

DOORVOER VIA ENTREPOT

Drs E. Louw



INFRASTRUCTUUR,
TRANSPORT EN LOGISTIEK

5

Delftse Universitaire Pers

TFL
190

2251 4167.

1812496.

DOORVOER VIA ENTREPOT

Een verkennend onderzoek naar de betekenis van entrepots voor de Nederlandse internationale distributiefunctie



2251
416
7

Bibliotheek TU Delft



C 1852217

Kerngroep Infrastructuur, Transport & Logistiek:

- Vrije Universiteit Amsterdam, Vakgroep Ruimtelijke Economie,
De Boelenlaan 1105, 1081 HV Amsterdam.
- Onderzoeksinstituut voor Technische Bestuurskunde (OTB),
Technische Universiteit Delft,
Thijssseweg 11, 2629 JA Delft.

DOORVOER VIA ENTREPOT

Een verkennend onderzoek naar de betekenis van entrepots voor de Nederlandse internationale distributiefunctie

Drs E. Louw

Delftse Universitaire Pers, 1990

De serie Infrastructuur, Transport & Logistiek wordt uitgegeven door:
Delftse Universitaire Pers
Stevinweg 1
2628 CN Delft
tel. (015) 783254

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Louw, E.

Doorvoer via entrepot: een verkennend onderzoek naar de betekenis van entrepots voor de Nederlandse internationale distributiefunctie / E. Louw. - Delft: Delftse Universitaire Pers. - Ill.- (Infrastructuur, transport & logistiek, ISSN 0924-8609 ; 5)

Met lit. opg.

ISBN 90-6275-629-8

SISO 375.3 UDC [656:339.565](492):339.543(4-672EG)"1992" NUGI 655

Trefw.: entrepots; Nederland; onderzoek / douane; Europese Gemeenschappen; onderzoek / doorvoer; Nederland; onderzoek.

Copyright 1990 by Delft University Press, Delft, The Netherlands

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher: Delft University Press

VOORWOORD

De reeks 'Infrastructuur, transport en logistiek' is een gezamenlijk initiatief van de vakgroep Ruimtelijke Economie van de Vrije Universiteit Amsterdam, en het Onderzoeksinstituut voor Technische Bestuurskunde van de TU-Delft. De reeks is met name bestemd voor strategische verkenningen.

Het thans voor U liggende rapport gaat in op de relatie tussen vervoerend Nederland en de douane. Met het oog op de eenwording van de Europese markt mag deze relatie met recht strategisch worden genoemd. Uit onderzoekingen naar het vestigingsklimaat voor bedrijven komt veelal naar voren dat de goede en snelle douane-technische afhandeling een positief punt van Nederland is.

Nu bedrijven bezig zijn, met de interne markt in het vooruitzicht, hun distributie sterk te stroomlijnen, is de vraag welke rol de entrepots in het handelsverkeer spelen van groot belang. In deze studie wordt deze rol onderzocht, en wordt tevens (kort) ingegaan op de mogelijke gevolgen van het doorvoeren van de nieuwe douane wetgeving van de EG voor het Nederlandse entrepot-stelsel.

Hoewel het onderwerp van groot belang is voor de positie van Nederland als distributieland, is in de literatuur nog weinig aandacht aan deze thematiek besteed. Wij menen dat het rapport in een leemte voorziet.

prof. dr P. Nijkamp
prof. dr ir H. Priemus

INHOUD

1	INLEIDING EN PROBLEEMSTELLING	1
1.1	Internationaal transport	1
1.2	Probleemstelling van het onderzoek	3
1.3	Bronnenmateriaal	4
1.4	Opbouw van de rapportage	5
2	HET NEDERLANDSE DOUANE-STELSEL	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Betekenis van grenzen in het economische verkeer	8
2.3	Ontstaan van entrepots in Nederland	9
2.4	Huidige wetgeving inzake het douaneverkeer	11
2.4.1	Internationaal kader	11
2.4.2	Nationaal kader	13
2.4.2.1	Belastingen aan de grens	13
2.4.2.2	Douaneopslag	14
2.4.2.3	Entrepots	14
2.4.2.4	Proefregelingen	18
2.5	Entrepots in Nederland	19
3	OMVANG EN SAMENSTELLING VAN HET ENTREPOTVERKEER	23
3.1	Inleiding	23
3.2	Statistische registratie van het entrepotverkeer	23
3.3	De omvang van het entrepotverkeer	26
3.4	De samenstelling van het entrepotverkeer	28
4	HET ENTREPOTVERKEER IN RELATIE TOT DE DOORVOER	31
4.1	Inleiding	31
4.2	Het begrip doorvoer	31
4.3	De economische betekenis van de doorvoer	34
4.4	Entrepotverkeer en doorvoer	35
4.5	Herkomst en bestemming van het entrepotverkeer	39

Hoewel de transportsector min of meer tot de Nederlandse economische traditie behoort is de aandacht ervoor recentelijk aangescherpt. In beleidsnota's als de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt veel aandacht gevraagd voor de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse 'gateways' en 'mainports'.

Een rechtvaardiging van deze aandacht kan gevonden worden in het groeiend aandeel van de transportsector in het bruto nationaal produkt van 7,5 in 1983 tot 8,4 in 1988. Deze ontwikkeling kan voor een belangrijk deel worden toegeschreven van het economisch herstel sinds 1983 (Stam, 1990).

Het is waarschijnlijk dat een deel van de groei ook kan worden verklaart met behulp van factoren die niet rechtstreeks in relatie staan met de algemene economische ontwikkeling. Daarbij kan o.a. gedacht worden aan:

- toename van de intracommunautaire handel als gevolg van de Europese eenwording;
- verandering van de samenstelling van het goederenpakket door de toename van het stukgoed (o.a. in containers) waardoor meer toegevoegde waarde is te realiseren dan voor massagoederen;
- toenemend belang van mondiale distributienetwerken met een grotere nadruk op centrale Europese distributie;
- teruglopend aandeel van de eigen vervoerders in de transportprestatie;
- toenemend belang van de communicatie als onderdeel van de transportsector (communicatie heeft een relatief hoge toegevoegde waarde);
- transportondernemingen breiden hun dienstenpakket uit met o.a. voorraadbeheer, ompakken, etc. waardoor er meer toegevoegde waarde ontstaat.

Het grensoverschrijdende goederenvervoer neemt na een stagnatie in het begin van de jaren tachtig weer toe, hetgeen voor Nederland als transit land, als een gunstige voorwaarde moet worden beschouwd voor een verdere versterking van de transportsector.

De reeds gememoreerde toegenomen belangstelling voor het transport komt tot uitdrukking in een toenemende aandacht voor de materiële infrastructuur. Wegen, (hogesnelheids)spoorlijnen en telecommunicatievoorzieningen staan volop in de belangstelling. Kennis over deze voorzieningen is in ruime mate voorhanden. De kennis over institutionele factoren die met de transportsector samenhangen of deze beïnvloeden, is in veel mindere mate voorhanden. Met de invoering van EG-regelgeving in het kader van de eenwording van de Europese markt neemt de aandacht echter zienderogen toe. Vooral het onderwerp van de cabotage staat momenteel in de belangstelling.

Tot een dergelijke institutionele infrastructuur, waaronder alle door de overheid afgekondigde regelgeving met betrekking tot het verkeer en vervoer valt, behoort ook de douane-wetgeving. In deze wetgeving en de daarop gebaseerde regelgeving worden de wettelijke eisen en voorwaarden geschetst waaraan goederenstromen bij grenspassage moeten voldoen. Nederland wordt ten aanzien van toepassing van de douanewetgeving en het verkrijgen van douanefaciliteiten veelal als behulpzaam ervaren (zie o.a. McKinsey & Company 1986, NEI 1983).

Veelal wordt daarbij met name gedoeld op de mogelijkheden die er in Nederland zijn voor het stichten van douane-entrepots. In dergelijke entrepots kunnen buitenlandse goederen, zonder dat daarover belasting betaald hoeft te worden, worden opgeslagen.

Entrepots komen met name ter sprake als zijnde een vestigingsplaatsfactor in het kader van het aantrekken van buitenlandse bedrijven en investeringen. In wervingsmateriaal dat ten behoeve van buitenlandse ondernemingen wordt uitgebracht door bijvoorbeeld het Ministerie van Economische Zaken en gemeenten, wordt altijd op de mogelijkheden van het Nederlandse entropotstelsel gewezen. Kennis over de mogelijkheden die deze entrepots bieden voor de internationaal georiënteerde transportsector is buiten de douane en de directe gebruikers van het entropotsysteem nagenoeg niet aanwezig. Illustratief in dezen is de beschrijving die van Van Goor (1986) geeft van bonded warehouses, de engelse benaming van entrepots: "Sommige general merchandise of special commodity warehouses staan bekend als bonded warehouses. Hier worden geïmporteerde goederen, waarover nog geen accijns of invoerrechten zijn betaald, opgeslagen onder staatstoezicht. De verschuldigde accijns en invoerrechten betaalt men bij distributie. Voordeel hiervan is dat pas betaald hoeft te worden wanneer de goederen verkocht zijn" (Van Goor 1986, p. 314-315). Globaal genomen is deze uitspraak juist. Echter de waarde die gewoonlijk door andere auteurs aan de entrepots wordt toebedacht, heeft voornamelijk betrekking op goederen die niet in Nederland worden geïmporteerd maar worden doorgevoerd (zie o.a. Wever en Ter Hart 1985, NEI 1987, Kasbergen 1981). Van Goor stelt echter ook, "Dit type warehouse komt, voorzover ons bekend, niet in ons land voor" (Van Goor 1986, p. 315). Uit deze opmerkingen kan worden afgeleid dat er niet alleen een inhoudelijke lacune is in de kennis, maar dat over het feitelijk bestaan van entrepots niet genoeg bekend is.

