

# Sleutels in de k




Eind 2010 behaalde de Rail Terminal Eindhoven een AEO-certificaat. Fysiek hoefde er weinig aangepast te worden, wel moest een deel van de procedures herschreven worden.

luis, niet in de la

Iwan van de Geer, technisch directeur bij Van Rooijen Logistiek en verantwoordelijk voor de technische zaken en security van de railterminal, wil best een interview geven over de AEO-aanvraag van de Rail Terminal Eindhoven (RTE), maar alleen in gezelschap van Iwan Maessen (terminalmanager bij de Barge Terminal Tilburg) en Rolf van de Ligt (momenteel projectmanager B-IC, voormalig projectmanager CPvision). Die twee hebben namelijk een groot aandeel geleverd in het verkrijgen van het certificaat. Van de Geer: 'De Rail Terminal Eindhoven is onderdeel van de Van Rooijen Groep die vestigingen heeft in Eindhoven en Turnhout. In Eindhoven exploiteren we sinds 2001 een railterminal. In 2005 is de railterminal in Eindhoven een samenwerkingsverband aan gegaan met de bargeterminal in Tilburg. Zij regelen de treinen en de klanten, wij voeren het karwei uit.'

De Barge Terminal Tilburg verkreeg zelf begin 2009 als eerste inland terminal in Nederland een AEO-status. Van de Ligt: 'Omdat de RTE als locatie staat opgevoerd onder de entrepotvergunning type-C van de BTT, golden de AEO-eisen ook voor de locatie in Eindhoven. Maar omdat Eindhoven voor de douane een zelfstandige entiteit is, is een op zichzelf staand AEO certificeringstraject doorlopen.'

**ERVARING** Bij het certificeringsproces kon de railterminal op de kennis van de bargeterminal leunen. Maessen: 'Tijdens ons eerste traject hebben we de benodigde AEO-ervaring opgedaan. We wisten hoe we een aanvraag in moesten dienen, we hadden een voorbeeld assessment. De RTE kon het traject dus in ver-



De mensen die hier werkten hadden veel kennis in hun hoofd zitten, maar daardoor lieten degenen die zulke kennis niet hadden, bepaalde werkzaamheden vaak over aan degenen die het wel wisten.

sneld tempo afleggen. De basis van onze procedures konden ze kopiëren, maar niet inhoudelijk, want hun operatie en uitvoering ziet er wel deels anders uit.' Met de toegangsprocedure als voorbeeld, illustreert Maessen waarom de handboeken van Tilburg niet allemaal gekopieerd konden worden. 'Op de barge terminal ben je meteen binnen als je het gatehouse gepasseerd bent, in Eindhoven kom je binnen bij een gatehouse, maar dan moet je nog een poort door en contact opnemen met een reachstackerchauffeur die de poort opendoet, voordat je de terminal kunt betreden. Dat zijn van die kleine dingen waardoor we de procedures niet konden kopiëren voor de AEO-aanvraag.' Van de Geer vult hem aan: 'We konden leunen op de procedures van de BTT en moesten die omturnen naar de activiteiten en werkwijze van de RTE. Door de hulp van Tilburg hebben we het redelijk makkelijk gehad.' Fysieke veranderingen hoefde Van de Geer niet aan te brengen. 'De rail terminal is op het terrein van Van Rooijen Logistiek (100.000 vierkante meter) gevestigd, maar we hebben wel ons eigen afgeschermd terrein (20.000 vierkante meter). Zowel de buitenschil als de gebouwen zijn beveiligd. Overal hingen al bewegingssensoren, er komen palen uit de grond om toegangswegen te blokkeren, er hangen camera's, je moet een pasje hebben om langs bepaalde deuren te komen. Die veiligheidsmaatregelen hebben we niet vanwege een certificaat genomen. Ik vind dat je beter 70.000 euro kunt investeren in beveiliging dan dat je 70.000 euro aan een klant moet betalen omdat zijn pallets zijn gestolen. Fysiek hoefden we dus voor het AEO-certificaat niets te veranderen, het



Rail Terminal Eindhoven hoefde fysiek niets te veranderen, maar moest wel de procedures aanpassen.

