhankelijk van nationale beleidskeuzes.
- Het veterinaire toezicht en inspectie wordt in België uitgevoerd door de FAVV en in Hamburg door de Hamburgse veterinaire Grenzdienst.
- Alle veterinaire import inspecties in de EU dienen plaats te vinden op de plaats van EU-binnenkomst, in dit geval dus de zeehavens.
- Er moet van tevoren ook een relativering bij het belang van de kosten en doorlooptijd voor de havenkeuze gemaakt worden. De rederijen lopen namelijk vaak met containerschepen de

grotere Europese havens stuk voor stuk aan. Sommige schepen lopen eerst Rotterdam aan, dan Hamburg en als laatste Antwerpen, terwijl het bij andere schepen andersom kan zijn. Als een schip met reefercontainers eerst Rotterdam aanloopt, kan de importeur of expediteur zijn reefercontainer met verse producten een paar dagen eerder lossen, dit geeft een snellere logistieke afhandeling en dit is vaak van belang voor versproducten.

- De te betalen tarieven voor vooraanmelding en erkenning zijn niet meegenomen in de kostenvergelijkingen omdat dit relatief beperkte administratieve kosten betreft.

In dit hoofdstuk worden niet alleen de logistieke kosten en tarieven voor toezicht en inspectie voor de importstromen over zee in beeld gebracht, maar wordt er ook stilgestaan bij de servicegraad in verschillende landen. Hierbij ligt de focus op de openingstijden van inspectiediensten, terwijl er daarnaast ook waar mogelijk aandacht wordt gegeven aan de gemiddelde doorlooptijd van de gehele keten. Er dient opgemerkt te worden dat ook andere, vaak minder kwantificeerbare, elementen en rol kunnen spelen in de door marktpartijen ervaren servicegraad. Het al dan niet kunnen aanleveren van elektronische informatie (in Rotterdam/Schiphol wordt door bedrijven via port community systemen de vooraanmelding elektronisch ingediend), het hebben van transparantie/voorspelbaarheid in de keten (beschikbaar stellen van elektronische statusinformatie waarbij van tevoren het controleregime wordt aangegeven of welke container voor wat voor type controle naar een keurlocatie moet), het hebben van een Service Level Agreement met daarin afspraken over communicatielijnen en inspanningsverplichting ten aanzien van doorlooptijden, het be-

schikbaar zijn van een online informatiesysteem (IVO) waarin voor het bedrijfsleven op gebruikersvriendelijke wijze wet- en regelgeving is ontsloten en procedures openbaar zijn. Dit zijn allen ele-

menten die onderdeel zijn van de servicegraad (en die ook een relatie hebben met de kosten).

## 3.2 Import kippenvlees Nederland over zee

De laatste decennia wordt er steeds meer vlees geïmporteerd van buiten de EU. Eén van de belangrijkste importlanden is Brazilië, dit land exporteert zowel kippen- als rundvlees.

Voor het samenstellen van deze business case voor de import van een reefercontainer met kippenvlees vanuit Brazilië via Rotterdam, Antwerpen of Hamburg is informatie verkregen over de gemiddelde logistieke kosten van één van de belangrijkste importeurs. De tarieven van toezicht en inspectie voor deze import zijn verkregen via de nationale veterinaire toezicht- en inspectiediensten. In Nederland is dit de NVWA. In deze paragraaf ligt de focus op de hoogte van de havenaanloop- en doorvoerkosten voor een voorbeeldzending via Rotterdam, in bijlage 4 zijn deze kosten ook voor Antwerpen en Hamburg berekend.

Voordat vleesproducten vanuit een niet-EU-land kan worden geïmporteerd in Nederland dient het land aan eisen te voldoen om dezelfde garanties bieden voor de veiligheid van vlees als bij productie in de EU zelf. Hiervoor vraagt een instelling in een derde

land een EU-erkenning aan, waarna de Food en Veterinary Office van de EU onderzoekt of het land, zowel de toezichthouder als de beoogde exportbedrijven, aan de eisen voldoen. Pas na deze goedkeuring mag vlees uit een niet-EU-land naar de EU verscheept worden. Hierbij is vereist dat de verantwoordelijke autoriteit van het land een gezondheidscertificaat afgeeft. Daarnaast dienen de goederen te worden vooraangemeld bij de NVWA via de GDB specifieke vooraanmelding.

De bij de import van kip in Nederland relevante activiteiten en bijbehorende gemiddelde kosten zijn op het gebied van logistiek, toezicht en inspectie in onderstaande tabel uitgewerkt voor een import voorbeeldzending van 17.500 kilo kip in een reefercontainer uit Brazilië. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de zending een geheel vormt, en op basis van één certificaat Europa ingevoerd wordt. De gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn in kaart gebracht voor zowel de logistieke als de toezicht- en inspectieactiviteiten.

Tabel 3.1 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending vlees via Rotterdam (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VLEES VIA ROTTERDAM – Import voorbeeldzending 17.500 kilo kip	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscon- trole (50% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (48% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zeetransport Brazilië – Nederland	€ 2.400.00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300.00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logis- tieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.4	Vervoer reefer van container terminals naar BIP (40 km)	€97.00			
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>				
4.1	Document- (D), overeenstemmings- (O) en materiële (M) controle, fysiek controleren voorbeeldzending		€ 196.18	€ 196.18	€ 196.18
4.2	Bemonstering, vervoer naar laboratorium en laboratoriumcontrole		€ 0.00	€ 0.00	€ 213.45
4.3	Vrijgeven zending door NVWA en Douane		€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00
4.4	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie BIP	€ 95.00			
4.5	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorloop- tijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Nederland (100 km)	€ 205.00			
	<b>TOTALE KOSTEN</b>	<b>€ 3.097,00</b>	<b>€ 196.18</b>	<b>€ 196.18</b>	<b>€ 409.63</b>

Een nadere toelichting op dit overzicht voor Rotterdam:

- Het transport van een reefercontainer kippenvlees wordt in veel gevallen uitbesteed aan een gespecialiseerde expediteur. Zij leveren vaak een door-to-door service, dit betekent dat zij de gehele keten beheersen. De expediteur besteedt het zee-transport inclusief overslag vaak uit aan een rederij, en de rederij laat de container overslaan op een containerterminal.

- De kosten voor het vervoer over zee van een reefercontainer van 40 feet (2 TEU) uit Brazilië zijn gemiddeld € 2.400. Hierbij zijn alle kosten bij de aanlanding in Rotterdam inbegrepen, inclusief havengeld, kosten voor beloodsing, sleepdiensten en aan-/afmeren. Deze kosten zijn niet meegenomen voor het vertrek uit de exporthaven in het niet EU-land. De in rekening gebrachte kosten fluctueren sterk door het jaar heen, en zijn

ook afhankelijk van de rederij die gekozen wordt. Vanuit marktpartijen zijn verschillende indicaties gegeven over de hoogte van deze transportkosten over zee, variërend van € 1.600 tot € 3.200, hierbij is gekozen voor het gemiddelde.

- De containerterminal op de Maasvlakte rekent volgens marktpartijen gemiddeld € 300 aan kosten voor de overslag en bijbehorende kosten, deze worden de Terminal Handling Charges (THC) genoemd. Hierbij inbegrepen zit maximaal 2 dagen opslag van de reefercontainer (na 2 dagen extra kosten van € 120/dag) en maximaal 1 dag aansluiting stroom voor reefercontainers (na 1 dag extra kosten van € 50/dag). In deze case zijn deze extra toeslagen niet berekend, er wordt van uitgegaan dat de container een korte verblijftijd heeft.
- Er vindt door de douane altijd een documentcontrole van de zending plaats op de containerterminal. Dit brengt geen extra kosten met zich mee. Tevens kan de douane de container op basis van een risicoprofiel selecteren voor een fysieke controle door middel van een scan. Met deze fysieke controle zijn geen kosten vanuit de Douane gemoeid, maar de diensten van door de Douane aangewezen derde partijen (vervoer) kunnen wel in rekening gebracht worden. Deze logistieke kosten van derde partijen bedragen gemiddeld € 200 volgens marktpartijen. In deze case zijn de kosten voor fysieke controle door middel van een scan via een PM-post meegenomen, omdat de kans per importzending relatief beperkt is en er geen tarief door een overheidsinstantie voor in rekening wordt gebracht. Na een eventuele fysieke controle door middel van een scan wordt de container meestal terug vervoerd naar de containerterminal.
- De veterinaire inspectie vindt altijd plaats bij een speciaal hiervoor ingerichte inspectieplaats (BIP) in de Rotterdamse haven,

door een dierenarts/controleur van de NVWA. Er zijn 5 Buitenpost Inspectie Punten in Rotterdam, voor deze case is gekozen voor een BIP in Rotterdam-Albrandswaard. Voor het transport van 40 km vanaf de Maasvlakte naar dit BIP dienen kosten betaald te worden. Deze kosten zijn gebaseerd op een vast starttarief van € 25, en een tarief van € 1,80 per km<sup>8</sup>. uiteraard afhankelijk van de locatie van het BIP. Het gebruik van dit BIP Albrandswaard zorgt ervoor dat de transportkosten richting de eindbestemming in het achterland navenant minder hoog zijn.

- Kip uit Brazilië valt onder het 50% reduced check regime. In de praktijk betekent dit dat 50% van de zendingen een document- en overeenstemmingscontrole op het BIP kennen. De andere 50% wordt fysiek gecontroleerd. De kosten voor alle controles worden bepaald aan de hand van vaste tarieven op basis van het netto gewicht van de zending. De prijs per kilo is € 0,01121 per kilo. Voor de zending van 17.500 kilo komen de kosten uit op € 196,18. Dit zijn de kosten voor alle in het BIP gecontroleerde zendingen, ongeacht of de controle fysiek wel of niet plaats heeft gevonden.
- Als bij de controle de inspecteur/controleur van mening is dat de zending nader onderzocht moet worden, of als er een EU-verplichting is zoals een art. 24 onderzoek, kan er bemonstering en aansluitend controle via specifieke laboratoriumtests plaatsvinden. Dit wordt slechts in een beperkt aantal gevallen gedaan, gemiddeld 1 op de 25 gecontroleerde zendingen. Bij de laboratoriumtest is uitgegaan van een salmonellatest. Het

---

<sup>8</sup> Bron: Panteia, 'Kosten calculaties in het beroepsgoederenvervoer over de weg', 2014

tarief voor deze test bedraagt € 213,45 voor bemonstering, vervoer en de controle in het laboratorium (eenheidsprijs). De zending blijft in opslag tot de uitslag van het onderzoek binnen is. Indien er testen afgenomen worden als onderdeel van monitoring dan mag de zending wel door. In dergelijke gevallen worden ook geen kosten voor de onderzoeken in rekening gebracht. Indien uit de tests blijkt dat er iets mis is met de zending dan wordt deze teruggeroepen.

- Nadat de veterinaire controle is afgerond, wordt de lading vrijgegeven door de NVWA, en daarna door de douane.
- De veterinaire inspectie van de kip vindt op het BIP, dat 'in house' zit bij een dienstverlener. Deze dienstverlener brengt additioneel ook kosten in rekening voor de geboden logistieke diensten rondom de inspectie. De diensten kunnen bestaan uit handling, opslag en administratieve afhandeling. Vanuit de markt wordt gesteld dat deze additionele kosten tussen de € 70 en € 120 bedragen. In deze case is gekozen voor € 95 aan logistieke kosten die gemiddeld in rekening worden gebracht door de logistieke partij die het BIP faciliteert.
- Deze logistieke kosten ook kunnen hoger uitvallen indien een zending is geselecteerd voor laboratoriumonderzoek. De vertraging in het logistieke proces veroorzaakt additionele kosten zoals het omboeken van transport. In sommige gevallen dienen boetes betaald te worden voor het niet nakomen van contractueel vastgelegde leveringstermijnen. Deze kosten kunnen in hoogte zeer verschillend zijn, en er is lastig een gemiddelde te bepalen. Deze kosten zijn daarom voor dit onderzoek als PM-post meegenomen.
- Tot slot wordt de voorbeeldzending na vrijgave vanuit het BIP naar het achterland getransporteerd. In deze case wordt uitge-

gaan van een vleesverwerkend bedrijf in Oss. De transportkosten komen gemiddeld neer op € 205, deze kosten zijn gebaseerd op een vast starttarief van € 25, en een tarief van € 1,80 per km. In de praktijk kunnen deze transportkosten variëren.

De gemiddelde kosten voor de voorbeeld importzending kippenvlees uit Brazilië zijn hiermee als volgt:

- Logistieke kosten: deze zijn € 3.097, voor het grootste deel zijn dit de kosten van transport over zee. Dit zijn de logistieke kosten als de afhandeling van de importzending zonder onverwachte haperingen gebeurt, anders kunnen de logistieke kosten verder oplopen. De gemiddelde kosten van de logistieke activiteiten kunnen in de praktijk voor een individuele zending hoger of lager dan dit gemiddelde liggen. Een eerste reden is dat de logistieke kosten marktafhankelijk zijn en kunnen verschillen per vervoerd volume, seizoen, per klant, type ingezet schip, etc. Daarnaast kan bij een noodzakelijke laboratoriumtest er ook kan een langere doorlooptijd zijn, ook de hiermee gepaard gaande logistieke kosten kunnen dan hoger liggen. Een voorbeeld is dat het kippenvlees tijdelijk langer geconditioneerd moeten worden vastgehouden bij het BIP.
- Tarief voor toezicht- en inspectie: dit is € 196,18 in het geval van optie 1 en 2 (98% van de zendingen, alleen bij optie 3 (2% van de zendingen) met bemonstering en laboratoriumtest zijn de kosten hoger, te weten € 409,63. De gewogen gemiddelde kosten voor een import modelzending zijn hiermee € 200,44. Hierbij moet aangetekend worden dat dit de tarieven zijn van een gemiddelde modelzending die wordt afgehandeld tijdens

de standaard openingstijden voor de veterinaire inspectie. Buiten deze standaard openingstijden liggen de tarieven hoger.

### 3.3 Internationale vergelijking import kippenvlees

Naast de haven van Rotterdam kunnen importeurs ook de havens van Antwerpen en Hamburg gebruiken voor de import van kippenvlees uit Brazilië. De gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten voor een voorbeeld importzending zijn ook in kaart gebracht voor gebruik van deze twee havens, inclusief de gemiddelde inspectie- en toezichttarieven. Hierbij is uitgegaan van een aantal aannames die voor elke zeehaven gelijk zijn:

- De kosten voor vervoer over zee
- De kosten voor overslag van de container<sup>9</sup>.
- De uitvoering van veterinaire inspecties, die voldoet aan het Europese wetgeving. Dit betekent dat er dezelfde percentage kans is als in Rotterdam dat een import zending fysiek wordt gecontroleerd, en wordt bemonsterd en in het laboratorium getest.

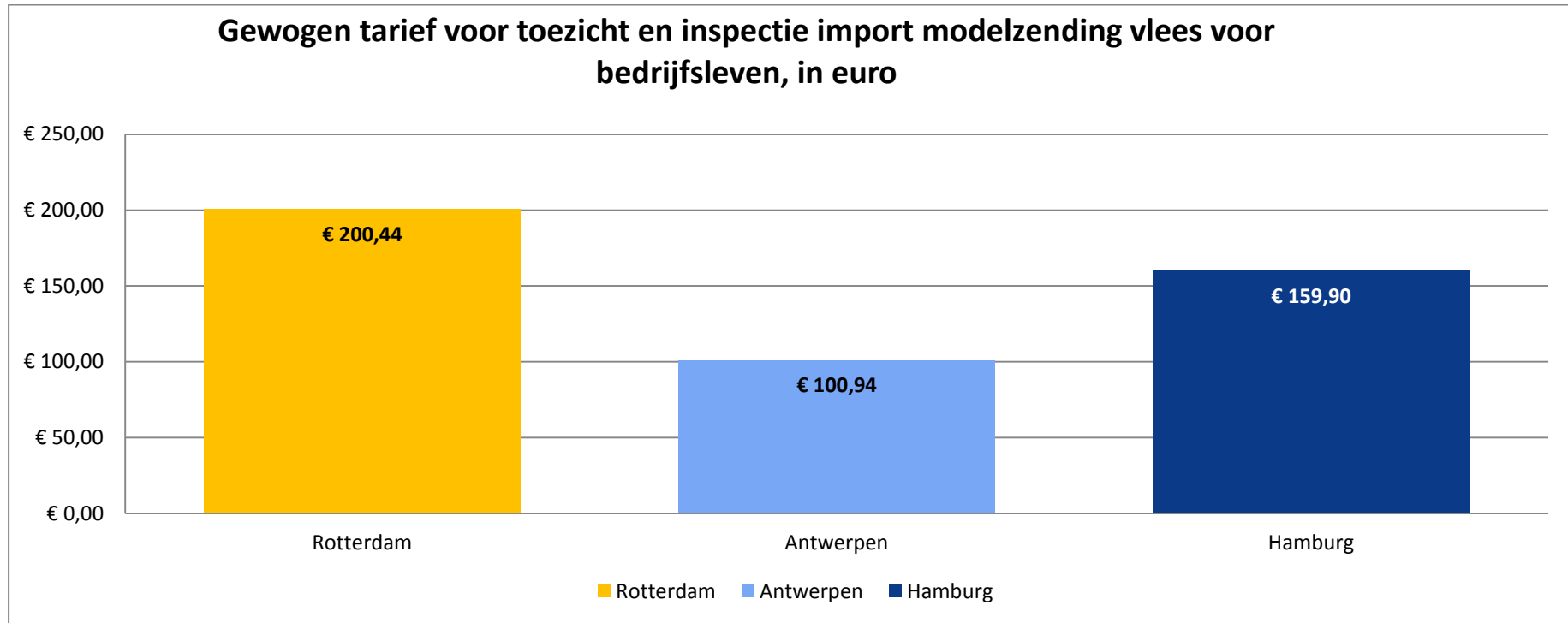
De transportkosten richting de eindbestemming in het achterland en de specifieke logistieke afhandelingskosten in de havens kunnen echter van elkaar verschillen in deze business case.

De totale gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn opgenomen in bijlage 4 voor de havens van Antwerpen en Hamburg. In figuur 3.1 zijn de gemiddeld in rekening gebrachte tarieven voor toezicht- en inspectieactiviteiten in de drie zeehavens met elkaar vergeleken. Dit is gedaan voor een gewogen tarief, waarbij rekening is gehouden met de tarieven voor veterinaire DOM (Document, Overeenstemming en Materieel) inspectie en DOM + laboratoriumcontrole in elk land, en de mate waarin de laboratoriumcontrole voor de voorbeeld import zending voorkomt. In figuur 3.2 zijn vervolgens de tarieven voor elk van de mogelijke inspectie opties per haven weergegeven.

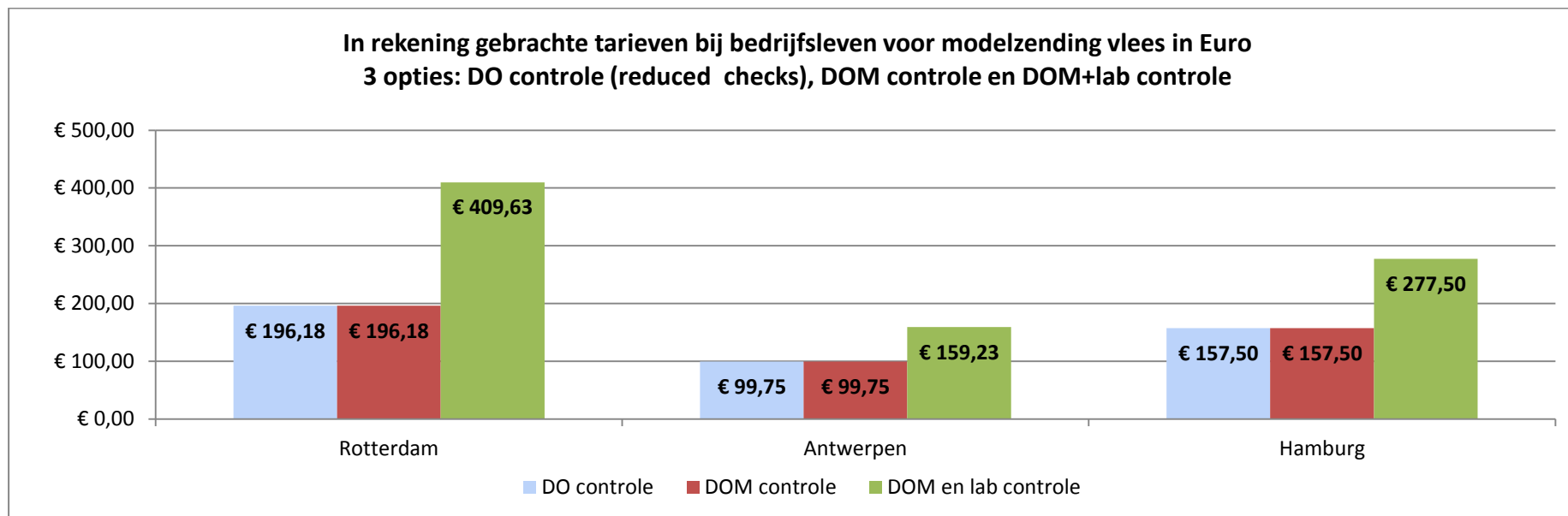
---

<sup>9</sup> Onderzoek van de Erasmus Universiteit en Ecorys in 2014 heeft aangetoond dat de havens van Antwerpen en Hamburg staatsteun ontvangen die de haven van Rotterdam niet ontvangt. Dit impliceert dat de haven van Rotterdam hogere tarieven moet vragen dan de concurrerende havens om investeringen uit eigen middelen te kunnen betalen.

Figuur 3.1 Gewogen tarief voor toezicht en inspectie activiteiten voor import voorbeeldzending kippenvlees voor het bedrijfsleven, via verschillende zeehavens



Figuur 3.2 Tarieven toezicht en inspectie import modelzending kippenvlees voor het bedrijfsleven in euro, via verschillende zeehavens



Een toelichting op de in rekening gebrachte gemiddelde tarieven voor toezicht en inspectie activiteiten in Antwerpen en Hamburg in de figuren 3.1 en 3.2:

- In **Antwerpen** zijn de tarieven van de veterinaire controle € 0,0057 per kilo per zending, dit is bijna de helft lager per kilo dan in Nederland (voor nadere toelichting zie kadertekst). Het tarief voor een eventuele laboratoriumtest op salmonella voor

een importeur ligt op € 59,48<sup>10</sup>. In België kan zowel een laboratorium van de inspectiedienst als een laboratorium van een private partij ingeschakeld worden.

- In **Hamburg** zijn de tarieven van de veterinaire controle € 9 per ton per zending (oftewel € 0,009 per kilo). Het tarief voor een eventuele laboratoriumtest voor salmonella ligt daarnaast op gemiddeld op € 120.

<sup>10</sup> In België is de prijs voor labonderzoek afhankelijk van de individuele afspraak van bedrijf X met laboratorium Y. De weergegeven prijs dient als indicatie en kan in de praktijk anders, zowel hoger als lager, uitvallen.



De vergelijking in de uitvoering en tarieven van laboratoriumtests tussen vooral België en Nederland wordt in de praktijk bemoeilijkt omdat in Nederland de tests verplicht via de eigen laboratoria van de NVWA lopen, terwijl in België zowel de laboratoria van de autoriteiten als aangewezen private laboratoria gebruikt kunnen worden. De private laboratoria heffen verschillende tarieven, mede afhankelijk van het aangeboden volume per jaar en de gewenste snelheid van reactie. Een snelle oplevering van een laboratorium resultaat kost vaak tussen de 25 en 100% meer dan het standaardtarief bij inzet van een privaat laboratorium in België. Tevens zijn er ophaalkosten (wanneer minder dan x monsters tegelijk worden aangeboden). Voor Rotterdam/Schiphol geldt de aangegeven prijs altijd, is deze inclusief bemonstering en transport en met een duidelijk gecommuniceerde doorlooptijd. Er zijn in de praktijk veel mogelijkheden, en dit maakt een vergelijking lastig.

Daarnaast wordt een deel van het verschil in de tarieven tussen België en Nederland ook verklaard uit een andere toerekenstructuur. In België wordt een deel van de kosten voor toezicht- en inspectie door het bedrijfsleven in de levensmiddelensector betaald via een algemene jaarlijkse heffing, terwijl in Nederland de volledige kosten voor toezicht en inspectie wordt toegerekend aan de importeur.

### **België**

*De tarieven voor fyto-sanitaire en veterinaire controles in België vallen lager uit doordat verschillende levensmiddelen sectoren jaarlijks een heffing betalen voor de financiering van de FAVV.*

*Sectoren waarvoor de heffing geldt:*

- *Toelevering landbouw*
- *Primaire productie*
- *Verwerking*
- *Productie van verpakkingsmateriaal*
- *Groothandel*
- *Detailhandel*
- *Horeca*
- *Transport*

*Afhankelijk van de sector wordt de hoogte van de heffing bepaald aan de hand van het aantal FTE of het aantal ton dat geproduceerd wordt. De heffing varieert van iets meer dan € 6 tot bijna € 25.000 per jaar. Deze kosten hoeven Nederlandse Importeurs niet te betalen als ze gebruik maken van de Belgische (lucht)havens. Mogelijk zijn er nog andere financiële stromen uit algemene middelen die de tarieven van de inspecties in België drukken. Deze konden niet in kaart gebracht voor dit onderzoek.*

De conclusies op basis van de vergelijking tussen de grote zeehavens voor de gemiddelde hoogte van de toezicht- en inspectietarieven zijn:

- Rotterdam kent met € 200,44 de hoogste gemiddelde tarieven voor veterinaire toezicht- en inspectie voor deze voorbeeldzending van 17.500 kilo kippenvlees.

- De vergelijkbare te betalen veterinaire inspectietarieven in Antwerpen bedragen € 100,94 (50% lager) en in Hamburg € 159,90 (20% lager) voor deze voorbeeldzending. De redenen voor deze lagere gemiddelde tarieven in de andere havens liggen vooral in het lagere tarief per kilo, en daarnaast de lagere tarieven voor laboratoriumonderzoek in zowel Antwerpen als Hamburg.

Als de tarieven voor de veterinaire inspectie in Rotterdam wordt afgezet tegen de totale zeehavenaanloop- en doorvoer kosten voor deze voorbeeldzending (logistieke kosten + tarief toezicht- en inspectie), dan zijn deze 6,1% (€ 200,44 gemiddeld tarief veterinaire inspectie vs. € 3.097,- logistieke kosten).

Het aandeel van deze gemiddelde inspectietarieven in de totale havenaanloop- en doorvoerkosten van een dergelijke importvoorbeeldzending in Antwerpen en Hamburg is een stuk lager. Het aandeel in Antwerpen is 3,2% (€ 100,94 gemiddeld tarief veterinaire inspectie vs. € 3.047,- logistieke kosten), en in Hamburg 4,2% (€ 159,90 gemiddeld tarief veterinaire inspectie vs. € 3.626,- logistieke kosten).

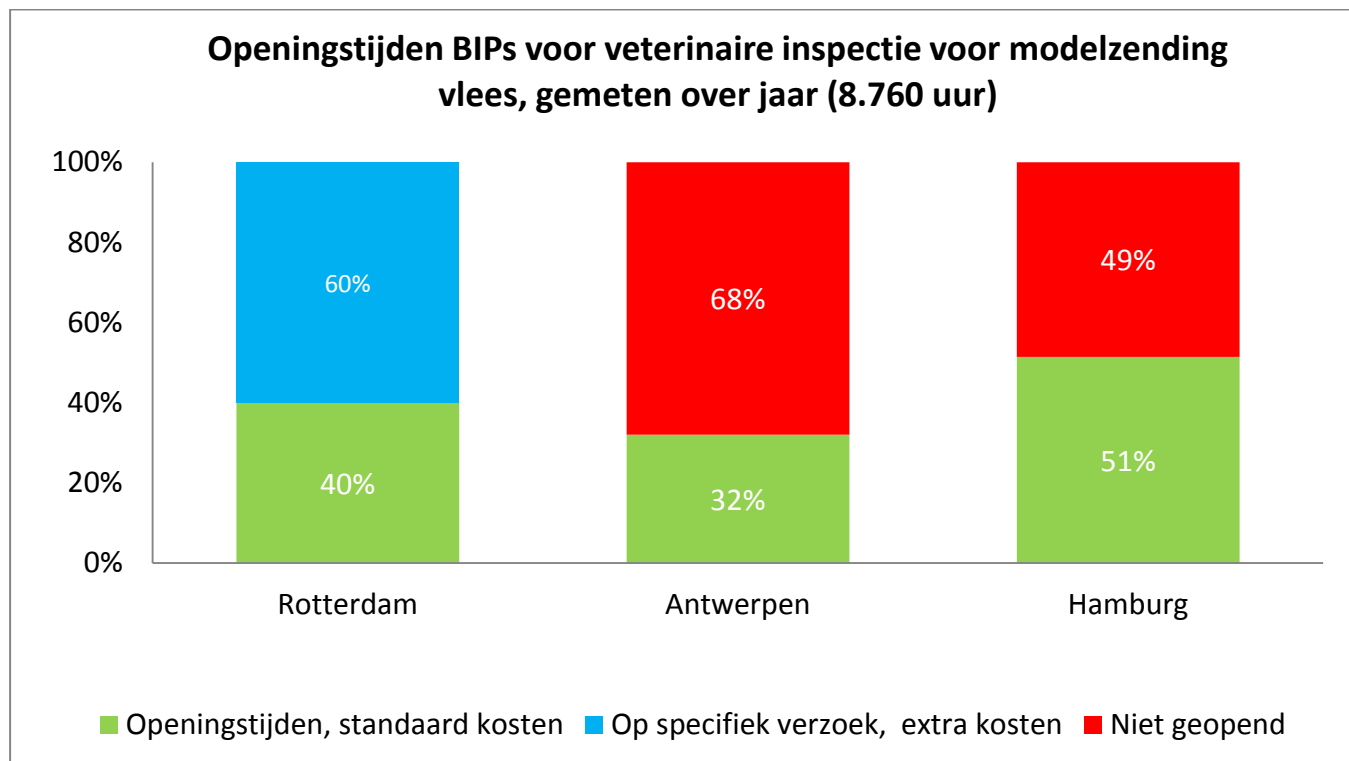
De verschillen in veterinaire toezicht- en inspectietarieven zijn al toegelicht, terwijl de verschillen in logistieke kosten veroorzaakt worden door de lagere kosten van logistieke activiteiten van dienstverleners gekoppeld aan inspectie BIP en verschillende transportkosten voor het achterlandvervoer. Hierbij dient genoemd

te worden dat in de praktijk de logistieke kosten voor deze afhandeling in en achterlandtransport vanuit Antwerpen en Hamburg hoger of lager kunnen liggen, afhankelijk van bijvoorbeeld door de containerterminal berekende kosten voor diensten of de wachttijden en tijd voor uit- en opslag op het BIP.

Al met al kan voor de havenaanloop- en doorvoerkosten voor een import voorbeeldzending kippenvlees uit Brazilië geconcludeerd worden dat bij beleving van een klant in Oss het gebruik van de haven van Antwerpen concurrerend is ten opzichte van Rotterdam. Zowel de gemiddelde logistieke kosten als de gemiddelde tarieven voor veterinaire toezicht- en inspectie liggen lager in Antwerpen dan in Rotterdam. Het verschil in de havenaanloop- en doorvoerkosten is € 3.297 via Rotterdam en € 3.135 via Antwerpen, een verschil van 5%. De haven van Hamburg is in de praktijk veel minder concurrerend, mede vanwege de langere transportafstand naar Oss, en bij gebruik van deze haven zijn de kosten 15% hoger.

Er is naast naar de hoogte van de havenaanloop- en doorvoerkosten ook gekeken naar de geboden servicegraad van de veterinaire inspectie autoriteiten in de verschillende Noordwest-Europese zeehavens. Hiervoor zijn de openingstijden van de in de case gebruikte veterinaire inspectie autoriteiten met elkaar vergeleken. Dit leverde de volgende resultaten op, afgebeeld in figuur 3.3:

Figuur 3.3 Openingstijden veterinaire toezicht en inspectiediensten over het jaar heen in uren/jaar, in verschillende zeehavens



#### Openingstijden BIP

De NVWA geeft aan dat keuringen tegen standaard tarieven tot 23:00 mogelijk zijn. Vanuit de FENEX en bedrijven komt naar voren dat keuren in de praktijk tegen standaard tarieven maar tot 21:00 mogelijk is.

Daarnaast rekent de commerciële partij die het BIP uitbaat een toeslag van 15% op de commerciële bijkomende kosten van gemiddeld € 95 na 18:00 uur

Een toelichting op de openingstijden per land:

- In **Rotterdam** kan de veterinaire inspectie op het geselecteerde BIP Albrandswaard tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 7:00 en 20:45 uur, en op vrijdag tussen

07:00 en 15:00 uur<sup>11</sup>. Buiten deze tijden kan het volgens de tarieveninformatie van de NVWA op specifiek verzoek tegen 30% meerprijs van het tarief plaatsvinden<sup>12</sup>. Op het in deze case gebruikte BIP Albrandswaard zijn hier in de praktijk ech-

<sup>11</sup> Bron: Website Eurofrigo, dienstverlener die BIP Albrandswaard uitbaat.

<sup>12</sup> Bron: NVWA tarieveninformatie 1 augustus 2014.

ter maar sporadisch mogelijkheden voor. De controle kan plaatsvinden op basis van digitale verstrekte informatie.

- In **Antwerpen** kan de veterinaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 7 en 18 uur. Hierbuiten is er geen openingsstelling. Over Antwerpen wordt door de Universiteit van Antwerpen in een recent rapport<sup>13</sup> gerapporteerd dat de veterinaire keuring bij het GIP (Grensport Inspectie Punt) op basis van de originele documenten moet gebeuren. Na bezorging van de documentatie is er verder een wachttijd van 24 uur zodat de FAVV de documentcontrole kan uitvoeren. De veterinaire inspectie gebeurt op basis van beschikbare capaciteit, waardoor er wachttijden kunnen ontstaan. In uitzonderlijke gevallen kunnen wachtende vrachtwagens naar de volgende dag worden verwezen. De conclusie is dat bij veterinaire inspectie “de totale doorlooptijd tussen de aangifte en de vrijgave van de goederen in de twee landen niet wezenlijk van elkaar verschilt. Echter, in Nederland zijn de aangifteprocedures in hoge mate geautomatiseerd waardoor de administratieve afhandeling transparanter verloopt” (p.35 van het rapport van de Universiteit van Antwerpen).
- In **Hamburg** kan de veterinaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 06:45-12 en 12-18 en 18:30-21:00 uur (donderdag niet tussen 13:30-14:00), daarbuiten is in principe niet mogelijk.

Belangrijk om hierbij te vermelden is dat voor veterinaire inspecties in Nederland de tijden waarbinnen regulier inspecties kunnen worden aangevraagd in de loop der jaren tot stand is gekomen op

<sup>13</sup> Universiteit van Antwerpen, ‘Vergelijking procedures tussen zeehavens: een analyse voor de haven Antwerpen en Rotterdam’, mei 2014.

basis van ‘vraag en aanbod’. Bij meer vraag om inspecties vanuit het bedrijfsleven kunnen de openingstijden worden uitgebreid, waarbij de kosten worden doorbelast. Bij mindere vraag om inspecties vanuit het bedrijfsleven kunnen openingstijden weer worden beperkt. Dat laatste is onlangs gebeurt bij de veterinaire inspecties in de zeehavens.

Over de gemiddelde doorlooptijden voor veterinaire toezicht- en inspectie activiteiten in Rotterdam en Antwerpen lopen de meningen in de markt sterk uiteen. Zonder meer diepgaand onderzoek kan geen uitspraak gedaan worden anders dan gebaseerd op individuele zendingen, waarbij de doorlooptijd sterk kan verschillen. De Universiteit van Antwerpen heeft in 2014 de veterinaire procedures in Rotterdam en Antwerpen vergeleken en concludeert dat de totale doorlooptijd tussen de aangifte en de vrijgave van de goederen in de twee landen niet wezenlijk van elkaar verschilt. Bij onvoldoende personeel op de keurpunten kunnen wachttijden optreden. Naar de bemensing op de keurpunten is in dit onderzoek niet gekeken.

De conclusies op basis van deze vergelijking van openingstijden voor de veterinaire inspectie is dat Hamburg in de praktijk de meest uitgebreide openingstijden voor de veterinaire inspecties kent. Rotterdam is tweede en kent iets ruimere standaard openingstijden dan Antwerpen. Rotterdam is op papier het meest flexibel wat betreft inspecties op aanvraag tegen meerprijs buiten de standaard openingstijden, maar de mogelijkheden voor flexibele openingstijden voor veterinaire inspecties lijken in de praktijk bij de geselecteerde BIP in Rotterdam iets minder ruim dan de NVWA aangeeft.

Tot slot is kwaliteit van de dienstverlening van de toezicht- en inspectiediensten een factor die havens van elkaar kan onderscheiden. Hier is echter geen kwantitatief onderzoek naar gedaan, en harde uitspraken over de kwaliteitsverschillen in dienstverlening zijn niet goed te onderbouwen. In het algemeen kan wel gesteld worden dat in Nederland diverse digitale mogelijkheden zijn om het toezicht- en inspectieproces te vergemakkelijken voor importeurs. De vooraanmelding is bijvoorbeeld één van de digitale mogelijkheden in Nederland. Het GDB kan via Port Community systemen of eigen software pakketten elektronisch worden aangeboden aan het nationale VGC-systeem (waarna de NVWA voor op-

name in TRACES zorgt). In de haven van Hamburg is deze mogelijkheid er ook, maar in Antwerpen is dit niet mogelijk. Hier voeren importeurs/expediteurs een GDB handmatig in in TRACES (zonder gebruik van port community systemen). De meningen van marktpartijen over de verschillen tussen de landen zijn verdeeld: sommige marktpartijen zijn van mening dat de ruimere digitale mogelijkheden in Rotterdam ten opzichte van Antwerpen de kwaliteit van de dienstverlening verbetert, terwijl anderen aangeven dat dit betekent dat marktpartijen zelf meer activiteiten moeten verrichten om digitaal aangifte te doen, en dit de kosten voor het bedrijfsleven (bijvoorbeeld kosten Portbase) verhoogt.

### 3.4 Import tilapiafilet over zee

Om aan de vraag naar betaalbare vis te voldoen, wordt van buiten de EU vis geïmporteerd. Een van de belangrijkste importlanden is Vietnam, hierbij ligt de focus op producten als tilapiafilet naast garnalen (schaaldieren).

Voor het samenstellen van deze business case voor de import van een reefercontainer met tilapiafilet vanuit Vietnam via Rotterdam, Antwerpen of Hamburg is informatie verkregen over de gemiddelde logistieke kosten vanuit de markt. De tarieven van toezicht en inspectie voor deze import zijn verkregen via de nationale veterinaire toezicht- en inspectiediensten. In Nederland is dit de NVWA. In deze paragraaf ligt de focus op de hoogte van de havenaan-

loop- en doorvoerkosten voor een voorbeeldzending via Rotterdam, in bijlage 4 zijn deze kosten ook voor Antwerpen en Hamburg berekend.

Voordat tilapiafilet, en vis in het algemeen, vanuit een niet-EU-land kan worden geïmporteerd in Nederland dient het land aan eisen te voldoen die dezelfde garanties bieden voor de veiligheid van vis als die in de EU zelf. Hiervoor vraagt een instelling in een derde land een EU-erkenning aan, waarna de Food en Veterinary Office van de EU onderzoekt of het land, zowel de toezichthouder als de beoogde exportbedrijven, aan de eisen voldoen. Pas na deze goedkeuring mag vis uit een niet-EU-land naar de EU verscheept

worden. Hierbij is vereist dat de verantwoordelijke autoriteit van het land een gezondheidscertificaat afgeeft. Daarnaast dienen de goederen te worden vooraangemeld bij de NVWA via de GDB specifieke vooraanmelding. Deze vooraanmelding en erkenning zijn niet meegenomen in de kostenvergelijkingen.

De bij de import van tilapia in Nederland relevante activiteiten en bijbehorende gemiddelde kosten en tarieven zijn op het gebied

van logistiek, toezicht en inspectie in onderstaande tabel uitgewerkt voor een import voorbeeldzending van 17.500 kilo tilapia uit Vietnam. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de zending een geheel vormt en op basis van één certificaat Europa ingevoerd wordt. De gemiddelde kosten zijn in kaart gebracht voor zowel de logistieke als de toezicht- en inspectieactiviteiten.