1.2 Probleemstelling van het onderzoek

Het is eigenlijk vreemd dat er in Nederland niet eerder vanuit de wetenschappelijke wereld een onderzoek is verricht naar (de betekenis van) entrepots¹. Een instituut dat even oud is als het Koninkrijk der Nederlanden, waarvan de naam veelvuldig terloops wordt genoemd en dat een belangrijk aandeel heeft in het transport van transitogoederen, verdient meer aandacht. Het onderhavige onderzoek is bedoeld als een eerste verkenning van het Nederlandse entropotsysteem. Doelstelling daarbij was onder meer om nader in te gaan op om de economische betekenis van de entrepots. Dit resulteerde in een driedelige probleemstelling:

¹ De aanleiding voor dit onderzoek is de door de auteur geschreven doctoraalscriptie "Entrepots in Nederland, een onderzoek naar een onbekend handels-fenomeen" (E. Louw, 1988). Het onderhavige rapport dient te worden gezien als een actualisering en verdere uitwerking van deze scriptie.

- Welke vervoersstromen lopen via de entrepots?
- Op welke wijze maakt het bedrijfsleven gebruik van entrepots?
- Wat zijn de gevolgen van de wijziging in de Europese douanewetgeving voor de Nederlandse entrepots?

Bij de uitwerking van de probleemstelling is van de entrepots sec uitgegaan. Relaties met andere douane-opslagsystemen in Nederland of daarbuiten komen alleen zijdelings aan bod. Op de in het buitenland aanwezige vrijhavens, die qua doelstelling en douanetechnische regelingen met entrepots te vergelijken zijn, wordt niet ingegaan omdat deze in Nederland nooit aanwezig zijn geweest².

De betekenis van de entrepots voor bedrijven zal zowel op macro- als micro-niveau worden belicht. Daarbij zullen de internationale goederenstromen die via entrepots worden afgewikkeld, centraal staan. Aangezien deze goederenstromen zeer divers van samenstelling zijn, zal een tweetal cases worden uitgewerkt waarbij in iedere case een soort goederen centraal zal staan.

Als overgaan van dit macro-beeld naar een meer micro-economische benadering zal de geografische spreiding van de entrepots en het entrepotverkeer worden behandeld. Hierdoor kan duidelijkheid worden verkregen in hoeverre entrepots gevestigd zijn bij belangrijke internationale vervoersknooppunten. Op micro-economisch niveau zal voornamelijk stil worden gedaan bij de gebruikers van de entrepots en de betekenis van entrepots in de vervoersketens en/of bedrijfskolommen. In het licht van Europa 1992 zal worden verkend welke gevolgen de EG douanewetgeving mogelijk heeft voor de Nederlandse entrepots.

1.3 Bronnenmateriaal

Al eerder is opgemerkt dat entrepots veelvuldig worden genoemd in diverse publikaties. Daarbij wordt zelden inhoudelijk ingegaan op de betekenis van entrepots. De douanetechnische literatuur, gaat alleen in op het gebruik dat van entrepots gemaakt kan worden. Hieruit kan alleen de opbouw van het Nederlandse entrepotstelsel worden gedestilleerd, niet de economische betekenis.

Statistisch materiaal omtrent het entrepotverkeer is afkomstig uit diverse CBS-publikaties over de buitenlandse handel en verkeer en vervoer. Andere bronnen die de omvang van het entrepotverkeer beschrijven zijn niet voorhanden. Kwantitatief bronnenmateriaal is op micro-niveau niet aanwezig.

Op het micro-economisch niveau zijn evenmin studies bekend. Wel zijn er enige rapporten, die door het Rijk of gemeentelijke overheden zijn opgesteld, met een beleidsgerichte invalshoek. Er is daarom, waar mogelijk en zinvol, gebruik gemaakt van berichtgeving uit de (vak)pers. Het gevaar dat hierin schuilt, is dat deze berichtgeving vaak exemplarisch is, en slechts enkele bedrijven belicht. Ter aanvulling zijn een achttal gesprekken gevoerd bij douane-inspecties, het Minis-

² Zie voor ontwikkeling van vrijhavens en entrepots in Noord-West Europa: Thomas, 1956.

terie van Financiën en het bedrijfsleven. Deze gesprekken hadden een algemeen karakter en dienden voornamelijk om aanvullende informatie te verkrijgen en algemene trends en ontwikkelingen te signaleren.

Tot een meer systematisch verzamelen van gegevens door middel van een enquête kon niet worden overgegaan, onder andere door het ontbreken van een centrale registratie van in Nederland aanwezige entrepots. Daarnaast speelde de vertrouwelijkheid van deze informatie mee; de identiteit van de entrepots is in principe een belastinggegeven.

De grote diversiteit en het verschil in kwaliteit van het bronnenmateriaal brengt met zich dat het onderhavige onderzoek een verkennend karakter draagt. Belangrijke ontwikkelingen ten aanzien van de samenstelling van het entrepotverkeer zijn met behulp van de CBS-gegevens goed in beeld te brengen. De meer kwalitatieve gegevens zijn minder 'hard'. Waar mogelijk is dit ondervangen door deelrapportages aan gesprekspartners voor te leggen (dit is met name gebeurd bij de meer douanetechnische onderwerpen) en de gesprekspartners te confronteren met uitspraken uit literatuur en pers.

1.4 Opbouw van de rapportage

Na dit inleidende hoofdstuk zal achtereenvolgens worden ingegaan op de douane-wetgeving, economische betekenis van de entrepots en de ontwikkeling met betrekking tot de aanpassing van de Europese wetgeving.

Alvorens de betekenis van de entrepots te belichten, zal in hoofdstuk twee, aan de hand van de douanewetgeving, het Nederlandse entrepotstelsel worden besproken.

In hoofdstuk drie wordt ingegaan op de CBS-registratie van het entrepotverkeer, en worden de omvang en samenstelling ervan belicht. In hoofdstuk vier wordt het entrepotverkeer in verband gebracht met de internationale distributiefunctie; daarbij wordt een relatie gelegd met de doorvoer. De macro-economische betekenis wordt in hoofdstuk vijf uitgewerkt aan de hand van twee cases betreffende minerale oliën en apparaten en motoren. De hoofdstukken drie tot en met vijf hebben vooral tot doel de karakteristieken van het entrepotverkeer te achterhalen en daarmee de economische betekenis aan te duiden.

In hoofdstuk zes worden de regionale spreiding van het entrepotverkeer, en van de individuele entrepots behandeld. Doel hiervan is om na te gaan of er verschillen in spreiding zijn tussen deze twee grootheden, en/of mogelijke verklaringen daarvoor kunnen worden gegeven. Deze verschillen zijn van belang in verband met de functie en de betekenis van entrepots voor de Nederlandse distributiefunctie.

Het micro-niveau komt in hoofdstuk zeven aan de orde. Per type entrepot zal worden nagegaan wat de voornaamste gebruikers en gebruiksmogelijkheden zijn. Daarbij zal een typologie worden opgesteld met betrekking tot de plaats van entrepots in de goederenstromen.

In hoofdstuk acht tenslotte wordt ingegaan op de nieuwe EG douane-wetgeving, en in het bijzonder dat deel met betrekking tot de entrepots. Nagegaan zal worden welke mogelijke repercussies deze wetgeving heeft voor de Nederlandse wetgeving en het toekomstige gebruik van het entrepotsysteem.

2.1 Inleiding

De term entrepot is waarschijnlijk bekender dan de daadwerkelijke betekenis daarvan. Het woord is een samentrekking van entre-depot hetgeen zoveel wil zeggen als tussen-depot. De term entrepot deed in Nederland zijn intrede tijdens de Franse bezetting in het begin van de 19e eeuw, toen vele wetten, zoals de douane-wetgeving, werden ingevoerd en/of gewijzigd. Sindsdien zijn entrepots een onderdeel gaan vormen van de Nederlandse vervoerswereld.

Om uiteindelijk de betekenis van de entrepots te kunnen taxeren moeten deze instellingen allereerst gedefinieerd worden. Entrepots ontleen hun bestaansrecht aan het bestaan van landsgrenzen. Goederenstromen die deze grenzen passeren, worden geconfronteerd met een veranderend fiscaal klimaat. De betekenis hiervan zal worden besproken in paragraaf 2.2. Het bestaan van grenzen betekent niet dat automatisch wordt overgegaan tot het instellen van entrepots. Met name de te voeren handelspolitiek heeft invloed op de hoedanigheid van de entrepots. In paragraaf 2.3 wordt de totstandkoming van de Nederlandse entrepots en de relatie tot de handelspolitiek behandeld.

