

Transport is zo geen abc'tje meer

Vierenhalf jaar na de aankondiging gaat de handelsovereenkomst tussen de Europese Unie en Groot-Brittannië in. Dus leven Dordtse exporteurs en transportbedrijven vanaf morgen in een compleet andere wereld.

Bas Boerma
Dordrecht

In blessuretijd vonden de Britse premier Boris Johnson en voorzitter Ursula von der Leyen van de Europese Commissie elkaar dan toch. Dagelijks zet het Dordtse transportbedrijf Vorex ladingen op de veerboten die vanuit Vlaardingen richting Engeland vertrekken. Een kwestie van de lading ophalen, over de weg vervoeren en afzetten op het schip. Fluitje van een cent voor een doorgewinterde transportondernemer als Michel de Lange, zou je zeggen. Maar de mede-eigenaar van Vorex weet dat een transport richting het Verenigd Koninkrijk vanaf vrijdag geen abc'tje meer zal zijn.

De brexit hing de laatste jaren als een donkere onweerswolk boven zijn bedrijf. Want hoe zou de uitreding van Groot-Brittannië uit de Europese Unie er precies uitzien, en welke gevolgen heeft dat voor zijn bedrijfsvoering? Komt er een douanestaat of blijft vrij verkeer van goederen mogelijk? Welke extra handelingen moet een transportbedrijf of exporteur verrichten om zijn lading over te zetten? En welke kosten brengt dat met zich mee?

„Die onzekerheid is vervelend geweest. Kwalijk ook. Want waar moesten wij ons op voorbereiden?“, zegt De Lange. Zijn bedrijf woonde sinds de aankondiging van de brexit allerlei informatiebijeenkomsten bij, las zich minutieus in en stuurde extra mensen naar de douanecursus. Alles om zo goed mogelijk voorbereid te zijn op de nieuwe werkelijkheid, waarvan niemand wist hoe die er precies uit zou komen te zien.

Zwitserland

Zelfs tot op de dag van vandaag, dus met een 'deal', overheerst nog de onzekerheid. Het is simpelweg afwachten hoe de praktijk zich houdt ten opzichte van de papieren werkelijkheid die Johnson en Von der Leyen voor de kerst hebben beklonken. „Als wij iets naar Zwitserland sturen weten we welke documenten aanwezig moeten zijn, wat de kosten zijn en wie wat voor zijn rekening neemt. Dat is duidelijk. In Engeland wordt veel geroepen,

maar blijft het tot de dag van de brexit zelf spannend hoe het eruit komt te zien“, zegt exporteur Henk Huijsman.

Met zijn bedrijf Laxsion Plants stuurt hij jaarlijks voor miljoenen euro's aan bomen- en planten via Vorex de Noordzee over. Door de

“In Engeland wordt veel geroepen, maar het blijft spannend hoe het eruit komt te zien

– Michel de Lange



brexit kan die zending echter ineens een stuk duurer uitvallen. „En wie gaat dat betalen?“ vraagt hij zich hardop af. „Wij berekenen dat door aan onze klant in Engeland. Maar hij gaat dat niet gezellig vinden.“

Gezien de huidige drukte bij de ferry's en kanaaltunnels vanwege de zeer besmettelijke variant van het coronavirus is de verwachting dat de eerste brexitweken en -maanden alles behalve soepel zullen verlopen voor handelaars tussen beide landen. De tijd van woensdag bestellen, donderdag in Nederland inladen en vrijdag afle-



▲ Michel de Lange, mede-eigenaar van transportbedrijf Vorex uit Dordrecht, doet veel zaken met Engeland. „Het gaat vanaf vrijdag een hoop geregeld en frustratie worden.“ FOTO: OPH-DRO

documenten per zending mee moeten worden gestuurd. „Maar levert een klant alle gegevens aan? En wie zorgt voor welke documenten, zowel hier als aan de overkant? Er zijn nog genoeg vraagstukken over ons werk van morgen. Maar we weten in elk geval wel welke documenten we moeten hebben.“

Vorex heeft ondanks de onzekere tijden wel een volle agenda. Maar die staat vol met 'onder voorbehoudjes'. De zendingen die wel de Noordzee over moeten zijn verkapt experimenten. Want de kans bestaat dat een trailer waarin een groepszending (zendingen van meerdere bedrijven op één vracht-

wagen) zit vanwege één ontbrekend document dagen of weken aan de kant wordt gezet. „Dan lopen alle zendingen in die trailer vertraging op. Dat zijn praktijkzaken die we moeten afwachten.“

Proefzendingen

Net als veel exporteurs is Huijsman een ondernemer die zijn klantenkring in Engeland alles behalve wil verliezen vanwege 'overmacht' van de brexit. Hij bereidt via Vorex een aantal proefzendingen voor. „En dan zien we wel waar het strandt, of dat het binnen een redelijke termijn aankomt op de plaats van bestemming.“

Collega-exporteurs lachen onderling om de miserie waar ze mee moeten zien om te gaan. Want de chronische onduidelijkheid maakt ook cynisch, geeft Huijsman toe. „Natuurlijk moeten we er een beetje om gniffelen. Maar leuk is

het eigenlijk totaal niet. Daarvoor is Engeland een te belangrijk exportland, zo niet het exportland voor Nederland. Men heeft ruim vier jaar de tijd gehad om iets te bedenken. En dat gebeurt pas in de laatste seconde. Dat is heel storend en kwalijk.“

Huijsman verwacht dat de komende weken zal blijken hoe afhankelijk het Verenigd Koninkrijk van het Europese vasteland is. „Ze hebben daar lang gedacht dat ze alles zelf op konden en kunnen lossen. Dat is gewoon niet waar: kijk

“Men heeft ruim vier jaar de tijd gehad. Pas in de laatste seconde wordt iets bedacht

– Michel de Lange

alleen al naar de kilometers file met vrachtwagens die er nu staat om het land te verlaten...“

Import

De Lange denkt dat Engeland zichzelf nog wel eens achter de oren krabt als de nieuwe werkelijkheid is ingedaald. „Het is en blijft een eiland dat voor een groot deel afhankelijk is van import. Daar is denk ik te makkelijk overheen gekeken. Maar zoals we hier al jaren zeggen: laat het maar gewoon gebeuren. En dan zien we wel hoe het uitpakt. Dan gaat het maar zoals het moet gaan. Mer alle ongemakken die daarbij komen kijken.“

Ondanks de vele vraagtekens is De Lange niet negatief. „Het is ook wel weer een uitdaging. Op korte termijn geeft dat wellicht wat problemen, maar over een aantal maanden is het best wel weer in orde.“