Tabel 3.2 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending is via Rotterdam (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VIS VIA ROTTERDAM – Import voorbeeldzending 17.500 kilo tilapiafilet		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscontrole (80% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (19% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (1% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zee-transport Vietnam – Nederland	€ 2.200,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300,00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aannames opslag < 1 dag	€ 0,00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aannames opslag < 1 dag	€ 0,00			
3.4	Vervoer reefer van container terminals naar BIP (40 km)	€ 97,00			
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>				
4.1	Document- (D), overeenstemmings- (O) en materiële (M) controle, fysiek controleren voorbeeldzending		€ 196,18	€ 196,18	€ 196,18
4.2	Bemonstering, vervoer naar laboratorium en laboratoriumcontrole		€ 0,00	€ 0,00	€ 246,03
4.3	Vrijgeven zending door NVWA en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.4	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie BIP	€ 95,00			
4.5	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorlooptijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Duitsland (840 km)	€ 1.537,00			
<b>TOTALE KOSTEN</b>		<b>€ 4.229,00</b>	<b>€ 196,18</b>	<b>€ 196,18</b>	<b>€ 409,63</b>

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de havenaanloopkosten voor veterinaire inspectie van vis in Rotterdam een grote overeenkomst heeft met die van vlees. Daarom een verkorte toelichting op dit overzicht:

- Zoals bij de import van een reefercontainer vlees wordt de organisatie van de import van een reefercontainer vis vaak uitbesteed aan een specialistische expediteur.
- De kosten voor het vervoer van een veertig voet reefercontainer over zee vanuit Vietnam zijn gemiddeld € 2.200. Deze kosten zijn relatief (per afgelegde km) laag t.o.v. andere herkomsten omdat dit een druk bevaren route is met relatief grote schepen. Voordat het containerschip de haven aanloopt, dient de rederij aangifte te doen over de te lossen containers bij de douane en de Importeur/expediteur over de specifieke zending in de reefercontainer bij de NVWA in VGC. Deze meldingen worden vervolgens gematcht, zodat beide organisaties dezelfde gegevens hebben.
- De containerterminal op de Maasvlakte rekent volgens marktpartijen gemiddeld € 300 aan kosten voor de overslag en bijbehorende kosten, deze worden de Terminal Handling Charges (THC) genoemd. Verder gelden dezelfde uitgangspunten over opslag en reeferplug als voor de case reefercontainer vlees.
- Er vindt door de douane altijd een documentcontrole van de zending plaats op de containerterminal. Dit brengt geen extra kosten met zich mee, maar de diensten van door de Douane aangewezen derde partijen (vervoer) kunnen wel in rekening gebracht worden. In deze case zijn de kosten voor fysieke controle door middel van een scan via een PM-post meegenomen, omdat de kans per importzending relatief beperkt is en er geen tarief door een overheidsinstantie voor in rekening wordt gebracht. Na een eventuele fysieke controle door middel van een scan wordt de container meestal terug vervoerd naar de containerterminal.
- De veterinaire inspectie vindt altijd plaats bij een speciaal hiervoor ingerichte inspectieplaats (BIP) in de Rotterdamse haven, door een dierenarts/controleur van de NVWA. Er zijn 5 Buitenpost Inspectie Punten in Rotterdam, voor deze case is gekozen voor een BIP in Rotterdam-Eemhaven. Voor het transport van 40 km vanaf de Maasvlakte naar dit BIP dienen kosten betaald te worden, deze zijn hetzelfde als bij de case reefercontainer vlees omdat dit BIP toevallig op een even grote afstand van de Maasvlakte ligt.
- Tilapiafilet uit Vietnam valt onder het 80% reduced check regime. In de praktijk betekent dit dat 80% van de zendingen een document- en overeenstemmingscontrole op het BIP kennen. De andere 20% wordt fysiek gecontroleerd. De kosten voor alle controles worden bepaald aan de hand van vaste tarieven op basis van het netto gewicht van de zending. De prijs per kilo is € 0,01121 per kilo. Voor de zending van 17.500 kilo komen de kosten uit op € 196,18. Dit zijn de kosten voor alle in het BIP gecontroleerde zendingen, ongeacht of de controle fysiek wel of niet plaats heeft gevonden.
- Als bij de controle de inspecteur/controleur van mening is dat de zending nader onderzocht moet worden, kan er bemonstering en aansluitend controle via specifieke laboratoriumtests plaatsvinden. Dit wordt slechts in een beperkt aantal gevallen gedaan, gemiddeld 1 op de 20 gecontroleerde zendingen. Bij de laboratoriumtest is uitgegaan van een salmonellatest. Het

tarief voor deze test bedraagt € 246,03 voor bemonstering, vervoer en de controle in het laboratorium (eenheidsprijs). Nadat de veterinaire controle is afgerond, wordt de lading vrijgegeven door de NVWA, en daarna door de douane.

- De veterinaire inspectie van de tilapiafilet vindt op het BIP, dat 'in house' zit bij een dienstverlener. Deze dienstverlener brengt additioneel ook kosten in rekening voor de geboden logistieke diensten rondom de inspectie. De diensten kunnen bestaan uit handling, opslag en administratieve afhandeling. Vanuit de markt wordt gesteld dat deze additionele kosten tussen de € 70 en € 120 bedragen. In deze case is gekozen voor € 95 aan logistieke kosten die gemiddeld in rekening worden gebracht door de logistieke partij die het BIP faciliteert. Deze logistieke kosten ook kunnen hoger uitvallen indien een zending is geselecteerd voor laboratoriumonderzoek. Deze kosten kunnen in hoogte zeer verschillend zijn, en er is lastig een gemiddelde te bepalen. Deze kosten zijn daarom voor dit onderzoek als PM-post meegenomen.
- Tot slot wordt de voorbeeldzending na vrijgave vanuit het BIP naar het achterland getransporteerd. In deze case wordt op verzoek van de Begeleidingsgroep uitgegaan van een bedrijf in München. De transportkosten komen vanuit Rotterdam neer op € 1.537, deze kosten zijn gebaseerd op een vast starttarief van € 25, en een tarief van € 1,80 per km. In de praktijk kunnen deze transportkosten sterk variëren. Als de eindstemming een bedrijf in Geldermalsen zou zijn, zouden deze kosten € 151 bedragen.

De gemiddelde kosten voor de voorbeeld importzending tilapiafilet uit Brazilië zijn hiermee als volgt:

- Logistieke kosten: deze zijn € 4.229,-, voor het grootste deel zijn dit de kosten van transport over zee. Daarnaast zijn ook de kosten van het wegtransport van het BIP in de haven naar de eindbestemming in München hoog. De logistieke kosten zouden € 2.843,- zijn als de eindbestemming Geldermalsen was. Ook hier zijn dit de logistieke kosten als de afhandeling van de importzending zonder onverwachte haperingen gebeurt, de gemiddelde kosten van de logistieke activiteiten kunnen in de praktijk voor een individuele zending hoger of lager dan dit gemiddelde liggen.
- Tarief voor toezicht- en inspectie: dit is € 196,18 in het geval van optie 1 en 2 (99% van de zendingen, alleen bij optie 3 (1% van de zendingen) met bemonstering en laboratoriumtest zijn de kosten hoger, te weten € 442,21. De gewogen gemiddelde kosten voor een import modelzending zijn hiermee € 198,64. Hierbij moet aangetekend worden dat dit de tarieven zijn van een gemiddelde modelzending die wordt afgehandeld tijdens de standaard openingstijden voor de veterinaire inspectie. Buiten deze standaard openingstijden liggen de tarieven hoger.



## 3.5 Internationale vergelijking import tilapiafilet

Naast de haven van Rotterdam kunnen importeurs ook de havens van Antwerpen en Hamburg gebruiken voor de import van tilapiafilet uit Vietnam. De gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten voor een voorbeeld importzending zijn ook in kaart gebracht voor gebruik van deze twee havens, inclusief de gemiddelde inspectie- en toezichttarieven. Hierbij is uitgegaan van een aantal aannames die voor elke zeehaven gelijk zijn:

- De kosten voor vervoer over zee
- De kosten voor overslag van de container<sup>14</sup>.
- De uitvoering van veterinaire inspecties, die voldoet aan het Europese wetgeving. Dit betekent dat er dezelfde percentage kans is als in Rotterdam dat een import zending fysiek wordt gecontroleerd, en wordt bemonsterd en in het laboratorium getest.

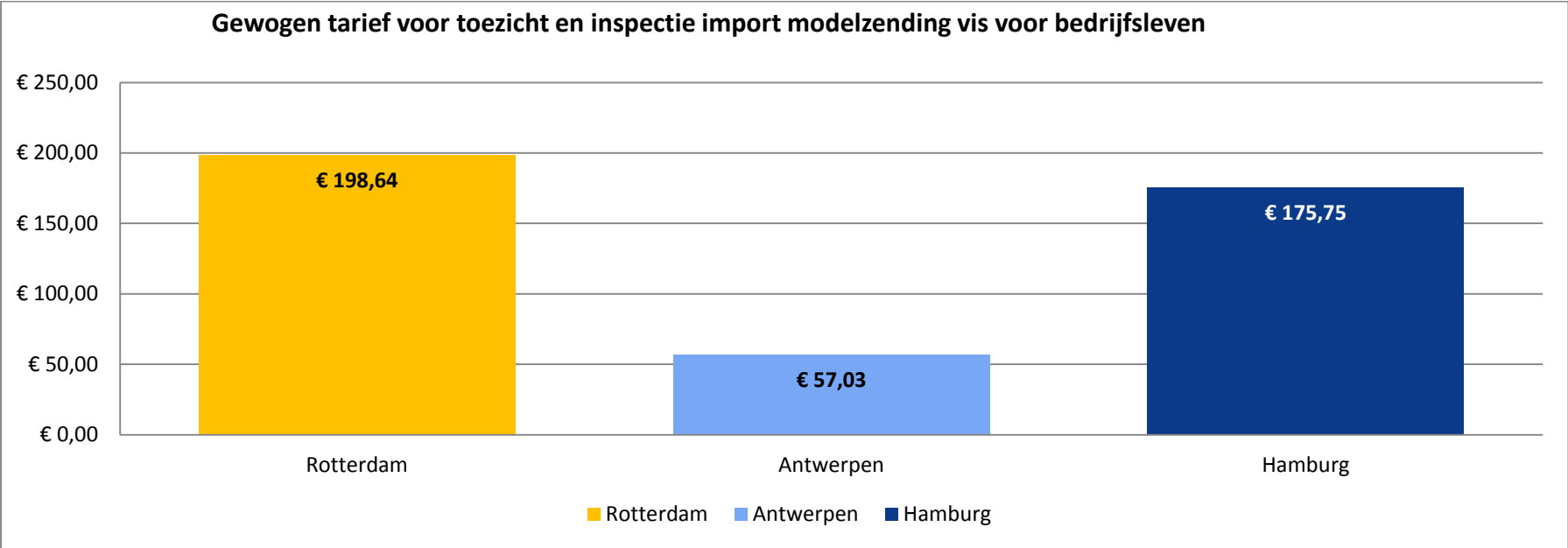
De transportkosten richting de eindbestemming in het achterland en de specifieke logistieke afhandelingskosten in de havens kunnen echter van elkaar verschillen in deze business case.

De totale gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn opgenomen in bijlage 4 voor de havens van Antwerpen en Hamburg. In figuur 3.4 zijn de gemiddeld in rekening gebrachte tarieven voor toezicht- en inspectieactiviteiten in de drie zeehavens met elkaar vergeleken. Dit is gedaan voor een gewogen tarief, waarbij rekening is gehouden met de tarieven voor veterinaire DOM (Document, Overeenstemming en Materieel) inspectie en DOM + laboratoriumcontrole in elk land, en de mate waarin de laboratoriumcontrole voor de voorbeeld import zending voorkomt. In figuur 3.5 zijn vervolgens de tarieven voor elk van de mogelijke inspectie opties per haven weergegeven.

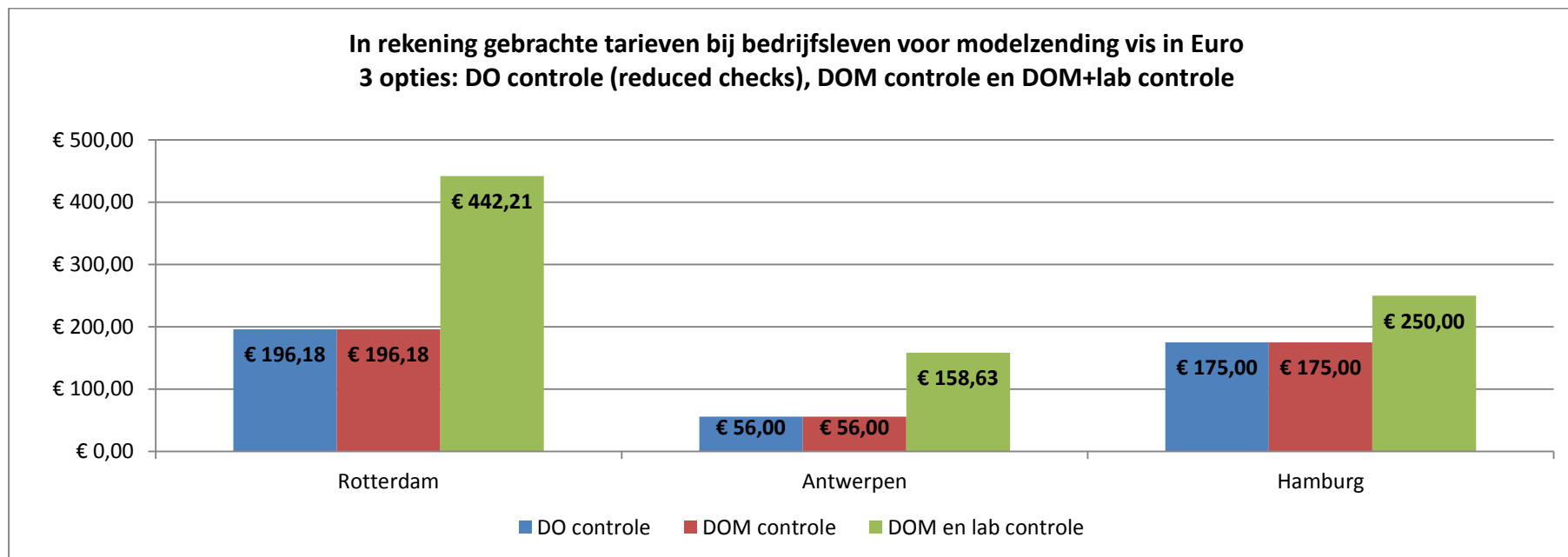
---

<sup>14</sup> Onderzoek van de Erasmus Universiteit en Ecorys in 2014 heeft aangetoond dat de havens van Antwerpen en Hamburg staatsteun ontvangen die de haven van Rotterdam niet ontvangt. Dit impliceert dat de haven van Rotterdam hogere tarieven moet vragen dan de concurrerende havens om investeringen uit eigen middelen te kunnen betalen.

Figuur 3.4 Gewogen tarief voor toezicht en inspectieactiviteiten voor import modelzending tilapiafilet voor het bedrijfsleven, via verschillende zeehavens



Figuur 3.5 Gemiddelde tarieven toezicht en inspectie import modelzending tilapiafilet voor het bedrijfsleven in euro, via verschillende zeehavens



Een toelichting op de in rekening gebrachte gemiddelde tarieven voor toezicht en inspectie activiteiten in Antwerpen en Hamburg in de figuren 3.4 en 3.5:

- In **Antwerpen** is het tarief van de veterinaire controle voor vis 0,0057 euro/kilo per zending, dit is lager dan het veterinaire tarief voor vlees per kilo. Het gemiddelde tarief voor een eventuele laboratoriumtest op histamine voor een importeur ligt op

102,64 euro<sup>15</sup>. In België kan zowel een laboratorium van de inspectiedienst als een laboratorium van een private partij ingeschakeld worden. Enkele redenen voor verschillen in tarieven tussen Antwerpen en Rotterdam zijn deels al toegelicht in de case voorbeeldzending kippenvlees.

<sup>15</sup> In België is de prijs voor labonderzoek afhankelijk van de individuele afspraak van bedrijf X met laboratorium Y. De weergegeven prijs dient als indicatie en kan in de praktijk anders, zowel hoger als lager, uitvallen.

- In **Hamburg** is het tarief van de veterinaire controle voor vis € 10 per ton (oftewel € 0.01 per kilo) per zending. Het gemiddelde tarief kosten voor een eventuele laboratoriumtest voor histamine ligt daarnaast op gemiddeld op € 120.

De conclusies op basis van de vergelijking tussen de grote zeehavens voor de gemiddelde hoogte van de toezicht- en inspectietarieven zijn:

- Rotterdam kent met € 198,64 de hoogste gemiddelde tarieven voor veterinaire toezicht- en inspectie voor deze voorbeeldzending van 17.500 kilo tilapiafilet.
- De vergelijkbare te betalen veterinaire inspectietarieven in Antwerpen bedragen € 57,03 (71% lager) en in Hamburg € 175,75 (12% lager) voor deze voorbeeldzending. De redenen voor deze lagere gemiddelde tarieven in de andere havens liggen vooral in het lagere tarief per kilo, en daarnaast de lagere tarieven voor laboratoriumonderzoek in zowel Antwerpen als Hamburg.

Als de tarieven voor de veterinaire inspectie in Rotterdam wordt afgezet tegen de totale zeehavenaanloop- en doorvoer kosten voor deze voorbeeldzending (logistieke kosten + tarief toezicht- en inspectie), dan zijn deze 4,2% (€ 198,64 gemiddeld tarief veterinaire inspectie vs. € 4.229,- logistieke kosten). Dit komt mede door de relatief hoge kosten van het achterlandvervoer naar München, als de eindbestemming Geldermalsen zou zijn geweest zou dit aandeel 6,5% zijn geweest (€ 198,64 gemiddeld tarief veterinaire inspectie vs. € 2.843,- logistieke kosten).

Het aandeel van deze gemiddelde inspectietarieven in de totale havenaanloop- en doorvoerkosten van een dergelijke importvoorbeeldzending in Antwerpen en Hamburg is een stuk lager. Als de eindbestemming München is, is het aandeel in Antwerpen 1,4% (€ 57,03 gemiddeld tarief veterinaire inspectie vs. € 4.085,- logistieke kosten), en in Hamburg 4,2% (€ 175,75 gemiddeld tarief veterinaire inspectie vs. € 4.035,- logistieke kosten).

De verschillen in veterinaire toezicht- en inspectietarieven zijn al toegelicht, terwijl de verschillen in logistieke kosten veroorzaakt worden door de lagere kosten van logistieke activiteiten van dienstverleners gekoppeld aan inspectie BIP en verschillende transportkosten voor het achterlandvervoer. Hierbij dient genoemd te worden dat in de praktijk de logistieke kosten voor deze afhandeling in en achterlandtransport vanuit Antwerpen en Hamburg hoger of lager kunnen liggen, afhankelijk van bijvoorbeeld door de containerterminal berekende kosten voor diensten of de wachttijden en tijd voor uit- en opslag op het BIP.

Al met al kan voor de havenaanloop- en doorvoerkosten voor een import voorbeeldzending tilapiafilet uit Vietnam geconcludeerd worden dat bij beleving van een klant in München het gebruik van de haven van Antwerpen concurrerend is ten opzichte van Rotterdam. Zowel de gemiddelde logistieke kosten als de gemiddelde tarieven voor veterinaire toezicht- en inspectie liggen lager in Antwerpen dan in Rotterdam. Het verschil in de havenaanloop- en doorvoerkosten is € 4.428 via Rotterdam en € 4.142 via Antwerpen, een verschil van 6%. De haven van Hamburg is in de praktijk bijna net zo concurrerend, en bij gebruik van deze haven voor beleving van de klant in München zijn de kosten 5% lager.

Er is ook voor deze import voorbeeldzending vis gekeken naar de geboden servicegraad van de veterinaire inspectie autoriteiten in de verschillende Noordwest-Europese zeehavens. Hiervoor zijn de openingstijden van de in de case gebruikte veterinaire inspectie autoriteiten met elkaar vergeleken. Omdat het om dezelfde instanties gaat als bij het toezicht en inspectie op vlees wordt verwezen naar de resultaten van deze analyse in paragraaf 3.3. De conclusies op basis van deze vergelijking van openingstijden voor de veterinaire inspectie blijven hetzelfde. Hamburg kent in de praktijk de meest uitgebreide openingstijden voor de veterinaire inspecties. Rotterdam is tweede en kent iets ruimere standaard openingstijden dan Antwerpen, maar de openingstijden voor veterinaire inspecties in de geselecteerde BIP in Rotterdam is iets minder ruim dan de NVWA aangeeft. Rotterdam is tweede en kent iets ruimere standaard openingstijden dan Antwerpen. Rotterdam is op papier het meest flexibel wat betreft inspecties op aanvraag tegen meerprijs buiten de standaard openingstijden, maar de mogelijkheden voor flexibele openingstijden voor veterinaire inspecties lijken in de praktijk bij de geselecteerde BIP in Rotterdam iets minder ruim dan de NVWA aangeeft.

## 3.6 Import citrus Nederland over zee

Citrus is een van de belangrijkste productcategorieën binnen de groente en fruit sector in Nederland. Van alle groente en fruit worden sinaasappelen het meeste geïmporteerd van buiten de EU in

Tot slot is kwaliteit van de dienstverlening van de toezicht- en inspectiediensten een factor die havens van elkaar kan onderscheiden. Hier is echter geen kwantitatief onderzoek naar gedaan, en harde uitspraken over de kwaliteitsverschillen in dienstverlening zijn niet goed te onderbouwen. In het algemeen kan wel gesteld worden dat in Nederland diverse digitale mogelijkheden zijn om het toezicht- en inspectieproces te vergemakkelijken voor importeurs. Zoals bij de case voorbeeldzending vlees al toegelicht zijn de meningen van marktpartijen over de verschillen tussen de landen zijn verdeeld: sommige marktpartijen zijn van mening dat de ruimere digitale mogelijkheden in Rotterdam ten opzichte van Antwerpen de kwaliteit van de dienstverlening verbetert, terwijl anderen aangeven dat dit betekent dat marktpartijen zelf meer activiteiten moeten verrichten om digitaal aangifte te doen, en dit de kosten voor het bedrijfsleven (bijvoorbeeld kosten Portbase) verhoogd.

Rotterdam, en in toenemende mate gebeurt dat via reefercontainers. De import vindt afhankelijk van het seizoen plaats vanuit verschillende landen en van buiten de EU zijn Brazilië, Zuid-Afrika

en Marokko belangrijke importlanden. Daarnaast zijn er nog verschillende andere importlanden, waaronder Egypte. De import vanuit deze 'kleinere' importlanden vindt meestal plaats per 40 ft reefercontainer.

Voor het samenstellen van deze business case voor de import van een reefercontainer met sinaasappelen uit Egypte via Rotterdam, Antwerpen en Hamburg is informatie verkregen over de gemiddelde logistieke kosten van enkele marktpartijen. Daarnaast zijn de tarieven van toezicht en inspectie voor deze import verkregen via de nationale toezicht- en inspectiediensten verantwoordelijk voor fytosanitaire en kwaliteitscontroles. Naast document- en mogelijk fysieke controles voor de douane vinden in Nederland mogelijk drie verschillende inspecties plaats voor deze specifieke importstroom:

- een fytosanitaire inspectie, door het KCB;
- een kwaliteitsinspectie, door het KCB;
- een specifieke inspectie op residu van bestrijdingsmiddelen o.b.v. de EU 2009/669 lijst, door de NVWA. Voor citrus uit Egypte was eind 2014 deze inspectie wettelijk verplicht, inmiddels is dat niet meer zo.

De eerste twee inspectie- en toezichtactiviteiten voor deze importstroom in Nederland worden uitgevoerd door het KCB. Voor de kwaliteitsinspectie gold eind 2014 dat er reduced checks afgesproken zijn, deze kunnen per product/land combinatie en per maand variëren. De reduced checks voor de fytosanitaire inspectie bedroegen eind 2014 15% voor sinaasappelen uit Egypte. De reduced checks voor de kwaliteitsinspectie bedroeg 100% in de-

ember 2015 en begin 2015 (omhoog van 40% in november 2014).

De derde inspectie- en toezichtactiviteit wordt uitgevoerd op basis van de driemaandelijke binnen de Europese Unie opgestelde 2009/669 lijst. Hierop staat vaak wisselende product/land combinaties van groente en fruit, kruiden en noten, waarvan een deel van de zendingen verplicht extra gecheckt dienen te worden inclusief bemonstering en specifieke laboratorium test. De citrus uit Egypte stond eind 2014 op deze 2009/669 lijst, en daarom is deze 2009/669 inspectie meegenomen in de berekening van de havenaanloop- en doorvoerkosten voor deze voorbeeldzending.

Voordat de sinaasappelen uit Egypte via de zee kunnen worden geïmporteerd in Nederland moeten de goederen worden voor aangemeld bij zowel de Douane als bij de NVWA. Dit gebeurt op basis van de informatie op het fytosanitair certificaat, dat in het land van oorsprong wordt samengesteld. Deze administratieve activiteiten zijn niet meegenomen in de vergelijking van havenaanloop- en doorvoerkosten. Vanuit marktpartijen wordt opgemerkt dat de vooraanmelding in Nederland per zending iets hogere kosten met zich mee kan brengen dan in omliggende landen, omdat er in aansluitingen op meerdere IT systemen geïnvesteerd moet worden en dienstverleners extra kosten hiervoor in rekening kunnen brengen als zij dit afhandelen. Voor dit onderzoek waren deze extra IT systeem investeringen in de praktijk niet toe te rekenen zijn aan individuele voorbeeldzendingen.

Alle relevante bij de import van sinaasappelen uit Egypte in Nederland uit te voeren activiteiten, en bijbehorende havenaanloop- en doorvoerkosten, zijn in onderstaande tabel uitgewerkt voor de im-

port voorbeeldzending van 17.500 kilo sinaasappelen in een reefer container Hierbij wordt er van uitgegaan dat de zending een geheel vormt, en op basis van één certificaat Europa ingevoerd

wordt. De gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn voor een voorbeeldzending in kaart gebracht voor zowel de logistieke als de toezicht- en inspectieactiviteiten.

Tabel 3.3 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending citrus via Rotterdam (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA ROTTERDAM – Import voorbeeldzending 17.500 kilo sinaasappelen Egypte SITUATIE EIND 2014	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zeetransport Egypte – Nederland	€ 2.000.00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300.00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.4	Vervoer container van/naar 669 monster locatie (10% kans)	€ 34,00 (10%)			
3.5	Uit/ en inpakken container voor 669 monster (10% kans)	€ 150,00 (10%)			
3.6	Vervoer reefer container terminal naar locatie fytosanitair/kwaliteit (45 km)	€97.00			
<b>4</b>	<b>Activiteiten NVWA/KCB n de havenregio</b>				
4.1	NVWA controle, monster en lab test (10% kans)		€ 595,48 (10%)	€ 595,48 (10%)	€ 595,48 (10%)
4.2	Kosten wachttijd depot op 669 lab test (hier bij importeur)	PM			
4.3	Fytosanitaire documentscontrole		€ 10,21	€ 10,21	€ 10,21
4.4	Kosten fysieke fytosanitaire controle en kwaliteitscontrole		€ 41,48	€ 41,48	€ 41,48
4.5	Controle lab: vervoer naar lab en labcontrole				€ 217,51
4.6	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie	€ 0.00			
4.7	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorlooptijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant Barendrecht (0 km)	€ 0.00			
	<b>TOTALE KOSTEN (90% geen 2009/69 lijst check, 10% wel 2009/669 check)</b>	<b>€ 2.356,00 (90%) € 2.590,00 (10%)</b>	<b>€ 51.48 (90%) € 647.17 (10%)</b>	<b>€ 51.48 (90%) € 647.17 (10%)</b>	<b>€ 269,20 (90%) € 864,68 (10%)</b>

Een nadere toelichting op dit overzicht:

- De import van een reefercontainer met citrus wordt in veel gevallen uitgevoerd door de importeur zelf. Dit betekent dat zij de gehele keten beheersen. De importeur besteedt het zee-transport inclusief overslag uit aan een rederij, en de rederij laat de container overslaan op een containerterminal.
- De kosten voor het vervoer over zee van een reefercontainer van 40 feet (2 TEU) uit Egypte zijn gemiddeld € 2.000. Hierbij zijn alle kosten bij de aanlanding in Rotterdam inbegrepen, inclusief havengeld, kosten voor beloodsing, sleepdiensten en aan-/afmeren. Deze kosten zijn niet meegenomen voor het vertrek uit de exporthaven in het niet EU-land. De in rekening gebrachte kosten fluctueren sterk door het jaar heen, en zijn ook afhankelijk van de rederij die gekozen wordt. Vanuit marktpartijen zijn verschillende indicaties gegeven over de hoogte van deze transportkosten over zee, variërend van € 900 tot € 3.100, hierbij is gekozen voor het gemiddelde.
- De containerterminal op de Maasvlakte rekent volgens marktpartijen gemiddeld € 300 aan kosten voor de overslag en bijbehorende kosten, deze worden de Terminal Handling Charges (THC) genoemd. Hierbij inbegrepen zit maximaal 2 dagen opslag van de reefercontainer (na 2 dagen extra kosten van € 120/dag) en maximaal 1 dag aansluiting stroom voor reefercontainers (na 1 dag extra kosten van € 50/dag). In deze case zijn deze extra toeslagen niet berekend, er wordt van uitgegaan dat de container een korte verblijftijd heeft.
- Er kan een documentcontrole plaatsvinden van de Douane, maar dit brengt geen extra kosten met zich mee. Tevens kan de Douane de container op basis van een risicoprofiel selecte-

ren voor een fysieke controle via een scan. Met deze fysieke controle zijn geen kosten vanuit de Douane gemoeid, maar de diensten van door de Douane aangewezen derde partijen (vervoer) kunnen wel in rekening gebracht worden, terwijl daarna de container meestal per teruggaat naar de containerterminal. In deze case is geen rekening gehouden met een fysieke controle via een scan.

- De reefercontainer met sinaasappelen uit Egypte had vervolgens eind 2014 10% kans om geselecteerd te worden voor inspectie, bemonstering en laboratorium controle inzake residu van bestrijdingsmiddelen op basis van de opname op de 2009/669 lijst. Vanuit de markt wordt gerapporteerd dat de range voor deze 2009/669 controle in de praktijk varieert van 10 tot 50% inspecties, en dat 10% door de NVWA als minimum wordt gehanteerd. De NVWA werkt met een all-in tarief voor de 2009/669 lijst inspectie, en dit is € 595,48 per geselecteerde container. Dit all-in tarief van € 595,48 omdat de verplichte DOM-controle en de laboratoriumtest. Het tarief voor de laboratoriumtest alleen in Nederland komt neer op € 246,03.
- De selectie voor een 2009/669 controle is volledig onafhankelijk van de fytosanitaire en kwaliteit inspecties van de KCB en vindt plaats op één van de 10 aangewezen locaties in de Rotterdamse haven. In dit geval is de dichtstbijzijnde locatie op de Maasvlakte gekozen. Het vervoer en de handling van reefercontainer voor de 2009/669 inspectie gebeurt door een derde partij, waar bij de kosten voor vervoer gemiddeld € 34 bedragen en die van laden/lossen van de container gemiddeld € 150. Daarna wordt de containers vervoerd naar de locatie van de importeur, waar de fytosanitaire en kwaliteitsinspecties plaatsvinden. Deze kosten zijn gebaseerd op een vast startta-



rief van € 25, en een tarief van € 1,80 per km<sup>16</sup>.

- De fyto-sanitaire en kwaliteitsinspecties vinden vaak plaats bij de importeur zelf, op een speciaal hiervoor ingerichte inspectieplaats, door een inspecteur van de KCB. Fyto-sanitaire inspectie in het eigen depot van de importeur kan alleen als dat een erkende inspectielocatie is. Er kan door importeurs een aanvraag worden ingediend om deze op het eigen depot in te richten. De meeste grote importeurs hebben een dergelijke erkenning (tweejaarlijkse audit). Er vindt altijd een document controle plaats, het tarief is € 10,21 per certificaat.
- Daarna vindt er in 100% van de zendingen een kwaliteitsinspectie plaats, de reden is dat citrus uit Egypte sinds december 2014 100% gecontroleerd dient te worden. Tevens vindt er voor 15% van de zendingen een materiële fyto-sanitaire controle plaats. Deze 15% is Europees vastgelegd als 'reduced risk' percentage voor specifieke product/land combinaties, in dit geval citrus uit Egypte. Beide controles worden gecombineerd uitgevoerd door een inspecteur van het KCB.
- De kosten van de kwaliteit inspectie zijn gebaseerd op een starttarief van € 46,50 + € 1,46 per minuut. Er worden echter meestal meerdere zendingen per inspectie afgehandeld door de inspecteur, gemiddeld is dit 3. Dit betekent dat bij 15 minuten inspectietijd de kosten totaal € 37,48 voor deze zending zijn. De kosten van de fyto-sanitaire inspectie zijn daarnaast het minimum tarief van € 4 euro, totale kosten zijn dus € 41,48.
- Als bij de fyto-sanitaire/kwaliteit controle de inspecteur het nodig acht, kan er bemonstering en aansluitend controle via spe-

cifieke tests in het laboratorium (in Wageningen) plaatsvinden. Dit is slechts in een beperkt aantal gevallen, op basis van informatie uit de markt is uitgegaan van 1 op de 50 fysieke gecontroleerde zendingen (2%). De kosten van deze controle bedraagt € 43,80 voor bemonstering en vervoer en € 173,71 voor de controle in het laboratorium (eenheidsprijs). De zending blijft in opslag tot de uitslag van het onderzoek binnen is.

- Indien er testen afgenomen worden als onderdeel van monitoring (Nationaal Plan) dan mag de zending wel door. In dergelijke gevallen worden ook geen kosten voor de onderzoeken in rekening gebracht. Indien uit de tests blijkt dat er iets mis is met de zending dan wordt deze teruggeroepen als de volksgezondheid in het gedrang kan komen.
- Zodra de fyto-sanitaire en kwaliteit inspectie van de sinaasappelen plaatsgevonden heeft wordt door de expediteur aangifte gedaan bij de Douane. Vervolgens wordt de zending vrijgegeven voor import in de EU. Nadat de veterinaire controle is afgerond, wordt de lading vrijgegeven door de NVWA, en daarna door de douane. Er vindt verder geen transport plaats, want de locatie van de importeur is de eindbestemming.

De gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten voor de voorbeeld importzending citrus uit Egypte is opgedeeld worden in twee categorieën, te weten de 90% zendingen zonder 2009/669 lijst inspectie, en de 10% zendingen met 2009/669 lijst inspectie:

---

<sup>16</sup> Bron: Panteia, 'Kostencalculaties in het beroepsgoederenvervoer over de weg', 2014

### **Ad 1. Kosten voor 90% zendingen zonder 2009/669 lijst inspectie**

- Logistieke kosten: deze zijn € 2.406,00 voor het overgrootste deel zijn dit de kosten van transport over zee. Dit zijn de logistieke kosten als de afhandeling van de importzending zonder onverwachte haperingen gebeurt, anders kunnen de logistieke kosten verder oplopen. De gemiddelde kosten van de logistieke activiteiten kunnen in de praktijk voor een individuele zending hoger of lager dan dit gemiddelde liggen.
- Tarief voor toezicht- en inspectie: dit is € 51,69 in het geval van optie 1 en 2 (98% van de zendingen, alleen bij optie 3 (2% van de zendingen) met bemonstering en laboratoriumtest zijn de kosten hoger, te weten €269,20. De gewogen gemiddelde kosten voor een import modelzending zijn hiermee € 56,04. Hierbij moet aangetekend worden dat dit de tarieven zijn van een gemiddelde modelzending die wordt afgehandeld tijdens de standaard openingstijden voor de fytosanitaire en kwaliteitsinspectie. Buiten deze standaard openingstijden liggen de tarieven hoger.

### **Ad 2. Kosten voor 10% zendingen met 2009/669 lijst inspectie**

- Logistieke kosten: deze zijn € 2.590,00, voor het overgrootste deel zijn dit de kosten van transport over zee. Ten opzichte van kosten voor de overige 90% van de zendingen citrus komen hier de logistieke kosten voor de activiteiten van derde partijen voor de 2009/669 inspectie bij. Dit betreft het vervoer

naar de 2009/669 inspectielocatie, en het laden en lossen van de reefercontainer voor de 2009/669 lijst inspectie.

- Tarief voor toezicht- en inspectie: dit is € 647,17 in het geval van optie 1 en 2 (98% van de zendingen met 2009/69 inspectie), alleen bij optie 3 (2% van de zendingen) met bemonstering en laboratoriumtest zijn de kosten hoger, te weten €864,68. Deze laatste zijn de zendingen die zowel voor de 2009/669 als de fytosanitaire/kwaliteitsinspectie bemonsterd en in het laboratorium getest worden. Dit komt in 0,2% van alle import zendingen in deze case voor. De gewogen gemiddelde toezicht- en inspectiekosten voor een import modelzending die een 2009/669 inspectie moet ondergaan zijn hiermee € 651,52.

Tenslotte kunnen de kosten voor 100% van de zendingen ook nog gemiddeld worden, dan krijgen we havenaanloop- en doorvoerkosten voor Rotterdam die we kunnen vergelijken met die in de andere zeehavens.

### **Gemiddelde kosten voor 100% zendingen**

- Gemiddelde logistieke kosten: deze zijn € 2.424,40, voor het overgrootste deel zijn dit de kosten van transport over zee.
- Gemiddeld tarief voor toezicht- en inspectie: dit is € 111,24 in het geval van optie 1 en 2 (98% van de zendingen), alleen bij optie 3 (2% van de zendingen) met bemonstering en laboratoriumtest zijn de kosten hoger, te weten € 328,75. Deze laatste zijn de zendingen die bij de fytosanitaire/kwaliteitsinspectie bemonsterd en in het laboratorium getest worden. De gewo-

gen gemiddelde toezicht- en inspectiekosten voor een import modelzending die een 2009/669 inspectie moet ondergaan zijn hiermee € 115,59.

Hierbij moet aangetekend worden dat dit de tarieven zijn van een gemiddelde modelzending die wordt afgehandeld tijdens de standaard openingstijden voor de fytosanitaire en kwaliteitsinspectie. Buiten deze standaard openingstijden liggen de tarieven hoger.

### 3.7 Internationale vergelijking import citrus

Naast de haven van Rotterdam kunnen importeurs ook de havens van Antwerpen en Hamburg gebruiken voor de import van citrus uit Egypte. De gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten voor een voorbeeld importzending zijn ook in kaart gebracht voor gebruik van deze twee havens, inclusief de gemiddelde inspectie- en toezichttarieven. Hierbij is uitgegaan van een aantal aannames die voor elke zeehaven gelijk zijn:

- De kosten voor vervoer over zee.
- De kosten voor overslag van de container<sup>17</sup>.
- De uitvoering van fytosanitaire en kwaliteitsinspecties die voldoet aan het Europese wetgeving. Dit betekent dat er dezelfde percentage kans is in Antwerpen en Hamburg als in Rotterdam dat een import zending fysiek wordt gecontroleerd, bemonsterd en in het laboratorium getest. Deze percentages kunnen

---

<sup>17</sup> Onderzoek van de Erasmus Universiteit en Ecorys in 2014 heeft aangetoond dat de havens van Antwerpen en Hamburg staatsteun ontvangen die de haven van Rotterdam niet ontvangt. Dit impliceert dat de haven van Rotterdam hogere tarieven moet vragen dan de concurrerende havens om investeringen uit eigen middelen te kunnen betalen.

in de praktijk verschillen, want EU-landen moeten een minimum percentage hanteren, maar zijn niet gebonden aan een maximumpercentage.