Entrepots zijn instellingen die bij wet zijn geregeld. Het is dan ook onvermijdelijk om bij de beschrijving van de in Nederland aanwezige typen entrepots in te gaan op de eisen die in de wetgeving aan deze typen worden gesteld. Bij de beschrijving zal voornamelijk worden ingegaan op die bepalingen die het onderscheid tussen de typen entrepots verduidelijken. Douanetechnische handelingen die bij de in-, uit- en doorvoer moeten worden verricht, zullen niet worden beschreven. In paragraaf 2.4 zal eerst het internationale kader waarin de Nederlandse wetgeving is vervat, worden beschreven. Daarna zal worden ingegaan op de verschillende douane opslag-regimes om uiteindelijk de diverse typen entrepots te kunnen omschrijven.

2.2 Betekenis van grenzen in het economische verkeer

Internationale handel heeft betrekking op stromen van goederen en produktiemiddelen tussen staten. Deze staten zijn ieder voor zich zelfstandig handelende eenheden die hun territorium afbakenen met grenzen. Binnen deze grenzen stelt de staat het kader vast waarbinnen onder andere de economische eenheden kunnen opereren. Het economisch verkeer tussen de staten staat ook onder invloed van de desbetreffende staten. Aan hun grenzen kunnen zij beschermende maatregelen treffen die de invoer van buitenlandse produkten en productiefactoren reguleren, belemmeren of zelfs tegengaan; gesproken wordt van protectie. Daar tegenover staat de vrijhandel waarbij tussen staten de handel geheel vrij is, geen van de partijen belemmert de invoer van de produkten van de wederpartij.

Van oudsher is vrijhandel bepleit op grond van handelsvoordelen voor alle betrokken landen. Hieraan ten grondslag ligt de stelling dat een zich voortzettende internationale arbeidsverdeling resulteert in mogelijkheden voor specialisatie. Dit resulteert o.a. in: versterking van de concurrentie op vergrote markten, doorbreken van traditionalisme, ruimere perspectieven voor dynamisch geleide ondernemingen, meer keuzemogelijkheden voor de consumenten en voorts de voordelen die samenhangen met vergrote bewegingsvrijheid voor de productiefactoren arbeid en kapitaal (Andriessen, 1980). Desondanks komt het verschijnsel van protectie nog steeds voor. Argumenten die worden gebruikt voor het instellen van protectie kunnen velerlei zijn, zoals: bescherming tegen dumping praktijken, bescherming van een in ontwikkeling verkerend land of bedrijfstak, streven naar een hogere mate van zelfvoorziening, scheppen van werkgelegenheid en het recht zetten van onvolkomenheden op goederenmarkten.

De handelspolitiek van protectie kan bestaan uit een aantal instrumenten die in verschillende gradaties kunnen worden ingezet. De bekendste zijn: invoerrechten, invoercontingenten, valutarestricties, exportsubsidies en non-tarifaire belemmeringen en discriminaties. Invoerrechten zijn van oorsprong een fiscale zaak geweest en zijn te beschouwen als een omzetbelasting op geïmporteerde goederen. Het tarief van de invoerrechten verschilt per produkt en kan zelfs zo hoog zijn dat het prohibitief is, dat wil zeggen dat het elke import van het produkt uitsluit. Bij invoercontingenten wordt aan de kwantiteit van de invoer een limiet gesteld. Financiële ondersteuning van exportartikelen in de vorm van exportsubsidies wordt toegepast wanneer de overheid de concurrentiepositie van sommige bedrijfstakken wil ondersteunen. Non-tarifaire belemmeringen zijn voor het grootste deel onzichtbare belemmeringen voor een vrij handelsverkeer. Zij kunnen verschillende vormen aannemen zoals verschillen in fiscale behandeling, technische eisen aan produkten, administratieve handelingen aan de grens etc.. Protectie en vrijhandel zijn twee extremen, vele tussenvormen met verschillende instrumenten zijn mogelijk. Ook kan de te voeren politiek verschillen voor diverse economische goederen.

Het kenmerk van de internationale handel is dat zij grensoverschrijdend is. De goederen overschrijden diverse grenzen om uiteindelijk op de bestemming geconsumeerd te worden. Elke grensoverschrijding betekent echter niet dat er sprake

is van import; goederen kunnen diverse grenzen passeren als transito-goederen. Er is dan sprake van doorvoer. Protectie-maatregelen zijn in een dergelijke situatie niet zinvol omdat de goederen geen bedreiging vormen voor de binnenlandse economische verhoudingen. Protectie zou dan een zelfstandige economische activiteit i.c. het transport en aanverwante activiteiten, belemmeren. Staten die dit laatste beseffen, hebben in hun douane-wetgeving maatregelen getroffen die de doorvoer niet onderwerpen aan allerlei rechten en belemmeringen. Bij deze maatregelen zullen zij ervoor waken dat deze goederen niet via de achterdeur alsnog worden ingevoerd, hetgeen betekent dat de staat altijd zicht zal willen houden op het verloop van de goederenstromen.

Entrepots en de meer bekende vrijhavens zijn instellingen via welke de overheden de goederenstromen die wel binnen de landsgrenzen aanwezig zijn, maar die - nog - niet in fiscale zin zijn geïmporteerd, onder toezicht kunnen houden. Een deel van het nationale territorium wordt als het ware afgeschermd om goederen die (nog) niet voor de import zijn bestemd, op te slaan.

2.3 Ontstaan van entrepots in Nederland

De basis voor de huidige positie die Nederland inneemt als handelsnatie, is waarschijnlijk ontstaan in de 17e eeuw. Nederlandse schepen bevoeren de wereldzeeën en brachten goederen naar Holland. Daar toentertijd het verkeer van personen en informatie nog traag verliepen, was het zaak de handel te concentreren in enkele met name Hollandse havensteden die als stapelplaats fungeerden. Deze zogenaamde stapelhandel had een verzamelende en distribuerende functie: daar waren grote voorraden en een groot assortiment aanwezig, zodat er een gunstige prijsvorming ontstond (Ratte, 1952).

In de 18e eeuw brokkelde de Nederlandse positie af door de opkomst van andere handelsnaties. De omslag in de Nederlandse ontwikkeling voltrok zich in de eerste helft van de 19e eeuw. De opkomende industrialisatie leidde tot een voortdurende toename in de massaliteit van de goederenstromen. Daarnaast verbeterden de communicatiemiddelen (spoorwegen, stoomvaart, snelle briefpost, dagbladen) waardoor handels-informatie sneller ter beschikking van de handelaren kwam. Specifiek voor de Hollandse situatie was nog dat de koloniale waren, die altijd een belangrijk bestanddeel van de stapelmarkt vormden, in verhouding steeds minder belangrijk werden. Door deze factoren nam de betekenis van de stapelhandel sterk af ten voordele van directe handelsrelaties. Snel groeiende handelsstromen ontstonden bijvoorbeeld tussen zich industrialiserende landen als Engeland en Duitsland.

De doorvoer stelde geheel andere eisen aan de organisatie van de handel dan de stapelhandel, en was er mede de oorzaak van dat de handelspolitiek werd gewijzigd. Onderdeel hiervan was het afschaffen en/of verlagen van heffingen, belastingen, accijnzen en tolleren en het mogelijk maken van entrepots. Met deze entrepots had men in Nederland al gedurende de Franse bezetting in het begin van de 19e eeuw kennis gemaakt. Na 1815 bleven deze wel bestaan maar van

een uniforme regeling was geen sprake. De entreposeur moest nog veel kosten maken; reeds bij de opslag van goederen moesten bepaalde rechten worden voldaan. In 1822 kwam de 'Algemene wet voor de heffing van rechten van in-uit- en doorvoer en van accijnzen' tot stand. Ten tijde van de invoering van deze wet, die ook voorzag in een uniform stelsel van entrepots, was er nog een krachtig verzet tegen de entrepots. De voornaamste drijfveer achter dit verzet was dat de in opkomst zijnde doorvoerhandel, die door het stichten van entrepots werd bevoordeeld, veel geringere winstmogelijkheden bood dan de traditionele stapelhandel. De voornaamste bezwaren die kooplieden maar ook gemeentebesturen naar voren brachten, waren de volgende (Ratte, 1951, Van der Kooy 1931):

- de Nederlandse kooplieden werd door de buitenlandse handelaren concurrentie aangedaan omdat de eersten de lasten van eigen pakhuizen hadden, terwijl de buitenlandse kooplieden deze, door entrepotruimte te huren, niet hadden;
- de koopman kon, als zijn goederen in entrepot lagen opgeslagen, niet vrij over zijn goederen beschikken;
- de zogenaamde tweede hand zou komen te vervallen;
- de pakhuizen van de Nederlandse handelaren zouden leeg komen te staan;
- de smokkel zou toenemen;
- de doorvoerhandel en het entrepotstelsel zouden de handel "passief" maken.

Dat de entrepots, ondanks het aanvankelijke verzet, toch in een behoefte voorzagen bleek reeds korte tijd nadat zij werden toegelaten. In Amsterdam was men in 1827 overgegaan tot het stichten van een algemeen entrepot. Deze was naar Engels voorbeeld gebouwd in de vorm van een dok, het zogenaamde entrepotdok; een afsluitbare havenkom omringd door pakhuizen. Dit entrepot was te water slechts toegankelijk via een sluis en over land via een centrale ingang met 'eene militaire wacht' die 'dag en nacht waakt'. Dit algemeen entrepot had als doel het stelsel van entreposering te concentreren zodat er effectiever kon worden gewerkt. De gedachte was om handelaren die ieder hun eigen particulier of fictief entrepot bezaten, over te plaatsen naar dit entrepot (Verzameling van stukken....., 1829). In Amsterdam was dit entrepotdok een dusdanig succes dat er in 1838 plannen waren om tot uitbreiding over te gaan.