ging vooral om aanpassing en omschrijving van de procedures. We hadden bijvoorbeeld al een sleutelbeleid en registreerden welke sleutels we uitgaven. Maar we hadden nooit geteld hoeveel sleutels we in totaal hadden. Dat moet je bijhouden. Ook moesten we de sleutels in een kluis bewaren en niet in een bureaula. Een andere aanpassing betreft het handboek voor chauffeurs. Dat gebruikten we ook voor de rangeerders. Dat is veranderd, we hebben nu ook een handboek rangeerder. En we vroegen bij ons personeelsbeleid wel om een verklaring van goed gedrag, maar dat was niet omschreven in een procedure. De Barge Terminal Tilburg moest in 2009 bij haar AEO-aanvraag het wiel helemaal zelf uitvinden. Maessen blikt even terug op die tijd. 'We hadden meegedaan aan een inlandterminalproject van Det Norske Veritas en zo een ISO 28000 certificaat bemachtigd. We hoorden toen dat

dat certificaat voor 80 procent overlapte met de AEO. Daarom is besloten meteen het AEO-traject in te gaan, met de beoogde douanevoordelen en de toekomstige veranderingen naar horizontaal toezicht in de keten in het achterhoofd. Als je die status kunt krijgen zonder daar te veel effort in te steken, is het altijd interessant. We hebben het dus niet gedaan omdat we bang waren klanten te verliezen zonder AEO-status. Klanten vroegen er toen ook niet of nauwelijks om. Maar je kunt beter voorop kunt lopen en zorgen dat je er klaar voor bent, dan reactief te reageren.'

**NOODZAAK** Is een AEO-status anno 2011 wel nodig om klanten binnen te halen? Maessen: 'Het maakt de samenwerking voor relatief kleine ondernemingen makkelijker in relatie met de multinationals en electronicagiganten van deze wereld. Waar voorheen een Externe Auditor van



*BOOT- EN STUURLIEDENCOÖPERATIEF  
"DE KOPEREN PLOEG" W.A.*



- 24/7 availability
- Mooring and unmooring
- Launch service
- Supplementary crew supply

- Transport storage of shipstores
- Forwarding / Custom services
- Environmental services
- Collecting and handling of ships waste (annex 5)



Member of the Nederlandse Bootlieden Vereniging (NBV)  
And the European Boatsmen Association (EBA)

Adress : Capriweg 30, 1044 AL Amsterdam

Phone : +31 20 44 870 90 E-mail : [info@dekoperenploeg.nl](mailto:info@dekoperenploeg.nl)

Fax : +31 20 44 870 91 Internet : [www.dekoperenploeg.nl](http://www.dekoperenploeg.nl)



de verlader meerdere controles kwam uitvoeren, is nu een EORI-nummer voldoende om deze partijen te overtuigen dat veiligheid en kwaliteit van de goederenstroom is verzekerd. Dit maakt het proces om deze klanten binnen te halen makkelijker. Maar ik vraag me wel af of klanten weg zouden blijven als we geen AEO certificaat hadden. Vooralsnog heb ik niet gemerkt dat andere bedrijven zonder AEO-status minder opdrachten krijgen.'

Ook voor de bargeterminal gold destijds dat ze op het gebied van fysieke veiligheid weinig hoefden te veranderen. 'We hebben wel een heleboel moeten schrijven. Verschillende procedures zijn bij elkaar gevoegd tot een handboek. Per functie en per proces lag er al een instructie, daar is een totaalplaatje van gemaakt. Omdat we geen fysieke aanpassingen hoefden te doen, vielen de investeringen mee. Als je een hekwerk, stroomvoorziening, nachtcamera's, infrarood beveiliging en toegangscontrolesysteem moet installeren, praat je al snel over een investering van tonnen.'

Procedures beschreven hebben is een ding, die procedures ook handhaven is wat anders. Alles valt of staat met de manier waarop het personeel met de regels omgaat.

CPvision stuurde daarom mystery guests naar de BTT toe. 'Die guests hebben de bewustwording bij het personeel getest. Er loopt iemand zonder hesje op het terrein foto's te maken. Ga je daarheen of denk je dat het met een andere collega afgesproken is? De eerste keer kon de mystery guest hier twintig minuten rondlopen, de tweede keer was er binnen enkele seconden iemand bij', licht Maessen toe. Van de Geer: 'Die mystery guests zijn bij ons niet langs geweest. Dat hoeft ook niet. Ons terrein beslaat 20.000 vierkante meter. Er werken 8 mensen. Als daar iemand loopt die er niet hoort, valt het meteen op. De BTT heeft nu een AEO-status en een ISO 28000 certificaat.' Toch is dat voor Maessen niet voldoende. 'AEO is op dit moment een constante factor. We zijn nu bezig met ISO 28001 en ISO 28002, je moet continu een verbeteringsslag maken, vind ik.' ★