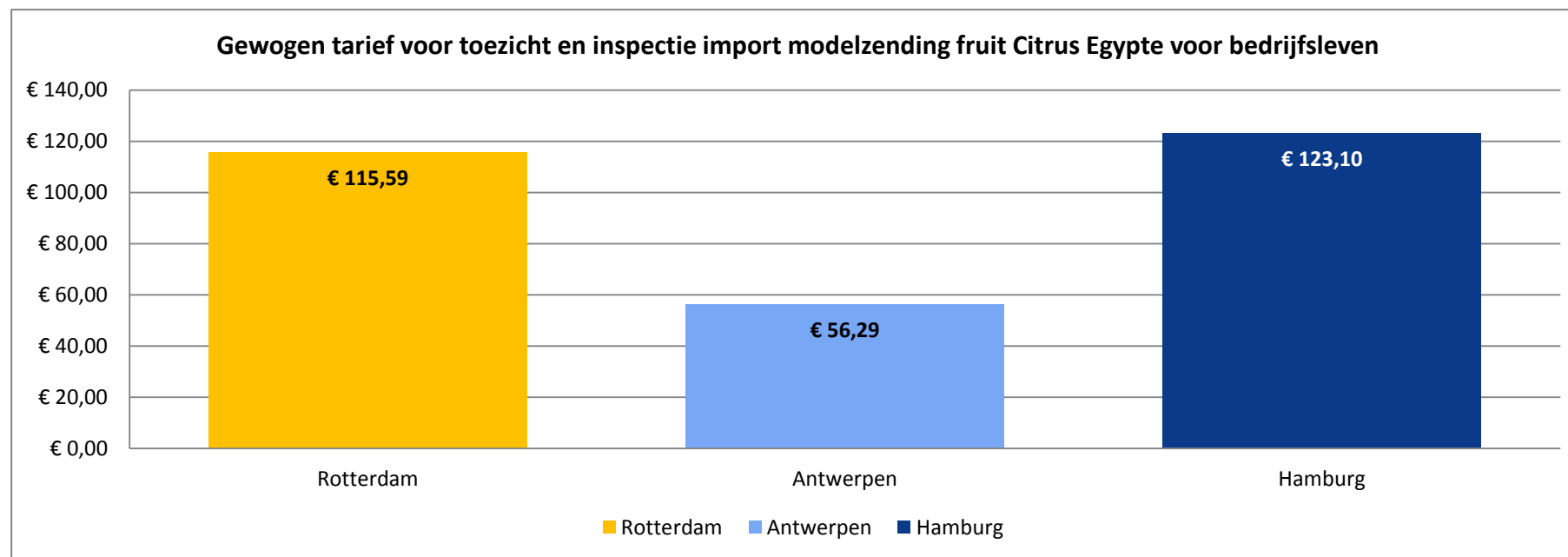
De transportkosten richting de eindbestemming in het achterland en de specifieke logistieke afhandelingskosten in de havens kunnen echter van elkaar verschillen in deze business case. Daarnaast kunnen specifiek voor deze case de logistieke kosten die door marktpartijen als derden worden gemaakt voor een eventuele 2009/669 inspectie verschillen.

De totale gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn opgenomen in bijlage 4 voor de havens van Antwerpen en Hamburg. In figuur 3.6 zijn de gemiddeld in rekening gebrachte tarieven voor toezicht- en inspectieactiviteiten in de drie zeehavens met elkaar vergeleken. Dit is gedaan voor een gewogen tarief, waarbij rekening is gehouden met de tarieven voor zowel de eventuele 2009/669 inspecties (10% van de zendingen voor alle landen) als de fytosanitaire en kwaliteitscontroles voor DOM (Document, Overeenstemming en Materieel) inspectie en DOM + laboratorium-

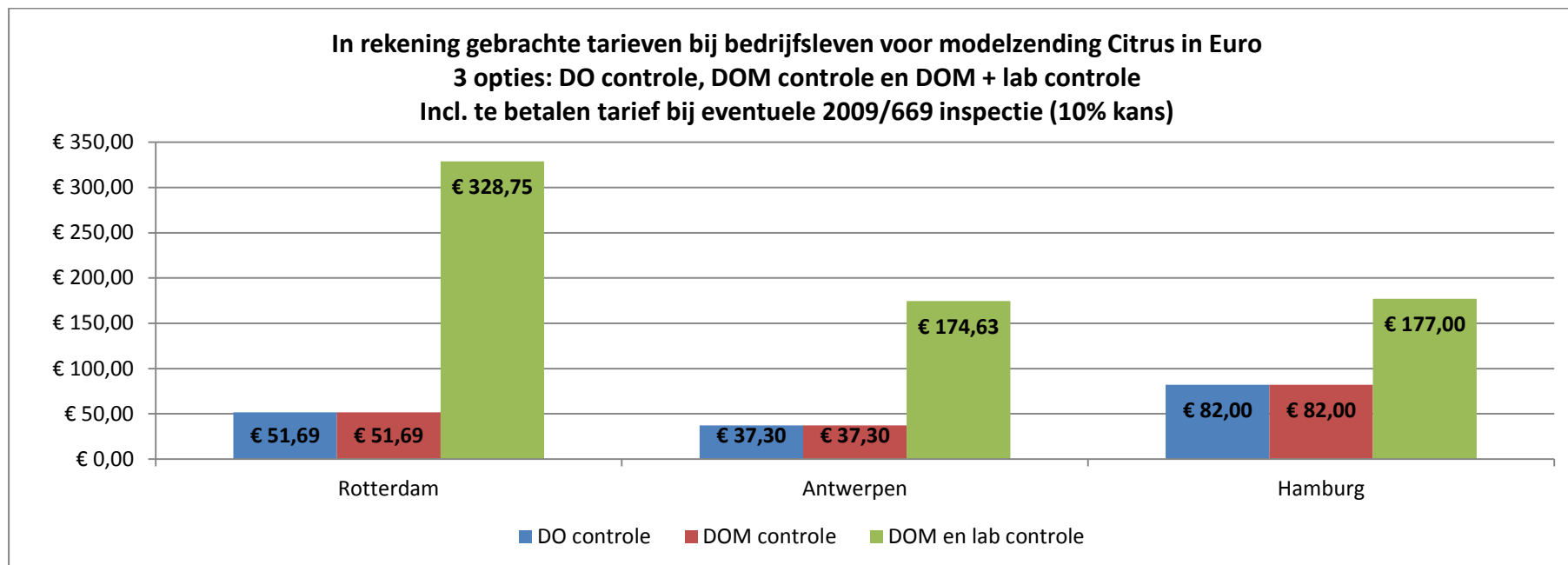
inspectie. Hierbij wordt rekening gehouden met de mate waarin de laboratoriumcontrole voor de voorbeeld import zending voorkomt.

In figuur 3.7 zijn vervolgens de tarieven voor elk van de mogelijke inspectie opties per haven weergegeven.

Figuur 3.6 Gewogen tarief voor toezicht en inspectieactiviteiten voor import modelzending sinaasappelen voor het bedrijfsleven in euro, via verschillende zeehavens



Figuur 3.7 Tarieven toezicht en inspectie import modelzending sinaasappelen voor het bedrijfsleven in euro, via verschillende zeehavens



Een toelichting op de in rekening gebrachte gemiddelde tarieven voor toezicht en inspectie activiteiten in Antwerpen en Hamburg in de figuren 3.6 en 3.7:

- In **Antwerpen** is het tarief voor de documentcontrole € 8,29 per zending en van de identiteitscontrole eveneens € 8,29 per zending. De kosten van de fytosanitaire/kwaliteit fysieke controle is gebaseerd op een tariefstafel. Ze zijn voor deze voorbeeldzending in totaal € 20,72. Het gemiddeld tarief voor een

eventuele laboratoriumtest ligt op € 120,76<sup>18</sup>. Daarnaast is er nog 10% kans op een 2009/669 lijst inspectie, de totale kosten zijn hier € 165,72 en hiervan wordt 10% in het gemiddelde meegerekend. In België kan zowel een laboratorium van de inspectiedienst als een laboratorium van een private partij ingeschakeld worden,

<sup>18</sup> In België is de prijs voor labonderzoek afhankelijk van de individuele afspraak van bedrijf X met laboratorium Y. De weergegeven prijs dient als indicatie en kan in de praktijk anders, zowel hoger als lager, uitvallen.

- In **Hamburg** is het gemiddeld tarief voor documentcontrole € 27,00 per zending en van de identiteitscontrole en fytosanitaire/kwaliteit materiële controle gecombineerd € 55,00. Het gemiddeld tarief voor een eventuele laboratoriumtest ligt toevallig eveneens op € 55,00. Daarnaast is er nog 10% kans op een 2009/669 lijst inspectie, de totale kosten zijn hier gemiddeld € 400,00, en hiervan wordt 10% meegerekend.

De vergelijking in de uitvoering en tarieven van laboratoriumtests tussen vooral België en Nederland wordt in de praktijk bemoeilijkt omdat in Nederland de tests verplicht via de eigen laboratoria van de NVWA lopen, terwijl in België zowel de laboratoria van de autoriteiten als aangewezen private laboratoria gebruikt kunnen worden. De private laboratoria heffen verschillende tarieven, mede afhankelijk van het aangeboden volume per jaar en de gewenste snelheid van reactie. Een snelle oplevering van een laboratorium resultaat kost vaak tussen de 25 en 100% meer dan het standaardtarief bij inzet van een privaat laboratorium in België. Tevens zijn er ophaalkosten (wanneer minder dan x monsters tegelijk worden aangeboden). Voor Rotterdam/Schiphol geldt de aangegeven prijs altijd, is deze inclusief bemonstering en transport en met een duidelijk gecommuniceerde doorlooptijd. Er zijn in de praktijk veel mogelijkheden, en dit maakt een vergelijking lastig.

De conclusies op basis van de vergelijking tussen de grote zeehavens voor de gemiddelde hoogte van de toezicht- en inspectietarieven voor deze import voorbeeldzending citrus zijn:

- Rotterdam kent met € 115,59 hogere gemiddelde tarieven voor toezicht- en inspectie op het gebied van fytosanitair en le-

vensmiddelenkwaliteit (inclusief 2009/669 inspectie) dan Antwerpen met € 56,29. Het verschil is 51% in het voordeel van Antwerpen.

- Rotterdam kent daarentegen wel iets lagere gemiddelde tarieven voor toezicht- en inspectie op het gebied van fytosanitair en levensmiddelenkwaliteit (inclusief 2009/669 inspectie) dan Hamburg. In Hamburg zijn de gemiddelde tarieven € 123,10, en het verschil is 6% in het voordeel van Rotterdam.

Als de tarieven voor de fytosanitaire en kwaliteitsinspecties in Rotterdam wordt afgezet tegen de totale zeehavenaanloop- en doorvoer kosten voor deze voorbeeldzending (logistieke kosten + tarief toezicht- en inspectie), dan zijn deze 4,6% (€ 115,59 gemiddeld tarief inspecties vs. € 2.424,40,- gemiddeld aan logistieke kosten).

Het aandeel van deze gemiddelde inspectietarieven in de totale havenaanloop- en doorvoerkosten van een dergelijke importvoorbeeldzending via Antwerpen is 2,1% (€ 56,29 gemiddeld tarief inspecties fytosanitair en kwaliteit vs. € 2.571,00 gemiddelde logistieke kosten), en in Hamburg 3,4% (€ 123,10 gemiddeld tarief veterinaire inspectie vs. € 3.303,60 gemiddelde logistieke kosten).

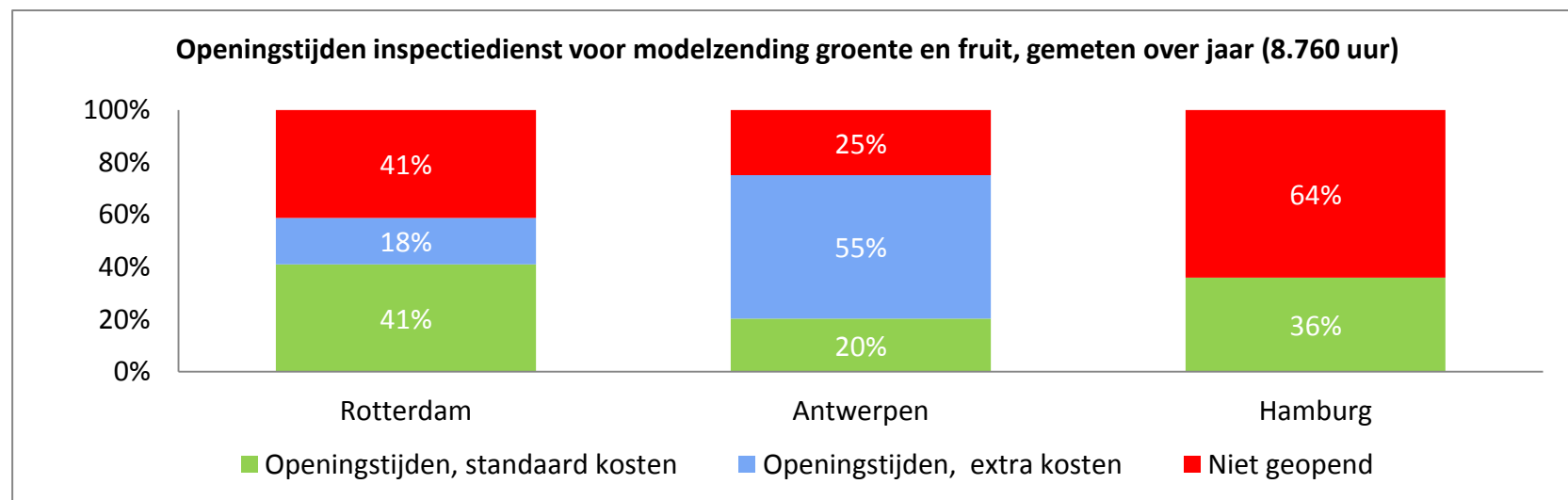
De verschillen in de toezicht- en inspectietarieven zijn al toegevoegd, terwijl de verschillen in logistieke kosten vooral veroorzaakt worden door de hogere kosten van achterlandvervoer naar Barendrecht. Dit zorgt ervoor dat de logistieke kosten voor deze voorbeeldzending via Antwerpen hoger zijn dan Rotterdam, ondanks dat de logistieke kosten in de haven zelf lager zijn.

Al met al kan voor de havenaanloop- en doorvoerkosten voor een import voorbeeldzending citrus vanuit Egypte uit Brazilië geconcludeerd worden dat voor een fruitimporteur in Barendrecht, in de Rotterdamse havenregio, het gebruik van de haven van Antwerpen concurrerend is ten opzichte van Rotterdam. De gemiddelde tarieven voor toezicht- en inspectie liggen weliswaar lager in Antwerpen dan in Rotterdam, maar de hogere kosten voor achterlandvervoer zorgen ervoor dat de havenaanloop- en doorvoerkosten via Rotterdam al met al net iets lager zijn. Het verschil in de havenaanloop- en doorvoerkosten is € 2.540 via Rotterdam en € 2.627 via Antwerpen, een verschil van 3%. De haven van Hamburg is in de praktijk veel minder concurrerend, mede vanwege de langere transportafstand naar Barendrecht, en bij gebruik van de-

ze haven zijn de kosten 35% hoger. Deze concurrentiepositie heeft uiteraard wel veel te maken met de geografische locatie van de fruitimporteur in Barendrecht, in het Rotterdamse havengebied.

Er is naast naar de hoogte van de havenaanloop- en doorvoerkosten ook gekeken naar de geboden servicegraad van de fytosanitaire en kwaliteitsinspectie autoriteiten in de verschillende Noordwest-Europese zeehavens. Hiervoor zijn de openingstijden van de in de case ingeschakelde inspectie autoriteiten met elkaar vergeleken. Dit leverde de volgende resultaten op, afgebeeld in figuur 3.8:

Figuur 3.8 Werktijden fytosanitaire toezicht en inspectiediensten over het jaar heen in uren/jaar, in verschillende zeehavens



Een toelichting op de openingstijden per land:

- In **Rotterdam** kan de fytosanitaire/kwaliteitsinspectie op de locatie van de importeur tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 6:00 en 20:00 uur, op zaterdag tussen 6:00 en 20:00 uur tegen 50% meerprijs, en op zon- en feestdagen tussen 6:00 en 20:00 uur tegen 100% meerprijs. Er is geen mogelijkheid voor een fytosanitaire/kwaliteitsinspectie tussen 20:00 en 6:00 uur.
- In **Antwerpen** kan de fytosanitaire/kwaliteitsinspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 9:00 en 16:00 uur. Hierbuiten is volgens de informatie van de FAVV in principe een inspectie mogelijk op aanvraag en tegen extra kosten. Deze meerprijs is 50% voor werkdagen tussen 07:00 en 18:00 uur, 100% voor zaterdag tussen 07:00 en 18:00 uur en 200% voor zon- en feestdagen 07:00 en 18:00 uur. In andere publicaties<sup>19</sup> en ook van marktpartijen hebben we vernomen dat dit in de praktijk slechts sporadisch mogelijk is.
- In **Hamburg** kan de fytosanitaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op maandag-vrijdag tussen 06:45-21:00 uur, met in totaal 1 uur pauze voor lunch en diner. Op donderdag is er 1 uur extra pauze en op vrijdag 3,5 uur extra pauze. Buiten deze openingstijden is inspectie in principe niet mogelijk.

Belangrijk om hierbij te vermelden is dat voor de 2009/669 inspecties van de NVWA in Nederland de tijden waarbinnen reguliere inspecties kunnen worden aangevraagd tot stand op basis van 'vraag en aanbod'. Bij meer vraag om inspecties vanuit het be-

---

<sup>19</sup> O.a. Universiteit van Antwerpen 2014

drijfsleven kunnen de openingstijden worden uitgebreid. Bij mindere vraag om inspecties vanuit het bedrijfsleven kunnen openingstijden weer worden beperkt. Voor de fytosanitaire inspecties, die uitgevoerd worden door het KCB, is dit niet mogelijk.

Tevens geldt ook hier dat de vergelijking in de uitvoering en tarieven van laboratoriumtests tussen vooral België en Nederland in de praktijk bemoeilijkt wordt omdat in Nederland de tests verplicht via de eigen laboratoria van de NVWA lopen, terwijl in België zowel de laboratoria van de autoriteiten als aangewezen private laboratoria gebruikt kunnen worden. De private laboratoria heffen verschillende tarieven, mede afhankelijk van het aangeboden volume per jaar en de gewenste snelheid van reactie. Een snelle oplevering van laboratorium resultaten kost vaak tussen de 25 en 100% meer dan het standaardtarief bij inzet van een privaat laboratorium in België. Tevens zijn er ophaalkosten (wanneer minder dan x monsters tegelijk worden aangeboden). Voor Rotterdam/Schiphol geldt de prijs altijd, is deze inclusief bemonstering en transport en met een duidelijk gecommuniceerde doorlooptijd. Er zijn in de praktijk veel mogelijkheden, en dit maakt een vergelijking lastig.

De conclusies op basis van deze vergelijking van openingstijden voor de fytosanitaire inspectie zijn:

- Rotterdam kent de meest uitgebreide standaard werktijden voor de fytosanitaire/kwaliteitsinspecties, gevolgd door Hamburg en daarna Antwerpen.
- In Rotterdam en Antwerpen kan daarnaast op bepaalde tijdstippen buiten de reguliere openingstijden op aanvraag gecontroleerd worden tegen extra kosten. In theorie zijn die ope-



ningstijden op aanvraag in Antwerpen ruimer dan die in Rotterdam, maar vanuit andere bronnen blijkt dat deze verruimde openingstijden in Antwerpen slechts sporadisch aangeboden worden. In Rotterdam gebeurt dat veel vaker, en daarom lijkt Rotterdam in de praktijk ook op dit gebied beter te scoren dan de andere havens. In Hamburg zijn er buiten de standaard openingstijden geen flexibele tijden voor inspectie.

De doorlooptijd voor de fytosanitaire inspectie in Rotterdam is bij de importeur en is normaliter snel, de inspectie kan van te voren gepland worden. De doorlooptijd wordt tevens in 10% van de zendingen sterk beïnvloed door de doorlooptijd van de 2009/669 lijst inspectie en laboratorium test. De gemiddelde doorlooptijd van de

inspecties voor deze importzending citrus in de verschillende zeehavens is lastig in kaart te brengen, en verdere uitspaken kunnen hierover in het kader van dit onderzoek niet gedaan worden.

Specifiek voor de 2009/669 inspecties op voedselveiligheid geldt dat in Nederland inspecties uitgevoerd op een groot aantal aangewezen locaties bij logistieke dienstverleners in Rotterdam en Schiphol. Daarbij tracht de NVWA zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de logistieke keten, in plaats van deze inspecties verplicht op enkele locaties in de haven te doen zoals bijvoorbeeld in Antwerpen. De keuze uit meer locaties voor de 2009/669 inspecties kan leiden tot kortere doorlooptijden, maar dit kan per individuele zending verschillen.

### 3.8 Import vlees voor scheepsbevoorrading

Deze importstroom is zeer specifiek en qua proces van logistiek, toezicht en inspectie niet goed te vergelijken met de andere importstromen. De reden is dat het hier om de aanlanding van niet-EU-gecertificeerd vlees in de zeehavens gaat, dat via een scheepsbevoorrader in een vrijhandelszone buiten de EU blijft, en uiteindelijk wordt uitgeleverd aan schepen. Het vlees wordt dus niet in de EU geïmporteerd, en hoeft daarom niet fysiek veterinair gecontroleerd te worden. De enige controles zijn veterinaire document- en overeenstemmingsinspecties, deze worden wel verschillende malen uitgevoerd.

De logistieke ketens voor de aanlanding van vlees voor scheepsbevoorradingsketen wordt voor dit onderzoek opgeknipt in twee delen.

- Het eerste deel van deze keten is identiek aan de logistieke keten van de import van vlees en wordt alleen summier beschreven. Het vlees wordt in een BIP op document- en overeenstemming gecontroleerd, en gaat daarna naar de scheepsbevoorrader.

- Het tweede deel, vanaf de aankomst van de lading vlees bij de scheepsbevoorrader, wordt meer uitgebreid beschreven omdat het hier een specifieke situatie betreft.

Er zijn momenteel een kleine 10 bedrijven actief in deze specifieke bedrijfstak in de regio Rotterdam. De scheepsbevoorraders leveren alles wat een bezoekend schip in een Noordwest-Europese haven nodig kan hebben: dit zijn levensmiddelen en verdere behoeftigheden, maar ook spare parts en technische zaken (verf, etc.) die door rederijen bij de scheepsbevoorraders in het warehouse worden gestald. De scheepsbevoorrading is daarmee een nichemarkt, waar specialistische kennis van het logistieke proces van groot belang is. Er zijn scheepsbevoorraders in alle Europese havens, waarbij Hamburg en vooral Antwerpen grote concurrenten voor de Rotterdamse scheepsbevoorraders zijn.

De in di onderzochte case is de volgende. Bezoekende schepen kunnen een pakket aan bevoorrading in Rotterdam, Antwerpen of Hamburg kopen. In dit pakket zitten levensmiddelen, waaronder vaak ook vlees. Het specifieke punt is scheepsbevoorraders vlees kunnen kopen op de vrije wereldmarkt zonder EU-certificering, en voor een lagere prijs kunnen leveren aan schepen. Het vlees wordt door de scheepsbevoorrader via een vrijhandelszone geïmporteerd en uitgeleverd aan schepen, het gaat dus buiten de EU. Het vlees is van de door de klant gewenste kwaliteit, maar buiten de EU geslacht door een niet-EU-gecertificeerd bedrijf. Zo kunnen scheepsbevoorraders in de EU beter concurreren op de mondiale scheepsbevoorradingmarkt (Dubai, Houston e.d.).

De inkoop van niet-EU gecertificeerd vlees is een specifieke logistieke keten, waarbij er in de praktijk op verschillende momenten veterinaire document- en overeenstemmingscontroles plaats moeten vinden. In Rotterdam vindt er op 5 punten in de keten toezicht- en/of inspectie activiteiten plaats waar het product wordt gecontroleerd:

- 1 Bij import van de reefercontainer in het BIP;
- 2 Bij inslag van de goederen (uitladen reefercontainer) in het warehouse van de scheepsbevoorrader;
- 3 Periodiek bij opslag van de goederen in het warehouse van de scheepsbevoorrader;
- 4 Bij uitslag van de goederen (op samengestelde pallets) in het warehouse van de scheepsbevoorrader;
- 5 Bij overslag van de pallets op het schip (alleen administratief)

Er zijn hierbij dus vier inspecties, maar deze betreffen alleen document- en overeenstemmingscontrole. De gemiddelde havenaanloop- en bevoorradingskosten voor een voorbeeldzending vlees voor scheepsbevoorrading kunnen op basis van de doorlopen logistieke keten opgesteld worden voor scheepsbevoorraders in Rotterdam, en dat is in tabel 3.4 gedaan.

Tabel 3.4 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij aanlanding modelzending niet-EU-gecertificeerd vlees via Rotterdam (zeehavenaanloopkosten)

	HAVENAANLOOPKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR AANLANDING NIET-EU GECERTIFICEERD VLEES VOOR SCHEEPSBEVOORRADING - Modelzending van 17.500 kilo vlees	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>		
1.1	Zeetransport Brazilië – Nederland	€ 2.400,00	
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>		
2.1	Overslag container naar kade, incl. . alle terminal handling	€ 300,00	
<b>3</b>	<b>Logistiek afhandeling in havenregio</b>		
3.1	Opslag reefercontainer op terminal: Aanname opslag < 1 dag	€ 0,00	
3.2	Vervoer en fysieke controle of scan container Douane ( alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM	
3.3	Opslag reefercontainer op terminal: Aanname opslag < 1 dag	€ 0,00	
3.4	Vervoer container door naar BIP (40km)	€ 97,00	
3.5	Vervoer container van BIP naar warehouse Scheepsbevoorrader (5 km)	€ 34,00	
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>		
4.1	Document- en overeenstemming (DO) controle		€ 196,18
4.2	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan activiteiten BIP	€ 95,00	
	<b>TOTALE KOSTEN DEEL 1 VAN KETEN</b>	<b>€ 2.926,00</b>	<b>€196,18</b>
<b>4</b>	<b>Activiteiten in warehouse scheepsbevoorrader</b>		
4.1	Inslag producten in warehouse - DO controle)		€ 40,88
4.2	Periodieke controle opslag in warehouse (DO controle)		€ 68,72
4.3	Samenstellen pallets voor uitslag	€ 0,00	
4.4	Controle uitslag producten in warehouse (DO Controle)		€ 124,40
<b>5</b>	<b>Activiteiten vervoer naar schip</b>		
5.1	Vervoer naar locatie Pallets naar Schip	€ 1.000,00	
5.2	Overslag pallets naar schip, afhandeling NVWA certificaat		€ 0,00
	<b>TOTALE KOSTEN DEEL 2 VAN KETEN</b>	<b>€1.000,00</b>	<b>€234,00</b>
	<b>TOTALE KOSTEN VLEES PER REEFERCONTAINER</b>	<b>€ 3.926,00</b>	<b>€ 430,18</b>
	<b>TOTALE KOSTEN VLEES PER SCHEEPSBEVOORRADING (20 schepen)</b>	<b>€ 196,30</b>	<b>€ 21,51</b>

Een nadere toelichting op dit overzicht voor Rotterdam:

- De kosten voor het vervoer over zee van een reefercontainer van 40 feet (2 TEU) uit Brazilië zijn gemiddeld € 2.400. Hierbij zijn alle kosten bij de aanlanding in Rotterdam inbegrepen, in-

clusief havengeld, kosten voor beloodsing, sleepdiensten en aan-/afmeren. De in rekening gebrachte kosten fluctueren sterk door het jaar heen, en zijn ook afhankelijk van de rederij die gekozen wordt. Vanuit marktpartijen zijn verschillende indicaties gegeven over de hoogte van deze transportkosten over

zee, variërend van € 1.600 tot € 3.200, hierbij is gekozen voor het gemiddelde.

- De containerterminal op de Maasvlakte rekent volgens marktpartijen gemiddeld € 300 aan kosten voor de overslag en bijbehorende kosten, deze worden de Terminal Handling Charges (THC) genoemd.
- Er vindt door de douane altijd een documentcontrole van de zending plaats op de containerterminal. Dit brengt geen extra kosten met zich mee. Tevens kan de douane de container op basis van een risicoprofiel selecteren voor een fysieke controle door middel van een scan. Met deze fysieke controle zijn geen kosten vanuit de Douane gemoeid, maar de diensten van door de Douane aangewezen derde partijen (vervoer) kunnen wel in rekening gebracht worden. Deze logistieke kosten van derde partijen bedragen gemiddeld € 200 volgens marktpartijen. In deze case zijn de kosten voor fysieke controle door middel van een scan via een PM-post meegenomen.
- De veterinaire inspectie plaats bij een BIP in de Rotterdamse haven, door een dierenarts/controleur van de NVWA. Er zijn 5 Buitenpost Inspectie Punten in Rotterdam, voor deze case is gekozen voor een BIP in Rotterdam-Albrandswaard. Voor het transport van 40 km vanaf de Maasvlakte naar het BIP, en van het BIP naar het Warehouse van de scheepsbevoorrader, dienen transportkosten betaald te worden.
- In het BIP wordt de zending op documenten en overeenstemming gecontroleerd. De kosten voor alle controles worden bepaald aan de hand van vaste tarieven op basis van het netto gewicht van de zending. De prijs per kilo is € 0,01121 per kilo. Voor de zending van 17.500 kilo komen de kosten uit op € 196,18.

- De partij vlees in de reefercontainer wordt vervolgens naar het warehouse van de scheepsbevoorrader gebracht, waar de NVWA een inspectiepost heeft. Bij inslag van de reefercontainer wordt een documents- en overeenkomstcontrole gedaan. Daarna kan de opslag in het warehouse van de scheepsbevoorrader plaatsvindt. De kosten zijn gebaseerd op het starttarief van € 155,23, en een tijdsbesteding van 15 minuten voor de inspectie, dit kan binnen het kwartiertarief van € 27,84. De NVWA probeert de in rekening te brengen waar mogelijk te beheersen door meerdere controles bij één bedrijf of meerdere bij elkaar gelegen bedrijven samen te vatten onder één starttarief. In 2014 werd gemiddeld per 11,9 controles een starttarief gerekend. Deze maatstaf wordt in deze rapportage gehanteerd. Totale gemiddelde kosten voor deze DO-inspectie zijn dan € 40,88, gebaseerd op een standaardafhandeling en de bijbehorende tarieven.
- Tijdens de opslag van het product kan periodiek (wekelijks) een inspectie van de NVWA op het opgeslagen vlees in het warehouse zijn. Wederom wordt het starttarief ten dele meegeteld en is de aanname dat de controle van het vlees in een half uur afgerond is. Totale kosten voor deze DO-inspectie van het magazijn zijn dan € 68,72.
- Als het vlees uitgeleverd wordt aan schepen is dit vaak in kleinere pakketten van ca. 1.000 kilo per stuk, waarbij de bevoorrading met andere levensmiddelen, benodigdheden en eventueel spare parts. Er vindt een laatste document- en overeenstemmingscontrole plaats door de NVWA bij uitslag van de pallets met vleesproducten naar individuele schepen. De kosten zijn gebaseerd op het starttarief van € 155,23, en beste-

ding van 60 minuten voor de inspectie onder het kwartiertarief van € 27,84. Ook hier wordt het starttarief ten dele in rekening gebracht. Totale kosten voor deze DO-inspectie zijn dan € 124,40, gebaseerd op een standaardafhandeling en de bijbehorende tarieven.

- Het vervoer naar en overslag van de pallet naar het schip kost gemiddeld € 25 per pallet, en er wordt vanuit gegaan dat er 40 pallets uit de 17.500 kilo vlees samengesteld kan worden, waarmee gemiddeld 20 schepen kunnen worden bevoorrad. De logistieke kosten zijn dan € 1.000.
- Tenslotte is er bij overslag van de pallet van wal naar schip nog een laatste administratieve documentverplichting aan de NVWA. Het document van inklaring van bevoorrading op het schip moet worden ondertekend door de kapitein (kan ook later opgestuurd worden) en gegeven worden aan de NVWA. Dan kan het schip vertrekken naar internationale wateren. Als dit vergeten wordt kunnen er voor de scheepsbevoorrader hoge extra kosten dreigen.

De gemiddelde kosten voor afhandeling van deze voorbeeldzending rundvlees is gebaseerd op het feit dat het vlees uit 1 reefercontainer gebruikt wordt om 20 schepen te bevoorraden met gemiddeld 900 kilo vlees per schip. De gemiddelde havenaanloop- en bevoorradingskosten kunnen hiermee uitgerekend worden voor zowel de reefercontainer als per schip, en zijn als volgt:

- Logistieke kosten: deze zijn in totaal € 3.926,- voor de reefercontainer, voor het grootste deel zijn dit de kosten van transport over zee en vervoer. Per scheepsbevoorrading van 900 kilo vlees is dat € 196,30.
- Tarieven voor toezicht- en inspectie, inclusief controle op het BIP: deze zijn in totaal € 430,18 voor de reefercontainer, gebaseerd op de gemiddeld door de NVWA verrichte activiteiten en de geheven tarieven voor deze activiteiten. Per scheepsbevoorrading van 900 kilo vlees is dat € 21,51.

Hierbij moet aangetekend worden dat dit de kosten zijn van een modelzending die wordt afgehandeld. De tijd die een inspecteur besteed aan inspectie van niet-EU gecertificeerd vlees kan variëren en er wordt in het tarief per kwartier gerekend.

### 3.9 Internationale vergelijking import vlees voor scheepsbevoorrading

De scheepsbevoorraders in Rotterdam hebben concurrentie van die in Antwerpen en Hamburg. De gemiddelde havenaanloop- en bevoorradingsdoorvoerkosten voor een voorbeeld zending niet-EU gecertificeerd vlees is ook in kaart gebracht voor gebruik van deze twee havens, inclusief de gemiddelde inspectie- en toezichttarieven. Hierbij is uitgegaan van een aantal aannames die voor elke zeehaven gelijk zijn:

- De kosten voor vervoer over zee
- De kosten voor overslag van de container<sup>20</sup>.
- De uitvoering van veterinaire inspecties, die voldoet aan het Europese wetgeving. Deze gebeurt op dezelfde manier als in Rotterdam wat betreft inspectieproces en doorlooptijden, er wordt alleen gewerkt met andere tarieven.

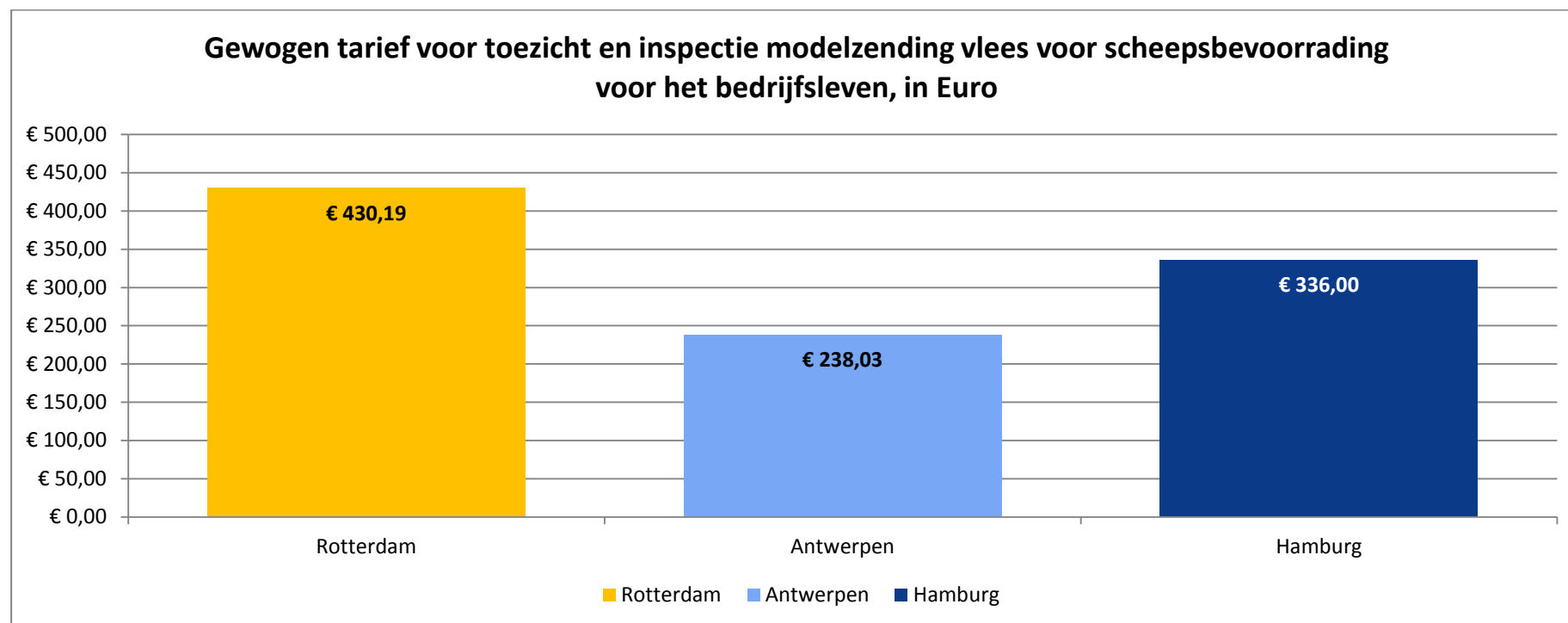
De transportkosten en de specifieke logistieke afhandelingskosten in de havens kunnen echter van elkaar verschillen in deze business case.

De totale gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn opgenomen in bijlage 4 voor de havens van Antwerpen en Hamburg. In figuur 3.9 zijn de gemiddeld in rekening gebrachte tarieven voor toezicht- en inspectieactiviteiten in de drie zeehavens met elkaar vergeleken. Dit is gedaan voor een reefercontainer met vlees, waarbij rekening is gehouden met de tarieven voor veterinaire DO (Document en Overeenstemming) inspecties in elke haven.

---

<sup>20</sup> Onderzoek van de Erasmus Universiteit en Ecorys in 2014 heeft aangetoond dat de havens van Antwerpen en Hamburg staatsteun ontvangen die de havens van Rotterdam niet ontvangt. Dit impliceert dat de haven van Rotterdam hogere tarieven moet vragen dan de concurrerende havens om investeringen uit eigen middelen te kunnen betalen.

Figuur 3.9 Gewogen tarief voor toezicht en inspectie modelzending vlees voor scheepsbevoorrading voor het bedrijfsleven, via verschillende zeehavens



Een toelichting op de genoemde gemiddelde tarieven voor toezicht en inspectie activiteiten in Antwerpen en Hamburg in bovenstaande figuur 3.9:

- In **Antwerpen** zijn de kosten van alle veterinaire document- en overeenstemmingscontroles voor scheepsbevoorrading gebaseerd op een tarief van € 34,57 per half uur voor een inspec-

teur met een universiteit diploma. Er is geen starttarief. Daarnaast is ook de inzet van een lager gekwalificeerde inspecteur mogelijk, dit tarief is € 24,77 per half uur. Tenslotte zijn er de reguliere tarieven van de document- en overeenstemmingscontroles in het BIP, die al in de importstroom vlees voor een reefercontainer met dezelfde inhoud aangegeven zijn.

- In **Hamburg** zijn de kosten van alle veterinaire document- en overeenstemmingscontrole voor scheepsbevoorrading gebaseerd op een tarief van € 23,00 per kwartier voor een inspecteur. Er is geen starttarief. Daarnaast zijn er de reguliere tarieven van de document- en overeenstemmingscontrole in het BIP, ook deze zijn al in de importstroom vlees voor een reefercontainer met dezelfde inhoud aangegeven.

De conclusies op basis van de vergelijking tussen de grote zeehavens voor de hoogte van de gemiddelde kosten van toezicht- en inspectietarieven voor alle veterinaire document- en overeenstemmingscontroles voor scheepsbevoorrading zijn (exclusief BIP controles):

- Nederland kent met € 430,09 aan kosten voor tarieven per reefercontainer scheepsbevoorrading van 17.500 kilo de hoogste kosten voor de veterinaire inspectie voor deze voorbeeldzending. Deze inhoud kan verdeeld worden over 20 scheepsbevoorradingen vlees van ca. 900 kilo, per bevoorrading zijn de kosten van tarieven dan € 21,51.
- Deze kosten van de veterinaire inspectietarieven in Antwerpen bedragen €238,03 (45% lager) en in Hamburg € 336 (22% lager) voor dezelfde inspecties om de inhoud van deze reefercontainer gegarandeerd te gebruiken voor scheepsbevoorrading. De redenen voor deze lagere kosten in de andere havens liggen in het andere ingerichte veterinaire inspectietarief per uur voor zowel Antwerpen als Hamburg, waarbij het deels geen starttarief voor de inspectiewerkzaamheden in deze havens wordt geheven.