Rotterdam, toch meer een doorvoerhaven dan Amsterdam, kon vanaf 1829 over een algemeen entrepot beschikken. Ook hier deden zich na enige tijd capaciteitsproblemen voor en dacht men aan een groter entrepot. De plannen strandden voorlopig echter nog op het verzet van het stadsbestuur. Naast Amsterdam en Rotterdam beschikten in de jaren vijftig van de vorige eeuw ook steden als Dordrecht, Schiedam en Middelburg over entrepots. Met name ruwe suiker was een goed dat in grote hoeveelheden in deze entrepots lag opgeslagen.

Naar gelang de tijd vorderde, werden de voordelen van het entrepotstelsel steeds duidelijker en nam het verzet ertegen af. Daarbij speelde mee dat de Duitse en Belgische havens de Nederlandse havens steeds sterkere concurrentie gingen aandoen. Met name de bedreiging van een 'IJzeren Rijn' (de spoorweg van Antwerpen naar Keulen, geopend in 1834) was voldoende om de laatste resten van 'Hollands verouderde handels- en verkeersorganisatie te doen ineenvallen'.

storten' (Van der Kooy, 1931, p. 122). In 1845 werden de tarieven van de uit- en doorvoerrechten verlaagd en in 1850 verdween het doorvoerrecht geheel. Ook de wetgeving ten aanzien van de entrepots werd voortdurend aangepast. Van opslag uitsluitend in entrepotgebouwen kwam het allengs tot opslag op open terreinen, tot verlenging van opslagtijden, tot mogelijkheden om goederen in entrepot bepaalde behandelingen te laten ondergaan en tenslotte tot toelating van bepaalde fabrieken als entrepot.

In 1962 werd de oude uit 1822 daterende wet vervangen door de 'Algemene Wet inzake de Douane en de Accijnzen' (AWDA). Ook deze wet is inmiddels weer diverse malen gewijzigd mede onder invloed van EG-richtlijnen. In 1976 verviel de in 1921 geschapen mogelijkheid tot het stichten van een fabrieksentrepot. Dit entrepot bood de mogelijkheid om buitenlandse goederen op te slaan en te verwerken op voorwaarde dat zij daarna weer naar het buitenland werden gebracht. Reden voor het uit de wet verwijderen van de fabrieksentrepots was dat zij nooit daadwerkelijk in Nederland zijn gevestigd. De behoefte aan dergelijke entrepots was ook niet aanwezig, omdat de regeling inzake het actief veredelingsverkeer dezelfde mogelijkheden bood zonder dat aan de eisen, zoals die aan entrepots worden gesteld met betrekking tot gebouwen, terreinen en controle, hoeft te worden voldaan. Onder dit, ook heden nog bestaande, actief veredelingsverkeer wordt verstaan het tijdelijk invoeren van goederen voor het ondergaan van een behandeling. Bij deze invoer geldt dat vrijstelling van invoerrechten kan worden verkregen.

2.4 Huidige wetgeving inzake het douaneverkeer

2.4.1 Internationaal kader

De nationale douanewetgeving is sterk beïnvloed door de vele regelingen die in internationaal verband sedert de jaren vijftig jaren tot stand zijn gekomen. Mondiaal is vooral de GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) van belang. De hierbij aangesloten landen (waaronder ook Nederland) beogen daarmee te komen tot een geleidelijke vermindering van invoerrechten en andere restricties in het wereldhandelsverkeer.

Daarnaast is Nederland als lidstaat van de Europese Gemeenschap onderdeel van de Douane-unie van de Europese Economische Gemeenschap. In een dergelijke douane-unie worden in het onderlinge handelsverkeer de invoerrechten en andere restricties zoveel mogelijk afgeschaft en komt men tot de instelling van een gemeenschappelijk buitentarief. Dit betekent dat is overgegaan tot het afschaffen van invoerrechten in het onderlinge verkeer; een gemeenschappelijk tarief van invoerrechten is ingesteld voor goederen uit derde landen en gestreefd wordt naar harmonisering van de douane-wetgeving in de lidstaten. Inzake de entrepots zijn de diverse EEG-richtlijnen en verordeningen van belang. Een richtlijn is een stuk EEG-wetgeving die in de nationale wetgeving van

de lidstaten verwerkt dient te worden. Een EEG-verordening is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat¹.

In 1969 kwam de EEG met een richtlijn ten aanzien van douane-entrepots en vrije zones. De AWDA is nog in datzelfde jaar aan deze richtlijn aangepast. Opmerkelijk is dat de richtlijn ten aanzien van de entrepots geen definitie geeft van wat onder een entrepot moet worden verstaan. Er wordt verwezen naar in de lidstaten aanwezige douane opslagregimes. Voor Nederland geldt dat tot de entrepots worden gerekend de tijdelijke en voorlopige opslag en de fictieve entrepots. De tijdelijke en voorlopige opslag vallen echter volgens de Nederlandse wetgeving onder de douane-opslag en worden niet tot de entrepots gerekend (zie 2.4.2.2 Opslag onder douaneregime). De EEG-richtlijn ten aanzien van vrije zones geeft wel een definitie. Onder vrije zones moet worden verstaan; "iedere territoriale enclave ingesteld door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, om de zich aldaar bevindende goederen te kunnen aanmerken als zich niet op het douanegebied van de gemeenschap bevindende voor de toepassing van douanerechten, landbouweffingen, kwantitatieve beperkingen en heffingen of maatregelen van gelijke werking". Deze richtlijn heeft, voor wat Nederland betreft, betrekking op de publieke en particuliere entrepots². De terminologie die de EEG hanteert ten aanzien van de entrepots, loopt dus niet synchroon met de in Nederland te hanteren namen³. In het vervolg zullen de Nederlandse definities en namen worden gehanteerd, aangezien deze in het nationaal-wettelijke kader zijn vastgelegd.

Sinds 1969 zijn de twee EEG-richtlijnen ten aanzien van entrepots en vrije zones enige malen aangepast maar niet vervangen, hetgeen erop wijst dat de aanpassingen marginaal zijn geweest. Wel is er in 1971 een richtlijn verschenen die regelt welke behandelingen goederen in entrepots en vrije zones mogen ondergaan. Ook andere richtlijnen en verordeningen kunnen betrekking hebben op entrepots, het gaat dan echter om douanetechnische aangelegenheden zoals termijnen van betaling, afhandeling van documenten, manier van aangifte etcetera.

Binnen de Benelux is de harmonisatie van de douanewetgeving zo ver doorgevoerd dat aan de grenzen een groot deel van de douane-handelingen zijn komen te vervallen. Voor de entrepots heeft dit geen consequenties aangezien de harmonisatie voornamelijk betrekking heeft op het vervullen van administratieve verplichtingen en gelijktrekking van tarieven. Gevolg hiervan was wel dat het Centraal Bureau voor de Statistiek gedurende de jaren zeventig niet in staat was

¹ In hoofdstuk 8 (paragraaf 8.2), waar de veranderingen in de EEG-wetgeving worden besproken, zal nader worden ingegaan op het onderscheid tussen richtlijnen en verordeningen.

² In de bijlage van de richtlijn vrije zones en de richtlijn douane-entrepots staat vermeld op welke douane-regelingen van de lidstaten de richtlijnen van toepassing zijn.

³ In paragraaf 8.2 zal hierop nader worden ingegaan.

te beschikken over gegevens betreffende het grensoverschrijdend verkeer van en naar België en Luxemburg. Hierdoor was het onmogelijk aan- en afvoercijfers te produceren; gegevens over het entrepotverkeer bleven wel voorhanden.

2.4.2 Nationaal kader

2.4.2.1 Belastingen aan de grens

Wanneer goederen de Nederlandse grens overschrijden, dienen zij onder het toezicht van de douane gesteld te worden. De eigenaar of de vervoerder van de goederen is belasting verschuldigd wanneer deze goederen in het vrije verkeer worden gebracht hetgeen betekent dat de goederen niet meer onder toezicht van de douane staan en ter consumptie mogen worden aangewend of worden gebruikt. De goederen zijn dan ingevoerd. Bekendste belasting is het invoerrecht, daarnaast zijn er de omzetbelasting, accijnzen en de landbouwheffingen.

Om het toezicht op binnenkomende goederen mogelijk te maken, mogen goederen slechts via aangewezen land- en waterwegen, alsmede luchthavens Nederland binnenkomen. Aan deze aangewezen wegen enz. -de bekende grensovergangen, zeehavens en de internationale luchthavens: Schiphol, Zestienhoven, Zuid-Limburg en Eelde-, zijn douanekantoren -de zgn. eerste kantoren- gevestigd waar alle goederen moeten worden aangebracht en aangegeven. Op deze eerst kantoren kan aan alle douane-formaliteiten worden voldaan. Veelal echter worden goederen "onder dekking van een document" naar een verder in het binnenland gelegen locatie vervoerd. Dit vervoer is alleen toegestaan naar door de Minister van Financiën aangewezen "losplaatsen". Op deze losplaatsen kunnen verdere douane-formaliteiten worden vervuld om de goederen hun bestemming te laten vervolgen, met andere woorden, ook hier kunnen goederen in het vrije verkeer worden gebracht. Het kan dus voorkomen dat de daadwerkelijke invoer in Amersfoort geschiedt.

In de praktijk blijkt echter dat de bestemming van de goederen nog niet altijd vaststaat. Ook kan het zijn dat nog niet alle gegevens, die nodig zijn voor het doen van aangifte tot invoer bekend zijn. De goederen kunnen in deze gevallen worden opgeslagen zonder dat daarover belastingen betaald behoeft te worden. De opslag kan onder twee regimes plaatsvinden, namelijk in een inrichting voor douane-opslag of in een entrepot. Na deze opslag kunnen de goederen worden in- of doorgevoerd.

De AWDA kent een veelheid aan opslagmogelijkheden van goederen die nog niet in het vrije verkeer zijn gebracht. Elke opslagvorm kent zijn eigen voorwaarden en daarmee samenhangende eigenschappen. Het onderscheid tussen deze vormen wordt uitsluitend bepaald door de in de wet verankerde voorschriften. Een belangrijk onderscheid wordt gemaakt tussen douane-opslag en opslag in entrepot. Douane-opslag vindt altijd plaats onder dekking van een document, voor elke partij goederen in bijvoorbeeld een douaneloads is een document aanwezig. Bij de douane is dan ook altijd bekend welke goederen in welke hoeveelheden liggen opgeslagen. Goederen opgeslagen in een entrepot worden

niet gedekt door een document, de douane is dan ook niet exact op de hoogte van de goederen die zich in een entrepot bevinden.

Bedrijven kunnen een entrepot of een inrichting voor douane-opslag openen, indien zij een vergunning daartoe van de douane hebben gekregen. De vergunning wordt pas verleend, indien het bedrijf en eventueel het gebouw dat als entrepot of als inrichting voor douane-opslag moet dienen, aan de door de wet gestelde eisen voldoet.

De verschillen tussen de diverse te bespreken opslagvormen komen voort uit de wijze waarop de douane, toezicht houdt op de opgeslagen goederen. De verschillen liggen veelal in de douane-technische sfeer, en zijn voor het bedrijfsleven van groot belang. Het bepaalt namelijk hoe het opslagstelsel kan worden gebruikt en welke kosten daarmee zijn gemoeid.

2.4.2.2 Douane-opslag

Hoewel de douane-opslag niet tot het entrepotverkeer wordt gerekend, is zij in dit verband toch van belang gezien het gebruik dat ervan wordt gemaakt. De douane houdt fysiek toezicht, dat betekent dat voor iedere handeling met opgeslagen goederen de tussenkomst van de douane is vereist. In de opslag zijn twee fasen te onderscheiden; de eerste fase is de voorlopige opslag die, indien de goederen nog liggen opgeslagen, na het verstrijken van enkele maanden overgaat in de tijdelijke opslag. Bij de voorlopige opslag heeft er nog geen nadere aangifte plaats, gevonden. Na enkele maanden moet de opslag definitief worden geregeld en kunnen de goederen tijdelijk worden opgeslagen. De duur van de opslag is aan een maximum gebonden en bedraagt, afhankelijk van de datum van opslag, vijf tot zes jaar. De inrichtingen waar de opslag plaatsvindt, moeten aan voorschriften met betrekking tot constructie en inrichting voldoen. Bij de bespreking over de diverse entrepotvormen zal hierop nader worden ingegaan, omdat nagenoeg dezelfde voorschriften, zij het iets strenger, daar ook gelden.

De douane-opslag kan plaats vinden in de volgende "inrichtingen":

- douaneloodsen; voor sluiting vatbare gebouwen of gedeelten van gebouwen;
- douaneparken; voor ambtelijke sluiting vatbare terreinen;
- douanelichters; schepen met vaste ligplaatsen die voor ambtelijke sluiting vatbaar zijn verklaard;
- tot publiek douane-entrepot behorende gebouwen en terreinen;
- met toestemming van de inspecteur, andere gebouwen, terreinen of vervoermiddelen dan de hiervoor genoemde.

Tot deze laatste categorie behoort de zgn. walopslag. Deze is slechts in havens op de kaderuimte tussen douaneloodsen en het water toegestaan. Alleen zware en/of omvangrijke goederen mogen bij vergunning van deze faciliteiten gebruik maken.

2.4.2.3 Entrepots

Anders dan bij de douane-opslag worden bij de entrepots verschillende typen onderscheiden. Allereerst is er het onderscheid tussen douane-entrepots en accijns-entrepots. Accijns-entrepots zijn entrepots waarin binnenlandse accijns-

goederen, waarvan de accijns nog niet is voldaan, of buitenlandse accijnsgoederen waarvan wel het invoerrecht doch niet de accijns is voldaan, kunnen worden opgeslagen. Onder douane-entrepots moet volgens de AWDA worden verstaan: "inrichtingen waar douanegoederen in afwachting van het volgen van een nadere bestemming, zonder verschuldigdheid van belasting kunnen worden opgeslagen"⁴. In het vervolg worden, indien van entrepots wordt gesproken, steeds douane-entrepots bedoeld. Accijns-entrepots zullen niet verder behandeld worden, aangezien deze voornamelijk bedoeld zijn voor binnenlandse goederen. Douane-entrepots daarentegen zijn voornamelijk voor de opslag van uit het buitenland afkomstige goederen.

Bij de entrepots zijn de volgende typen te onderscheiden:

- publiek entrepot;
- particulier entrepot;
- fictief entrepot;
- fictief entrepot met administratieve controle (FEMAC);
- fictief entrepot met beperkte administratieve controle (FEMBAC).

Een publiek entrepot is bestemd tot opslag van goederen door "een ieder". De beheerder van een dergelijke entrepot verhuurt onder gelijke condities ruimten in het entrepot aan iedereen die goederen wil opslaan.

Een particulier entrepot is daarentegen bestemd voor opslag van goederen door de beheerder van het entrepot. De beheerder kan zowel goederen die zijn eigendom zijn als goederen van derden onder zijn verantwoordelijkheid (lees: in douanetechnische zin aansprakelijkheid) opslaan. Ook het fictief entrepot, het FEMAC en het FEMBAC zijn bestemd tot opslag van goederen door de beheerder van het entrepot maar onderscheiden zich op andere kenmerken van zowel het publiek als het particulier entrepot.

Aan de hand van een aantal kenmerken kan het verschil tussen de vijf typen entrepots worden belicht. Centraal staat daarbij de wijze waarop de douane toezicht houdt op de goederen. De manier waarop de controle wordt uitgeoefend heeft weer consequenties voor kenmerken als eisen aan gebouwen, locatie en duur van de opslag.

a. Douanetoezicht

De douane behoudt toezicht op de in entrepot opgeslagen goederen om te voorkomen dat zij zonder dat daarover de rechten zijn voldaan, in het vrije verkeer komen. Deze controle kan op drie manieren worden uitgeoefend:

- fysiek;
- met voorraadcontrole;
- met administratieve controle.

Het fysiek douanetoezicht is de klassieke vorm van controle, geen enkele handeling mag worden verricht zonder tussenkomst van de douane. Bij het publiek en het particulier entrepot wordt de controle op deze wijze uitgeoefend. Dat betekent dat deze entrepots ambtelijk worden gesloten en bewaakt.

⁴ Artikel 30, eerste lid, AWDA.

De publieke entrepots zijn in de regel de gehele dag geopend, bij particuliere entrepots is de openstelling afhankelijk van de afspraken die met de douane zijn gemaakt. Zo kan een particulier entrepot op bepaalde vaste uren geopend zijn maar ook op aanvraag van de beheerder. Een douane-ambtenaar dient zowel bij het publiek als het particulier entrepot altijd aanwezig te zijn voor het toezicht, maar ook om het entrepot te openen en te sluiten door middel van een rijks-slot. De beheerder heeft bij een particulier entrepot dus geen vrije toegang tot de goederen.

Voorraadcontrole betekent dat de douane een zgn. entrepotrekening bijhoudt, waarin wordt vermeld welke goederen het entrepot binnenkomen en verlaten en wordt toegepast bij het fictief entrepot. De controle vindt plaats door op gezette tijden de voorraden blijvende uit de entrepotrekening, te vergelijken met de werkelijk aanwezige voorraden⁵.

Bij het FEMAC wordt toezicht gehouden door middel van administratieve controle. Basis hiervoor is de commerciële administratie van de ondernemer, die aan een aantal stringente eisen ten aanzien van de organisatie en kwaliteit moet voldoen. Voldoende waarborg voor een juiste, volledige en betrouwbare vastlegging van de bedrijfshandelingen houdt in dat de administratie zodanig is opgezet dat er voor de goederen die onder FEMAC liggen, afzonderlijk een scheiding is aan te brengen tussen de bedrijfsbeherende, de goederenbewarende en de administratieve functies binnen het bedrijf. Het is dan voor de douane mogelijk dwarsverbanden te trekken tussen geld- en goederenstromen in een entrepot.