Als de kosten voor de veterinaire inspectie (inclusief BIP) in Nederland worden afgezet tegen de totale zeehavenaanloopkosten voor deze voorbeeldzending (logistieke + toezicht- en inspectiekosten) zijn deze 9,9% van het totaal (€ 430,09 veterinaire inspectiekosten vs. € 3.926,00 logistieke kosten). Het aandeel van deze inspectiekosten in de totale havenaanloopkosten van een zending in Antwerpen en Hamburg is een stuk lager met respectievelijk 5,8% (€ 238,03 veterinaire inspectiekosten vs. € 3.845,00 logistieke kosten) en 8,1% (€ 336 veterinaire inspectiekosten vs. € 3.820,70 logistieke kosten)

Er is ook gekeken naar de werktijden van de veterinaire inspectie autoriteit in de verschillende Noordwest-Europese zeehavens. Die zijn qua openingstijden hetzelfde als voor de vleesimport in het algemeen, alhoewel de komst van inspecteur in het warehouse wel besteld moet worden. Het levert de volgende resultaten op:

- In **Rotterdam** kan de veterinaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 7:00 en 22:30 uur, buiten deze tijden kan het op specifiek verzoek tegen 30% meerprijs<sup>21</sup>. Dit komt in de praktijk af en toe voor. De controle kan plaatsvinden op basis van digitale verstrekte informatie.
- In **Antwerpen** kan de veterinaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 7 en 18 uur. Hierbuiten is er geen openingsstelling.
- In **Hamburg** kan de veterinaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 06:45-12 en 12-18 en

<sup>21</sup> Buiten de meerprijs die de NVWA rekent, rekent de commerciële partij die het BIP uitbaat een toeslag van € 12 na 18:00.



18:30-21:00 uur (donderdag niet tussen 13:30-14:00), daarbuiten is in principe niet mogelijk.

De conclusies op basis van deze vergelijking van werktijden voor de veterinaire inspectie zijn:

- Rotterdam kent de meest uitgebreide werktijden voor de veterinaire inspecties. Hamburg kent vergelijkbare standaard ope-

ningstijden, maar controles zijn buiten deze tijden niet mogelijk, dit in tegenstelling tot Rotterdam.

- In Antwerpen zijn de openingstijden voor de veterinaire inspectie veel beperkter.

Wat betreft de werktijden zijn de veterinaire inspecteurs in Rotterdam dus het meeste flexibel.

## Hoofdstuk 4 **Aanloop- en doorvoerkosten luchthavens**

### 4.1 Overzicht import supply chains via de lucht

In dit hoofdstuk worden de gemiddelde havenaanloop- en doorvoer kosten voor vervoer door de lucht en afhandeling op de luchthaven voor vier geselecteerde import supply chains in kaart gebracht. Deze kosten omvatten zowel de logistieke kosten als de tarieven van toezicht- en inspectieactiviteiten. De vier importstromen zijn in de sectoren snijbloemen, groente en fruit, vis en levende have. Voor elk van deze vier import supply chain stromen is een modelzending samengesteld:

- 2.500 kilo rozen uit Kenia
- 1.500 kilo mango's uit Brazilië
- 6.000 kilo Nijlbaars uit Kenia
- 3 paarden uit New York/USA

Voor elk van deze vier modelzendingen wordt in kaart gebracht wat de havenaanloop- en doorvoerkosten zijn van de import via verschillende Noordwest-Europese luchthavens. De verschillende Europese luchthavens die geselecteerd zijn voor dit onderzoek

zijn Schiphol, Brussel, Luik, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle. Luxemburg was oorspronkelijk ook geselecteerd, maar het bleek niet mogelijk te zijn om medewerking van de Luxemburgse autoriteiten te verkrijgen.

De verschillende activiteiten bij elke modelzending worden per importstroom in kaart gebracht voor de gemiddelde logistieke kosten en de tarieven van toezicht en inspectie. Een belangrijk onderscheid is dat de logistieke kosten door marktpartijen in rekening worden gebracht en dus marktafhankelijk en fluctuerend zijn, terwijl voor de toezicht- en inspectietarieven wettelijk vastgelegde tarieven gelden. Daarnaast kunnen in het algemeen de volgende opmerkingen gemaakt worden voor de luchtvrachtimport voor verse producten:

- De logistieke kosten kunnen in de praktijk - afhankelijk van bijvoorbeeld vrachtafhandelingscapaciteit op een luchthaven of de prijsstrategie van een luchtvaartmaatschappij - per Europese luchthaven sterk verschillen. Om de vergelijking tussen de

luchthavens is er net als bij het zeetransport ervoor gekozen om de transportkosten van buiten de EU naar de verschillende luchthavens gelijk te houden.

- De kosten van het extra wegvervoer tussen de Noordwest-Europese luchthavens en de vast eindbestemming in de verschillende cases zijn voor de mango-, nijlbaars- en paardenketers als apart onderdeel opgenomen in de logistieke kosten. Uitzondering hierop is de rozenketen, omdat het in deze sector gebruikelijk is dat alle sierteeltproducten tegen concurrerende kosten in Aalsmeer afgeleverd worden. Daarom is aangenomen dat de kosten van extra wegvervoer tussen de Noordwest-Europese luchthavens naar Aalsmeer zijn inbegrepen in de luchtvrachttarieven.
- De hoogte van de tarieven voor toezicht en inspectie op luchthavens is afhankelijk van de inrichting van de inspectieactiviteiten. Hierbij moet er minimaal voldaan worden aan de eisen van de Europese wetgever. Dit betekent dat de inspecties onder meer op afgesproken locaties moeten plaatsvinden, en er onder voorwaarden een doorbelasting van de inspectiekosten moet plaatsvinden. De specifieke tariefstelling per land moet hierin voldoen, maar is daarnaast afhankelijk van nationale beleidskeuzes.
- Het fytosanitaire toezicht en inspectie worden in België uitgevoerd door de FAVV, in Frankrijk door de SIVEP en Duitsland door de Hessische fytosanitaire en veterinaire diensten.
- Nederland heeft verdragen afgesloten met de buurlanden om, indien de Nederlandse importeur dat wenst, de inspecties te laten plaatsvinden in Nederland in plaats van het land van import. De documentcontrole moet wel plaatsvinden in het land

van import. Dit betekent dat de Nederlandse importeurs (evenals de importeurs in omliggende landen) de keuze hebben waar ze de overeenstemmings- en materiele inspecties laten plaatsvinden als ze een buitenlandse luchthaven gebruiken.

Ook in dit hoofdstuk worden niet alleen de logistieke kosten en tarieven voor toezicht en inspectie voor de importstromen via de lucht in beeld gebracht, maar wordt er ook stilgestaan bij de servicegraad van de dienstverlening in verschillende landen. Hierbij ligt de focus op de openingstijden van inspectiediensten, die voor verschillende landen met elkaar vergeleken wordt. Er dient opgemerkt te worden dat ook andere, vaak minder kwantificeerbare, elementen en rol kunnen spelen in de door marktpartijen ervaren servicegraad. Voorbeelden zijn het al dan niet kunnen aanleveren van elektronische informatie (in Rotterdam/Schiphol wordt door bedrijven via Port Community Systemen de vooraanmelding elektronisch ingediend), het hebben van transparantie/voorspelbaarheid in de keten (beschikbaar stellen van elektronische statusinformatie waarbij van tevoren het controleregime wordt aangegeven of welke container voor wat voor type controle naar een keurlocatie moet), het hebben van een Service Level Agreement met daarin afspraken over communicatielijnen en inspanningsverplichting ten aanzien van doorlooptijden en het beschikbaar zijn van een online informatiesysteem (IVO) waarin voor het bedrijfsleven op gebruikersvriendelijke wijze wet- en regelgeving is ontsloten en procedures openbaar zijn. Dit zijn allen elementen die onderdeel zijn van de servicegraad (en die ook een relatie hebben met de kosten), maar deze zijn verder niet geanalyseerd in dit onderzoek.

## 4.2 Import rozen Nederland door de lucht

Nederland speelt al decennia een centrale rol in de Europese sier-teeltproductie en -handel. De laatste jaren wordt er steeds meer geproduceerd in landen buiten de EU, de focus ligt hierbij op rozen. Het belangrijkste importland is Kenia.

Voor het samenstellen van deze business case voor de import van rozen is kosteninformatie verkregen van één van de belangrijkste rozen importeurs in Nederland. Daarnaast zijn de tarieven voor toezicht en inspectie verkregen via de Nederlandse autoriteiten. In Nederland worden de fytosanitaire inspecties sinds 2007 uitgevoerd door het KCB, een Zelfstandig Bestuurs Orgaan (ZBO). Deze instantie valt inmiddels onder auspiciën van de NVWA, maar de fytosanitaire toezicht- en inspectieactiviteiten worden separaat uitgevoerd.

Voordat rozen via de lucht kunnen worden geïmporteerd in Nederland moeten de goederen vooraf worden aangemeld bij zowel de Douane als bij de NVWA. Dit gebeurt op basis van de informatie op het fytosanitair certificaat, dat in het land van oorsprong wordt samengesteld.

De bij de import van rozen in Nederland relevante activiteiten en bijbehorende gemiddelde kosten zijn in de onderstaande tabel uitgewerkt voor een importvoorbeeldzending van 2.500 kilo rozen uit Kenia. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de zending 2 fytosanitaire certificaten kent. De gemiddelde havenaanloop- en doorvoer-kosten en tarieven zijn in kaart gebracht voor zowel de logistieke als toezicht- en inspectieactiviteiten.

Tabel 4.1 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending rozen via Schiphol (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING SNIJBLOEMEN VIA SCHIPHOL - Modelzending van 2.500 kilo rozen		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (95% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (4,9% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (0,1% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport bloemen door lucht (gemiddeld 1,60 €/kilo)	€ 4.000,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag rozen vanuit vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie fytosanitaire inspectie (vaak bij importeur, door KCB aangewezen punt, inbegrepen bij transport door de lucht)	€ 0,00			

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING SNIJBLOEMEN VIA SCHIPHOL - Modelzending van 2.500 kilo rozen		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (95% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (4,9% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (0,1% zendingen)
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Documentcontrole (bij 100%, apart voor ieder certificaat)		€ 20,42	€ 20,42	€ 20,42
4.2	Tarieven Fytosanitaire inspectie (bij 5% zendingen o.b.v. EU reduced checks afspraak)		€ 6,00	€ 6,00	€ 6,00
4.3	Bemonstering en labcontrole (bij 0,1% zendingen o.b.v. uitkomst fytosanitaire inspectie )		€ 0,00	€ 0,00	€ 217,51
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur	€ 17,50			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (hier importeur, dus 0 km)	€ 0,00			
<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>		<b>€ 4.017,50</b>	<b>€ 26,42</b>	<b>€ 26,42</b>	<b>€ 243,92</b>

Een nadere toelichting op dit overzicht voor Schiphol:

- Het transport van rozen wordt in veel gevallen uitbesteed aan een expediteur. Zij leveren vaak een door-to-door service. Dit betekent dat zij de gehele keten beheersen. De expediteur besteedt het luchttransport uit aan een luchtvaartmaatschappij.
- De kosten voor het vervoer van de rozen door de lucht vanuit Kenia zijn gemiddeld € 1,60 per kilo. Er zitten 50 stelen in een kilo. Hierbij is de verdere afhandeling van de rozen op Schiphol tot en met de 1<sup>ste</sup> linie loods normaliter inbegrepen.
- Zodra de lading op de luchthaven Schiphol is aangekomen wordt een afhandelaar ingeschakeld om de rozen te lossen en te vervoeren naar de Douanelocatie in de vrije zone. De Douane kan de geloste lading eventueel inspecteren op verboden goederen (scan), hier zijn geen tarieven aan verbonden. Hierna gaan de rozen naar de 1<sup>e</sup> linieloods en wordt de ULD afgebouwd en de rozen op sierteeltkarren geplaatst en vervoerd

naar de importeur, in dit geval in Aalsmeer. De kosten van dit vervoer is eveneens opgenomen in de prijs per kilo luchtvervoer.

- De fytosanitaire inspectie vindt normaliter plaats bij de importeur, op een speciaal hiervoor ingerichte inspectieplaats, door een inspecteur van de KCB. De fytosanitaire controle door de KCB dient dus plaats te vinden op een erkende locatie, maar er kan door importeurs een aanvraag worden ingediend om deze binnen het eigen depot in te richten.
- In geval van een reduced check regime vindt altijd een documentcontrole plaats. De identiteitscontrole wordt alleen verricht als er ook een fysieke inspectie plaatsvindt, De tarieven voor de documentcontrole zijn € 10,21 per certificaat, dus € 20,42 in totaal.
- In 5% van de gevallen vindt een materiële fytosanitaire controle plaats. Deze 5% is Europees vastgelegd als 'reduced check' percentage voor specifieke product/land combinaties, in dit ge-

val rozen uit Kenia. De tarieven van de 5% fytosanitaire controle worden door het KCB via een tariefstaffel bepaald op basis van het aantal stelen van een partij op een certificaat en omgeslagen over alle zendingen. Dit betekent voor elke zending (ongeacht of de materiële controle plaatsvindt of niet) dat de fytosanitaire controle € 3 per certificaat kost, oftewel € 6 in totaal (optie 2)

- Als bij de fytosanitaire controle de inspecteur het nodig acht, kan er bemonstering en aansluitend controle via specifieke tests in het laboratorium (in Wageningen) plaatsvinden. Dit is slechts in een beperkt aantal gevallen. Op basis van informatie uit de markt is uitgegaan dat 1 op de 50 fysieke gecontroleerde zendingen een laboratoriumtest moet ondergaan. Het tarief voor deze controle bedraagt € 217,51 voor bemonstering en vervoer (het tarief voor het verzenden van een monster naar laboratorium bedraagt € 43,80, en het laboratoriumonderzoek zelf € 173,71). De zending blijft in opslag tot de uitslag van het onderzoek binnen is.
- Indien er testen afgenomen worden als onderdeel van monitoring (Nationaal Plan) dan mag de zending wel door. In dergelijke gevallen worden ook geen tarieven voor de onderzoeken in rekening gebracht. Indien uit de tests blijkt dat er iets mis is met de zending dan wordt deze teruggeroepen.
- Zodra de fytosanitaire inspectie van de rozen plaatsgevonden heeft, wordt door de expediteur aangifte gedaan bij de Douane. Vervolgens worden de sierteeltkarren weer opgebouwd en vrijgegeven.
- De expediteur belast de importeur met € 17,50 per zending voor het afhandelen van de rozenimport. Er zijn geen extra

kosten voor opslag, omdat opslag bij de importeur plaatsvindt en dit ook de eindbestemming in Nederland is.

De kosten voor de importzending rozen zijn hiermee als volgt:

- Logistieke kosten: deze zijn € 4.017,50 euro, dit is voor het overgrote deel transport door de lucht. Dit zijn de logistieke kosten als de afhandeling zonder onverwachte haperingen verloopt, anders kunnen deze kosten verder oplopen.
- Tarief voor toezicht- en inspectietarieven: dit is € 26,42 in het geval van optie 1 en optie 2, alleen bij optie 3 met bemonstering en laboratoriumtest (0,1% van de zendingen) zijn de tarieven hoger, te weten € 243,92. Het gewogen gemiddelde tarief voor een modelzending is € 26,64.

Hierbij moet aangetekend worden dat dit de kosten zijn van een modelzending die wordt afgehandeld tijdens de standaard openingstijden van de inspectieautoriteit. De kosten van de activiteiten kunnen in de praktijk hoger liggen:

- de logistieke kosten zijn marktafhankelijk en kunnen verschillen per vervoerd volume, seizoen, per klant, type vliegtuig, etc.
- de tarieven voor toezicht en inspectie kunnen hoger zijn als het tijdstip buiten de standaard openingstijden ligt, zo is er een toeslag voor fytosanitaire nacht en weekendinspecties in Nederland.
- bij een noodzakelijke laboratoriumtest kunnen ook de logistieke kosten hoger liggen. Een voorbeeld is dat de rozen tijdelijk geconditioneerd moeten worden vastgehouden.

## 4.3 Internationale vergelijking import rozen

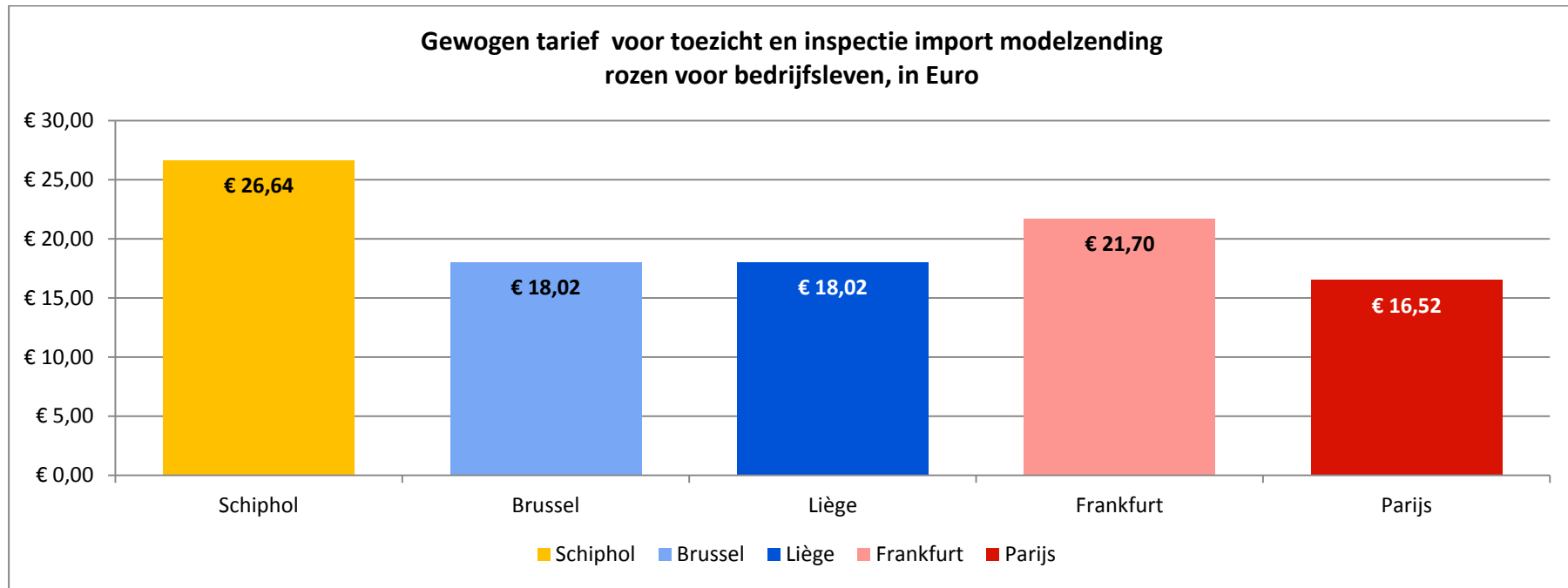
Naast de luchthaven Schiphol kunnen importeurs ook andere Noordwest-Europese luchthavens gebruiken voor de import van rozen uit Kenia. In dit onderzoek zijn de havenaanloop- en doorvoerkosten van het gebruik van de luchthavens van Brussel, Luik, Parijs en Frankfurt in kaart gebracht naast die van Schiphol voor een Nederlandse importeur. Hierbij is uitgegaan van een aantal aannames die voor elk luchthaven gelijk is:

- De kosten van vervoer door de lucht, inclusief de afhandeling op de luchthaven;
- De kosten voor vervoer van de rozen van een buitenlandse luchthaven naar Schiphol en uiteindelijk Aalsmeer over de weg is eveneens inbegrepen in de kosten van de luchtvracht.
- De uitvoering van fytosanitaire inspecties, die voldoet aan Europese wetgeving. Dit betekent dat er dezelfde percentage kans is op alle luchthavens dat een import zending fysiek wordt gecontroleerd, en wordt bemonsterd en in het laboratorium getest.

Dit betekent dat de logistieke kosten voor alle importzendingen rozen gelijk zijn, ongeacht welke luchthaven wordt gebruikt. Het verschil in havenaanloop- en doorvoerkosten wordt veroorzaakt door de verschillen in de tarieven van fytosanitaire toezicht en inspectie voor de voorbeeldzending van 2.500 kilo rozen op 2 certificaten.

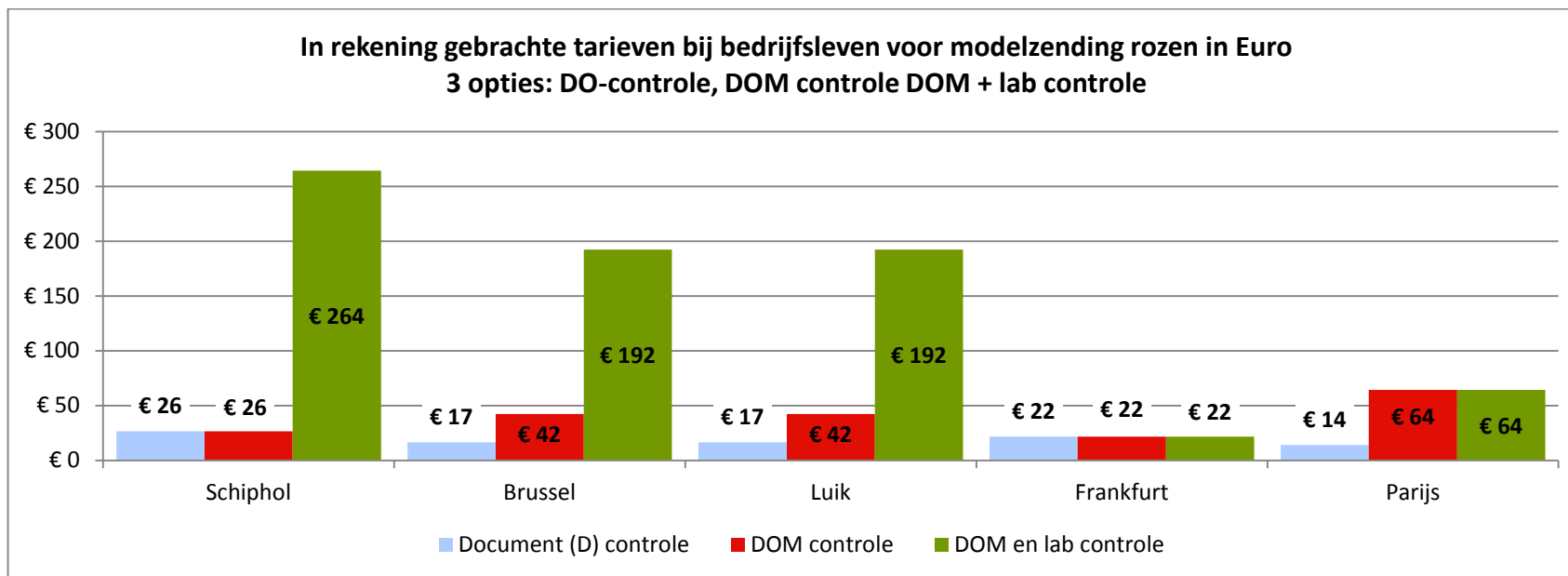
De totale gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn opgenomen in bijlage 5 voor de luchthavens van Brussel en Luik, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle. In figuur 4.1 zijn de gemiddeld in rekening gebrachte tarieven voor toezicht- en inspectieactiviteiten in de verschillende luchthavens met elkaar vergeleken. Dit is gedaan voor een gewogen tarief, waarbij rekening is gehouden met de tarieven voor fytosanitaire DOM (Document, Overeenstemming en Materieel) inspectie en DOM + laboratoriumcontrole in elk land, en de mate waarin de laboratoriumcontrole voor de voorbeeld import zending voorkomt. In figuur 4.2 zijn vervolgens de tarieven voor elk van de mogelijke inspectie opties per luchthaven weergegeven.

Figuur 4.1 Gewogen tarief voor toezicht en inspectieactiviteiten voor import modelzending rozen voor het bedrijfsleven, via verschillende luchthavens





Figuur 4.2 Tarieven toezicht en inspectie import modelzending rozen voor het bedrijfsleven in euro, via verschillende luchthavens



Een toelichting op de in rekening gebrachte gemiddelde tarieven voor toezicht en inspectiediensten per buitenlandse luchthaven in de figuren 4.1 en 4.2:

- In **België (Brussel/Luik)** zijn de tarieven van documentcontrole € 8,29 per zending en van de bijbehorende identiteitscontrole eveneens € 8,29 per zending. De tarieven van de fytosanitaire materiële controle zijn gebaseerd op een tariefstafel en zijn voor deze voorbeeldzending in totaal € 25,82. De tarieven

voor een eventuele laboratoriumtest liggen op € 120<sup>22</sup>. Het gewogen gemiddelde tarief van een modelzending (gewogen gemiddelde optie 1, 2 en 3) bedraagt € 18,02. Hierbij geldt wel de aanname dat de beide certificaten via hetzelfde transportmiddel worden ingevoerd. Als er slechts 1 certificaat zou zijn gebruikt zou het verschil tussen Nederland en België minder zijn.

<sup>22</sup> In België is de prijs voor labonderzoek afhankelijk van de individuele afspraak van bedrijf X met laboratorium Y. De weergegeven prijs dient als indicatie en kan in de praktijk anders, zowel hoger als lager, uitvallen.

- In **Frankfurt** zijn de tarieven van fyto-sanitaire inspectie voor alle zendingen € 21,70 (optie 1 en 2), zolang er geen laboratoriumcontrole hoeft plaats te vinden. Net als in België geldt hier de aanname dat de beide certificaten via hetzelfde transportmiddel worden ingevoerd. De tarieven van gangbare laboratoriumonderzoeken zijn in de tarieven inbegrepen. Alleen in uitzonderlijke situaties worden kosten in rekening gebracht. Voor dit onderzoek zijn de kosten voor het laboratoriumonderzoek op € 0 gezet (optie 3). Het gewogen gemiddelde tarief van opties 1, 2 en 3 bedraagt hiermee € 21,70.
- In **Parijs** zijn de tarieven van documentcontrole € 14 per zending (€ 7 per certificaat) en van de bijbehorende identiteitscontrole eveneens € 14 per zending (€7 per certificaat). De tarieven van de fyto-sanitaire materiële controle zijn gebaseerd op een tariefstaffel en zijn voor deze voorbeeldzending in totaal € 36,40. De kosten van de identiteits- en materiële controle worden slechts in 5% van de gevallen doorbelast aan de importeur. De tarieven voor een eventuele laboratoriumtest zijn € 0 euro, in Frankrijk worden de kosten voor laboratoriumtests niet aan de importeurs doorbelast. Het gewogen gemiddelde tarief van opties 1, 2 en 3 bedraagt hiermee € 16,52.

De conclusies op basis van de vergelijking tussen verschillende luchthavens voor de hoogte van de tarieven van toezicht- en inspectie bij het volgen van de verschillende opties D-controle, DOM-controle en DOM+lab controle zijn:

- Schiphol kent met € 26,64 relatief hoge tarieven voor de fyto-sanitaire D-inspectie voor deze voorbeeldzending van 2.500 kilo rozen. Dit is 95% van de zendingen vanwege de reduced

checks. De hoge tarieven komen vooral doordat de tarieven voor 2 certificaten betaald moeten worden, terwijl dat in andere landen dezelfde tarieven voor 2 certificaten gehanteerd worden.

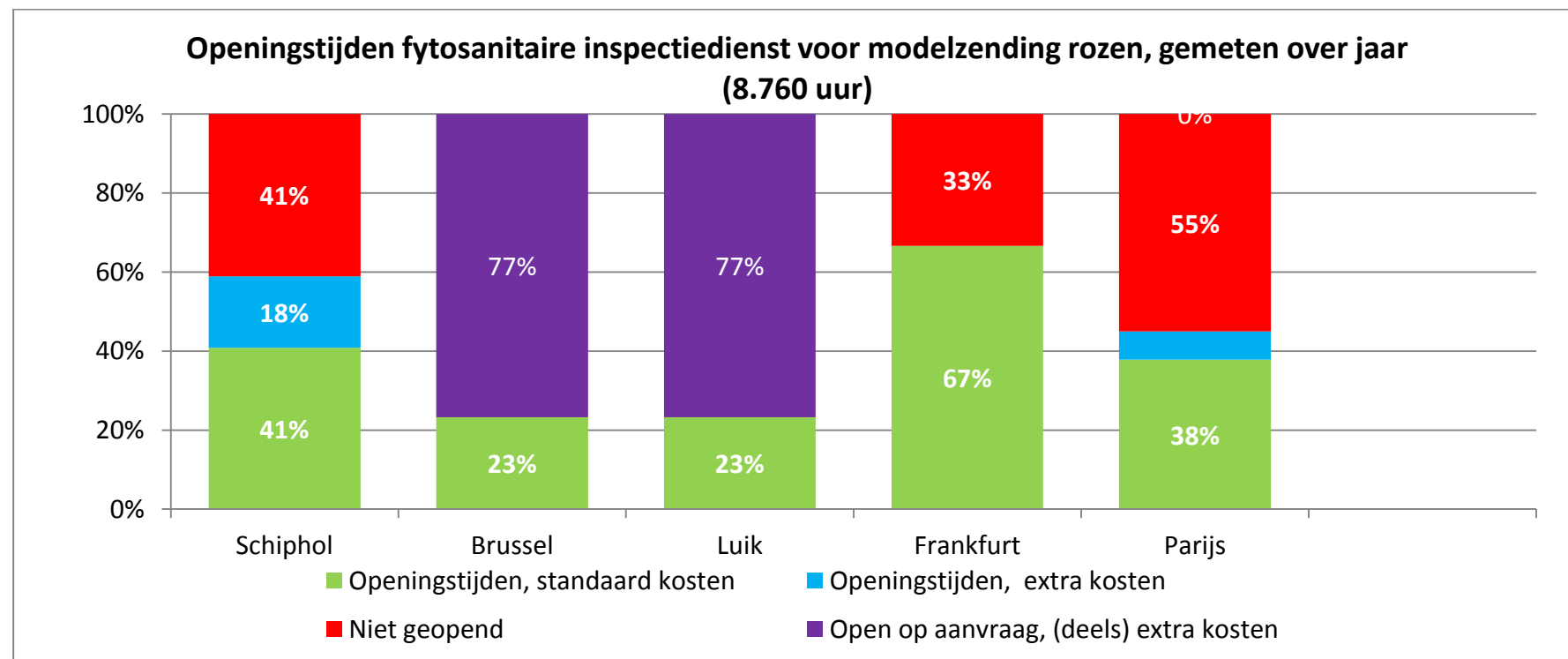
- De tarieven voor de fyto-sanitaire D-controle in België bedragen € 18,02, in Frankfurt € 21,70 en in Parijs Charles de Gaulle € 16,52 en zijn dus lager.
- In 5% van de gevallen vindt er een DOM-controle plaats. Voor deze gevallen is Schiphol lagere kosten dan Brussel/Luik en Parijs, terwijl Frankfurt weer lagere kosten dan Schiphol heeft. De reden is dat in Nederland er een uniform tarief wordt geheven voor D-controles en DOM-controles, terwijl in de andere landen behalve Duitsland dat niet zo is.
- De laboratoriumkosten zijn in Nederland hoger dan de omliggende landen. Op België na hoeft daar zelfs niets betaald te worden bij laboratoriumonderzoek. Er vindt bij rozen importzendingen in de praktijk slechts zeer beperkt bemonstering en laboratoriumcontrole plaats.

Als de tarieven voor de fyto-sanitaire inspectie in Nederland worden afgezet tegen de totale luchthavenaanloop- en doorvoerkosten voor deze voorbeeldzending (logistieke + toezicht- en inspectiekosten) zijn deze 0,7% (€ 26,64 vs. € 4.017,00 logistiek kosten). Het aandeel van deze fyto-sanitaire inspectie tarieven in de totale havenaanloop- en doorvoerkosten is in België, Frankfurt en Parijs is met 0,4% voor België en Frankrijk tot 0,5% voor Duitsland nog net iets lager. Hierbij geldt dat de totale logistieke kosten voor alle luchthavens gelijk zijn, ondanks dat alle rozen worden afgeleverd in Aalsmeer. In het tarief dat de luchtvaartmaatschappijen hantieren is ook het aansluitende wegvervoer naar Schiphol en de im-

porteur inbegrepen. De totale havenaanloop- en doorvoerkosten van rozen liggen voor alle luchthavens daarom zeer dicht bij elkaar.

Er is naast naar hoogte van de havenaanloop- en doorvoerkosten ook gekeken naar de **openingstijden** van de fytosanitaire inspectieautoriteit op de verschillende Noordwest-Europese luchthavens. Dit leverde de volgende resultaten op:

Figuur 4.3 Openingstijden fytosanitaire toezicht en inspectiediensten over het jaar heen in uren/jaar, op verschillende luchthavens



Een toelichting op de openingstijden per land:

- In **Nederland** kan de fyto-sanitaire inspectie door de KCB tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 6 en 20 uur, op zaterdag tussen 6 en 20 uur tegen 50% meerprijs en op zon- en feestdagen tussen 6 en 20 uur tegen 100% meerprijs. Er is geen mogelijkheid voor een fyto-sanitaire inspectie tussen 20 en 6 uur.
- In **België** kan de fyto-sanitaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 8:30 en 16:30 uur en op andere tijden op aanvraag en tegen een meerprijs. Deze meerprijs is 50% voor werkdagen tussen 16:30 en 08:30 uur, 100% voor zater-, zon- en feestdagen tussen 08:30 en 16:30 en 200% voor zater-, zon- en feestdagen tussen 16:30 en 08:30 uur.
- In **Frankfurt** kan de fyto-sanitaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op elke dag tussen 6:00 en 22:00 uur, daarbuiten is in principe niet mogelijk.
- In **Parijs** kan de fyto-sanitaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 08:00 en 22:00 uur (met lunchpauze 1 uur). Tegen meerprijs is het ook mogelijk op zaterdag tussen 10:00-13:00 uur en op zon- en feestdagen tussen 10:00 en 17:30 uur (met lunchpauze). Daarbuiten is in principe niet mogelijk.

De conclusies op basis van deze vergelijking van openingstijden voor de fyto-sanitaire inspectie zijn:

- Nederland kent op Frankfurt na de meest uitgebreide standaard werktijden voor de fyto-sanitaire inspecties.

- In België en Luxemburg worden de meeste flexibele werktijden gehanteerd, vaak tegen meerprijs.
- Alleen de luchthaven van Parijs kent per week kortere standaard- en flexibele openingstijden voor fyto-sanitaire inspecties dan Schiphol.

De doorlooptijd van alle havenaanloop- en doorvoeractiviteiten in de importketen voor rozen op Schiphol is kort. Er is normaliter geen oponthoud, behalve als de inspectie in Nederland of elders niet snel kan plaatsvinden omdat het gevraagde tijdstip buiten de openingstijden valt. De doorlooptijd wordt wel verlengd in het zeldzame geval als er een laboratoriumtest door de NVWA nodig is, dan duurt het 1 tot 3 dagen extra. De gemiddelde duur van een fyto-sanitaire inspectie zelf is ongeveer 15 minuten.

Bij gebruik van buitenlandse luchthavens geldt wel dat voor finale beleving van een Nederlandse importeur de doorlooptijd van het wegtransport van de buitenlandse luchthaven naar Aalsmeer erbij moet worden opgeteld. Deze doorlooptijd kan de totale doorlooptijd bij gebruik van een buitenlandse luchthaven voor een Nederlandse importeur langer maken. Eventueel zou dit beperkt kunnen worden door een kortere doorlooptijd op buitenlandse luchthavens zelf, maar gezien de aanwezige flexibiliteit in de Nederlandse fyto-sanitaire inspectietijden lijkt dit niet waarschijnlijk.

De conclusie voor deze supply chain importstroom rozen is:

- De havenaanloop- en doorvoerkosten voor de modelzending rozen op Schiphol bedraagt € 4.044,24, veruit het grootste deel daarvan zijn de logistieke kosten (99,3%). De tarieven

van inspectie- en toezicht voor de fytosanitaire controles bedragen in Nederland 0,7% van die havenaanloop- en doorvoerkosten.

- Schiphol heeft vergeleken met de andere onderzochte luchthavens, met € 26,64 net het hoogste gemiddelde tarief voor de gekozen modelzending. Dit komt door het relatief hoge tarief van de documentcontrole in vergelijking met de omliggende landen, in België bedraagt deze bijvoorbeeld gemiddeld € 16,58 euro. Als er ook een overeenstemmings- en materiele controle moet plaatsvinden zijn de tarieven hoger in België (€ 42,40) dan in Nederland (€ 26,42), maar omdat dit maar in 5%

van de gevallen gebeurt vanwege de reduced checks zijn de gemiddelde tarieven in Nederland hoger dan in België. De onderlinge verschillen zijn bij deze importstroom het kleinst van alle onderzochte importstromen

- Het ontbreken van de mogelijkheid van fytosanitaire controles op Schiphol in de latere avond en nacht kan een vertragende werking hebben op de afhandeling van o.a. rozen die binnenkomen op vrachtvliegtuigen die landen gedurende die tijdsperiode. De luchthavens in België en Luxemburg kennen een dergelijke vertraging niet.

## 4.4 Import mango's Nederland door de lucht

Nederland speelt ook in de Europese groente- en fruithandel een belangrijke rol als draaischijf. Een belangrijke goederenstroom die regelmatig door de lucht wordt geïmporteerd zijn mango's uit Brazilië.

Informatie omtrent de logistieke kosten en processen voor de import van mango's door de lucht is verkregen van importeurs en een aangewezen inspectiepunt op Schiphol. In Nederland worden de fytosanitaire en kwaliteitsinspecties sinds 2007 uitgevoerd door het KCB, een Zelfstandig BestuursOrgaan (ZBO) onder auspiciën van de NVWA. De tarieven van inspectie en toezicht voor deze

importstroom is verkregen van de KCB, waarbij de mango's zowel een fytosanitaire als een kwaliteitsinspectie moeten ondergaan. Deze product/land combinatie stond eind 2014 niet op de Europese 2009/669 lijst van producten die vanwege mogelijk beschermingsresidu of andere schadelijke stoffen een bepaalde procentuele kans hebben om in aanmerking te komen voor verplichte bemonstering en laboratoriumcontrole. Hier is in deze case dus ook geen rekening mee gehouden.

Voordat de mango's via de lucht kunnen worden geïmporteerd, moeten de goederen vooraf aangemeld (via CLIENT) worden bij zowel de Douane als bij de NVWA. Dit gebeurt op basis van het

de informatie op het fyto-sanitair certificaat, dat in het land van oorsprong wordt samengesteld.

De relevante activiteiten en bijbehorende gemiddelde logistieke kosten en toezicht en inspectietarieven bij de import van 1.500 kilo

mango's in Nederland uit Brazilië zijn in onderstaande tabel nader uitgewerkt. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de zending 1 fyto-sanitair certificaat kent. De kosten zijn in kaart gebracht voor zowel de logistieke als de toezicht- en inspectieactiviteiten.