Een FEMBAC is te beschouwen als een tussenvorm, waarbij zowel administratieve als fysieke controle wordt uitgeoefend. De eisen ten aanzien van de administratieve controle zijn niet dermate hoog dat alleen daarmee in de controle kan worden voorzien, fysieke controle is dan ook te zien als een aanvulling hierop. Aan de organisatie van de administratie worden in tegenstelling tot het FEMAC bij een FEMBAC geen eisen gesteld, aan de kwaliteit van de administratie wel.

b. Goederen

Publieke en particuliere entrepots kunnen worden gevestigd voor alle soorten goederen. De mogelijkheid bestaat echter dat bij het verlenen van een vergunning voor een particulier entrepot, bepaald wordt dat de goedkeuring slechts geldt voor goederen van een bepaalde soort of hoedanigheid, zodat bijvoorbeeld alleen de opslag van goederen wordt toegestaan waarvan de belanghebbende gezien zijn bedrijfsuitoefening een werkelijk belang heeft.

In een fictief entrepot mogen slechts een beperkt aantal, in de Beschikking Douane en Accijnzen Algemeen, genoemde goederen worden opgeslagen. Het betreft dan goederen die gemakkelijk zijn te identificeren of die laag belast zijn. Gedacht moet dan worden aan grondstoffen als cacaobonen, ruwe rubber

⁵ Een rekening wordt ook bijgehouden bij opslag van sommige accijnsgoederen zoals sigaretten en gedistilleerd, in een particulier entrepot.

en ruwe aardolie en aan halffabrikaten en eindprodukten als auto's, draaiban-
ken, kogellagers en schilderijen. In een FEMAC en een FEMBAC mogen,
tenzij in de vergunning een beperking is aangebracht, alle soorten goederen
worden opgeslagen.

Goederen opgeslagen in entrepot mogen met toestemming van de douane
gedurende hun opslag bepaalde behandelingen ondergaan. Het gaat dan om
voor de handel gebruikelijke behandelingen die als doel hebben de goederen
in goede staat te bewaren en/of hun presentatie te verbeteren. Met name gaat
het dan om sorteren, in- en ompakken, bemonsteren, beproeven en bedrijfs-
klaar maken van machines en voertuigen. Ook mogen bepaalde alcoholische
dranken en minerale oliën worden gemengd.

c. Duur van de opslag

De maximale opslag duur van goederen in fictieve entrepots en FEM(B)AC's
is beperkt tot ten hoogste vijf jaar. Bij de overige entrepots geldt geen maxi-
male opslagduur.

d. Gebouwen

De eisen die aan gebouwen worden gesteld, houden direct verband met het
douanetoezicht. Om als douaneloods, douanepark of entrepot te worden goed-
gekeurd moet het gebouw of terrein aan de volgende technische eisen voldoen:

- ligging, afscheiding van andere percelen, bouw en inrichting moeten zodanig
zijn dat in voldoende mate douanetoezicht kan worden uitgeoefend;
- zekerheid moet bestaan dat onttrekking of toevoeging van goederen zonder
braak welke sporen achterlaat en zonder inklimming niet mogelijk is;
- het gebouw moet van hechte constructie zijn.

Voor fictieve entrepots behoeft slechts aan de eerstgenoemde eis te worden
voldaan, voor het FEMAC gelden in het geheel geen eisen. Een FEMAC
behoeft geen fysieke eenheid te zijn en is in de praktijk niets meer dan een
vergunning waarin de beheerder wordt toegestaan goederen op te slaan in
gebouwen, op plaatsen, in vervoermiddelen of ruimten die hem ter beschikking
staan. De in de administratie opgenomen goederen zijn per definitie in het
FEMAC opgeslagen.

Aan de inrichting van een entrepot worden eisen gesteld indien daar onder
voorraadcontrole onderworpen goederen worden opgeslagen. Deze goederen
dienen per soort bijeen en afgescheiden van andere soorten te worden opgesla-
gen. Accijns-goederen die in een particulier entrepot liggen, moeten hieraan
voldoen.

e. Lokatie

Publieke entrepots mogen slechts op zeven plaatsen in Nederland worden
gevestigd, namelijk in; Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, vliegveld Beek, het
Rotterdams havengebied, Schiphol en Vlissingen. De vestiging van particuliere
en fictieve entrepots is eveneens op deze lokaties toegestaan maar kunnen ook
elders worden gevestigd, indien de eisen van het douane-toezicht zich daarte-
gen niet verzetten en er sprake is van een zeker belang (zie paragraaf 2.5).

Voor een FEMBAC geldt dat de plaats van de opslag bekend moet zijn; deze plaats wordt in de vergunning vastgelegd.

Een vergunning tot het starten van een FEMAC wordt afgegeven door het douane district waaronder de hoofdvestiging van een bedrijf valt. Voor de plaats waar de goederen daadwerkelijk zijn opgeslagen, heeft dit geen consequenties, al ziet de douane liever geen al te grote fysieke afstand tussen opslag en administratie. De mogelijkheid bestaat dat de opslag tot bepaalde lokaties beperkt wordt.

f. Documenten

Bij het FEMAC is het de beheerder toegestaan zonder tussenkomst van de douane zelf bepaalde douanedocumenten af te geven. Het betreft documenten voor de bestemmingen: doorvoer, overbrenging naar een ander entrepot of overbrenging naar een losplaats. Bij een FEMBAC mag de beheerder, zonder tussenkomst van de douane goederen in het vrije verkeer brengen. Bij alle andere handelingen is de medewerking van de douane nog verplicht.

g. Zekerheid

Zekerheid is een soort borg die de vergunninghouder van een entrepot dient te storten ter waarborging van de betaling van de belastingen. De hoogte van de borg staat in relatie tot de hoogte van de verschuldigde belastingen maar hoeft deze niet voor 100% te dekken. Voor de opslag in FEMAC, FEMBAC en fictief entrepot moet zekerheid worden gesteld; voor de publieke en particuliere entrepots geldt dat niet. De zekerheid kan gezien worden als een extra waarborg bij die entrepots waar de douane niet fysiek aanwezig is.

Naast deze kenmerken zijn er nog een aantal kenmerken van meer douanetech-nische aard. Het betreft dan zaken als bijvoorbeeld de wijze waarop de verschul-digde belastingen moeten worden betaald.

2.4.2.4 Proefregelingen

In 1989 zijn een tweetal proefregelingen gestart waarbij entrepots betrokken zijn. Het gaat daarbij om regelingen waarbij een aantal afzonderlijke douanere-gelingen tot één regeling zijn samengevoegd.

Geïntegreerde douaneregeling

Deze regeling is bedoeld voor bedrijven met "geïntegreerde bedrijfsprocessen" en goede mogelijkheden voor controle aan de hand van de administratie. Het kenmerk van de geïntegreerde bedrijfsprocessen is dat een bedrijf een aantal schakels van de bedrijfsvoering aan elkaar koppelt waarbij het Ministerie van Financiën met name doelt op JIT-processen en kostenreducties in het distribu-tieproces⁶.

In de regeling zijn afzonderlijke regelingen opgenomen met betrekking tot het vervoer, invoer, opslag, veredeling, doorvoer en de uitvoer. Onderdeel van de geïntegreerde douaneregeling is o.a. een FEMAC, de regeling van de voorlopige

⁶ Zie de aanschrijving van de staatssecretaris van Financiën, nr. D88/2823, DAA-1416 en In-en uitvoernieuws 1989, nr. 2, p. 99-103.

opslag en de regelingen toegelaten afzender en toegelaten geadresseerde⁷. Voordeel van de regeling is dat de gehele afwikkeling van de douanegegevens in één administratie kan worden ondergebracht. Hierdoor kan de douane tevens een effectiever toezicht uitoefenen.

Regeling ten behoeve van goederendistributiebedrijven

Deze regeling is met name bedoeld voor bedrijven die goederen distribueren voor derden en omvat minder regelingen dan de geïntegreerde douaneregeling. De regeling ten behoeve van de distributiebedrijven bevat een combinatie van de regelingen toegelaten geadresseerde en toegelaten afzender, douane-opslag en een FEMBAC. De meerwaarde van deze distributieregeling boven de regelingen afzonderlijk is gelegen in het feit dat de regeling toegelaten afzender/-geadresseerde beperkt was tot bedrijven waarbij sprake was van een administratie welke tevens diende als FEMAC-administratie. Met behulp van de distributieregeling is het nu voor bedrijven mogelijk om zelf, uit een FEMBAC afkomstige goederen in het vrije verkeer van de EG te brengen.

2.5 Entrepots in Nederland

Wanneer een bedrijf een aanvraag voor een vergunning bij de douane indient, zal deze aanvraag worden getoetst aan de door de wet geboden mogelijkheden maar ook aan de kosten en baten voor de douanedienst. Ook het belang van een entrepot voor het bedrijf wordt in de beschouwing betrokken. Er zal een afweging moeten worden gemaakt tussen enerzijds het gebruik dat een bedrijf van het entrepot wil maken en anderzijds de inzet die dit vergt van de douane. Wanneer een aanvraag voor een vergunning wordt geweigerd, kan de aanvrager beroep aantekenen.