Tabel 4.2 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending mango's via Schiphol (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA SCHIPHOL - Modelzending van 1.500 kilo mango's		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport mango's door de lucht (0,90 euro/kilo)	€ 1.350,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag mango's vanuit vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie fyto-sanitaire inspectie (In dit geval Freshport, inbegrepen bij transport door de lucht)	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Documentcontrole (bij 100% zendingen)		€ 10,21	€ 10,21	€ 10,21
4.2	Tarieven Fyto-sanitaire inspectie (100% zendingen obv reduced checks, 5% reduced checks voor kwaliteitscontrole)			€ 23,15	€ 23,15
4.3	Bemonstering en labcontrole (bij 2% zendingen o.b.v. uitkomst fyto-sanitaire inspectie)				€ 217,51
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur en keurpunt	€ 165,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (München, 835 km)	€ 1.027,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 2.542,00</b>	<b>€ 10,21</b>	<b>€ 33,36</b>	<b>€ 250,87</b>

Een nadere toelichting op dit overzicht voor Schiphol:

- Het transport van mango's uit Brazilië gaat in grote lijnen hetzelfde als de sierteelt uit Kenia. De mango's worden op Schiphol op pallets overgeladen en de fytosanitaire inspectie vindt in deze case plaats op een externe inspectielocatie.
- De transportkosten voor het vervoer van mango's door de lucht zijn gemiddeld € 0,90 per kilo. Hierbij is de verdere afhandeling van de mango's op Schiphol tot en met de 1<sup>ste</sup> linie loods normaliter inbegrepen. Het bedrag is bevestigd door marktpartijen, alhoewel er ook marktpartijen zijn die een iets hoger tarief geven.
- Zodra de lading op de luchthaven Schiphol is aangekomen wordt een afhandelaar ingeschakeld om de mango's te lossen en te vervoeren naar de Douanelocatie in de vrije zone. De Douane kan de geloste lading eventueel inspecteren op verboden goederen (scan), hier zijn geen kosten aan verbonden. Hierna gaan de mango's naar de 1<sup>e</sup> linieloods en wordt de ULD afgebouwd en vervoerd naar de importeur, in dit geval in Aalsmeer.
- De fytosanitaire inspectie vindt plaats bij een speciaal hiervoor ingerichte inspectieplaats, door een inspecteur van de KCB.
- In geval van een reduced check regime vindt altijd een documentcontrole plaats. De identiteitscontrole wordt alleen verricht als er ook een fysieke inspectie plaatsvindt, De tarieven voor de documentcontrole zijn € 10,21 per certificaat.
- Voor alle zendingen (100%) vindt een fysieke fytosanitaire controle plaats (dit is Europees vastgesteld). Het tarief voor de fysieke controle bestaat uit een starttarief van € 46,75 en inspectiekosten per minuut van € 1,46. Op basis van informatie

van de KCB blijkt dat starttarieven per bezoek worden gerekend, en niet per zending. Gezien het beperkt aantal mango-zendingen ten opzichte van overige fytosanitaire zendingen is de kans groot dat een zending mango's tegelijkertijd met een andere zending gecontroleerd wordt (gemiddeld 4 zendingen per controle), waardoor het starttarief wat gerekend wordt voor een zending mango's altijd met andere zendingen gedeeld kan worden. Indien tussen deze andere zendingen een zending zit waarvoor reduced checks van toepassing zijn, bijvoorbeeld rozen, wordt dit tarief in zijn geheel niet verrekend. Gezien de vele aantallen zendingen rozen wordt in dit onderzoek uitgegaan dat er geen starttarief betaald hoeft te worden en alleen het tarief per minuut geldt. Uitgaande van een gemiddelde inspectietijd van 15 minuten bedragen de totale inspectiekosten daarom € 21,90 voor een zending.

- Daarnaast voert KCB voor 5% van de zendingen een kwaliteitscontrole uit van € 0,05 per ton (met een minimum van € 1,25). Het totale tarief voor de fytosanitaire en kwaliteitscontrole samen komen hiermee uit op € 23,15.
- Mocht er naar aanleiding van de fytosanitaire controle blijken dat er iets mis is met het product, dan kan de inspecteur het besluit nemen dat er bemonstering en aansluitend controle via diagnostisch onderzoek in het laboratorium (in Wageningen) noodzakelijk is. Dit is slechts in een beperkt aantal gevallen, we zijn uitgegaan van 1 op de 50 (2%) fysieke gecontroleerde zendingen. De tarieven van deze controle bedraagt € 43,80 voor bemonstering en vervoer en € 173,71 voor de controle in het laboratorium (eenheidsprijs). Deze tarieven komen voor rekening van de marktpartij. Daarnaast voert de NVWA ook test uit voor eigen onderzoek. De kosten die hiermee gepaard

gaan, komen voor rekening van de NVWA.

- Zodra de fytosanitaire inspectie van de mango's plaatsgevonden heeft wordt door de expediteur aangifte gedaan bij de Douane. Vervolgens worden de goederen klaargemaakt voor transport en vrijgegeven.
- Voor het faciliteren van de inspectie-en toezichtactiviteiten door de marktpartij worden kosten in rekening gebracht van € 0,11 per kilo. De totale afhandelingskosten bedragen dus € 165 voor de zending van 1.500 kilo mango's
- De mango's hebben München als eindbestemming. Uitgaande van een starttarief van € 25, kosten van € 1,20 per kilometer voor een deellading en een afstand van 835 kilometer bedragen de transportkosten 1.027,00 euro. De totale kosten kunnen hoger uitvallen indien een zending is geselecteerd voor laboratoriumonderzoek. De vertraging in het logistieke proces veroorzaakt additionele kosten zoals het omboeken van transport. In sommige gevallen dienen boetes betaald te worden voor het niet nakomen van contractueel vastgelegde leveringstermijnen.

De gemiddelde kosten voor de importzending mango's zijn hiermee als volgt:

- Logistieke kosten: € 2.542,00, voor het grootste deel transport door de lucht en over land naar München.

- Toezicht- en inspectietarief: dit is € 33,36 in het geval van optie 2 (98%), alleen bij optie 3 (2%) met bemonstering en laboratoriumtest zijn de kosten hoger, te weten € 250,87. Het gewogen gemiddelde tarief voor een modelzending is € 37,71.

Hierbij moet aangetekend worden dat dit het tarief is van een modelzending die wordt afgehandeld tijdens de standaard openingstijden van de inspectieautoriteit. De kosten / tarieven van de activiteiten kunnen in de praktijk hoger liggen:

- de logistieke kosten zijn marktafhankelijk en kunnen verschillen per vervoerd volume, seizoen, per klant, type ingezet vliegtuig, etc.
- de tarieven voor toezicht en inspectie kunnen hoger zijn als het tijdstip buiten de standaard openingstijden ligt, zo is er een toeslag voor fytosanitaire nacht en weekendinspecties in Nederland.
- bij een noodzakelijke laboratoriumtest kunnen ook de logistieke kosten hoger liggen. Een voorbeeld is dat de mango's tijdelijk geconditioneerd moeten worden vastgehouden.

Op dit moment zijn mango's niet opgenomen op de Europese Verordening 669/2009 lijst. Dit houdt in dat de tarieven voor toezicht en inspectie kunnen veranderen wanneer deze goederen wel op deze lijst terechtkomen.



## 4.5 Internationale vergelijking import mango's

Naast de luchthaven Schiphol kunnen importeurs ook andere Noordwest-Europese luchthavens gebruiken voor de import van mango's uit Brazilië. In dit onderzoek zijn de havenaanloop- en doorvoerkosten van het gebruik van de luchthavens van Brussel, Luik, Parijs en Frankfurt in kaart gebracht naast die van Schiphol voor een Duits afleveradres. Hierbij gaat het om de logistieke kosten en de tarieven van het fytosanitaire toezicht en de inspectie voor de voorbeeldzending van 1.500 kilo mango's op 1 certificaat. Hierbij is uitgegaan van een aantal aannames die voor elk luchthaven gelijk is:

- De kosten van vervoer door de lucht, inclusief de afhandeling op de luchthaven;
- De kosten voor vervoer van de rozen van een buitenlandse luchthaven naar Schiphol en uiteindelijk Aalsmeer over de weg is eveneens inbegrepen in de kosten van de luchtvracht.
- De uitvoering van fytosanitaire inspecties, die voldoet aan Europese wetgeving. Dit betekent dat er dezelfde percentage kans is op alle luchthavens dat een import zending fysiek wordt gecontroleerd, en wordt bemonsterd en in het laboratorium getest.

Dit betekent hier echter niet dat de logistieke kosten voor alle importzendingen mango's gelijk zijn, ongeacht welke luchthaven

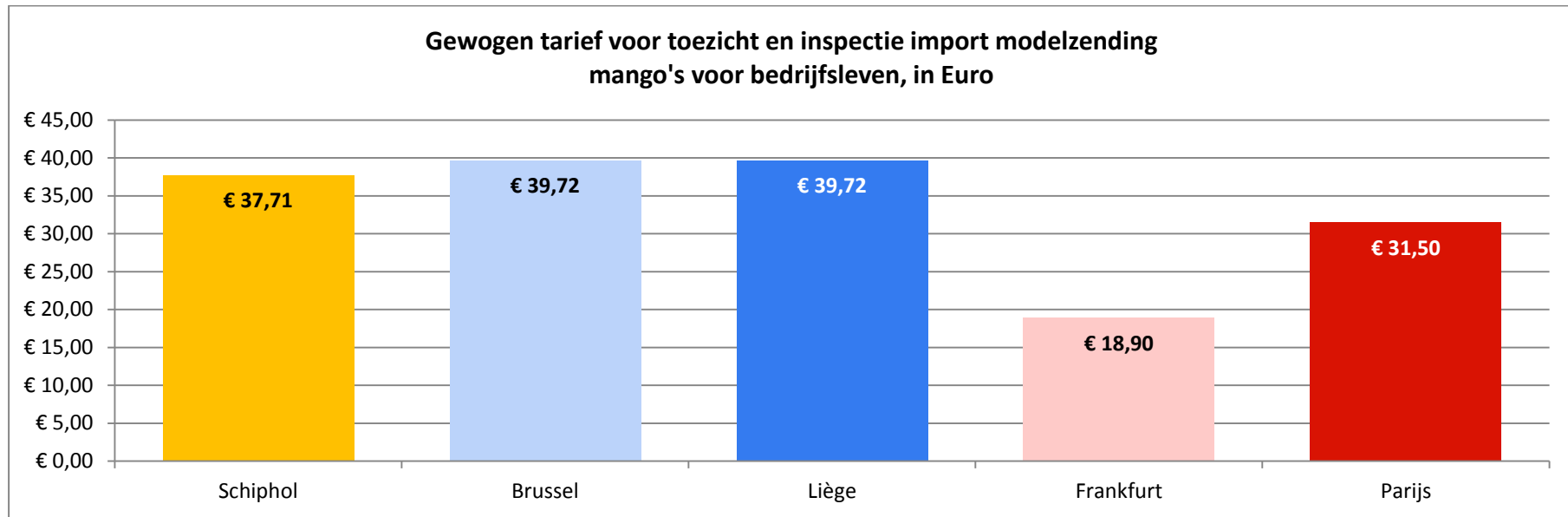
wordt gebruikt. Het verschil in havenaanloop- en doorvoerkosten wordt gemaakt door de verschillende transportkosten naar de bestemming in het achterland, en in deze case is dat op verzoek van de begeleidingsgroep München.

De totale gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn opgenomen in bijlage 5 voor de luchthavens van Brussel en Luik, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle. In figuur 4.4 zijn de gemiddeld in rekening gebrachte tarieven voor toezicht- en inspectieactiviteiten in de verschillende luchthavens met elkaar vergeleken. In figuur 4.5 zijn vervolgens de tarieven voor elk van de mogelijke inspectie opties per luchthaven weergegeven. Hierbij is uitgegaan van 2 mogelijke opties voor behandeling van een zending:

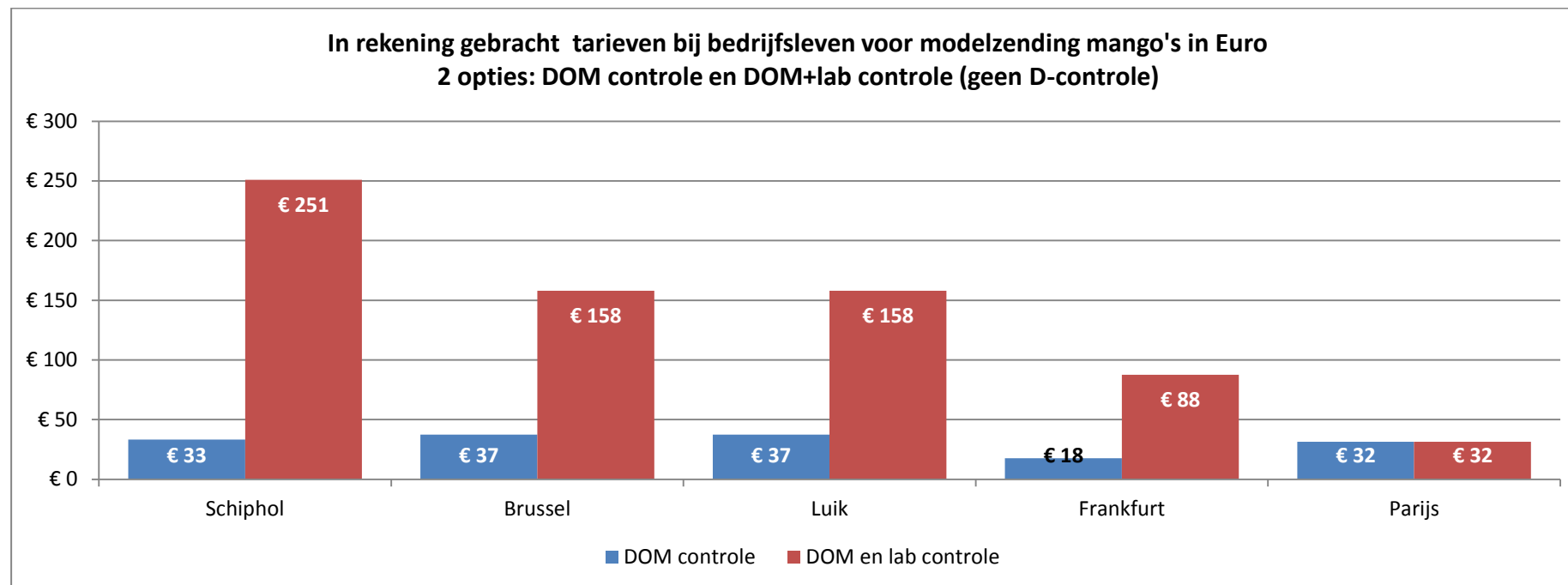
- 1 Bij 98% van de zendingen vindt er naast de Documentcontrole ook een fytosanitaire Overeenstemmings- en Materiële controle plaats (DOM–controle)
- 2 Bij 2% van de zendingen blijkt tijdens de Materiële controle dat het nodig is om een test in het laboratorium te doen.

Het gemiddelde tarief voor van toezicht- en inspectie voor een voorbeeldzending mango's is op basis van deze aanpak als uitgewerkt voor de vijf luchthavens.

Figuur 4.4 Gewogen tarief toezicht en inspectie import modelzending mango's voor het bedrijfsleven, via verschillende luchthavens



Figuur 4.5 Tarief toezicht en inspectie import modelzending rozen voor het bedrijfsleven in euro, via verschillende luchthavens



Een toelichting op de tarieven per land:

- In **België** zijn de tarieven van documentcontrole € 8,29 per zending en van de identiteitscontrole eveneens € 8,29 per zending. De tarieven van de fytosanitaire materiële controle zijn gebaseerd op een tariefstafel en zijn voor deze voorbeeldzending in totaal € 20,72. Dit betekent dat de tarieven voor optie 2 € 37,30 bedragen. De tarieven voor een eventuele

laboratoriumtest liggen op € 120,76<sup>23</sup>. Het gewogen gemiddelde tarief van een modelzending in België komen hiermee uit op € 39,72.

<sup>23</sup> In België is de prijs voor labonderzoek afhankelijk van de individuele afspraak van bedrijf X met laboratorium Y. De weergegeven prijs dient als indicatie en kan in de praktijk anders, zowel hoger als lager, uitvallen.

- In **Frankfurt** zijn de tarieven van fytosanitaire inspectie voor alle zendingen € 17,50, zolang er geen laboratorium controle hoeft plaats te vinden. De tarieven van laboratorium controle zijn gemiddeld € 70<sup>24</sup>. Het gewogen gemiddelde tarief van een modelzending komen hiermee uit op € 18,90.
- In **Parijs** zijn de tarieven van documentcontrole € 7 per zending en van de identiteitscontrole eveneens € 7 per zending. De tarieven van de fytosanitaire materiële controle zijn gebaseerd op een zending onder de 25 ton en zijn voor deze voorbeeldzending in totaal € 17,50. Echter, de identiteits- en materiële controle vinden slechts in 5% van de gevallen plaats, De tarieven voor een eventuele laboratoriumtest zijn € 0, want in Frankrijk worden de kosten voor laboratoriumtests in de meeste gevallen niet direct aan de importeurs doorbelast maar op een andere manier gefinancierd. Het gewogen gemiddelde tarief van een modelzending in Frankrijk komt hiermee uit op € 31,50.

Tevens geldt ook hier dat de vergelijking in de uitvoering en tarieven van laboratoriumtests tussen vooral België en Nederland in de praktijk bemoeilijkt wordt omdat in Nederland de tests verplicht via de eigen laboratoria van de NVWA lopen, terwijl in België zowel de laboratoria van de autoriteiten als aangewezen private laboratoria gebruikt kunnen worden. De private laboratoria heffen verschillende tarieven, mede afhankelijk van het aangeboden volume per jaar en de gewenste snelheid van reactie. Een snelle oplevering van laboratorium resultaten kost vaak tussen de 25 en 100% meer

<sup>24</sup> Inschatting van bedrijfsleven in afwachting van bevestiging officiële autoriteiten in Frankfurt.

dan het standaardtarief bij inzet van een privaat laboratorium in België. Tevens zijn er ophaalkosten (wanneer minder dan x monsters tegelijk worden aangeboden). Voor Rotterdam/Schiphol geldt de prijs altijd, is deze inclusief bemonstering en transport en met een duidelijk gecommuniceerde doorlooptijd. Er zijn in de praktijk veel mogelijkheden, en dit maakt een vergelijking lastig.

De conclusies op basis van de vergelijking tussen verschillende luchthavens voor de hoogte van de toezicht- en inspectietarieven zijn:

- Nederland kent met € 37,71 vergelijkbare tarieven voor fytosanitaire en kwaliteitsinspectie voor een voorbeeldzending van 1.500 kilo mango's als België (€ 39,72), Het verschil is 5% in het voordeel van Nederland.
- De fytosanitaire en kwaliteitsinspectietarieven zijn in België het hoogste. In Frankfurt bedragen de fytosanitaire inspectietarieven € 18,90 (50% lager) en in Parijs Charles de Gaulle € 31,50 (15% lager).
- De redenen voor deze lagere tarieven in Duitsland en Frankrijk landen zijn divers. Belangrijk is dat er in Nederland zowel een fytosanitaire als kwaliteitscontrole met aparte tarifiering plaatsvindt, terwijl dit in andere landen wordt gecombineerd. Daarnaast wordt in Nederland gerekend met hogere minimum tarieven en zijn er verschillen in de (opbouw van) kostenstructuren per land. Tevens worden bijvoorbeeld in Frankrijk geen kosten doorberekend aan de importeur voor de laboratoriumcontroles.

Als de tarieven voor de fytosanitaire/kwaliteitsinspectie in Nederland worden afgezet tegen de totale luchthavenaanloopkosten voor deze voorbeeldzending (logistieke + toezicht- en inspectiekosten) zijn deze 1,5% (€ 37,71 tarieven en € 2.542 logistieke kosten). Het aandeel van de fytosanitaire inspectie in de totale havenaanloopkosten van een importzending in België, Frankfurt en Parijs ligt tussen de 1,0 voor Frankfurt tot 1,6% voor Brussel/Luik. De totale logistieke kosten per luchthaven lopen iets uiteen door het verschil in afstand in kilometers, en dus ook de transportkosten, voor het wegvervoer naar de eindbestemming München. Hoewel de verschillen tussen de toezicht- en inspectietarieven relatief groot zijn, liggen de totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor de meeste vluchthavens in de buurt van elkaar, alleen Frankfurt kent lagere tarieven.

Als naar de geboden servicegraad van de fytosanitaire inspectie autoriteiten op de verschillende Noordwest-Europese luchthavens gekeken wordt, levert dit dezelfde resultaten op als in de importcase rozen vermeld staat (paragraaf 4.3), Dat is te begrijpen omdat het hier om dezelfde organisaties en inspectie autoriteiten gaat. De conclusies die daar over de openingstijden getrokken zijn, zijn hier ook geldig:

- Nederland kent op Frankfurt na de meest uitgebreide standaard werktijden voor de fytosanitaire inspecties.
- In België en Luxemburg worden de meeste flexibele werktijden gehanteerd, vaak tegen meerprijs.
- Alleen de luchthaven van Parijs kent per week kortere standaard- en flexibele openingstijden voor fytosanitaire inspecties dan Schiphol.

Ook hier is de doorlooptijd van alle activiteiten in de importketen voor mango's kort. Er is weinig kans op oponthoud, behalve als de inspectie van de KCB niet snel kan plaatsvinden omdat het gevraagde tijdstip buiten de openingstijden valt. De doorlooptijd wordt wel verlengd in het zeldzame geval als er een laboratoriumtest door de NVWA nodig is, dan duurt het 1 tot 3 dagen extra. De gemiddelde duur van een fytosanitaire/kwaliteitsinspectie zelf is ongeveer 15 minuten.

De conclusie voor deze supply chain importstroom mango's is:

- De totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor de modelzending mango's zijn € 2.580, en de inspectie- en toezichtkosten voor de fytosanitaire/kwaliteitscontroles bedragen in Nederland 1,5% van die havenaanloop- en doorvoerkosten.
- Schiphol kent met gemiddeld € 37,71 iets (5%) lagere tarieven voor de verplichte fytosanitaire inspectie dan de luchthavens in België, maar hogere tarieven dan de andere luchthavens. Frankfurt heeft de laagste tarieven die de helft lager zijn dan Schiphol.
- De concurrentie tussen de luchthavens zorgt nog niet voor grote verschillen, want op alle luchthavens is het aandeel van de toezicht en inspectietarieven tussen de 1 en 2%.

## 4.6 Activiteiten import nijlbaars door de lucht

Nijlbaars wordt zowel per schip als per vliegtuig ingevoerd in Nederland. De ingevoerde nijlbaars door de lucht heeft veelal Kenia als herkomst en kent een gemiddelde zendingsgrootte van circa 6.000 kg.

Voor het samenstellen van deze case voor de import van Nijlbaars is bij marktpartijen informatie ingewonnen om de gemiddelde logistieke kosten te verkrijgen. In Nederland worden de veterinaire inspecties uitgevoerd door de NVWA. De tarieven voor inspectie- en toezicht voor deze import zijn verkregen van de NVWA. In Nederland is dit de NVWA. In deze paragraaf ligt de focus op de hoogte van de havenaanloop- en doorvoerkosten voor een voorbeeldzending via Schiphol in bijlage 5 zijn deze kosten ook voor de buitenlandse luchthavens berekend.

Voordat de nijlbaars in Nederland ingevoerd kan worden, moet de vis vooraf aangemeld worden (via het VGC systeem) bij zowel de Douane als bij de NVWA. Dit gebeurt op basis van de informatie op Gemeenschappelijk Veterinair Document van Binnenkomst, dat in het land van oorsprong wordt samengesteld.

De importactiviteiten en bijbehorende kosten die gepaard gaan met de import van nijlbaars door de lucht hebben betrekking op een voorbeeldzending van 6.000 kilo uit Kenia. In de onderstaande tabel (zie volgende pagina) zijn de verschillende stappen uitgewerkt. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de zending 1 GDB (Gemeenschappelijk veterinaire Document van Binnenkomst) kent. De gemiddelde kosten / tarieven zijn in kaart gebracht voor zowel de logistieke als de toezicht- en inspectieactiviteiten.

Tabel 4.3 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending nijlbaars via Schiphol (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VIS VIA SCHIPHOL - Modelzending van 6.000 kilo nijlbaars		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport nijlbaars door de lucht (1,15 euro/kilo)	€ 6.900,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag nijlbaars vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VIS VIA SCHIPHOL - Modelzending van 6.000 kilo nijlbaars		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
3.1	Vervoer naar locatie veterinaire inspectie (In dit geval Freshport, inbegrepen bij transport door de lucht)	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole per certificaat (bij 100% van de zendingen)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.2	Tarieven veterinaire inspectie (bij 100% zendingen)		€ 68,28	€ 68,28	€ 68,28
4.3	Bemonstering en labcontrole (2% van de zendingen o.b.v. uitkomst fysieke controle)		€ 0,00	€ 0,00	€ 246,03
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur en keurpunt	€ 846,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (Geldermalsen, 80 km)	€ 169,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 7.915,00</b>	<b>€ 68,28</b>	<b>€ 68,28</b>	<b>€ 314,31</b>

Een nadere toelichting op dit overzicht:

- De nijlbaars uit Kenia wordt per vliegtuig vervoerd van Nairobi naar Schiphol. Aangekomen op Schiphol vindt overslag plaats vanuit vliegtuig en wordt de nijlbaars vervoerd naar vrije zone (1<sup>ste</sup> linie locatie, eveneens BIP)
- De transportkosten voor het vervoer van nijlbaars door de lucht zijn gemiddeld € 1,15 per kilo. Hierbij is de verdere afhandeling van de nijlbaars op Schiphol tot en met de 1<sup>ste</sup> linie loods normaliter inbegrepen.
- Zodra de lading op de luchthaven Schiphol is aangekomen wordt een afhandelaar ingeschakeld om de nijlbaars te lossen en te vervoeren naar de Douanelocatie in de vrije zone. De Douane inspecteert de lading op verboden goederen (scan). Hier zijn geen kosten aan verbonden.
- Hierna gaat de Nijlbaars naar de 1<sup>e</sup> linieloodsen en worden de

ULD afgebouwd en vervoerd naar het keurpunt bij een logistieke dienstverlener. De veterinaire inspectie vindt plaats op een speciaal hiervoor ingerichte inspectieplaats, door een inspecteur van de NVWA.

- Vis uit Kenia valt onder het reduced check regime. Bepaald is dat 20% van de zendingen materieel gecontroleerd dient te worden. Voor 80% van de zendingen geldt alleen een documenten- en overeenstemmingscontrole. Nadat de documenten en overeenstemmingscontrole succesvol afgerond zijn, wordt de lading vrijgegeven.
- De materiële inspectie vindt altijd plaats bij het BIP, op een speciaal hiervoor ingerichte inspectieplaats, door een dierenarts/controlleur van de NVWA. Nijlbaars is geen product/landcombinatie op de artikel 24 lijst is, waardoor er geen verplichte inspectie plaats hoeft te vinden.
- Er geldt geen apart tarief voor documenten- en overeenstem-

mingscontrole en zijn verdisconteerd in de tarieven van de materiële controle.

- De tarieven voor de materiële controle bestaan uit een vast tarief van € 0,01121 per kilo met een minimum van € 68,28 er zending. Dit laatste minimumtarief geldt voor deze zending.
- Mocht er naar aanleiding van de materiële controle blijken dat er iets mis is met het product, kan er bemonstering en aansluitend controle via specifieke tests in het laboratorium plaatsvinden. Dit is slechts in een beperkt aantal gevallen, we zijn uitgegaan van 1 op de 50 (2%) gecontroleerde zendingen. Het tarief van deze controle op histamine bedraagt € 246,03.
- Zodra de veterinaire inspectie van de nijlbaars plaatsgevonden heeft, wordt door de expediteur aangifte gedaan bij de Douane. Vervolgens worden de goederen klaargemaakt voor transport en vrijgegeven.
- Voor het faciliteren van de inspectie-en toezichtactiviteiten door de marktpartij worden kosten in rekening gebracht van € 0,141 per kilo. De totale afhandelingskosten bedragen dus € 846 voor 1 zending van 6.000 kilo nijlbaars.
- Na vrijgave wordt de partij nijlbaars over de weg vervoerd naar de eindbestemming in Geldermalsen. Uitgaande van een starttarief van €25, transportkosten van €1,80 per kilometer en een afstand van 80 kilometer bedragen de transportkosten 169 euro. Deze kosten kunnen hoger uitvallen indien een zending is geselecteerd voor laboratoriumonderzoek. De vertraging in het logistieke proces veroorzaakt additionele kosten zoals het omboeken van transport. In sommige gevallen dienen boetes betaald te worden voor het niet nakomen van contractueel vastgelegde leveringstermijnen.

De gemiddelde kosten / tarieven voor de importzending nijlbaars zijn hiermee als volgt:

- Logistieke kosten: € 7.915 euro, voor het grootste deel worden deze kosten bepaald door de transportkosten door de lucht.
- Toezicht- en inspectiekosten: dit is het minimum tarief van € 68,28 in het geval van optie 1 en optie 2, alleen bij optie 3 met bemonstering en laboratoriumtest zijn de tarieven hoger, te weten € 342,31 euro. Het gewogen gemiddelde tarief van toezicht- en inspectie voor de modelzending is € 73,20.

Hierbij moet aangetekend worden dat dit gemiddeldes zijn, de kosten / tarieven van de activiteiten kunnen in de praktijk behoorlijk variëren:

- Ook hier geldt dat de logistieke kosten marktafhankelijk zijn en kunnen verschillen per vervoerd volume, seizoen, per klant, type ingezet vliegtuig, etc.
- De tarieven voor toezicht en inspectie kunnen variëren op basis van het tijdstip, zo is er een toeslag van 30% voor inspecties op zaterdag, zon- en feestdagen.

De **doorlooptijd** van alle activiteiten in de importketen voor nijlbaars is gemiddeld kort. Er vindt vrijwel nergens oponthoud plaats, behalve als de inspectie van de NVWA niet kan plaatsvinden omdat het gevraagde tijdstip buiten de openingstijden valt. De doorlooptijd wordt wel verlengd als een laboratoriumtest door de NVWA nodig is, dan duurt het 3 tot 5 dagen extra. De gemiddelde duur van een inspectie zelf is ongeveer 30 minuten en zorgt voor weinig oponthoud.



## 4.7 Internationale vergelijking import nijlbaars

Naast de luchthaven Schiphol kunnen importeurs ook andere Noordwest-Europese luchthavens gebruiken voor de import van nijlbaars uit Kenia. In deze paragraaf worden de logistieke kosten samen met de tarieven van de veterinaire inspectie voor een voorbeeldzending van 6.000 kilo Nijlbaars (1 certificaat) in kaart gebracht voor de verschillende benchmark luchthavens. Hierbij gaat het om de logistieke kosten en de tarieven van het veterinaire toezicht en de inspectie voor de voorbeeldzending van 6.000 kilo nijlbaars op 1 certificaat. Hierbij is uitgegaan van een aantal aannames die voor elk luchthaven gelijk is:

- De kosten van vervoer door de lucht, inclusief de afhandeling op de luchthaven.
- De uitvoering van fytosanitaire inspecties, die voldoet aan Europese wetgeving. Dit betekent dat er dezelfde percentage kans is op alle luchthavens dat een import zending fysiek wordt gecontroleerd, en wordt bemonsterd en in het laboratorium getest.

Dit betekent hier echter niet dat de logistieke kosten voor alle importzendingen nijlbaars is, ongeacht welke luchthaven wordt gebruikt. Het verschil in havenaanloop- en doorvoerkosten wordt

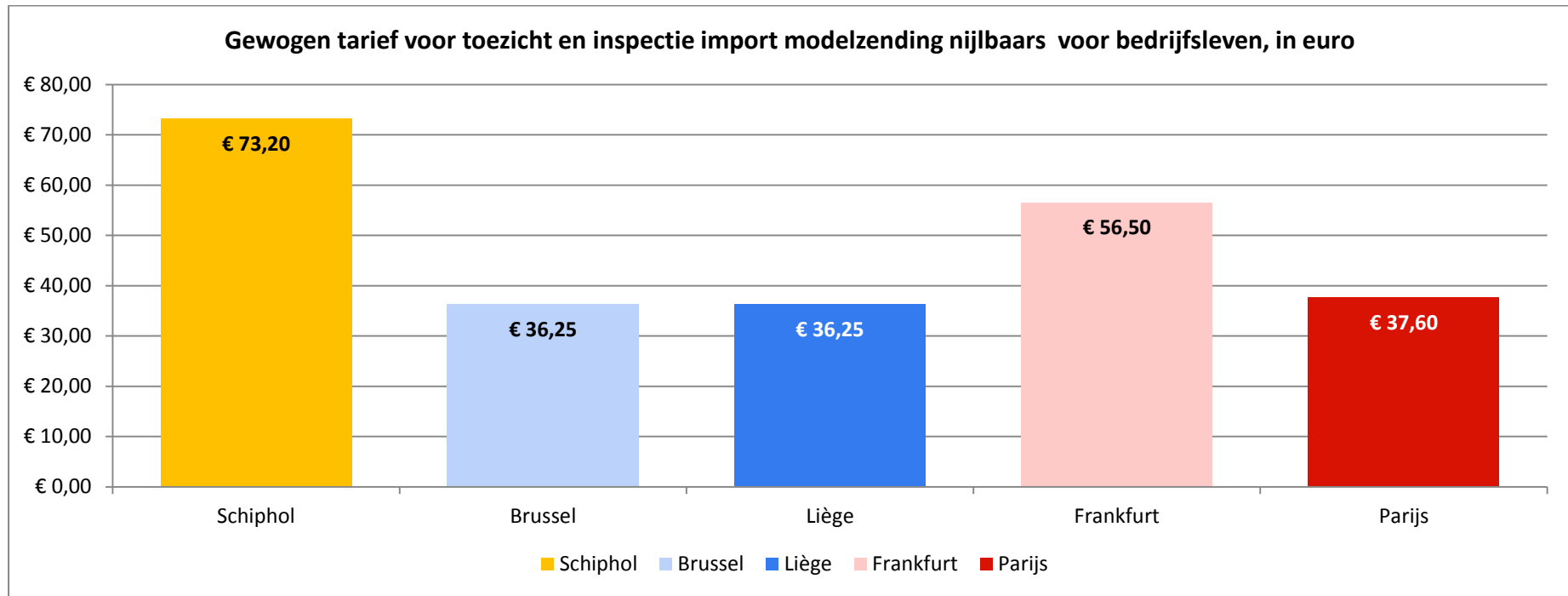
gemaakt door de verschillende transportkosten naar de bestemming in het achterland, en in deze case is dat Geldermalsen.

De totale gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten zijn opgenomen in bijlage 5 voor de luchthavens van Brussel en Luik, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle. In figuur 4.6 zijn de gemiddeld in rekening gebrachte tarieven voor toezicht- en inspectieactiviteiten in de verschillende luchthavens met elkaar vergeleken. In figuur 4.7 zijn vervolgens de tarieven voor elk van de mogelijke inspectie opties per luchthaven weergegeven. Hierbij is uitgegaan van 2 mogelijke opties voor behandeling van een zending:

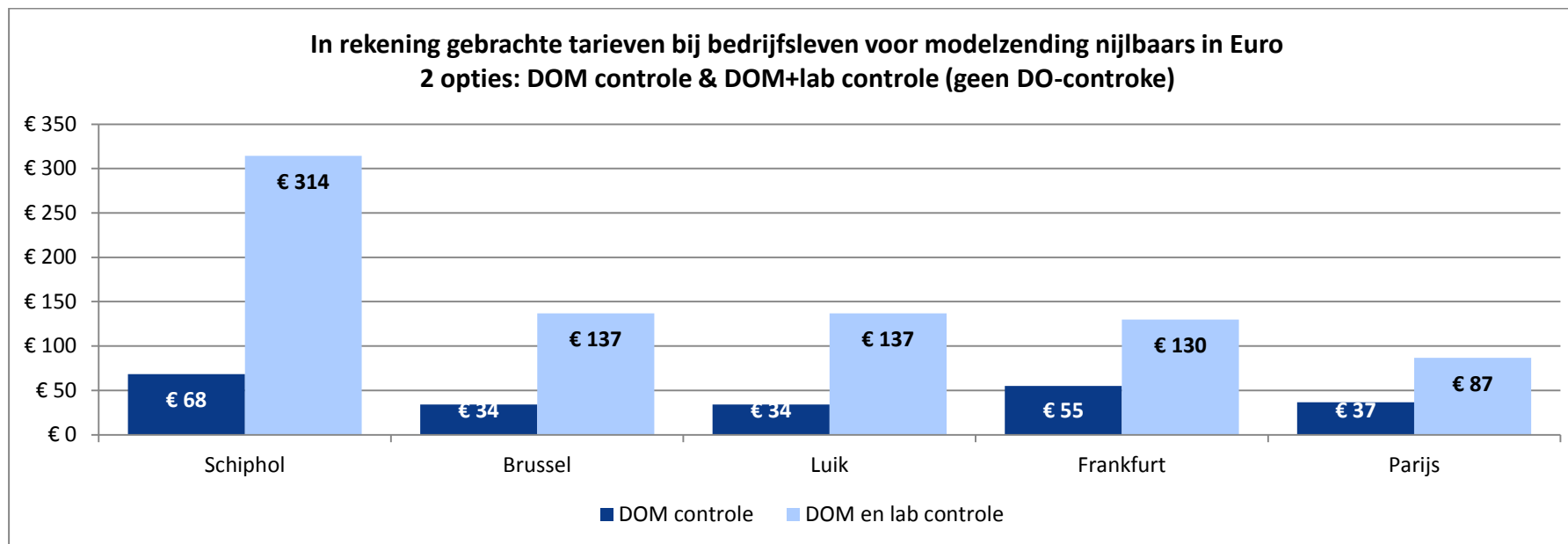
- 1 Bij 98% van de zendingen vindt er naast de Documentcontrole ook een fytosanitaire Overeenstemmings- en Materiële controle plaats (DOM–controle).
- 2 Bij 2% van de zendingen blijkt tijdens de Materiële controle dat het nodig is om een test in het laboratorium te doen.

Het tarief van toezicht- en inspectie voor een voorbeeldzending nijlbaars is op basis van deze aanpak als volgt voor de zes luchthavens.

Figuur 4.6 Gewogen tarief voor toezicht en inspectieactiviteiten import modelzending nijlbaars voor het bedrijfsleven via verschillende luchthavens



Figuur 4.7 Tarieven toezicht en inspectie import modelzending nijlbaars voor het bedrijfsleven in euro, via verschillende luchthavens



Een toelichting op de in rekening gebrachte gemiddelde tarieven voor toezicht en inspectie per land per luchthaven en land in bovenstaande figuren:

- In **België (Brussel en Luik)** zijn de tarieven van documentcontrole en van de identiteitscontrole verdisconteerd in de veterinaire inspectie tarieven. De tarieven van de veterinaire inspectie bedragen € 0,0057 per kilo. Voor een zending van 6.000 kilo nijlbaars is dit dus € 34,20. De tarieven voor een

eventuele laboratoriumtest zijn € 102,63<sup>25</sup>.

- In **Frankfurt** zijn de tarieven van veterinaire inspectie voor alle zendingen € 55,00 (tot 7.000 kilo), zolang er geen laboratoriumcontrole hoeft plaats te vinden. De tarieven van laboratoriumcontrole zijn vastgesteld op € 75<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> In België is de prijs voor labonderzoek afhankelijk van de individuele afspraak van bedrijf X met laboratorium Y. De weergegeven prijs dient als indicatie en kan in de praktijk anders, zowel hoger als lager, uitvallen.

<sup>26</sup> Inschatting van bedrijfsleven in afwachting van bevestiging officiële autoriteiten in Frankfurt.

- In **Parijs** zijn de tarieven van documentcontrole en van de identiteitscontrole eveneens verdisconteerd in de veterinaire inspectie, er vindt immers 100% materiële inspectieplaats. De tarieven van de veterinaire materiële controle zijn gebaseerd op een prijs van € 6,10 per 1.000 kilo. Voor deze voorbeeldzending bedragen de tarieven in totaal € 36,60 euro. De tarieven voor een eventuele laboratoriumtest zijn gemiddeld € 100. Dit bedrag is gebaseerd op de feit dat de helft van laboratoriumtests door de overheid gefinancierd worden, omdat ze vanuit het Nationale Plan opgelegd worden.

De conclusies op basis van de vergelijking tussen verschillende luchthavens voor de hoogte van de toezicht- en inspectietarieven zijn:

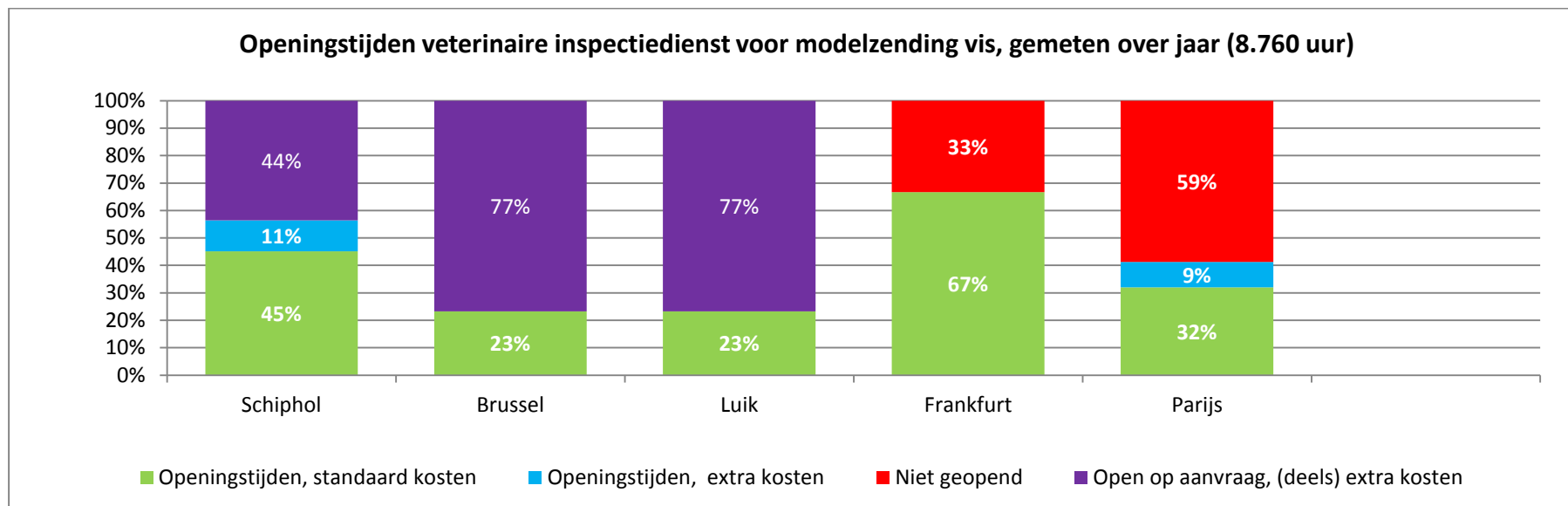
- Nederland kent met € 73,20 de hoogste tarieven voor veterinaire inspectie voor deze voorbeeldzending van 6.000 kilo nijlbaars. Dit komt hoofdzakelijk door het in vergelijking met andere landen relatief hoge minimumtarief voor de veterinaire inspectie.

- De veterinaire inspectiekosten in België bedragen € 36,25 (50% lager), in Frankfurt € 56,50 (23% lager) en in Parijs Charles de Gaulle € 37,60 (49% lager).

Als de tarieven voor de veterinaire inspectie in Nederland worden afgezet tegen de totale luchthavenaanloopkosten (€ 7.915,20) voor deze voorbeeldzending (logistieke + toezicht- en inspectiekosten) zijn deze 0,9%. Het aandeel van de veterinaire inspectie in de totale havenaanloopkosten van een importzending is in België, Frankfurt en Parijs lager en ligt tussen de 0,4% voor België en Parijs, en 0,7% voor Frankfurt. Het verschil is maximaal € 36,60 De totale logistieke kosten per luchthaven lopen iets uiteen door het verschil in afstand, en dus ook de transportkosten, voor het wegvervoer naar de importeur in Geldermalsen. De totale havenaanloop- en doorvoerkosten liggen dus voor alle luchthavens relatief in de buurt van elkaar.

Er is ook hier gekeken naar de werktijden van de veterinaire inspectie autoriteit op de verschillende Noordwest-Europese luchthavens. Dit leverde de volgende resultaten op:

Figuur 4.8 Werktijden veterinaire toezicht en inspectiediensten over het jaar heen in uren/jaar, op verschillende luchthavens



Een toelichting op de openingstijden per land:

- In **Nederland** kan de veterinaire inspectie op Schiphol tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 7.00 en 23.00 uur. Op zaterdag en zondag zijn inspecties tussen 8.30 en 17.30 uur mogelijk maar wel tegen meerkosten (30%). Buiten deze tijden kunnen controles op aanvraag plaatsvinden, maar deze moeten vroegtijdig worden ingediend.
- In **België** kan de veterinaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 8:30 en 16:30 uur en op andere tijden op aanvraag en tegen een meerprijs. Deze

meerprijs is 50% voor werkdagen tussen 22:00 en 04:00 uur, 100% voor zaterdag tussen 4:00 en 22:00 en 200% voor zaterdagen tussen 22:00 en 4:00 en zon- en feestdagen.

- In **Frankfurt** kan de veterinaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op elke dag tussen 6:00 en 22:00 uur, daarbuiten is het niet mogelijk.
- In **Parijs** kan de veterinaire inspectie tegen standaardtarief plaatsvinden op werkdagen tussen 8:00 en 20:00 uur (met lunchpauze 1 uur). Tegen meerprijs is het ook mogelijk op zaterdag tussen 9.30-15:00 uur en op zon- en feestdagen tussen 10:00 en 19:00 uur. Daarbuiten is het niet mogelijk.

Belangrijk om hierbij te vermelden is dat voor veterinaire inspecties in Nederland de tijden waarbinnen reguliere inspecties kunnen worden aangevraagd tot stand op basis van 'vraag en aanbod'. Bij meer vraag om inspecties vanuit het bedrijfsleven kunnen de openingstijden worden uitgebreid. Bij mindere vraag om inspecties vanuit het bedrijfsleven kunnen openingstijden weer worden beperkt. Wel belangrijk om aan te geven is dat de hoogte van het tarief niet van deze openingstijd afhankelijk is. De NVWA geeft aan dat het standaardtarief voor veterinaire inspecties geldt tussen 07.00 en 23.00 uur op werkdagen op Schiphol. Daarbuiten geldt het verhoogde tarief.

Tevens geldt ook hier dat de vergelijking in de uitvoering en tarieven van laboratoriumtests tussen vooral België en Nederland in de praktijk bemoeilijkt wordt omdat in Nederland de tests verplicht via de eigen laboratoria van de NVWA lopen, terwijl in België zowel de laboratoria van de autoriteiten als aangewezen private laboratoria gebruikt kunnen worden. De private laboratoria heffen verschillende tarieven, mede afhankelijk van het aangeboden volume per jaar en de gewenste snelheid van reactie. Een snelle oplevering van laboratorium resultaten kost vaak tussen de 25 en 100% meer dan het standaardtarief bij inzet van een privaat laboratorium in België. Tevens zijn er ophaalkosten (wanneer minder dan x monsters tegelijk worden aangeboden). Voor Rotterdam/Schiphol geldt de prijs altijd, is deze inclusief bemonstering en transport en met een duidelijk gecommuniceerde doorlooptijd. Er zijn in de praktijk veel mogelijkheden, en dit maakt een vergelijking lastig.

Ook hier is de doorlooptijd van alle activiteiten in de importketen voor nijlbaars relatief beperkt. Er is in feite alleen oponthoud als de veterinaire inspectie niet snel kan plaatsvinden omdat het gevraagde tijdstip buiten de openingstijden valt. De doorlooptijd wordt wel verlengd in het zeldzame geval als er een laboratoriumtest door de NVWA nodig is, dan duurt het 1 tot 3 dagen extra. De gemiddelde duur van een veterinaire inspectie zelf is ongeveer 30 minuten.

De conclusies voor de supply chain importstroom nijlbaars:

- Schiphol kent het hoogste toezicht- en inspectie tarief voor de verplichte veterinaire inspectie voor de voorbeeldzending vanwege het relatief hoge minimumtarief.
- Daarnaast zijn ook de tarieven voor de laboratoriumcontroles het hoogste in Nederland.
- De toezichts- en inspectietarieven zijn in Nederland dus het hoogst, maar ze zitten nog net onder de 1% van de totale havenaanloop- en doorvoerkosten.

## 4.8 Import levende have/paarden door de lucht

Jaarlijks komen via Schiphol circa 12.000 paarden Europa binnen via Nederland. Schiphol kent twee zogenoemde Animal Handling Centers waar de paarden opgevangen kunnen worden. Veterinaire inspectie van levende have is ook een specifieke activiteit op Schiphol, waar dierenartsen vaak beschikbaar worden gehouden.

De paarden worden vaak in twee- of drietallen in boxen door de lucht getransporteerd. Er geldt één gezondheidscertificaat per paard. Een belangrijke herkomst van paarden zijn de Verenigde Staten. In deze studie wordt uitgegaan van een modelzending van 3 paarden uit New York (VS). In totaal gaat het dus om 3 gezondheidscertificaten. Om te voorkomen dat de paarden om administratieve redenen vast komen te staan in de Animal Handling Centers, worden elektronische versies van de gezondheidsverklaringen enkele dagen voordat de paarden wordt verwacht naar de NVWA gestuurd. Zij geeft daar een voorlopig 'OK to forward' op. Dit voorkomt aanhoudingen als de paarden daadwerkelijk binnenkomen. Deze procedure is niet wettelijk verplicht, maar wordt door de Animal Handling Centers gehanteerd. De NVWA faciliteert hierin. Deze stap in het proces leidt tot extra inspectiekosten omdat de Animal Handling Centers de NVWA betalen voor deze dienst.

Voor het samenstellen van deze case voor de import van paarden is informatie ingewonnen bij een van de paardenspecialisten op Schiphol om de gemiddelde logistieke kosten te verkrijgen en om een inzicht te krijgen in de procedures en kosten van het faciliteren van toezicht- en inspectieactiviteiten. In Nederland worden de veterinaire inspecties uitgevoerd door de NVWA. De tarieven van inspectie en toezicht voor deze importstroom zijn verkregen via de NVWA.

Voordat de paarden in Nederland ingevoerd kunnen worden, moeten zij via het VGC systeem vooraangemeld worden bij zowel de Douane als bij de NVWA. Dit gebeurt op basis van de informatie in de gezondheidspapieren, die in het land van oorsprong worden samengesteld. De importactiviteiten en bijbehorende kosten die gepaard gaan met de import door de lucht van 3 paarden uit New York zijn in de onderstaande tabel uitgewerkt. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de zending 3 gezondheidscertificaten kent. De kosten / tarieven zijn in kaart gebracht voor zowel de logistieke als de toezicht- en inspectieactiviteiten.

Tabel 4.4 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending paarden (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORTVOORBEELDZENDING LEVENDE HAVE VIA SCHIPHOL - Modelzending van 3 paarden	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Route 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Route 2: DOM-controle (97% zendingen)	Route 3: DOM- en laboratorium controle (3% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport paarden door de lucht (5.500 euro voor 3 paarden)	€ 5.500,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag paarden vanuit vliegtuig en vervoer naar Douane bij AHC (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane bij AHC (steekproefsgewijs)			€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie veterinaire inspectie (In dit geval AHC, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole per certificaat (bij 100% van de zendingen)			€ 0,00	€ 0,00
4.2	Veterinaire inspectie (bij 100% zendingen)			€ 204,84	€ 204,84
4.3	Bemonstering en labcontrole (3% van de zendingen o.b.v. uitkomst fysieke controle)				€ 0,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane			€ 0,00	0,00
4.5	Kosten voor logistieke behandeling paarden	€ 201,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Den Bosch	€ 275,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 5.976,00</b>		<b>€ 204,84</b>	<b>€ 204,84</b>

Een nadere toelichting op dit overzicht:

- De 3 paarden worden per vliegtuig vervoerd van New York naar Schiphol. Aangekomen op Schiphol vindt overslag plaats vanuit het vliegtuig en worden de paarden vervoerd naar een Animal Handling Center (1<sup>ste</sup> linie locatie, eveneens keurpunt).
- De transportkosten voor het vervoer van paarden door de lucht zijn gemiddeld € 5.500 per box van drie paarden. Hierbij is de verdere afhandeling van de paarden tot en met de 1<sup>ste</sup> linie loods normaliter inbegrepen.

- Zodra de paarden op de luchthaven Schiphol zijn aangekomen wordt specialistisch vervoer ingeschakeld om de paarden te lossen en te vervoeren naar één van de twee Animal Handling Centers. De Douane inspecteert de paarden via een fysieke controle. Hier zijn geen kosten aan verbonden.
- De veterinaire inspectie vindt plaats bij één van de Animal Handling Centers op Schiphol, op een speciaal hiervoor ingerichte inspectieplaats, door een inspecteur (dierenarts) van de NVWA.



- De inspectie van paarden vindt voor 100% plaats. In ca. 3% van de gevallen wordt ook bloed afgetapt. Dit is om te controleren of de instanties in de exportlanden ook daadwerkelijk hun inspecties uitvoeren en een deel van de monsters worden gestuurd op het voorkomen van 4 dierziekten, De NVWA rekent hiervoor geen kosten door aan de eigenaar.
- De tarieven voor de fysieke veterinaire inspectie bestaat uit een vast tarief van € 68,28 per paard (dit zijn de minimale materiele veterinaire inspectiekosten). Het totale tarief is dan € 204,84. Circa 3% van de paarden worden in het laboratorium getest op basis van een steekproef, hier zijn er geen kosten aan verbonden
- Zodra de paarden geïnspecteerd zijn, wordt aangifte gedaan bij de Douane. Vervolgens worden de paarden klaargemaakt voor transport en vrijgegeven.
- De afhandelingskosten van één van de paardenspecialisten op Schiphol bedragen € 67 per paard. De totale afhandelingskosten voor 3 paarden bedragen dan € 201.
- Na vrijgave worden de paarden per as vervoerd naar hun eindbestemming Den Bosch. Uitgaande van transportkosten van een starttarief van € 50, een tarief van € 2,50 per kilometer over een afstand van 100 kilometer bedragen de transportkosten € 300 euro. Deze kosten kunnen hoger uitvallen indien er een vertraging in het logistieke proces is. Dit kan additionele kosten zoals het omboeken van transport. In sommige gevallen dienen boetes betaald te worden voor het niet nakomen

van contractueel vastgelegde leveringstermijnen.

De gemiddelde kosten voor de importzending paarden zijn hiermee als volgt:

- Logistieke kosten: € 6.001, voor het grootste deel worden deze kosten bepaald door de transportkosten door de lucht.
- Toezicht- en inspectietarieven: voor alle drie de opties geldt hetzelfde tarief, aangezien de NVWA de kosten voor laboratoriumtests niet doorbelast aan de importeur. Het tarief voor inspectie en toezicht voor optie 1, 2 en 3 bedragen € 204,34 (modelzending). Het aandeel van de toezicht en inspectie activiteiten in de totale havenaanloop- en doorvoerkosten is hiermee 3,3% voor Schiphol.

Hierbij moet aangetekend worden dat dit gemiddeldes zijn, de kosten / tarieven van de activiteiten kunnen in de praktijk variëren:

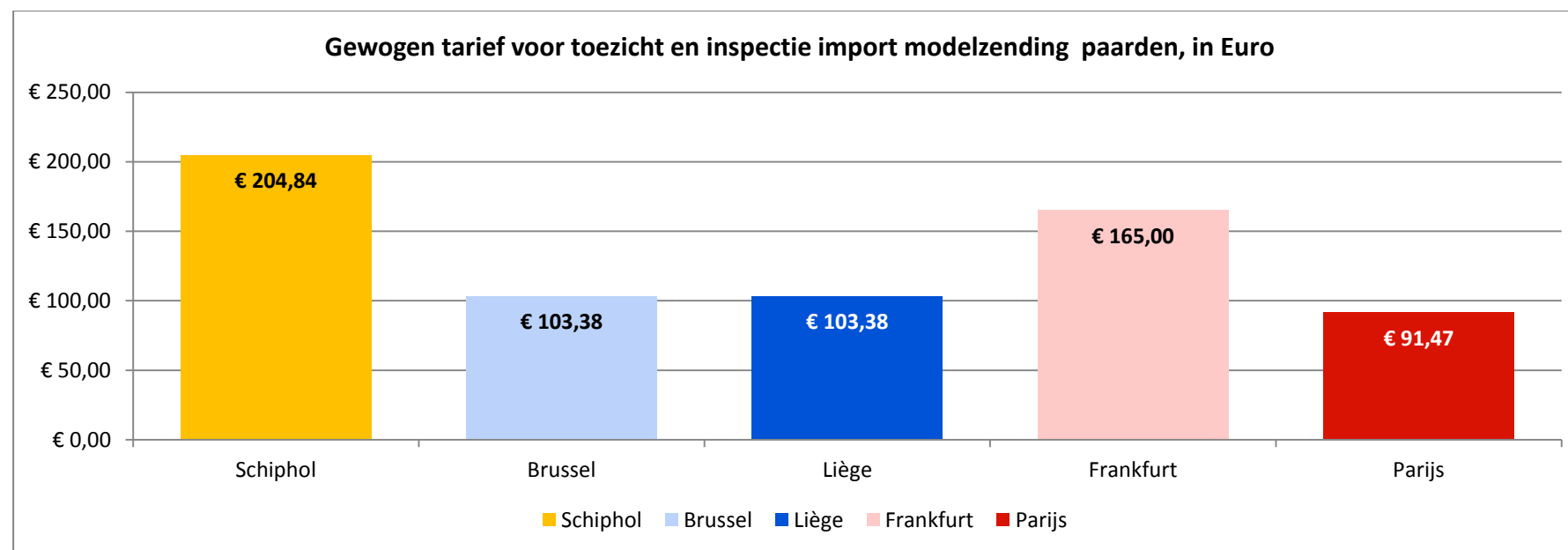
- de tarieven voor toezicht en inspectie kunnen variëren op basis van het tijdstip, zo is er een toeslag van 30% voor inspecties op zaterdag, zon- en feestdagen.
- logistieke kosten zijn marktafhankelijk en kunnen daarom verschillen. Zo kunnen transportkosten over de weg variëren.

## 4.9 Internationale vergelijking import levende have/paarden

Naast de luchthaven Schiphol kunnen importeurs ook andere Noordwest-Europese luchthavens gebruiken voor de import van paarden uit New York (VS). De tarieven van de veterinaire inspectie voor de voorbeeldzending van 3 paarden (3 certificaten) zijn in voor de verschillende luchthavens verzameld. Aangezien de laboratoriumkosten meestal niet in rekening gebracht worden aan de

eigenaar bij alle buitenlandse luchthavens, net zoals in Nederland, is hier sprake van één kostenpost voor behandeling van een zending. Het gemiddelde tarief van toezicht- en inspectie voor een voorbeeldzending paarden zijn op basis van deze aanpak als volgt voor de zes luchthavens.

Figuur 4.9 Gewogen tarief voor toezicht en inspectieactiviteiten voor import voorbeeldzending paarden, via verschillende luchthavens



Een toelichting op de tarieven per land:

- In **België (Brussel en Luik)** zijn de tarieven van documentcontrole en van de identiteitscontrole verdisconteerd in de veterinaire inspectie tarieven. De tarieven van de veterinaire inspectie bedragen € 34,46 per paard. Voor een zending van 3 paarden bedragen de totale tarieven € 204,84 euro.
- In **Frankfurt** zijn de tarieven van veterinaire inspectie per paard € 55,00. Ook hier geldt één bedrag voor de documenten- overeenstemmingscontrole en de materiële controle. De totale tarieven voor 3 paarden komen hiermee op € 165.
- In **Parijs** zijn de tarieven van documentcontrole en van de identiteitscontrole eveneens verdisconteerd in de veterinaire inspectie. De tarieven van de veterinaire inspectie per paard bedraagt € 30,49. Voor deze voorbeeldzending bedragen de tarieven in totaal € 91,47.

De conclusies op basis van de vergelijking tussen verschillende luchthavens voor de hoogte van de toezicht- en inspectietarieven zijn:

- Nederland kent met € 204,84 de hoogste tarieven voor veterinaire inspectie voor deze voorbeeldzending van 3 paarden uit New York.
- De veterinaire inspectiekosten in Parijs en België zijn met respectievelijk € 91,47 (-55%) en €103,38 (-50%) het laagste. De reden voor deze lagere tarieven is gelegen in het lagere tarief voor de veterinaire inspectie per paard.

Als de tarieven voor de veterinaire inspectie in Nederland worden afgezet tegen de totale luchthavenaanloopkosten voor deze voorbeeldzending (logistieke + toezicht- en inspectiekosten) zijn deze 3,3%. Het aandeel van de veterinaire inspectie in de totale havenaanloopkosten van een importzending is voor de andere luchthavens lagere en ligt tussen de 1,3% voor Parijs en 2,4% voor Frankfurt. Het verschil is maximaal € 113,37, waarmee vooral de Belgische luchthavens concurrerend kunnen zijn voor Schiphol qua havenaanloop- en doorvoerkosten, zeker wat betreft een eindbestemming in Zuid Nederland. De totale havenaanloop- en doorvoerkosten liggen dus voor alle luchthavens relatief dicht bij elkaar. Door de extra wegtransportkosten is het gebruik van andere luchthavens voor Nederlandse paardeneigenaren erg afhankelijk van waar de eindbestemming geografisch gevestigd is. Daarnaast kunnen ook de kosten van afhandeling van de logistieke activiteiten per afhandelaar in verschillende luchthavens erg verschillen.

Er is ook gekeken naar de werktijden van de veterinaire inspectie autoriteit op de verschillende Noordwest-Europese luchthavens. De verschillende autoriteiten zijn hier flexibel in, als paarden op de luchthaven worden verwacht wordt er in de meeste gevallen een dierenarts ter beschikbaar gesteld. Dit gaat flexibel, en de ene luchthaven presteert hierin niet veel beter dan de andere. De doorlooptijd van afhandeling van de paarden is in de praktijk van groter belang. Er vindt vrijwel nergens oponthoud plaats, mede omdat het levende have is. Buiten de 'normale kantoortijden' zijn dierenartsen op vrijwillige basis ook oproepbaar en er wordt zelden nee verkocht. Hiervoor geldt echter wel het weekendtarief. De facto houdt dit in dat er altijd een inspecteur voor handen is om de

paarden te inspecteren, mits voldoende ruim van te voren aangemeld. De **doorlooptijd** van alle activiteiten in de importketen voor paarden is normaliter relatief kort, minder dan 10 minuten per paard en dit zorgt voor weinig oponthoud.

Zeker voor levende have als paarden, honden en katten is een snelle doorlooptijd voor alle logistieke (incl. inspectie) activiteiten op de luchthaven van groot belang. De belangrijkste marktpartijen in dit segment geven aan dat een snelle doorlooptijd belangrijker wordt gevonden dan de hoogte van alle logistieke kosten. De doorlooptijd voor afhandeling van paarden op Europese luchthavens is gemiddeld genomen vergelijkbaar, maar in specifieke gevallen kunnen er vertragingen optreden en ontstaan er langere doorlooptijden. Een specifiek geval was in maart 2015 op Schiphol, toen in een weekend 132 paarden werden aangevoerd. De logistieke afhandeling en inspectie-activiteiten van de NVWA verliepen volgens schema, maar de inklaring en vrijgave van de paarden door de douane zorgde alsnog voor tot 5 uur vertraging per paard. Deze vertraging in doorlooptijd hangt samen met het piekvolume, en zorgde bij de klant voor irritatie. De perceptie van de diensten van Nederlandse afhandelaars en inspectiediensten wordt door dergelijke uitzonderingen mede beïnvloed.

De conclusies voor de supply chain importstroom paarden:

- Schiphol kent de hoogste tarieven voor de verplichte veterinaire inspectie voor deze voorbeeldzending vanwege het relatief hoge minimumtarief. De tarieven op de luchthavens in België en Frankrijk zijn resp. 50% en 55% goedkoper.
- Op de totale gemiddelde logistieke kosten voor transport en afhandeling is het aandeel van de kosten van veterinaire inspectie 3,3% op Schiphol, en tussen de 1,5 en 1,8% op de Belgische en Franse luchthavens.
- Daarnaast worden er wegtransportkosten apart gerekend voor deze lading, de hoogte van deze kosten is afhankelijk van de geografische locatie van de eindklant.
- De doorlooptijd voor de logistieke afhandeling inclusief inspectie is van groot belang voor de klant in deze sector. Deze doorlooptijden zijn voor de 'gemiddelde' zending concurrerend tussen de luchthavens: er is geen luchthaven waar de doorlooptijd structureel langer zijn. In de praktijk kunnen er bij individuele zendingen echter wel uitschieters zijn in de doorlooptijd, en deze kunnen zorgen voor een bepaalde perceptie.

## Hoofdstuk 5 **Conclusies havenaanloop- en doorvoerkosten**

### 5.1 Conclusies

De belangrijkste resultaten van de analyses van de havenaanloop- en doorvoerkosten voor de 8 geselecteerde verse importstromen via de haven van Rotterdam of luchthaven Schiphol en via diverse buitenlandse zee- en luchthavens, zijn als volgt samen te vatten:

***Conclusie 1: De totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor de import voorbeeldzendingen via de onderzochte Noordwest-Europese zee- en luchthavens liggen in de praktijk dicht bij elkaar. Bij alle import voorbeeldzendingen via zee- en luchthavens zijn de logistieke kosten veruit de belangrijkste component van de havenaanloop- en doorvoerkosten. Het aandeel van de logistieke kosten in Nederland varieert per import voorbeeldzending en bedraagt tussen de 90% voor vlees voor scheepsbevoorrading via zee en 99% voor rozen door de lucht.***

De totale havenaanloop- en doorvoerkosten betreffen de gemiddelde kosten die voor de voorbeeldzendingen vanaf de haven bui-

ten de EU tot aflevering bij de eindklant in Nederland of Duitsland. In dit onderzoek bestaan ze uit kosten voor logistieke activiteiten en de tarieven voor toezicht en inspectie.

De havenaanloop- en doorvoerkosten voor zee- en luchthavens bestaan voornamelijk uit kosten voor logistieke activiteiten. Oorzaak is het grote aandeel van transportkosten over zee en door de lucht in de totale havenaanloop- en doorvoerkosten. Het aandeel van de logistieke kosten varieert bij de voorbeeldzendingen in ons onderzoek van 90% voor vlees bij scheepsbevoorrading tot 99% voor rozen die via de lucht aangevoerd worden. Het resterende deel zijn de betaalde tarieven voor toezicht en inspectie.

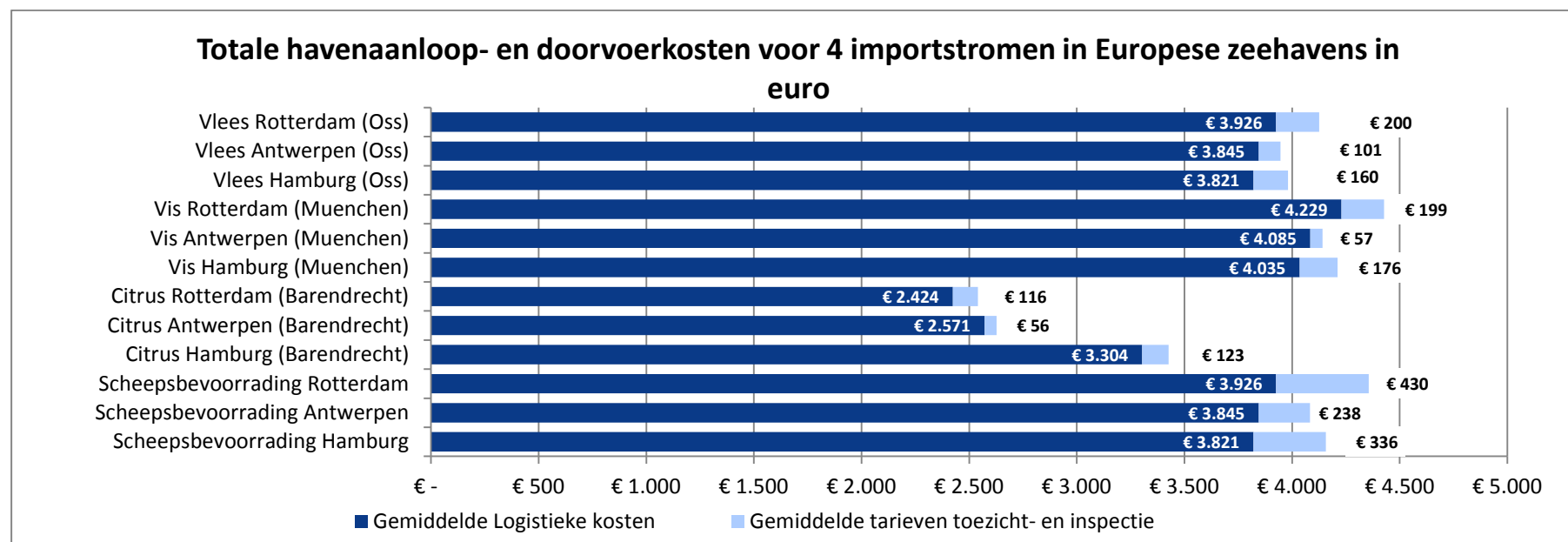
In de praktijk zijn de totale haven- en aanloopkosten van de geselecteerde import voorbeeldzendingen via Noordwest-Europese zee- en luchthavens vergelijkbaar met elkaar. De verschillen in logistieke kosten tussen havens worden vooral verklaard door de verschillende transportafstand en bijbehorende kosten vanaf de

(lucht)haven naar de eindbestemming waar de afnemer gevestigd is. In de figuren 5.1 en 5.2 wordt per import voorbeeldzending een overzicht gegeven van de gemiddelde havenaanloop- en doorvoerkosten per zee- en luchthaven per import voorbeeldzending.

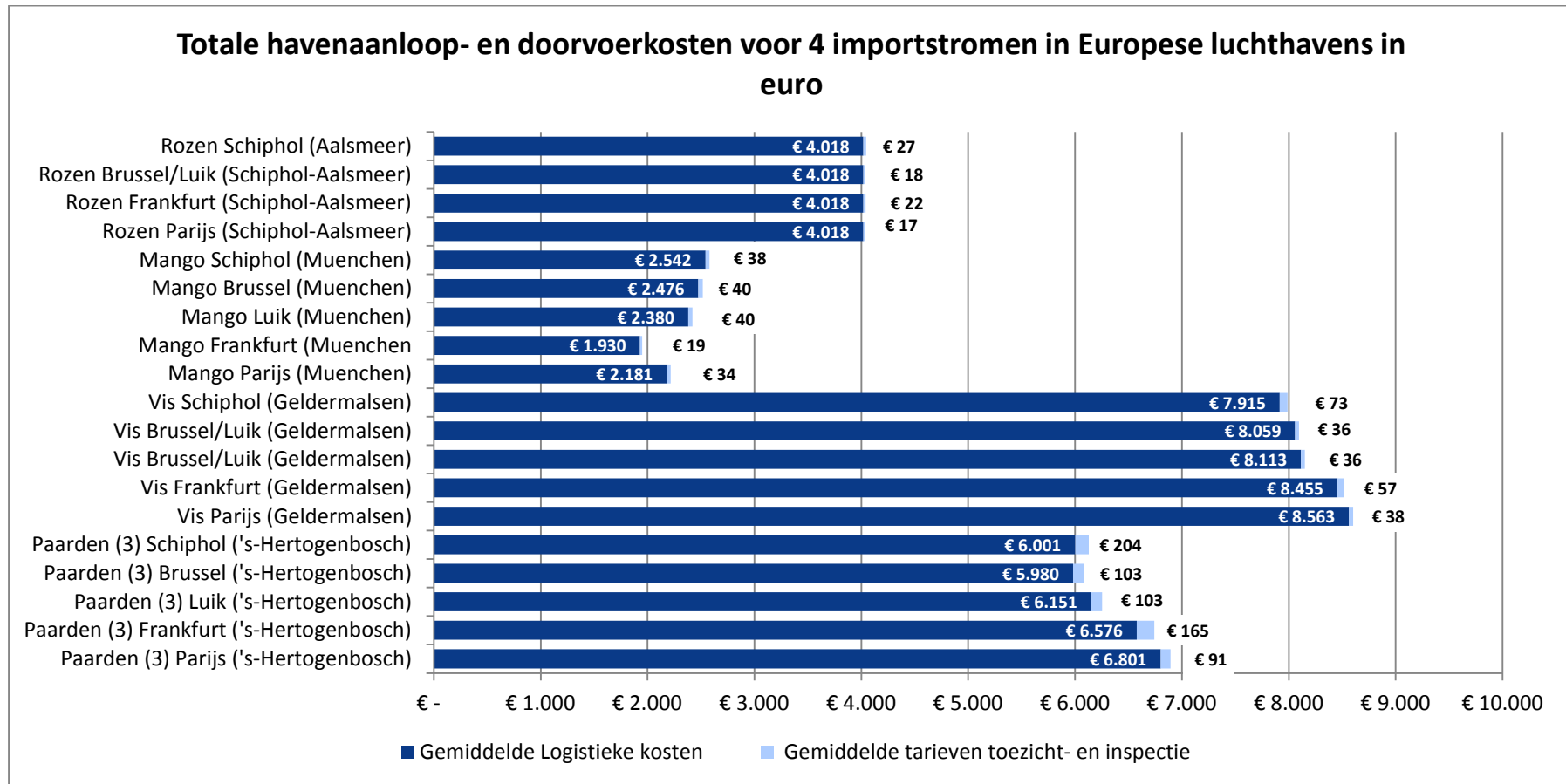
Belangrijk om op te merken is dat de logistieke kosten in de havenaanloop- en doorvoerkosten onderhevig zijn aan sterke fluctuaties. Zowel de transportkosten over zee als via de lucht zijn de laatste jaren sterk schommelend, bijvoorbeeld door dalende

brandstofprijzen. Daarnaast zijn ook de kosten die de containerterminal in rekening brengt voor haar diensten afhankelijk van de verplaatsing en verblijftijd van de reefer container op de terminal, het gebruik van reeferplugs, etc. Dit betekent dat de getoonde logistieke kosten in figuur 5.1 en 5.2 een momentopname zijn. Tevens zijn de te betalen havenaanloop- en doorvoerkosten sterk afhankelijk van het type product en de uiteindelijke afleverlocatie in het achterland in Nederland of Duitsland.

Figuur 5.1 Vergelijking totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor vier import voorbeeldzendingen in Noordwest-Europese zeehavens



Figuur 5.2 Vergelijking totale havenaanloop- en doorvoerkosten voor vier import voorbeeldzendingen in Noordwest-Europese luchthavens<sup>27</sup>



<sup>27</sup> Logistieke kosten voor rozen zijn voor alle luchthavens gelijk, omdat kosten over de weg van een buitenlandse luchthaven naar Schiphol in het all-in tarief van een luchtvrachtexpediteur opgenomen is.

**Conclusie 2: De Nederlandse zee- en luchthavens hebben bij 6 van de 8 import voorbeeldzendingen de hoogste gemiddelde toezicht- en inspectietarieven. Deze tarieven liggen in Rotterdam 45% tot 72% hoger dan in Antwerpen, afhankelijk van het product. De verschillen met Hamburg zijn minder groot, de tarieven zijn daar 22% lager tot 6% hoger. Ook voor import via de lucht zijn in de meeste gevallen de gemiddelde tarieven voor toezicht- en inspectie op Schiphol hoger dan op luchthavens in omliggende landen. De tarieven op andere luchthavens liggen hier van 60% lager in Parijs tot 5% hoger in Brussel, afhankelijk van het product. De hogere tarieven in Nederland zijn het gevolg van het uitgangspunt om alle toezicht- en inspectiekosten via retributies (bijdragen van bedrijven) door te rekenen.**

De figuren 5.3 en 5.4 geven een overzicht van de hoogte van de gemiddeld geheven tarieven voor toezicht en inspectie voor de onderzochte zee- en luchthavens. De vergelijking is gemaakt voor de 8 import voorbeeldzendingen die van buiten de EU komen. Het gemiddelde tarief is gerekend voor zowel het deel van de import voorbeeldzendingen die alleen een Document- en/of Overeenstemmingscontrole hebben, het deel dat daarnaast een Materiele controle kent en tenslotte het (vaak relatief kleine) deel dat ook bemonstering en laboratoriumcontrole moet ondergaan. Het gemiddelde tarief per voorbeeldzending is gebaseerd op een 'gewogen mandje' van al deze mogelijkheden voor inspectie.

Voor Rotterdam ligt het gemiddelde van de toezicht- en inspectietarieven voor de 4 import voorbeeldzendingen over zee tussen de € 116 voor reefer container met citrus tot € 430 voor een reefer

container voor scheepsbevoorrading. De gemiddelde tarieven voor de toezicht- en inspectieactiviteiten in Antwerpen liggen 45% tot 72% lager, met tarieven van € 56 voor een reefer container vis of vlees. De gemiddelde tarieven voor de toezicht- en inspectieactiviteiten in Hamburg liggen hier tenslotte tussenin, ze zijn maximaal 28% lager voor scheepsbevoorrading (€ 336 vs. € 430) en voor citrus 5% hoger (€ 123).

Voor Schiphol ligt het gemiddelde van de toezicht- en inspectietarieven voor de 4 import voorbeeldzendingen over zee tussen de € 27 voor 2.500 kilo rozen en € 205 voor inspectie van drie paarden. De gemiddelde tarieven voor de toezicht- en inspectieactiviteiten in andere luchthavens liggen net als voor de zeevracht gemiddeld lager. Alleen voor mango's via Brussel worden gemiddeld hogere toezicht- en inspectietarieven geheven dan op Schiphol, gemiddeld 5% (€ 40 vs. € 38). Bij de andere onderzochte importzendingen waren de gemiddelde toezicht- en inspectietarieven voor import van de onderzochte producten tussen de 11% (mango via Parijs) en 60% (Paarden via Parijs) lager.

De conclusie is dat de Nederlandse zee- en luchthavens Rotterdam en Schiphol in de praktijk bij 6 van de 8 import voorbeeldzendingen de hoogste gemiddelde toezicht- en inspectietarieven kennen voor de verladers, en nergens de laagste. Alleen bij de importstroom citrus kent Hamburg hogere tarieven (6%), en bij importstroom mango's via de lucht (5%) kent Brussel hogere tarieven. De conclusie is dat de bedrijven voor de import van producten van buiten de EU in Rotterdam en Schiphol met relatief hoge gemiddelde tarieven voor toezicht en inspectie activiteiten te maken hebben, vergeleken met de ons omringende zee- en luchthavens.



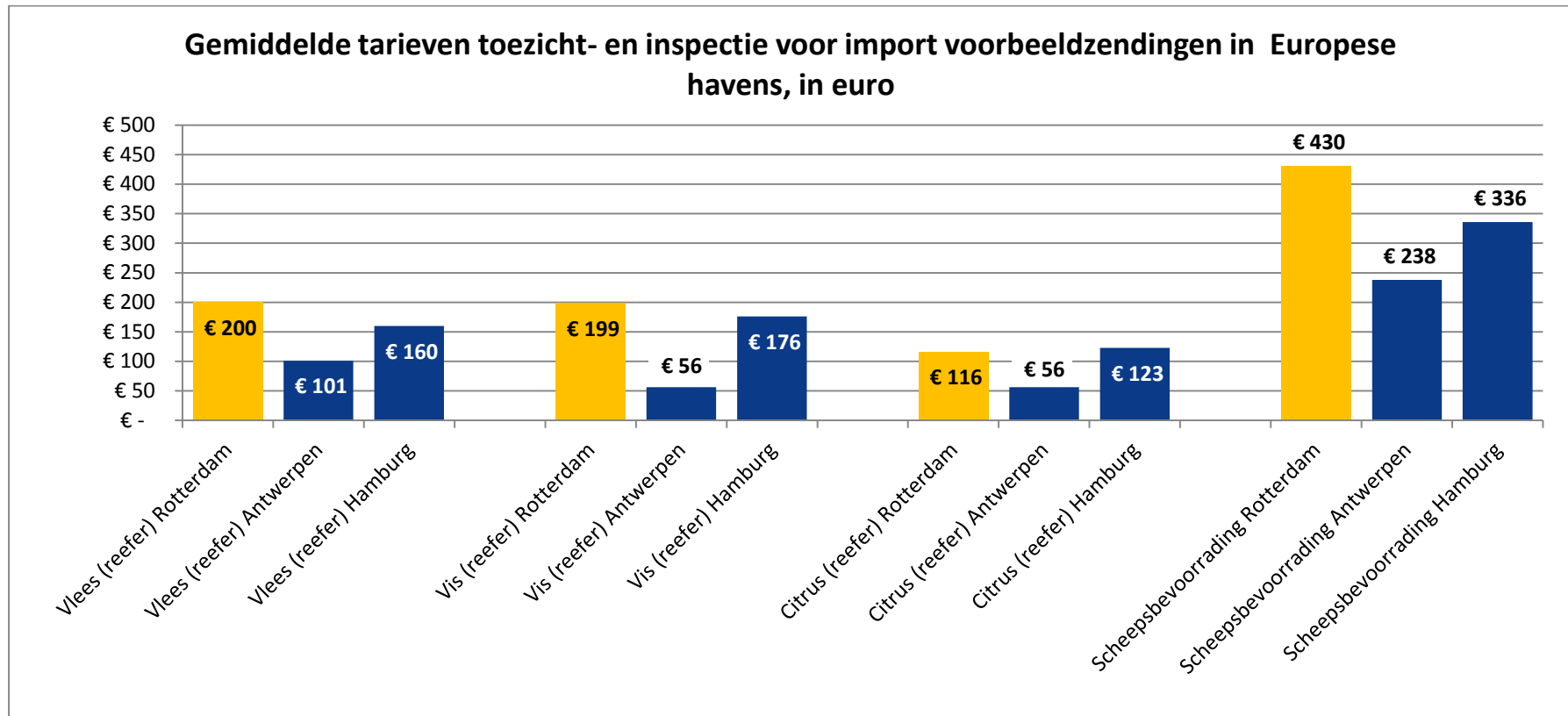
Per individuele zending kunnen de daadwerkelijk betaalde tarieven voor toezicht en inspectie verschillen, afhankelijk van de specifieke toezicht- en inspectieactiviteiten die plaats moeten vinden. Sommige zendingen hoeven niet materieel/fysiek geïnspecteerd te worden, terwijl anderen bemonsterd en in het laboratorium getest worden. In dit onderzoek zijn de havenaanloop- en doorvoerkosten voor een gewogen gemiddelde voor deze importzendingen berekend, maar voor een individuele zending kunnen deze dus hoger of lager uitvallen.