Een entrepot kan een echte opslagfunctie krijgen of ingeschakeld worden bij de (internationale) distributie. Opslag betekent dat het entrepot niet voortdurend geopend hoeft te zijn en stelt ook geringere eisen aan het intern transport, hetgeen betekent dat het aantal ingangen kan worden beperkt. Een particulier entrepot kan dan geschikt zijn omdat deze niet permanent geopend hoeft te zijn en de douane het aantal ingangen het liefst tot één beperkt houdt. Wanneer goederen snel door een entrepot stromen zoals dat bij de distributie vaak het geval is, is een beperking van het aantal ingangen niet gewenst. Ook zal de beheerder constant toegang tot de goederen willen hebben. Een FEMAC of een FEMBAC is dan meer geschikt, vooral ook omdat een aantal douane-handelin-

⁷ De regelingen toegelaten geadresseerde en toegelaten afzender houden in dat bedrijven zelf bepaalde douanetechnische handelingen mogen verrichten. Het gaat dan met name om het zelf afgeven van bepaalde documenten, het aanbrengen of verwijderen van verzegelingen en het ontvangen of verzenden van goederen zonder deze aan te bieden bij het douanekantoor van bestemming respectievelijk of vertrek. Deze twee regelingen worden in de regel alleen afgegeven aan bedrijven die een administratie bezitten die uit hoofde van een andere vergunning, zoals bijvoorbeeld een FEMAC, is goedgekeurd.

gen zelfstandig door de beheerder kunnen worden uitgevoerd. Hier staat tegenover dat de beheerder wel over een zeer goede administratie moet beschikken, wil hij voor een FEMAC-vergunning in aanmerking komen.

Ten aanzien van de lokatie spelen de kosten van douanetoezicht een rol. Voor een relatief klein particulier entrepot ver van een douanepost zal minder snel een vergunning worden verleend als voor een particulier entrepot op of nabij een losplaats.

Het grote aantal douaneregelingen en de aard van de entrepots brengt met zich dat het aantal entrepots niet is vast te stellen zonder een entrepot nader te definiëren. In principe kan worden uitgegaan dat een verleende vergunning voor een entrepot daadwerkelijk staat voor één entrepot. Voor opslagtanks worden afzonderlijke vergunningen verleend, terwijl de beheerder vaak op een lokatie verschillende van deze tanks ter beschikking heeft. De zich in deze zgn. tankparken bevindende tanks kunnen vaak ingevolge de daarvoor verleende vergunning afwisselend worden gebruikt als publiek, particulier, fictief douane-entrepot of accijns-entrepot. Bij vries- en koelhuizen en graansilo's worden de afzonderlijke cellen en ruimten bestemd voor douane-opslag of entrepot. Een vrieshuis kan dus bestaan uit meer cellen waarvoor entrepot-vergunningen zijn afgegeven.

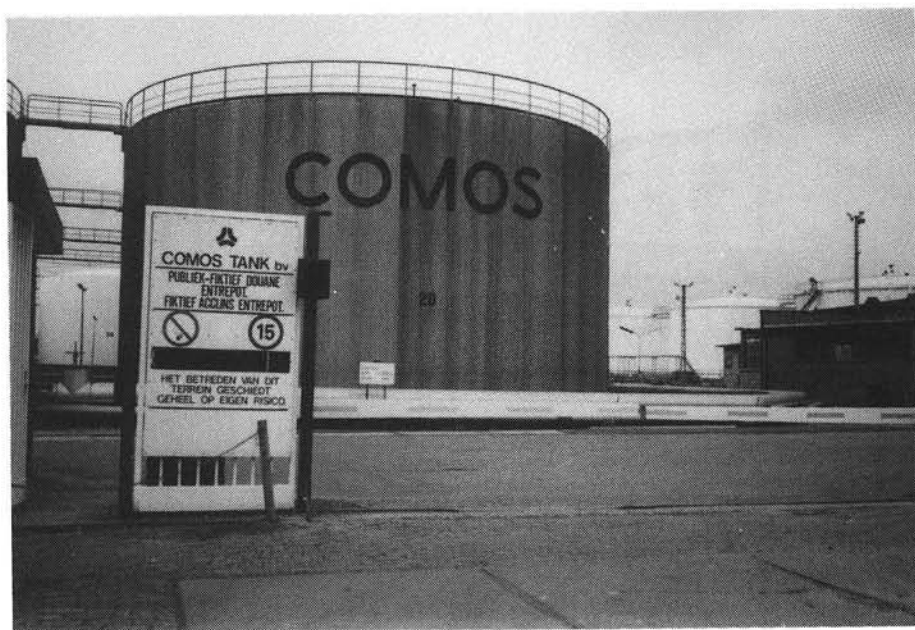
De bij het Ministerie van Financiën voorhanden zijnde gegevens maken het niet mogelijk het aantal afgegeven vergunningen of het aantal bedrijven dat vergunningen bezit te achterhalen. Deze gegevens worden niet bijgehouden en zijn alleen in gedisaggregeerde staat bekend bij de inspecties. De opgave die de 26 vroegere inspecties en de huidige 9 douane districten ten aanzien van de omvang van hun activiteiten doen aan het ministerie, heeft de afgelopen jaren een aantal wijzigingen ondergaan die mede samenhangen met een reorganisatie van de douanediens. Het is daardoor niet mogelijk een betrouwbaar temporeel overzicht te geven van het aantal entrepots. De aantallen entrepots en inrichtingen voor douane-opslag die in tabel 2.1 worden weergegeven, hebben daarom een indicatief karakter. Ten aanzien van een vergelijking van de aantallen entrepots en inrichtingen voor douane-opslag dient de nodige voorzichtigheid betracht te worden.

Uit tabel 2.1 komt duidelijk naar voren dat het aantal instituten voor douane-opslag groter is dan het aantal entrepots. Bij de douaneloodsen, douaneparken en terreinen en publieke entrepots zich tussen 1984 en 1990 een stijging voorgedaan. Een mogelijke verklaring hiervoor is de met de economische opleving gepaard gaande toename van de internationale handel. Het aantal particuliere entrepots en fictieve entropots is teruggelopen. Ook het aantal tankparken is verminderd. Het aantal FEM(B)AC's is gestegen. Mogelijk is deze stijging te verklaren door een omzetting van andere entrepots in FEMAC's of FEMBAC's.

Tabel 2.1 Aantallen douane-entrepots en inrichtingen voor douane-opslag in 1984 en 1990 (per 31-12-1984 en 1-4-1990)

	1984	1990
publieke entrepots	7	14
particuliere entrepots	253	231
fictieve entrepots	174	144
FEMBAC's		246
FEMAC's	± 400*	203
tankparken	34	24
met aantal tanks	2868	?
douaneloodsen	893	1020
douane parken en terreinen en walopslag	223	359
douane lichters	5	10
distributie regeling	n.v.t.	7
geïntegreerde douaneregeling	n.v.t.	2(?)
koel/vrieshuizen	84	?
graansilo's	90	?

* Totaal van FEMAC's en FEMBAC's. Eigen schatting aan de hand van 22 inspecties (N=26)
Bron: opgave Ministerie van Financiën en Directie Douane (Rotterdam)





OMVANG EN SAMENSTELLING VAN HET ENTREPOTVERKEER

3.1 Inleiding

In de meest publikaties waarin de internationale goederenstromen die via Nederland lopen worden beschreven, wordt voorbijgegaan aan het entrepotverkeer. Vaak wordt dit opgeteld bij de doorvoer (zie o.a. Commissie Zeehavenoverleg, 1980), maar ook komt het voor dat het entrepotverkeer in het geheel niet wordt meegeteld. Aan de doorvoer wordt altijd een grotere waarde toegekend dan aan het entrepotverkeer; een oorzaak hiervan is waarschijnlijk de onbekendheid van dit verkeer.

In dit hoofdstuk zullen de omvang en de samenstelling van het entrepotverkeer centraal staan. Gegevens worden ontleend aan de diverse statistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Het is daarbij nodig eerst de structuur van de CBS-statistieken aan de orde te stellen om vast te stellen wat het CBS onder entrepotverkeer verstaat. Daarna worden respectievelijk de omvang en de samenstelling van het entrepotverkeer belicht.

3.2 Statistische registratie van het entrepotverkeer

Het entrepotverkeer maakt deel uit van het internationale goederenvervoer. Bij de statistische registratie van deze goederenstromen speelt de overschrijding van de douanegrens een centrale rol; het grondmateriaal voor de statistieken wordt gevormd door de aangiften, welke bij de in-, uit- of doorvoer van de goederen bij de douane moeten worden ingediend.