De hogere tarieven in Nederland zijn het gevolg van het Nederlandse uitgangspunt om alle toezicht- en inspectiekosten via retributies (bijdragen van importerende bedrijven) door te berekenen<sup>28</sup>. In maart 2014 zijn de tarieven voor toezicht- en inspectie van de NVWA gestegen om ze weer kostendekkend te maken. De stijging van de tarieven is gekoppeld aan een Verbeterplan om de kwaliteit van de toezicht en inspectie van de NVWA structureel op een hoger peil te krijgen.

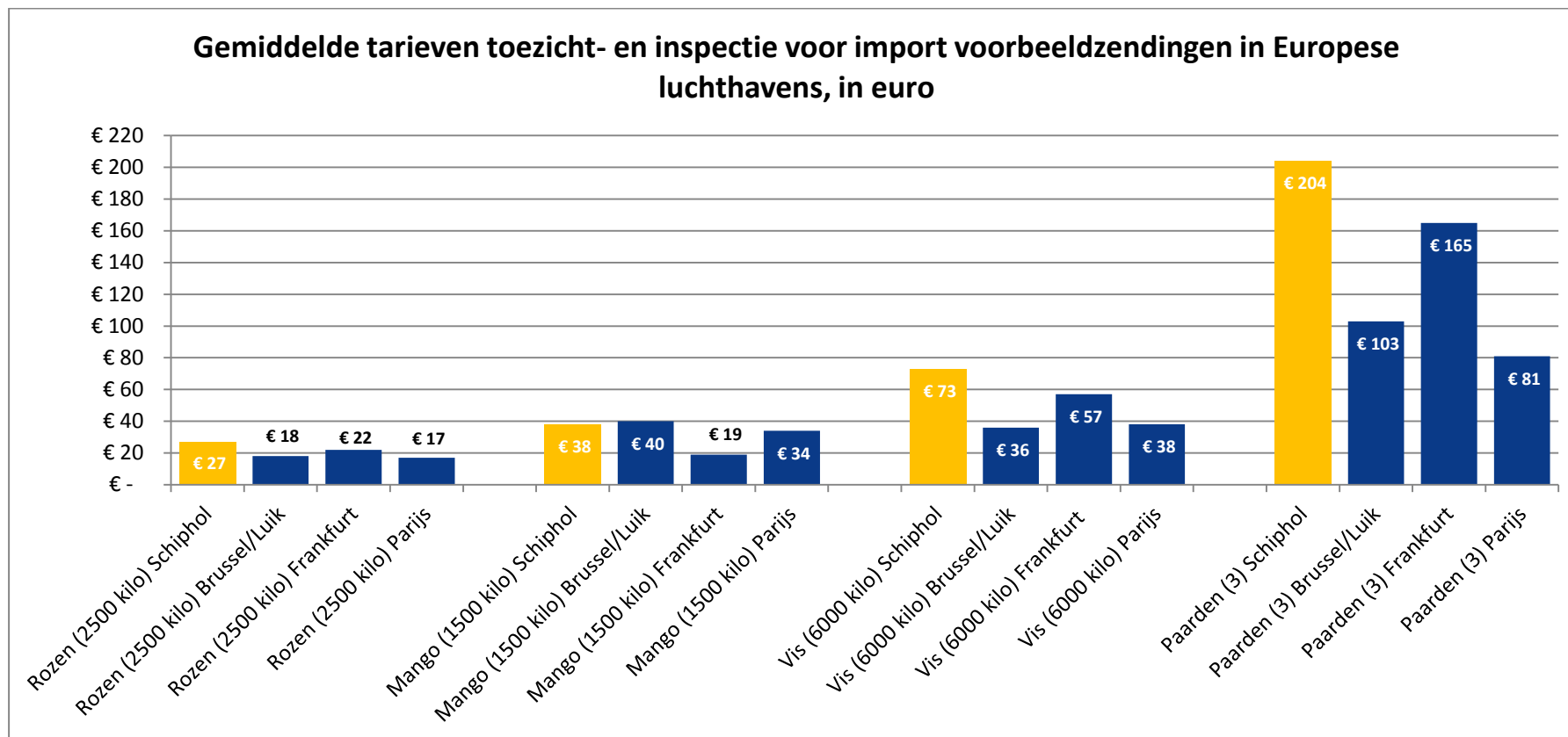
---

<sup>28</sup> Zoals verwoord in het rapport Maat Houden 2014.

Figuur 5.3 Aandeel gemiddelde toezicht- en inspectietarieven in havenaanloop- en doorvoerkosten voor import voorbeeldzendingen over zee in Europese havens



Figuur 5.4 Aandeel gemiddelde toezicht- en inspectietarieven in havenaanloop- en doorvoerkosten voor import voorbeeldzendingen over zee op Europese luchthavens



**Conclusie 3:** Het aandeel toezicht- en inspectiekosten als onderdeel van de havenaanloop- en doorvoerkosten ligt in Nederland voor importstromen via zee duidelijk hoger dan voor importstromen via de lucht. Deze liggen tussen 4,5% en 10%

voor de import voorbeeldzendingen via Rotterdam, en tussen de 1% en 3% voor de import voorbeeldzendingen via Schiphol.

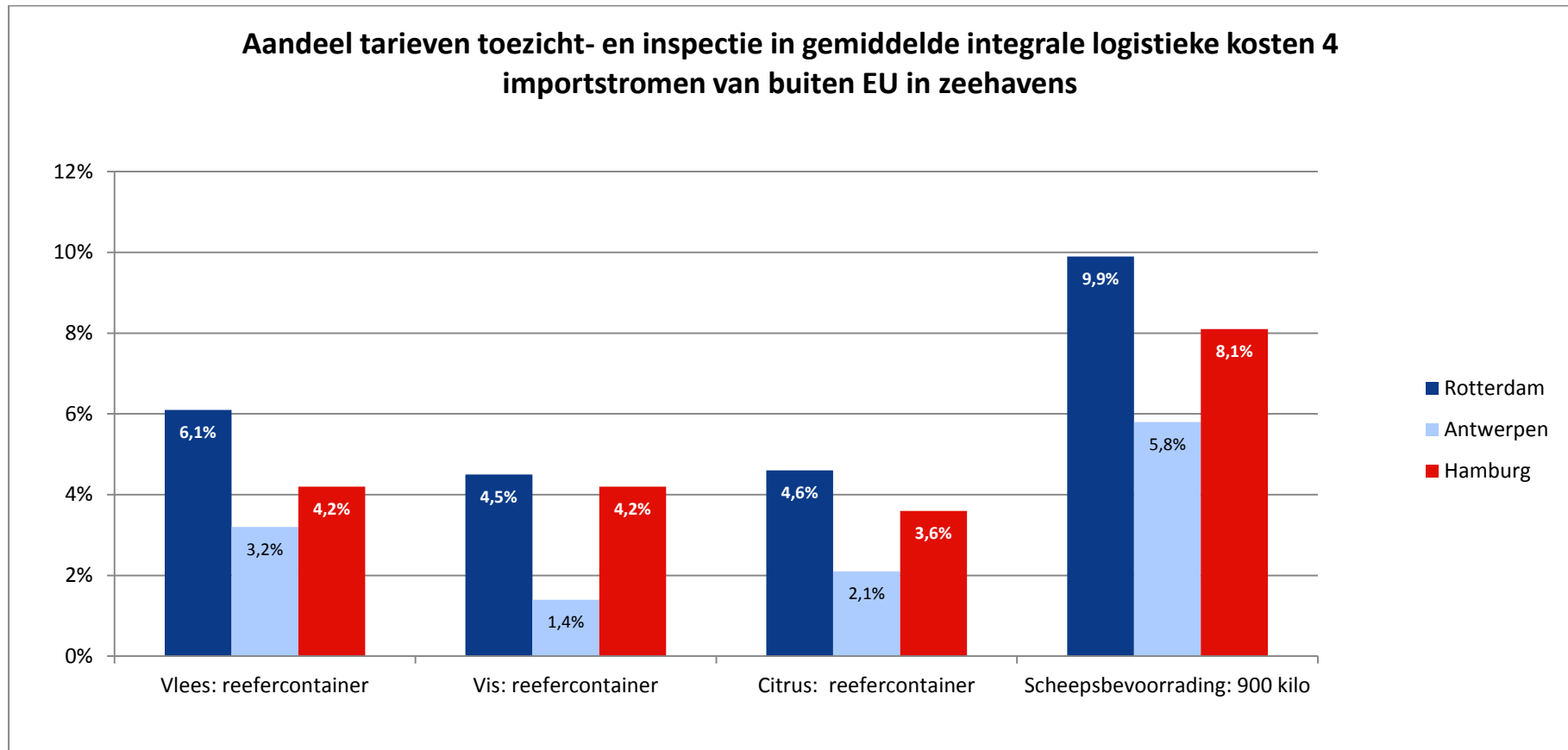
De figuren 5.5 en 5.6 geven in aanvulling op de analyse van de absolute hoogte van de tarieven (conclusie 2) een overzicht van het procentuele aandeel van de geheven tarieven voor toezicht en inspectie in verschillende Noordwest-Europese zee- en luchthavens uit dit onderzoek.

Voor Rotterdam ligt het gemiddelde van de toezicht- en inspectietarieven voor de 4 onderzochte import voorbeeldzendingen over zee tussen de 4,5% en 9,9% van de totale havenaanloop- en doorvoerkosten, terwijl deze percentages voor de 4 import voorbeeldzendingen via de lucht tussen de 0,7% en 3,3% liggen. De tarieven voor toezicht en inspectieactiviteiten hebben dus een hogere invloed op de totale havenaanloop- en doorvoerkosten over zee dan via de lucht. Als het aandeel van de toezicht- en inspectieactiviteiten voor de voorbeeldzendingen via de haven van Rotterdam vergeleken wordt met die Antwerpen en Hamburg, kent Rotterdam bij alle vier de importstromen het hoogste aandeel, terwijl Antwerpen telkens het laagste aandeel kent (tussen 1,4% en 5,8%). Het aandeel van toezicht- en inspectietarieven in Hamburg zit er in alle gevallen tussenin (tussen de 3,6% en 8,1%).

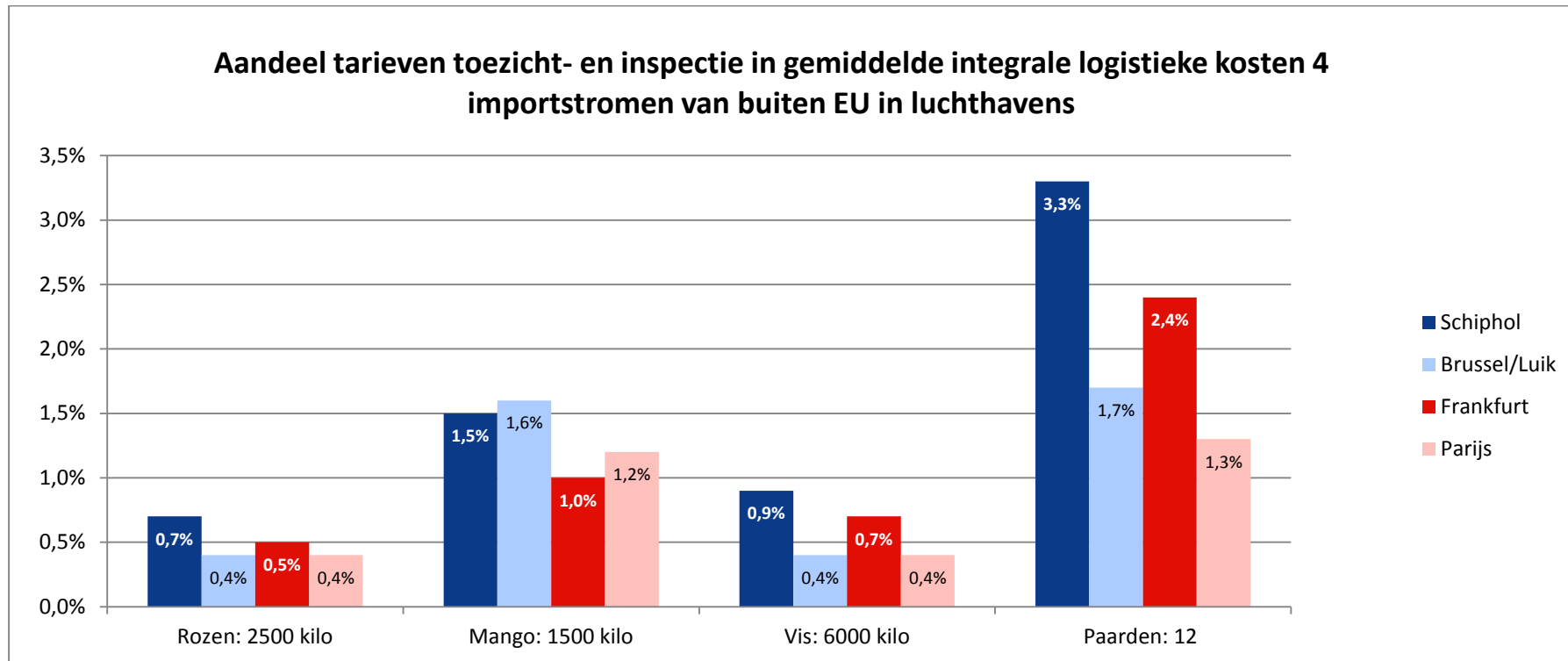
Wanneer deze vergelijking voor de voorbeeldzendingen via Schiphol en andere buitenlands luchthavens gemaakt wordt, kent ook Schiphol bij 3 van de 4 import voorbeeldzendingen het hoogste aandeel aan toezicht- en inspectietarieven. Alleen bij de importzending mango's kent Schiphol niet het hoogste aandeel van toezicht- en inspectietarieven, Brussel en Luik kenden een iets hoger aandeel (1,5% vs. 1,6%). De aandelen van toezicht- en inspectietarieven op andere luchthavens waren tussen de 0,4% en 1,7% voor de Belgische luchthavens, 0,5% en 2,4% voor Frankfurt en 0,4% en 1,3% voor Parijs Charles de Gaulle.

De conclusie is dat bij analyse van het procentuele aandeel van de toezicht- en inspectietarieven in de havenaanloop- en doorvoerkosten de Nederlandse zee- en luchthavens gemiddeld hogere aandelen aan toezicht- en inspectietarieven kennen dan de buitenlandse zee- en luchthavens.

Figuur 5.5 Aandeel gemiddelde toezicht- en inspectietarieven in havenaanloop- en doorvoerkosten voor import voorbeeldzendingen over zee in Europese havens



Figuur 5.6 Aandeel gemiddelde toezicht- en inspectietarieven in havenaanloop- en doorvoerkosten voor import voorbeeldzendingen over zee op Europese luchthavens



**Conclusie 4: De tarieven van laboratoriumonderzoeken zijn in Nederland in alle geanalyseerde gevallen hoger dan voor vergelijkbare laboratoriumonderzoeken in de andere onderzochte landen. De tarieven liggen in andere landen tussen de 30% tot 80% lager dan in Nederland. In Frankrijk en Duitsland worden de kosten van verschillende laboratoriumonderzoeken niet altijd doorbelast aan de importerende bedrijven.**

De tarieven van enkele gangbare laboratoriumcontroles in de onderzochte landen zijn voor zes van de acht import voorbeeldzendingen zo goed als mogelijk met elkaar vergeleken in figuur 5.7. Hierbij zijn de laboratoriumcontroles voor de import voorbeeldzendingen paarden niet meegenomen, omdat in geen van de onderzochte luchthavens hier tarieven voor in rekening worden gebracht

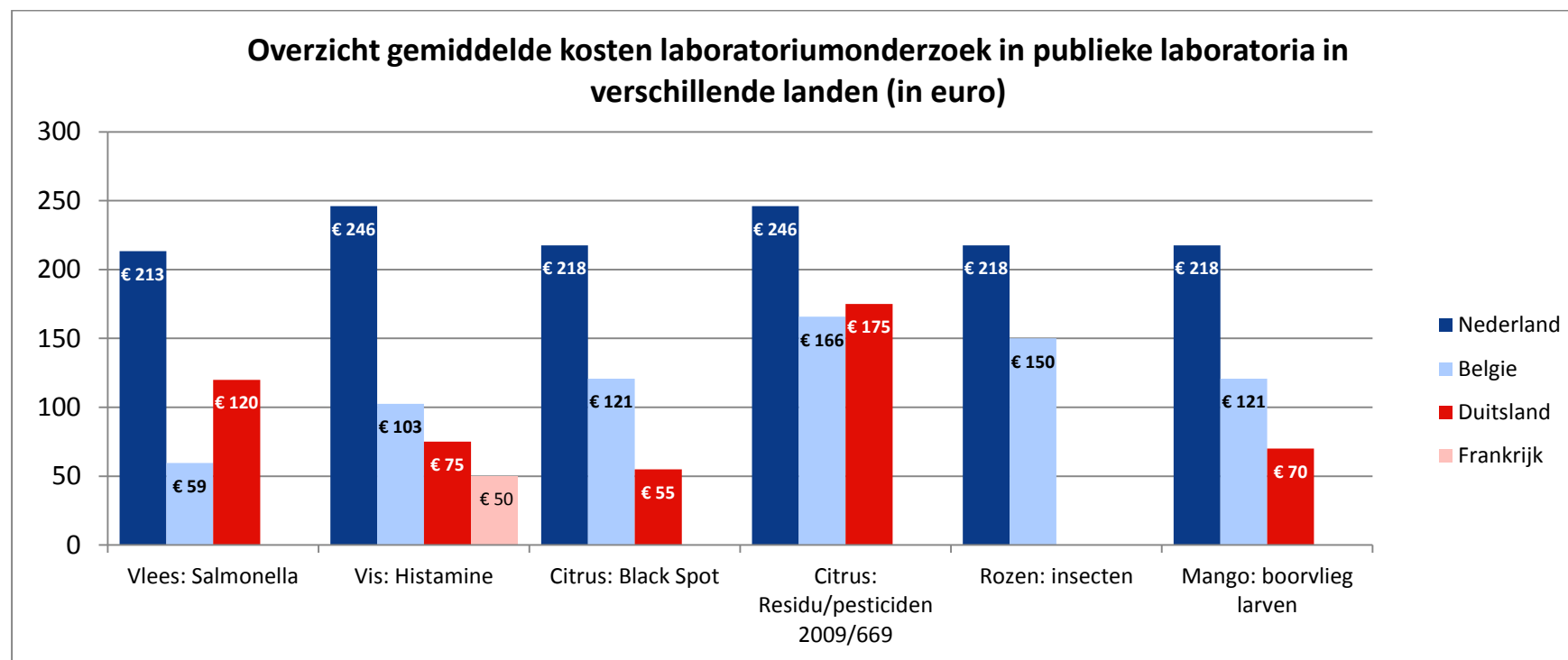
bij het bedrijfsleven. Bij de scheepsbevoorrading worden er geen veterinaire laboratorium controles verricht, omdat het vlees niet de EU in geïmporteerd wordt maar in een vrijhandelszone blijft alvorens het wordt uitgeleverd aan schepen. Voor de overige 6 import voorbeeldzendingen geldt dat lang niet alle individuele zendingen worden geselecteerd voor een laboratoriumcontrole, bij materiele/fysieke controles wordt maximaal 2-3% van de zendingen bemonsterd en in het laboratorium getest. Op basis van wetgeving kan er echter een hoger aandeel van de zendingen bemonsterd en getest worden. Zo kan op basis van de Europese 2009/669 wetgeving 5% of meer van de import zendingen van specifieke product/land combinatie bemonsterd en getest worden wanneer er sprake is van een hoog-risico product.. In dit onderzoek is voor 1 importzending de mogelijkheid van een dergelijke 2009/669 lijst inspectie meegenomen in de havenaanloop- en doorvoerkosten, namelijk citrus uit Egypte. Inmiddels (april 2015) is deze product/land combinatie weer van de Europese 2009/669 inspectielijst gehaald.

Als individuele import voorbeeldzendingen daadwerkelijk voor een laboratoriumcontrole geselecteerd worden, is de indicatie dat de tarieven die bij bedrijven in rekening worden gebracht voor onderzochte tests in alle gevallen het hoogste is bij de laboratoria in Nederland. Figuur S.8 geeft een overzicht, waarbij voor elk van de zes in kaart gebrachte gangbare laboratoriumtests de tarieven in Nederland het hoogst zijn. De tarieven liggen in omliggende landen gemiddeld tussen de 30% tot 100% lager dan in Nederland. In Frankrijk en Duitsland worden de kosten van verschillende laboratoriumonderzoeken niet altijd doorbelast aan de importerende bedrijven, en dus deels via andere bronnen gefinancierd (binnen de

EU wetgeving). Er kan een aantal aanvullende opmerkingen gemaakt worden bij deze constatering:

- Nederland kent het principe van kostenverrekening, waarbij in veel gevallen de totale kosten van het laboratoriumonderzoek in rekening wordt gebracht bij het verladend bedrijfsleven. In de andere landen worden de kosten deels ook via andere bronnen verrekend, en worden niet de totale kosten van het laboratoriumonderzoek in rekening gebracht bij bedrijven.
- In België is het mogelijk om naast de publieke laboratoria ook onder voorwaarden private laboratoria in te schakelen. Deze private laboratoria hebben vaak een beperkt aanbod van tests, en zijn vaak flexibel in de doorlooptijd, waarbij een snelle uitvoering vaak extra kosten met zich meebrengt. Om deze reden is het lastig om de tarieven van laboratoriumtests in de verschillende landen met elkaar te vergelijken.
- In alle landen proberen de autoriteiten het bedrijfsleven in logistieke ketens te faciliteren door waar mogelijk in laboratoria een snellere doorlooptijd voor de test dan als standaard gepubliceerd te realiseren. Dit kan per individuele zending verschillend uitpakken, en is daarom moeilijk te vergelijken.
- Het verzamelen van de tarieven voor vergelijkbare laboratoriumcontroles is tijdens het onderzoek lastig geweest, omdat deze niet altijd openbaar gepubliceerd worden, moeilijk vast te stellen is of er sprake is van een vergelijkbaar servicelevel en niet alle buitenlandse autoriteiten deze wilden opgeven. Bovendien is het in de praktijk zeer lastig gebleken om laboratoriumonderzoek tegens standaardvoorwaarden te definiëren, en deze als uitgangspunt te nemen voor de verschillende landen.

Figuur 5.7 Gemiddelde tarieven voor gangbare laboratoriumcontroles voor 6 import voorbeeldzendingen in Noordwest-Europa<sup>29,30,31</sup>



<sup>29</sup> De kosten van laboratoriumonderzoeken die betrekking hebben op de zeevrachtketens in dit onderzoek zijn niet weergegeven voor Frankrijk.

<sup>30</sup> De laboratoriumkosten in Duitsland zijn gebaseerd op inschattingen van bedrijfsleven en informatie van officiële autoriteiten in Hamburg.

<sup>31</sup> In België is de prijs voor laboratoriumonderzoek afhankelijk van de individuele afspraak van bedrijf X met laboratorium Y. De weergegeven prijs dient als indicatie en kan in de praktijk anders, zowel hoger als lager, uitvallen.



**Conclusie 5: De standaard beschikbaarheid van de Nederlandse autoriteiten om veterinaire en fytosanitaire inspecties uit te voeren is vergelijkbaar met of ruimer dan in de omliggende landen. Daarnaast kan de inspectie in Nederland relatief vaak plaatsvinden op locatie, bij BIP's die gevestigd zijn bij logistieke dienstverleners (veterinair) of de importeurs zelf (fytosanitair/kwaliteit).**

Om een indicatie van de servicegraad van verschillende nationale autoriteiten te kunnen geven is een vergelijking gemaakt van de openingstijden voor veterinaire en fytosanitaire inspecties in de zee- en luchthavens in de verschillende landen. Deze openingstijden zijn een onderdeel van deze servicegraad, andere onderdelen zijn in dit onderzoek niet meegenomen.

De veterinaire inspecties gebeuren in Nederland in BIP's (Buitengrens Inspectie Post), die 'in house' bij logistieke dienstverleners gevestigd zijn. In het buitenland managen de autoriteiten deze BIP's zelf. De fytosanitaire inspecties gebeuren in Nederland en België vaak op locatie bij importeurs die een vergunning gekregen hebben, terwijl in Duitsland en Frankrijk dit meer op een locatie van de autoriteit gebeurt. De figuren 5.8 en 5.9 geven een overzicht.

Als gekeken wordt naar de openingstijden voor veterinaire controles in de BIP's (Buitengrens Inspectie Posten) in de zeehavens, zijn deze in Rotterdam vergelijkbaar met die in Antwerpen en Hamburg, en eerder iets ruimer dan krappere. In Rotterdam zijn de standaard openingstijden per week langer dan in Antwerpen, maar korter dan in Hamburg. De autoriteiten geven aan dat het in Rotterdam mogelijk is om buiten de reguliere openingstijden flexibele

afspraken te maken. In de praktijk moet de BIP's dan ook open zijn, en dat vergt vaak logistieke meerkosten.

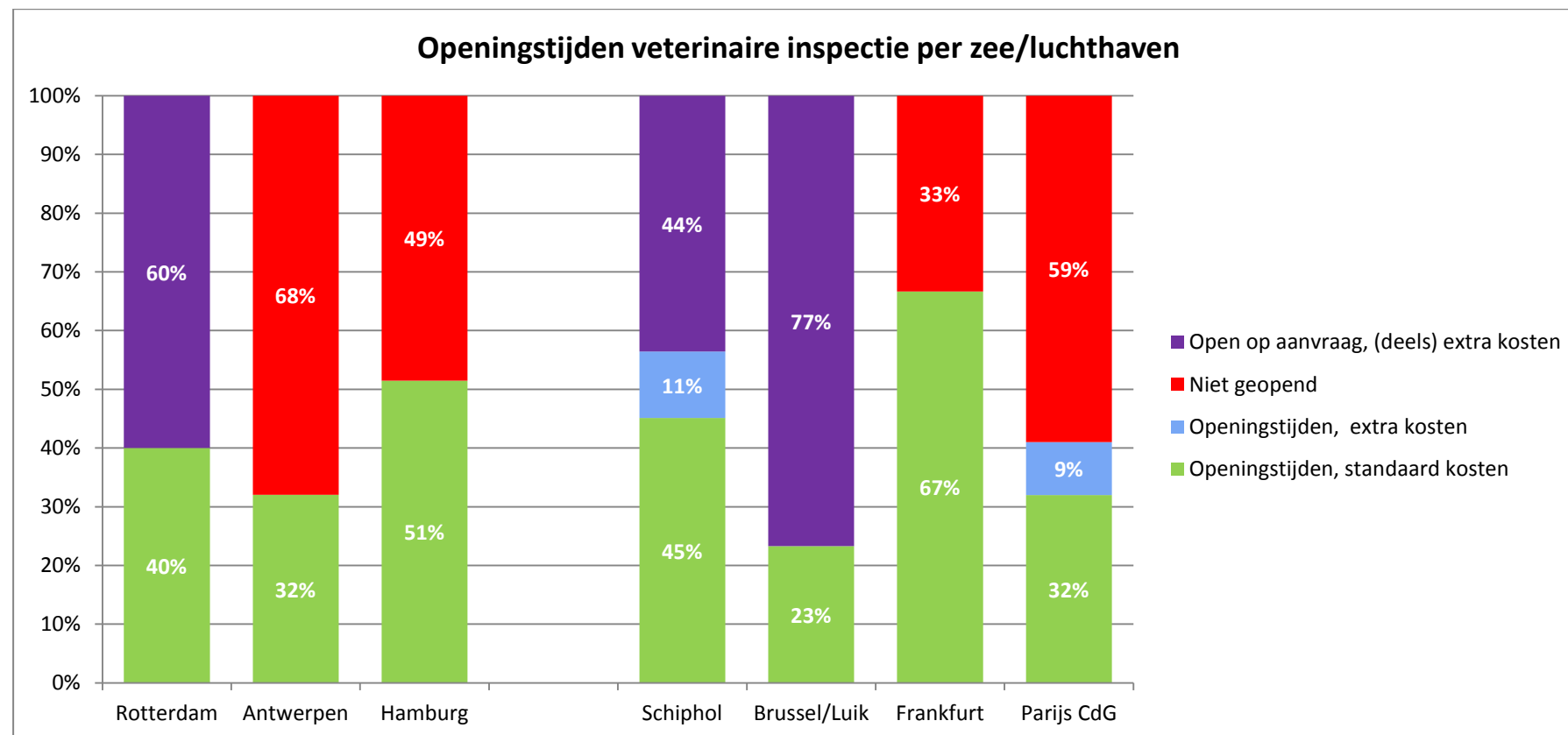
De openingstijden voor veterinaire controles op de luchthavens op vlees en vis lijken meer in het voordeel voor Nederland. Hier scoren de Belgische luchthavens minder goed dan Schiphol op de standaard openingstijden, maar beter op de flexibiliteit. De Luchthaven Frankfurt kent relatief lange openingstijden voor veterinaire inspectie, maar is minder flexibel, terwijl de Luchthaven Parijs in de praktijk de minste flexibele openingstijden voor veterinaire controles kent. Bij de veterinaire controles op levende have lijken alle luchthavens flexibel te zijn en hier te trachten te allen tijde inspecteurs ter beschikking te hebben.

Wat betreft de openingstijden voor fytosanitaire controles dient allereerst opgemerkt te worden dat het een voordeel is dat de fytosanitaire controles in Nederland en België vaak op locatie uitgevoerd worden. Dit maakt de inspectie flexibeler in te plannen voor importeurs, terwijl de zendingen ook al onder eigen beheer zijn. De standaardtijden voor fytosanitaire inspectie in zeehavens lijken Nederland zijn ruimer dan die in Antwerpen en Hamburg, terwijl de flexibiliteit in Antwerpen volgens de autoriteiten iets groter is dan in Nederland. Wat betreft de fytosanitaire inspecties op de luchthavens kent Nederland relatief ruime openingstijden voor controles, maar in Frankfurt zijn deze nog ruimer. Nederland kent daarnaast flexibiliteit bij de aanvraag van controles buiten de reguliere openingstijden, deze flexibiliteit wordt ook geboden in België.

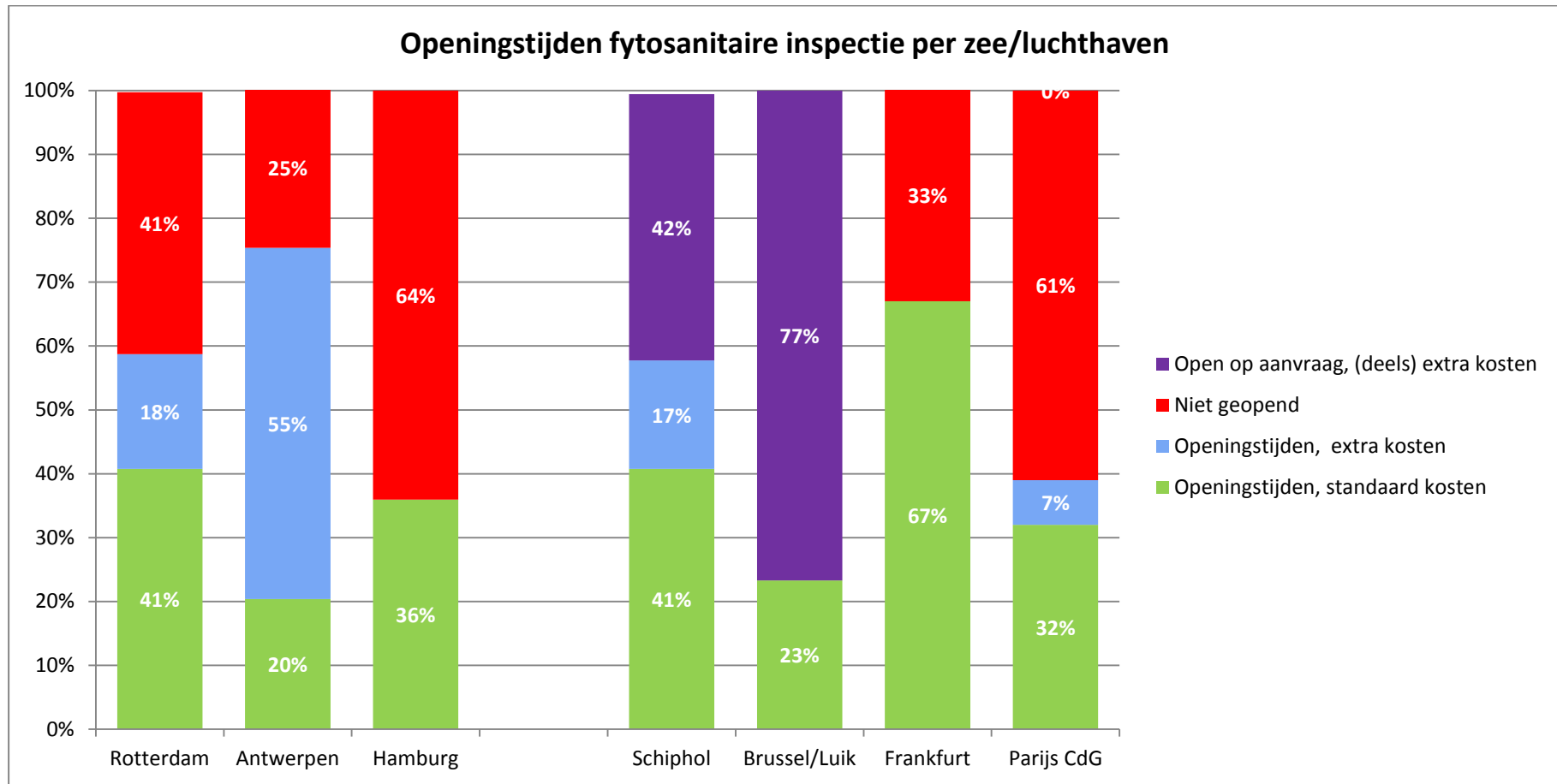
Al met al lijken de standaard beschikbaarheid van de Nederlandse autoriteiten om veterinaire en fytosanitaire inspecties uit te voeren vergelijkbaar met of ruimer dan in de omliggende landen. Daar-

naast kan de inspectie in Nederland relatief vaak plaatsvinden op locatie, bij BIP's die gevestigd zijn bij logistieke dienstverleners (veterinair) of de importeurs zelf (fytosanitair/kwaliteit).

Figuur 5.8 Openingstijden voor veterinaire inspecties per land, voor zee- en luchthavens



Figuur 5.9 Openingstijden voor fyto-sanitaire inspectie per zee- en luchthaven per land



# Bijlagen

## Bijlage 1

# Gebruikte literatuur

- Actal (2013), Regels in bedrijf: sectorscan logistiek.
- Agri Monitor (2012), Korte analyse kosten varkensvleesketen.
- ASTA (jaartal onbekend), Démarche d'obtention d'un certificat phytosanitaire.
- CE (2007), De onbetaalde rekening van NL veeteelt.
- Consortium EU (2009), Study on fees or charges collected by the Member States to cover the costs occasioned by official controls
- Der Versammlung des Senats Hamburg (2001), Gebührenordnung für das öffentliche Gesundheitswesen (GebOöG). Anlage: Inhaltsverzeichnis zum Gebührentarif für das öffentliche Gesundheitswesen
- Districon (2007), European Air Cargo Benchmark for veterinary & plant inspections and security measures 2006.
- Erasmus Universiteit en Ecorys (2014) Level Playing Field. Study on distorted cross-border competition between seaports.
- eurofrigo B.V. (2015), tariefsopgave veterinaire keuring
- European Commission, Health & Consumer Protection Directorate-General (2003), Final report of a mission carried out in France from 31 March to 4 April 2003 in order to evaluate the import controls for plant health.
- FAVV DG Controlebeleid (2009), Invoercontroles in de grensinspectieposten: producten van dierlijke oorsprong
- FAVV (2013), Tarief analyse FAVV labos - versie 1 van 12/06/2013
- FAVV (2014), KONINKLIJK BESLUIT van 10 NOVEMBER 2005 betreffende retributies bepaald bij artikel 5 van de wet van 9 december 2004 houdende de financiering van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen
- FAVV (2014), Toelichting bij het invullen van uw aangifte voor de heffing 2014.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2015), Gebühren für die Ein- und Durchfuhrkontrolle nach der Gebührenordnung für das öffentliche Gesundheitswesen (GebOöG) – Anpassing der Gebührensätze für das Jahr 2015 -
- Freshport (2015), KCB handling costs 2015; op <http://www.freshport.nl/handling-kcb-shipments/>
- Frugiventa (2010), Planning en Control in Multimodale Versketens.
- Grenzdienst Hamburg (2011), Informationsblatt zu den Gebühren in 2011

- Grenzdienst Hamburg (2013), Informationsblatt zu den Gebühren bei der Grenzkontrolle in 2013
- Grenzdienst Hamburg (2015), Öffnungszeiten des Veterinär- und Einfuhramtes
- Interdepartementale werkgroep Herziening Maat houden, Maat houden 2014, doorberekening van handhavingskosten, mei 2014
- KCB (2014), KCB tarieven per 7 april 2014 in euro(excl. BTW).
- KCB (2014), Overzicht inspectiepercentages voor Kwaliteit bij import van Groenten en Fruit per 1-6-2014
- Kruijsbergen, M. van (2005), Marktgericht toezicht in de Rotterdamse haven.
- Le ministre de l'agriculture (2012), Arrêté du 25 juin 2012 fixant les tarifs de la redevance pour les contrôles vétérinaires et phytosanitaires à l'importation
- Min EZ, Slim geregeld goed verbonden (2010/2011), Intakerapportage voor de casus import fytosanitaire goederen Schiphol
- Ministerie LNV (2005), Inrichting uitvoering fytosanitaire inspecties op plantaardige producten.
- NVWA (2013), CLIENT, administratieve exportprocessen groente en fruit.
- NVWA (2014), Onderbouwing tarieven NVWA, maart 2014.
- NVWA (2014), Overzicht laboratorium tarieven NVWA per 1 augustus 2014.
- NVWA (2014), Overzicht tarieven NVWA per 1 augustus 2014.
- NVWA (2014), Lijst inspectiepercentages: Minimum inspectiepercentages per product- herkomstcombinaties vanaf 01-01-2015/
- NVWA, Toeslagen systemantiek NVWA
- Panteia (2014), Kostencalculaties in het beroepsgoederenvervoer over de weg, 2014
- Prijspeil 1-1-2014 Perishable Center Frankfurt GmbH & Co. Betriebs KG (2015), Handling at Perishable Center Frankfurt and inspection costs at federal authorities (e-mail d.d. 21 januari 2015)
- Onderzoeksraad voor de veiligheid (2014), Risico's in de vleesketen
- RHV-Erasmus/ Ecorys (2012), Level Playing Field, Onderzoek naar concurrentievervalsingen tussen zeehavens.
- Steunpunt Goederen- en personenvervoer (2014), Vergelijking procedures tussen zeehavens: een analyse voor de havens Antwerpen en Rotterdam
- Veto Phyto Inspection CHARLES DE GAULLESHL 2014 – version Jul14

## Bijlage 2      Geïnterviewde partijen

Er is met de volgende organisaties gesproken in het kader van dit benchmark onderzoek.

Nr	Organisatie	Persoon
1	Douane	J. Ensing
2	FENEX (NL)	R. van Leijen
3	EVO (NL)	J. van Doesburg
4	ACN	B. Radstaak
5	ACN	F. van der Ent
6	Luchthaven Schiphol	S. van Pelt
7	Air France –KLM Cargo	R. Tilburg
8	Air France –KLM Cargo	M. Touisi Saadi
9	Copex	G. Kloezeman
10	Copex	E. Hinderks
11	Kuehne & Nagel	A. Pekelaer
12	Kuehne & Nagel	D. van de Berg
13	Aviapartner	G. Kervezee
14	Zoologistics	M. Veraart
15	Haven Rotterdam	M. van Schuylenburg
16	Haven Rotterdam	S. Tolk
17	NVWA	J. Vera
18	NVWA	T. Geuze
19	NVWA	S. Blaak
20	NVWA	K. Pollaris

<b>Nr</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Persoon</b>
21	VAT-Neele Logsitics	K. Neele
22	VAT-Neele Logsitics	M. Bakkker
23	Jac. Meisner	D. Weijgertze
24	NL Vereniging van Scheepsbevoorraders	D. Cupido
25	NL Vereniging van Scheepsbevoorraders	M. Geeratz
26	Agrarisch Import Platform (NL)	G. van Heijst
27	Dutch Meat Importers Association	R. van Doorn
28	Maersk Nederland	M. van Mersie
29	Maersk Nederland	B. van der Torre
30	Deltalinqs	J. Nagtegaal
31	Brussels Airport (B)	S. Polman
32	Frugiventa (NL)	P. Verbaas
33	eurofrigo	D. van Mecklenburg
34	Frigocare	J. Bouman
35	FAVV (B)	J. van Hessen
36	LHL (Landesbetrieb Hessisches Landeslabor) (D)	D. Gerlach
37	Ministere de la Sante (Luxembourg)	J.P. Meyers
38	BGV (Bundesamt Gesundheit & Verbraucherschutz) Hamburg	U. Gramm
39	Ministere de l' Agriculture	A. Croyere
40	Perishable Center GmbH & Co	M. Huttle
41	LUG Handling (FRA)	P. Tschirch
42	Luxair Cargo	A. Reynaerts
43	Cargolux	S. Evangelakakis
45	Freshport	A. Ploumen
46	KCB	J. Crombach
47	De Visfederatie	G. Pastoor
48	Dayseaday	M. Westerink



## Bijlage 3

# Begeleidingsgroep

---

### **Begeleidingsgroep**

---

Luc Mutsaers	Ministerie van Infrastructuur & Milieu
Otto Rosier	Ministerie van Infrastructuur & Milieu
Anneke de Wit	Ministerie van Infrastructuur & Milieu
Ernst-Jan van Broeckhuijsen	Ministerie van Economische Zaken
Schiphol/ACN: Ben Radstaak	ACN
Rotterdam/Deltalinqs: Jasper Nagtegaal	Deltalinqs
Maurits van Schuylenburg	Port of Rotterdam
Jack Vera	NVWA

---

### **Agendaleden**

---

Timo Staal	Ministerie van Economische Zaken
Ingo Hosper	Ministerie van Economische Zaken
Jos Ensing landelijk kantoor Douane	Douane
Gert Kok uitvoeringsbeleid	Ministerie van Financien
Crispijn Simons	IL&T
Angelique Wijnands	Deltalinqs
Laurens van der Ziel	Deltalinqs
Gerrit van Heijst	Heijwo
Robin van Leijen	FENEX

---

# Bijlage 4 Havenaanloop- en doorvoerkosten buitenlandse zeehavens

## Voorbeeld Importzending kippenvlees over zee

Tabel B4.1 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending vlees via Antwerpen (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VLEES VIA ANTWERPEN – Import voorbeeldzending 17.500 kilo kip	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscontrole (50% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zeetransport Brazilië – België	€ 2.400.00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300.00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.4	Vervoer reefer van container terminal naar BIP (6 km)	€34.00			
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>				
4.1	Document- (D), overeenstemmings- (O) en materiële (M) controle, fysiek controleren voorbeeldzending		€ 99,75	€ 99,75	€ 99.75
4.2	Bemonstering, vervoer naar laboratorium en laboratoriumcontrole		€ 0.00	€ 0.00	€ 59,48
4.3	Vrijgeven zending door veterinaire autoriteit en Douane		€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00
4.4	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie BIP	€ 50.00			
4.5	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorlooptijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Nederland (125 km)	€ 250.00			

	<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VLEES VIA ANTWERPEN – Import voorbeeldzending 17.500 kilo kip</b>	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscontrole (50% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
	<b>TOTALE KOSTEN</b>	<b>€ 3.034,00</b>	<b>€ 99,75</b>	<b>€ 99,75</b>	<b>€ 159,23</b>

Tabel B4.2 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending vlees via Hamburg (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

	<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VLEES VIA HAMBURG – Import voorbeeldzending 17.500 kilo kip</b>	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscontrole (50% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zee-transport Brazilië –Duitsland	€ 2.400,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300,00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0,00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0,00			
3.4	Vervoer reefer van container terminal naar BIP (7 km)	€37,60			
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>				
4.1	Document- (D), overeenstemmings- (O) en materiële (M) controle, fysiek controleren voorbeeldzending		€157,50	€157,50	€ 157,50
4.2	Bemonstering, vervoer naar laboratorium en laboratoriumcontrole		€ 0,00	€ 0,00	€ 120,00
4.3	Vrijgeven zending door veterinaire autoriteit en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.4	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie BIP	€ 50,00			
4.5	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorlooptijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Nederland (450 km)	€ 835,00			
	<b>TOTALE KOSTEN</b>	<b>€ 3.622,50</b>	<b>€157,50</b>	<b>€157,50</b>	<b>€257,50</b>

### Voorbeeld Importzending tilapiafilet over zee

Tabel B4.3 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending vis via Antwerpen (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

Buck Consultants International i.s.m. CLIVE

	<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VIS VIA ANTWERPEN – Import voorbeeldzending 17.500 kilo tilapiafilet</b>	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscon- trole (80% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (19% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (1% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zee-transport Vietnam – België	€ 2.200.00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300.00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logis- tieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.4	Vervoer reefer van container terminal naar BIP (6 km)	€34.00			
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>				
4.1	Document- (D), overeenstemmings- (O) en materiële (M) controle, fysiek controleren voorbeeldzending		€ 56.00	€ 56.00	€ 56.00
4.2	Bemonstering, vervoer naar laboratorium en laboratoriumcontrole		€ 0.00	€ 0.00	€102.63
4.3	Vrijgeven zending door NVWA en Douane		€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00
4.4	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie BIP	€ 50.00			
4.5	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorloop- tijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Duitsland (800 km)	€ 1.465.00			
	<b>TOTALE KOSTEN</b>	<b>€ 4.049,00</b>	<b>€ 56,00</b>	<b>€ 56,00</b>	<b>€ 158,63</b>

Tabel B4.4 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending vis via Hamburg (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

	<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VIS VIA HAMBURG – Import voorbeeldzending 17.500 kilo tilapiafilet</b>	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscon- trole (80% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (19% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (1% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zee-transport Vietnam –Duitsland	€ 2.200.00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300.00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logis- tieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0.00			
3.4	Vervoer reefer van container terminal naar BIP (7 km)	€37.60			
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>				
4.1	Document- (D), overeenstemmings- (O) en materiële (M) controle, fysiek controleren voorbeeldzending		€ 175.00	€ 175.00	€ 175.00
4.2	Bemonstering, vervoer naar laboratorium en laboratoriumcontrole		€ 75.00	€ 75.00	€ 75.00
4.3	Vrijgeven zending door NVWA en Douane		€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00
4.4	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie BIP	€ 50.00			
4.5	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorloop- tijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Duitsland (790 km)	€ 1.447.00			
	<b>TOTALE KOSTEN</b>	<b>€ 4.034,60</b>	<b>€ 75.00</b>	<b>€ 75.00</b>	<b>€ 250.00</b>

## Voorbeeld Importzending citrus over zee

Tabel B4.5 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending citrus via Antwerpen (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA ANTWERPEN – Import voorbeeldzending 17.500 kilo sinaasappelen Egypte	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zee-transport Egypte – België	€ 2.000,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300,00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0,00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0,00			
3.4	Vervoer reefer containerterminal naar 669 monster locatie	€ 34,00			
3.5	Uit/ en inpakken container voor 669 monster (10% kans)	€ 0,00 (10%)			
3.6	Vervoer reefer container terminal naar locatie fytosanitair/kwaliteit (0 km)	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Activiteiten inspecties in de havenregio</b>				
4.1	2009/669 controle, monster en lab test (10% kans)		€ 165,72 (10%)	€ 165,72 (10%)	€ 165,72 (10%)
4.2	Kosten wachttijd depot op 669 lab test (hier bij importeur)	PM			
4.3	Fytosanitaire documentatiecontrole		€ 16,58	€ 16,58	€ 16,58
4.4	Kosten fysieke fytosanitaire controle en kwaliteitscontrole			€ 20,72	€ 20,72
4.5	Controle lab: vervoer naar lab en labcontrole				€ 120,76
4.6	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie	€ 50,00			
4.7	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorlooptijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant Barendrecht (90 km)	€ 187,00			
	<b>TOTALE KOSTEN (90% geen 2009/69 lijst check, 10% wel 2009/669 check)</b>	<b>€ 2.571,00 (100%)</b>	<b>€ 16,58 (90%) € 182,30 (10%)</b>	<b>€ 37,30 (90%) € 203,02 (10%)</b>	<b>€ 158,06 (90%) € 323,78 (10%)</b>

Tabel B4.6 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending citrus via Hamburg (zeehavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA DUITSLAND – Import voorbeeldzending 17.500 kilo sinaasappelen Egypte		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Document- en Overeenstemmingscon- trole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laborator- ium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>				
1.1	Zee-transport Egypte – Duitsland	€ 2.000,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>				
2.1	Overslag container naar kade, incl. alle terminal handling	€ 300,00			
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in havenregio</b>				
3.1	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0,00			
3.2	Vervoer en fysieke controle via scan container douane (alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM			
3.3	Extra opslag reefercontainer op terminal, aanname opslag < 1 dag	€ 0,00			
3.4	Vervoer reefer containerterminal naar 669 monster locatie	€ 37,60			
3.5	Uit/ en inpakken container voor 669 monster (10% kans)	€ 0,00 (10%)			
3.6	Vervoer reefer container terminal naar locatie fyto-sanitair/kwaliteit (0 km)	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Activiteiten inspecties in de havenregio</b>				
4.1	2009/669 controle, monster en lab test (10% kans)		€ 165,72 (10%)	€ 165,72 (10%)	€ 165,72 (10%)
4.2	Kosten wachttijd depot op 669 lab test (hier bij importeur)	PM			
4.3	Fyto-sanitaire documentatiecontrole		€ 16,58	€ 16,58	€ 16,58
4.4	Kosten fysieke fyto-sanitaire controle en kwaliteitscontrole			€ 20,72	€ 20,72
4.5	Controle lab: vervoer naar lab en labcontrole				€ 120,76
4.6	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan inspectie	€ 50,00			
4.7	Logistieke activiteiten dienstverlener gekoppeld aan extra doorlooptijd bij bemonstering en laboratoriumcontrole	PM			
<b>5</b>	<b>Vervoer naar eindbestemming</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant Barendrecht (495 km)	€ 916,00			
	<b>TOTALE KOSTEN (90% geen 2009/69 lijst check, 10% wel 2009/669 check)</b>	<b>€ 3.303,60 (100%)</b>	<b>€ 16,58 (90%) € 182,30 (10%)</b>	<b>€ 37,30 (90%) € 203,02 (10%)</b>	<b>€ 158,06 (90%) € 323,78 (10%)</b>

## Voorbeeld zending niet-EU gecertificeerd vlees voor scheepsbevoorrading

Tabel B4.7 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij aanlanding modelzending niet-EU-gecertificeerd vlees via Antwerpen (zeehavenaanloopkosten)

	HAVENAANLOOPKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR AANLANDING NIET-EU GECERTIFICEERD VLEES VOOR SCHEEPSBEVOORRADING - Modelzending van 17.500 kilo vlees	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>		
1.1	Zee-transport Brazilië –België	€ 2.400,00	
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>		
2.1	Overslag container naar kade, incl. . alle terminal handling	€ 300,00	
<b>3</b>	<b>Logistiek afhandeling in havenregio</b>		
3.1	Opslag reefercontainer op terminal: Aanname opslag < 1 dag	€ 0,00	
3.2	Vervoer en fysieke controle of scan container Douane ( alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM	
3.3	Opslag reefercontainer op terminal: Aanname opslag < 1 dag	€ 0,00	
3.4	Vervoer container door naar BIP (5km)	€ 34,00	
3.5	Vervoer container van BIP naar warehouse Scheepsbevoorrader (20 km)	€ 61,00	
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>		
4.1	Document- en overeenstemming (DO) controle		€ 99,75
4.2	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan activiteiten BIP	€ 50,00	
	<b>TOTALE KOSTEN DEEL 1 VAN KETEN</b>	<b>€ 2.845,00</b>	<b>€99,75</b>
<b>4</b>	<b>Activiteiten in warehouse scheepsbevoorrader</b>		
4.1	Inslag producten in warehouse - DO controle)		€ 34,57
4.2	Periodieke controle opslag in warehouse (DO controle)		€ 34,57
4.3	Samenstellen pallets voor uitslag	€ 0,00	
4.4	Controle uitslag producten in warehouse (DO Controle)		€ 69,14
<b>5</b>	<b>Activiteiten vervoer naar schip</b>		
5.1	Vervoer naar locatie Pallets naar Schip	€ 1000,00	
5.2	Overslag pallets naar schip, afhandeling certificaat autoriteit		€ 0,00
	<b>TOTALE KOSTEN DEEL 2 VAN KETEN</b>	<b>€1.000,00</b>	<b>€138,28</b>
	<b>TOTALE KOSTEN VLEES PER REEFERCONTAINER</b>	<b>€ 3.845,00</b>	<b>€ 238,03</b>
	<b>TOTALE KOSTEN VLEES PER SCHEEPSBEVOORRADING (20 schepen)</b>	<b>€ 192,25</b>	<b>€11,90</b>



Tabel B4.8 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij aanlanding modelzending niet-EU-gecertificeerd vlees via Hamburg (zeehavenaanloopkosten)

	HAVENAANLOOPKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR AANLANDING NIET-EU GECERTIFICEERD VLEES VOOR SCHEEPSBEVOORRADING - Modelzending van 17.500 kilo vlees	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst in de haven</b>		
1.1	Zee-transport Brazilië -Duitsland	€ 2.400,00	
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten in de haven</b>		
2.1	Overslag container naar kade, incl. . alle terminal handling	€ 300,00	
<b>3</b>	<b>Logistiek afhandeling in havenregio</b>		
3.1	Opslag reefercontainer op terminal: Aanname opslag < 1 dag	€ 0,00	
3.2	Vervoer en fysieke controle of scan container Douane ( alleen logistieke kosten voor derde partijen, in deze case niet meegenomen)	PM	
3.3	Opslag reefercontainer op terminal: Aanname opslag < 1 dag	€ 0,00	
3.4	Vervoer container door naar BIP (6km)	€ 36,70	
3.5	Vervoer container van BIP naar warehouse Scheepsbevoorrader (5 km)	€ 34,00	
<b>4</b>	<b>Activiteiten op het BIP in de havenregio</b>		
4.1	Document- en overeenstemming (DO) controle		€ 175,00
4.2	Logistieke activiteiten dienstverleners gekoppeld aan activiteiten BIP	€ 50,00	
	<b>TOTALE KOSTEN DEEL 1 VAN KETEN</b>	<b>€ 2.845,00</b>	<b>€175,00</b>
<b>4</b>	<b>Activiteiten in warehouse scheepsbevoorrader</b>		
4.1	Inslag producten in warehouse - DO controle)		€ 23,00
4.2	Periodieke controle opslag in warehouse (DO controle)		€ 46,00
4.3	Samenstellen pallets voor uitslag	€ 0,00	
4.4	Controle uitslag producten in warehouse (DO Controle)		€ 92,00
<b>5</b>	<b>Activiteiten vervoer naar schip</b>		
5.1	Vervoer naar locatie Pallets naar Schip	€ 1000,00	
5.2	Overslag pallets naar schip, afhandeling certificaat autoriteit		€ 0,00
	<b>TOTALE KOSTEN DEEL 2 VAN KETEN</b>	<b>€1.000,00</b>	<b>€161,00</b>
	<b>TOTALE KOSTEN VLEES PER REEFERCONTAINER</b>	<b>€ 3.845,00</b>	<b>€ 336,00</b>
	<b>TOTALE KOSTEN VLEES PER SCHEEPSBEVOORRADING (20 schepen)</b>	<b>€ 192,25</b>	<b>€16,80</b>

## Bijlage 5

# Havenaanloop- en doorvoerkosten buitenlandse luchthavens

### Voorbeeld Importzending rozen via de lucht

Tabel B5.1 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending rozen via Brussel/Luik (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING SNIJBLOEMEN VIA BRUSSEL/LUIK - Modelzending van 2.500 kilo rozen	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (95% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (4,9% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (0,1% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport bloemen door lucht (gemiddeld 1,60 €/kilo)	€ 4.000,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag rozen uit vliegtuig, vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer België naar locatie fytosanitaire inspectie Nederland (vaak bij importeur, door KCB aangewezen punt, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole (bij 100%, apart voor ieder certificaat)		€ 16,58	€ 16,58	€ 16,58
4.2	Tarieven Fytosanitaire inspectie (bij 5% zendingen o.b.v. EU reduced checks afspraak)			€ 25,82	€ 25,82
4.3	Bemonstering en labcontrole (bij 0,1% zendingen o.b.v. uitkomst fytosanitaire inspectie )				€ 150,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur	€ 17,50			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (hier importeur, dus 0 km)	€ 0,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 4.017,50</b>	<b>€ 16,58</b>	<b>€ 42,40</b>	<b>€ 192,40</b>

Tabel B5.2 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending rozen via Frankfurt (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING SNIJBLOEMEN VIA FRANKFURT - Modelzending van 2.500 kilo rozen		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (95% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (4,9% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (0,1% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport bloemen door lucht (gemiddeld 1,60 €/kilo)	€ 4.000,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag rozen uit vliegtuig, vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer Duitsland naar locatie fytosanitaire inspectie Nederland (vaak bij importeur, door KCB aangewezen punt, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole (bij 100%, apart voor ieder certificaat)		€ 21,70	€ 21,70	€ 21,70
4.2	Tarieven Fytosanitaire inspectie (bij 5% zendingen o.b.v. EU reduced checks afspraak)			€ 0,00	€ 0,00
4.3	Bemonstering en labcontrole (bij 0,1% zendingen o.b.v. uitkomst fytosanitaire inspectie )				€ 0,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur	€ 17,50			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (hier importeur, dus 0 km)	€ 0,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 4.017,50</b>	<b>€ 21,70</b>	<b>€ 21,70</b>	<b>€ 21,70</b>

Tabel B5.3 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending rozen via Parijs Charles de Gaulle (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING SNIJBLOEMEN VIA PARIJS CHARLES DE GAULLE - Modelzending van 2.500 kilo rozen		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (95% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (4,9% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (0,1% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport bloemen door lucht (gemiddeld 1,60 €/kilo)	€ 4.000,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag rozen uit vliegtuig, vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING SNIJBLOEMEN VIAPARIJS CHARLES DE GAULLE - Modelzending van 2.500 kilo rozen</b>		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (95% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (4,9% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (0,1% zendingen)
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer Frankrijk naar locatie fyto-sanitaire inspectie Nederland (vaak bij importeur, door KCB aangewezen punt, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole (bij 100%, apart voor ieder certificaat)		€ 14,00	€ 14,00	€ 14,00
4.2	Tarieven Fyto-sanitaire inspectie (bij 5% zendingen o.b.v. EU reduced checks afspraak)			€ 50,40	€ 50,40
4.3	Bemonstering en labcontrole (bij 0,1% zendingen o.b.v. uitkomst fyto-sanitaire inspectie )				€ 0,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur	€ 17,50			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (hier importeur, dus 0 km)	€ 0,00			
<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>		<b>€ 4.017,50</b>	<b>€ 14,00</b>	<b>€ 64,40</b>	<b>€ 64,40</b>

### ***Voorbeeld Importzending mango via de lucht***

Tabel B5.4 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending mango's via Brussel/luik (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA BRUSSEL/LUIK - Modelzending van 2.500 kilo mango's</b>		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport mango's door de lucht (0,90 euro/kilo)	€ 1.350,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag mango's vanuit vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie fyto-sanitaire inspectie (In dit geval keurpunt op luchthaven, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				

<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA BRUSSEL/LUIK - Modelzending van 2.500 kilo mango's</b>		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
4.1	Document en identiteitscontrole (bij 100% zendingen)		€ 16,58	€ 16,58	€ 10,21
4.2	Tarieven Fytosanitaire inspectie (100% zendingen obv reduced checks, 5% reduced checks voor kwaliteitscontrole)			€ 20,72	€ 20,72
4.3	Bemonstering en labcontrole (bij 2% zendingen o.b.v. uitkomst fytosanitaire inspectie )				€ 120,76
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur en keurpunt	€ 165,00			
<b>5 Activiteiten achterlandvervoer</b>					
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (München, 835 km)	€ 961,00 (Bru) € 865,00 (Lui)			
<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>		<b>€ 2.476,00 (Bru) € 2.380,00 (Lui)</b>	<b>€ 10,21</b>	<b>€ 33,36</b>	<b>€ 250,87</b>

Tabel B5.5 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending mango's via Frankfurt (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA FRANKFUURT - Modelzending van 2.500 kilo mango's</b>		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1 Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>					
1.1	Transport mango's door de lucht (0,90 euro/kilo)	€ 1.350,00			
<b>2 Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>					
2.1	Overslag mango's vanuit vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3 Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>					
3.1	Vervoer naar locatie fytosanitaire inspectie (In dit geval keurpunt op luchthaven, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4 Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>					
4.1	Document en identiteitscontrole (bij 100% zendingen)		€ 17,50	€ 17,50	€ 17,50
4.2	Tarieven Fytosanitaire inspectie (100% zendingen obv reduced checks, 5% reduced checks voor kwaliteitscontrole)			€ 0,00	€ 0,00
4.3	Bemonstering en labcontrole (bij 2% zendingen o.b.v. uitkomst fytosanitaire inspectie )				€ 70,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA FRANKFUURT - Modelzending van 2.500 kilo mango's</b>		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
4.5	Logistieke activiteiten expediteur en keurpunt	€ 165,00			
<b>5 Activiteiten achterlandvervoer</b>					
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (München, 835 km)	€ 415,00			
<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>		<b>€ 1.930,00</b>	<b>€ 17,50</b>	<b>€17,50</b>	<b>€87,50</b>

Tabel B5.6 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending mango's via Parijs (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

<b>HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING FRUIT VIA PARIJS - Modelzending van 2.500 kilo mango's</b>		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1 Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>					
1.1	Transport mango's door de lucht (0,90 euro/kilo)	€ 1.350,00			
<b>2 Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>					
2.1	Overslag mango's vanuit vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3 Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>					
3.1	Vervoer naar locatie fytosanitaire inspectie (In dit geval keurpunt op luchthaven, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4 Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>					
4.1	Document en identiteitscontrole (bij 100% zendingen)		€ 14,00	€ 14,00	€ 14,00
4.2	Tarieven Fytosanitaire inspectie (100% zendingen obv reduced checks, 5% reduced checks voor kwaliteitscontrole)			€ 17,50	€ 17,50
4.3	Bemonstering en labcontrole (bij 2% zendingen o.b.v. uitkomst fytosanitaire inspectie )				€ 120,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur en keurpunt	€ 165,00			
<b>5 Activiteiten achterlandvervoer</b>					
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (München, 835 km)	€ 666,00			
<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>		<b>€ 2,181,00</b>	<b>€ 14,00</b>	<b>€ 31,50</b>	<b>€ 151,50</b>

**Voorbeeld Importzending nijlbaars via de lucht**

Tabel B5.7 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending nijlbaars via Brussel/Luik (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VIS VIA BRUSSEL/LUIK - Modelzending van 6.000 kilo nijlbaars	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcon- trole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport nijlbaars door de lucht (1,15 euro/kilo)	€ 6.900,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag nijlbaars vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie veterinaire inspectie (In dit geval Fresh DC Brussel, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole per certificaat (bij 100% van de zendingen)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.2	Tarieven veterinaire inspectie (bij 100% zendingen)		€ 34,20	€ 34,20	€ 34,20
4.3	Bemonstering en labcontrole (2% van de zendingen o.b.v. uitkomst fysieke controle)		€ 0,00	€ 0,00	€ 102,66
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur en keurpunt	€ 846,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (Geldermalsen, 160 km)	€ 313,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 8.059,00</b>	<b>€ 34,20</b>	<b>€ 34,30</b>	<b>€ 136,83</b>

Tabel B5.8 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending nijlbaars via Frankfurt (l luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VIS VIA FRANKFURT - Modelzending van 6.000 kilo nijlbaars	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcon- trole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport nijlbaars door de lucht (1,15 euro/kilo)	€ 6.900,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag nijlbaars vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie veterinaire inspectie (In dit geval PC Frankfurt inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole per certificaat (bij 100% van de zendingen)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.2	Tarieven veterinaire inspectie (bij 100% zendingen)		€ 55,00	€ 55,00	€ 55,00
4.3	Bemonstering en labcontrole (2% van de zendingen o.b.v. uitkomst fysieke controle)		€ 0,00	€ 0,00	€75,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur en keurpunt	€ 846,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (Geldermaalsen, 380 km)	€ 709,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 8.455,00</b>	<b>€ 55,00</b>	<b>€ 55,00</b>	<b>€ 130,00</b>



Tabel B5.9 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending nijlbaars via Parijs (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORT VOORBEELDZENDING VIS VIA PARIJS - Modelzending van 6.000 kilo nijlbaars		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Optie 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Optie 2: DOM-controle (98% zendingen)	Optie 3: DOM- en laboratorium controle (2% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport nijlbaars door de lucht (1,15 euro/kilo)	€ 6.900,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag nijlbaars vliegtuig en vervoer naar douane (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane op verboden goederen (steekproefsgewijs)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie veterinaire inspectie (In dit geval PC Frankfurt inbegrepen bij transport door de lucht)	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole per certificaat (bij 100% van de zendingen)		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.2	Tarieven veterinaire inspectie (bij 100% zendingen)		€ 36,60	€ 36,60	€ 36,60
4.3	Bemonstering en labcontrole (2% van de zendingen o.b.v. uitkomst fysieke controle)		€ 0,00	€ 0,00	€50,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
4.5	Logistieke activiteiten expediteur en keurpunt	€ 846,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant (Geldermalsen, 440 km)	€ 187,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 8.56300</b>	<b>€ 36,60</b>	<b>€ 36,60</b>	<b>€ 86,60</b>

## Voorbeeld Importzending paarden via de lucht

Tabel B5.10 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending paarden via Brussel/Luik (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

	HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORTVOORBEELDZENDING LEVENDE HAVE VIA BRUSSEL/LUIK - Modelzending van 3 paarden	Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Route 1: Alleen Documentcontrole (0% zendingen)	Route 2: DOM-controle (97% zendingen)	Route 3: DOM- en laboratorium controle (3% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport paarden door de lucht (5.500 euro voor 3 paarden)	€ 5.500,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag paarden vanuit vliegtuig en vervoer naar Douane bij AHC (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane bij AHC (steekproefsgewijs)			€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie veterinaire inspectie (In dit geval AHC, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole per certificaat (bij 100% van de zendingen)			€ 0,00	€ 0,00
4.2	Veterinaire inspectie (bij 100% zendingen)			€ 103,38	€ 102,38
4.3	Bemonstering en labcontrole (3% van de zendingen o.b.v. uitkomst fysieke controle)				€ 0,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane			€ 0,00	0,00
4.5	Kosten voor logistieke behandeling paarden	€ 201,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Den Bosch	€ 425,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 6.126,00</b>		<b>€ 103,38</b>	<b>€ 102,38</b>

Tabel 5.11 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending paarden via Frankfurt (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORTVOORBEELDZENDING LEVENDE HAVE VIA FRANKFURT - Modelzending van 3 paarden		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Route 1: Alleen Document-controle (0% zendingen)	Route 2: DOM-controle (97% zendingen)	Route 3: DOM- en laboratorium controle (3% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport paarden door de lucht (5.500 euro voor 3 paarden)	€ 5.500,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag paarden vanuit vliegtuig en vervoer naar Douane bij AC Frankfurt (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane bij AC Frankfurt (steekproefsgewijs)			€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie veterinaire inspectie (In dit geval APF, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole per certificaat (bij 100% van de zendingen)			€ 0,00	€ 0,00
4.2	Veterinaire inspectie (bij 100% zendingen)			€165,00	€165,00
4.3	Bemonstering en labcontrole (3% van de zendingen o.b.v. uitkomst fysieke controle)				€ 0,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane			€ 0,00	0,00
4.5	Kosten voor logistieke behandeling paarden	€ 201,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Den Bosch (330 km)	€ 285,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 6.576,00</b>		<b>€ 165,00</b>	<b>€165,00</b>

Tabel 5.12 Gemiddelde kosten logistieke activiteiten bij import modelzending paarden via Parijs (luchthavenaanloop- en doorvoerkosten)

HAVENAANLOOP- EN DOORVOERKOSTEN BEDRIJFSLEVEN VOOR IMPORTVOORBEELDZENDING LEVENDE HAVE VIA PARIJS - Modelzending van 3 paarden		Logistieke kosten in euro	Tarieven toezicht en inspectie in euro		
			Route 1: Alleen Document- controle (0% zendingen)	Route 2: DOM-controle (97% zendingen)	Route 3: DOM- en laboratorium controle (3% zendingen)
<b>1</b>	<b>Activiteiten voor aankomst op de luchthaven</b>				
1.1	Transport paarden door de lucht (5.500 euro voor 3 paarden)	€ 5.500,00			
<b>2</b>	<b>Overslagactiviteiten op de luchthaven</b>				
2.1	Overslag paarden vanuit vliegtuig en vervoer naar Douane bij AC Frankfurt (inbegrepen bij transport door lucht)	€ 0,00			
2.2	Mogelijke fysieke controle douane bij AC Frankfurt (steekproefsgewijs)			€ 0,00	€ 0,00
<b>3</b>	<b>Logistieke afhandeling in luchthavenregio</b>				
3.1	Vervoer naar locatie veterinaire inspectie (In dit geval APF, inbegrepen bij transport door de lucht )	€ 0,00			
<b>4</b>	<b>Mogelijke activiteiten op inspectielocatie</b>				
4.1	Document en identiteitscontrole per certificaat (bij 100% van de zendingen)			€ 0,00	€ 0,00
4.2	Veterinaire inspectie (bij 100% zendingen)			€165,00	€165,00
4.3	Bemonstering en labcontrole (3% van de zendingen o.b.v. uitkomst fysieke controle)				€ 0,00
4.4	Vrijgeven zending door inspectie en Douane			€ 91,47	€91,47
4.5	Kosten voor logistieke behandeling paarden	€ 201,00			
<b>5</b>	<b>Activiteiten achterlandvervoer</b>				
5.1	Vervoer naar locatie eindklant in Den Bosch (420km)	€1,100,00			
	<b>TOTAAL KOSTEN / TARIEVEN</b>	<b>€ 6.801,00</b>		<b>€ 91,47</b>	<b>€91,47</b>

## Bijlage 6

# Management Summary

The Ministry of Infrastructure and the Environment has asked for an investigation into the level of port logistics transit and inspection costs for specific import supply chains of selected fresh products from outside the EU through various Northwestern European seaports and airports. These port logistics transit and inspection costs include:

- 1 the average logistics costs of transportation by sea / air, handling in the port area and final delivery to the customer in the Netherlands or Germany;
- 2 the costs for the legal required supervision and inspection activities by national authorities for the selected fresh produce import supply chains.

The **background for this research study** was that members of the port business community in the Netherlands have claimed for some time now that the charges for legal supervision and inspection in the Netherlands has been considerably higher than in neighboring countries. This is especially important for importing fresh and perishable products, such as fruit and vegetables, flowers and plants, meat, fish and livestock. When these products are imported from outside the EU, veterinary, phytosanitary and / or food quality inspections are legally required. According to the members of the port business community, the costs of

these inspection differ between countries. This can create distortions in the level playing field between Northwestern European seaports, and this could ultimately lead to the diversion of cargo flows to foreign ports. Similar signals have been received from the air cargo business community. Also at Schiphol, the legal inspection and supervision costs are indicated as being relatively high. In order to research these claims, a quick scan was conducted to map port logistics transit and inspection costs (including tariffs for inspection and supervision on imports) in the major sea ports of in Northwestern Europe. The same quick scan has been done for major important (cargo) airports in Northwestern Europe.

The **framework for this research study** was the establishment of the average port logistics transit and inspection costs for eight import sample shipments of fresh products in different sectors. The quick scan has focused on specifically selected import shipments, subject to (tightened) phytosanitary or veterinary supervision. It is emphasized that this is not a representative sample of the total imports, but a selection of products where the differences in inspection and supervision tariffs between Member States are clearly visible. The selection included import shipments of chicken meat, beef (specifically for ship supplies), fish and citrus over sea and import shipments of roses, mangoes, fish and horses through air. The selection should therefore not be

interpreted as an representative for the port logistics transit and inspection costs, including charges for inspection and supervision, for all imports from outside the EU.

The **objection of this study** was to gain a factual overview of the average port logistics transit and inspection costs in selected supply chains of various sectors using three ports (Rotterdam, Antwerp, Hamburg) and five airports (Amsterdam Schiphol, Brussels, Liege, Frankfurt and Paris ) in northwestern Europe. Through this factual overview it can be established if the use of Rotterdam and Schiphol as European 'port of entry' would give higher or lower total integral supply chain costs for these selected supply chains than the use of competitive Northwest European ports and airports. The focus of the study is on the calculation of the costs of air or sea transport, the costs of transshipment and other logistics activities in the (air) ports, the tariffs for inspection and supervision in the (air) ports, and the costs of onward distribution transport from the (air-)ports to the destination in the hinterland. Next to the costs, also the service level of handling in different ports was taken into account in this quick scan. To achieve this, the opening and closing times for inspection and supervision activities in different countries were compared.

The **approach of the study** was as follows:

1 First of all, the average port logistics transit and inspection costs elements for the selected import shipments were mapped. The part of the supply chain taken into account started of the sea or air transport from outside the EU through the sea and air ports and finishing with the delivery

of the goods to the end customer in the Netherlands or Germany.

- 2 Secondly, the actual average port logistics transit and inspection costs for the selected import supply chains are calculated for the Netherlands. The starting point of this study was that the logistics costs for transporting and handling are very similar for all Northwester European ports and airports. These costs were therefore the same for all ports, so that the comparison would focus on the handling costs in the different ports areas, the transport costs to the hinterland and the tariffs for the legally required inspection and supervision activities.
- 3 The legally required inspection and supervision activities per supply chain are depending on the specific product-country combinations, and are performed in three different ways:
  - Option 1: Only a Document and possibly Identity inspection (D or DO) of the products.
  - Option 2: Document, Identity and Material/physical inspection (DOM) of the products.
  - Option 3: Material / physical inspection, sampling and further testing in the laboratory (DOM + Lab) of the products.

For each selected import supply chain, it has been determined which percentage of the shipments underwent one of the three options for inspection and supervision. Based on these percentages, and the average tariffs for these three options, the total costs for inspection and supervision of

these activities were determined for the Netherlands and the surrounding countries. Besides the costs, also an element of the service level was researched and compared: the opening times of authorities for inspection in ports and airports. The service level of authorities in different countries can be determined through several elements, such as the set-up of procedures for registration and deregistration, the available ICT systems, the opening times for inspection of the authorities, and the average duration of the inspection and supervision activities. The focus was on opening times for inspection of the authorities, because these can be compared as facts for the various ports and airports. The actual turnover times for the inspection and supervision activities needed for the import shipments through the (air) ports are not mapped, for this future research is needed.

- 4 Finally, the total costs and service level for all port logistics transit and inspection activities via Rotterdam, Schiphol and the other Northwestern European seaports and airports are compared for the eight selected import supply chains. These port logistics transit and inspection costs also include the average tariffs for the inspection and supervision activities in different countries, so that these legal costs in different (air) ports can be compared.

### ***Main findings of the research study***

The main findings of the research study can be summarized in five conclusions:

- **Conclusion 1:** The total port logistics transit and inspection costs for the eight import shipments through Northwest European sea ports and airports are in practice quite comparable and close to each other. The logistics costs are by far the most important component of the total port logistics transit and inspection costs. The share of these integral logistics costs in the Netherlands varies per specific product, and is from 90% for meat for ship supplies by sea to over 99% for roses by air.
- **Conclusion 2:** The Dutch sea- and airports for 6 of the 8 selected supply chains have the highest average tariffs for the legally required inspection and supervision activities. These tariffs are in Rotterdam 45% to 72% higher than in Antwerp, depending on the product. The differences are smaller compared with Hamburg, the tariffs there are 22% lower to 6% higher as in Rotterdam. For imports by air, the average tariffs for inspection and supervision are at Schiphol also higher than at airports in neighboring countries. The tariffs for phytosanitary and veterinary inspections at other airports are 60% lower in Paris up to 5% higher in Brussels, depending on the specific product. The in general higher tariffs for inspection in the Netherlands are mainly due to the policy to allocate all the costs of inspection and supervision at the importing companies. It must be mentioned that in neighboring countries the costs for inspection and supervision activities are in part paid through more general sector-specific taxes, and thus does not have to be directly paid by the importing company.

- **Conclusion 3:** The percentage of the tariffs of inspection and supervision activities as part of the total port logistics transit and inspection costs for the eight import shipments in the Netherlands is higher for import by sea than import by air. In total, between 4.5% and 10% of the total supply chain import costs via Rotterdam consists of the tariffs of inspection and supervision activities, while this percentage is between 1% and 3% for the supply chain import costs via Schiphol.
- **Conclusion 4:** The average tariffs of laboratory tests in the Netherlands are for all import supply chains higher than for similar laboratory tests in the other countries surveyed. The tariffs for comparable tests are between 30% to 80% lower in Belgium, Germany and France. The study established that in France and Germany the costs of different laboratory tests are not always passed on directly to the importing companies. Again, it should be noted that the policy in the Netherlands is to allocate all costs of inspection and supervision activities to the importing companies. In other countries, the costs of inspection and laboratory can (partly) also be settled through other means (e.g. via a generic tax per sector). These costs are therefore not (visibly) charged at individual companies, but are also paid (indirectly) by companies that do not import themselves. The result is that the tariff to be charged directly for an individual laboratory test is in general lower. It should also be noted that in Belgium the price for a laboratory test can depend strongly on individual agreements between a company and a (private) laboratory, which can charge costs that are actually higher or lower than indicated.
- **Conclusion 5:** In order to give an indication of the service level provided by different authorities, the standard and extra (against extra costs) openings hours of these authorities for veterinary and phytosanitary controls in ports and airports are mapped. The result is that the standard availability of the Dutch authorities to carry out veterinary and phytosanitary inspections is comparable to or larger than in neighboring countries. In addition, in the Netherlands the inspections may take place at Border Inspection Points (BIP's) located at logistics service providers (veterinary) or the importers themselves (phytosanitary/quality) These inspection locations are integrated in the supply chains, in order to improve the service levels.

20141314