Het CBS onderscheidt ten aanzien van het internationale goederenvervoer twee hoofdstromen; de aan- en afvoer. Beide worden weer in drie deelstromen onderverdeeld. De aanvoer bestaat uit de invoer, de entrepot-opslag en de doorvoer (inkomend), de afvoer heeft als deelstromen de uitvoer, de entrepot-uitvoer en de doorvoer (uitgaand). De definities van deze goederenstromen luiden als volgt (CBS, 1989):

invoer: De invoer van goederen rechtstreeks in het vrije verkeer in Nederland;

entrepot-opslag: De gehele opslag in entrepot van goederen afkomstig uit het buitenland;

doorvoer (inkomend): Het totaal van de in Nederland geloste goederen die niet in het vrije verkeer en niet in entrepot (zullen) worden gebracht, maar die het Nederlandse grondgebied weer zullen verlaten na opnieuw te zijn geladen in een ander vervoermiddel;

uitvoer: De afvoer van Nederlandse goederen, hieronder vallen ook de goederen die eerst in entrepot waren opgeslagen;

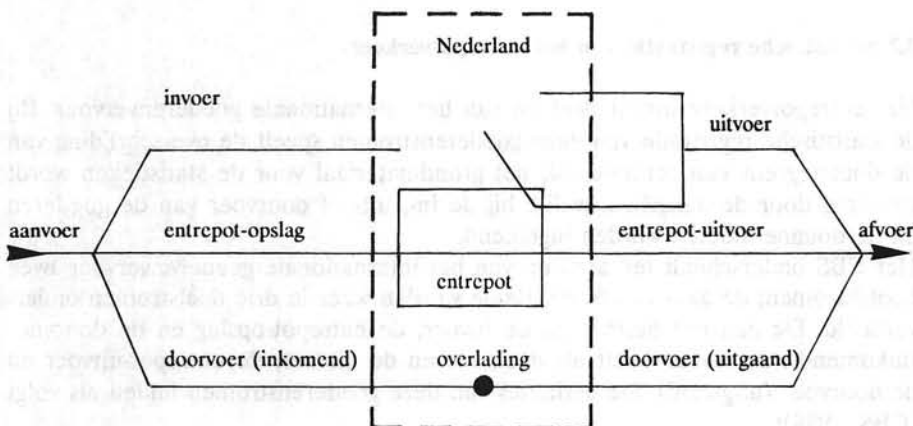
entrepot-uitvoer: De afvoer van buitenlandse goederen, die in een entrepot waren opgeslagen naar het buitenland;

doorvoer (uitgaand): De in Nederland geladen goederen die niet afkomstig zijn uit het vrije verkeer in Nederland en die ook niet in een Nederlands entrepot zijn opgeslagen, maar die hier te lande zijn overgeslagen via een eerste in een tweede vervoermiddel en bestemd zijn voor het buitenland.

In afbeelding 3.1 worden de met deze termen beschreven goederenstromen schematisch weergegeven.

Aan de hand van CBS-gegevens is het niet mogelijk het gehele entrepotverkeer te beschrijven. Voornaamste knelpunt is gelegen in de definities van entrepot-opslag en entrepot-uitvoer, daarin zijn alleen uit het buitenland afkomstige goederen opgenomen. Goederen die vanuit Nederland in entrepot worden opgeslagen om vervolgens naar het buitenland te worden gebracht, worden ondergebracht bij de uitvoer. De term entrepot-opslag staat dus niet gelijk aan het totaal van alle goederen die in entrepot worden opgeslagen. De term entrepot-uitvoer is dus ook makkelijk verkeerd te interpreteren; feitelijk is het juister te spreken van entrepot-doorvoer.

Afb. 3.1 De door het CBS gehanteerde vervoerstromen



Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987

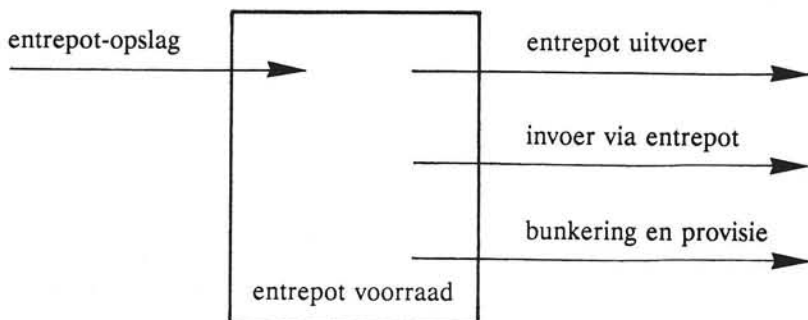
Ten aanzien van de van oorsprong buitenlandse goederen die de entrepots verlaten -de entrepot-uitslag- kunnen aan de hand van de CBS-gegevens drie hoofdstromen worden onderscheiden: de entrepot-uitvoer, de invoer via entrepot en de bevoorrading vanuit entrepot van schepen, offshore-installaties en vliegtuigen (bunkering en provisie)(zie afbeelding 3.2). De entrepot-invoer wordt door het CBS niet tot de invoer gerekend, zodat invoer volgens de definitie niet gelijkgesteld kan worden aan 'in het vrije verkeer brengen'. Bunkering en provisie vanuit entrepot wordt in het geheel niet ondergebracht in de afvoer maar afzonderlijk vermeld.

Wanneer het entrepotverkeer optimaal wordt beschreven, moeten er zes goederenstromen worden onderscheiden, namelijk:

- ad a: uit het buitenland afkomstige goederen die het entrepot verlaten met een buitenlandse bestemming;
- ad b: uit het buitenland afkomstige goederen die via entrepot worden ingevoerd;
- ad c: uit Nederland afkomstige goederen die via entrepot worden uitgevoerd;
- ad d: uit Nederland afkomstige goederen die via entrepot weer in het Nederlandse vrije verkeer worden gebracht;
- ad e: uit het buitenland afkomstige goederen die het entrepot verlaten met als bestemming bunkermateriaal, boorprovisie en benodigdheden voor schepen en vliegtuigen;
- ad f: uit Nederland afkomstige goederen die het entrepot verlaten met als bestemming bunkermateriaal, boorprovisie en benodigdheden voor schepen en vliegtuigen.

Door het CBS worden alleen de stromen a, b en e geregistreerd (zie afbeelding 3.2), c wordt zoals reeds vermeld bij de uitvoer opgeteld. Aan de hand van dit materiaal is inzicht te verkrijgen in de internationale distributiefunctie die Nederlandse entrepots vervullen voor buitenlandse goederen. De internationale distributie via entrepots van Nederlandse goederen of goederen die in Nederland zijn bewerkt, kan aan de hand van CBS-gegevens dus niet worden belicht. Omdat de CBS-gegevens de enige zijn die het entrepotverkeer beschrijven, zullen om verwarring te voorkomen in het vervolg de CBS-definities, tenzij anders vermeld, worden gebruikt.

Afb. 3.2 Door het CBS onderscheiden goederenstromen in het entrepotverkeer



Het CBS registreert de internationale goederenstromen met behulp van de NSTR goederennaamlijst. Deze NSTR-code heet voluit; Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de transport, Révisée. Een nadeel van deze indeling is dat vrijwel alle eindprodukten in één hoofdstuk (NSTR 9) zijn ondergebracht.

3.3 De omvang van het entrepotverkeer

Het CBS registreert het entrepotverkeer en de doorvoer alleen in gewicht en niet in waarde. Het Nederlands Economisch Instituut schatte in 1983 de jaarlijkse waarde van het entrepotverkeer op 25 tot 40 miljard gulden (NEI, 1983).

De samenstelling van de aan- en afvoer wordt weergegeven in tabel 3.1. Het entrepotverkeer blijkt zowel bij de aan- als de afvoer kleiner te zijn dan de doorvoer en respectievelijk de in- en uitvoer. Van de aanvoer is ruim 45% niet bestemd voor de invoer (indien geen rekening wordt gehouden met eventueel latere invoer via entrepot), de afvoer bestaat voor 52% uit goederen die uit het buitenland afkomstig zijn. Ruwweg de helft van de goederen die Nederland aandoen vormen, in directe zin het volume van de Nederlandse distributiefunctie.

Een vergelijking in de tijd leert dat het aandeel van de invoer in de laatste tien jaar¹ licht schommelt met een marge van 2% rond de 52,5%. Daarbij vertoont het aandeel van de entrepot-opslag bij de aanvoer een lichte daling en doorvoer een lichte stijging. Bij de samenstelling van de afvoer is wel een duidelijke wijziging opgetreden. Het aandeel van de entrepot-uitvoer is gedaald van 26,6% in 1978 tot 15,5% in 1987. Het aandeel van de invoer daarentegen steeg tussen deze jaren van 39,0% tot 47,7%, het aandeel van de doorvoer schommelt met een marge van ongeveer 2% rond de 36%. Op deze ontwikkeling wordt nader ingegaan in paragraaf 4.4.

In tabel 3.2 wordt de samenstelling van de entrepot-uitslag aangegeven. Daaruit blijkt dat de entrepot-invoer met 22% van de entrepot-uitslag, een niet onaanzienlijk aandeel heeft in het entrepotverkeer. Hieruit kan worden afgeleid dat de entrepots niet uitsluitend een rol spelen in de eerder in dit hoofdstuk genoemde entrepot-doorvoer, maar dat er in entrepot ook goederen worden opgeslagen, die uiteindelijk worden ingevoerd.

¹ Als gevolg van het sinds 1 januari achterwege blijven van douaneformaliteiten aan de Nederlands-Belgische grens, zijn voor de periode 1971 tot 1978 geen gegevens beschikbaar over de in- en uitvoer van en naar België en Luxemburg. Een totaal cijfer van de aan- en afvoer in deze periode is daarom niet samen te stellen.

Tabel 3.1 Samenstelling van de aan- en afvoer in 1987

	absoluut x 1000 ton	% verdeling over		
		invoer	entrepot- opslag	doorvoer
Aanvoer	340581	54,4	16,6	29,0
		uitvoer	entrepot- uitvoer	doorvoer
Afvoer	267946	47,7	15,5	36,8

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederen van en naar Nederland

Tabel 3.2 Verdeling van het entrepotverkeer over entrepot-opslag en entrepot-uitslag in 1987 (x 1000 ton)

Entrepot-opslag	Entrepot-uitslag	
56.444	Entrepot-uitvoer	41550
	Invoer via entrepot	12222
	Bunker en provisie	1209
	Totaal	54981

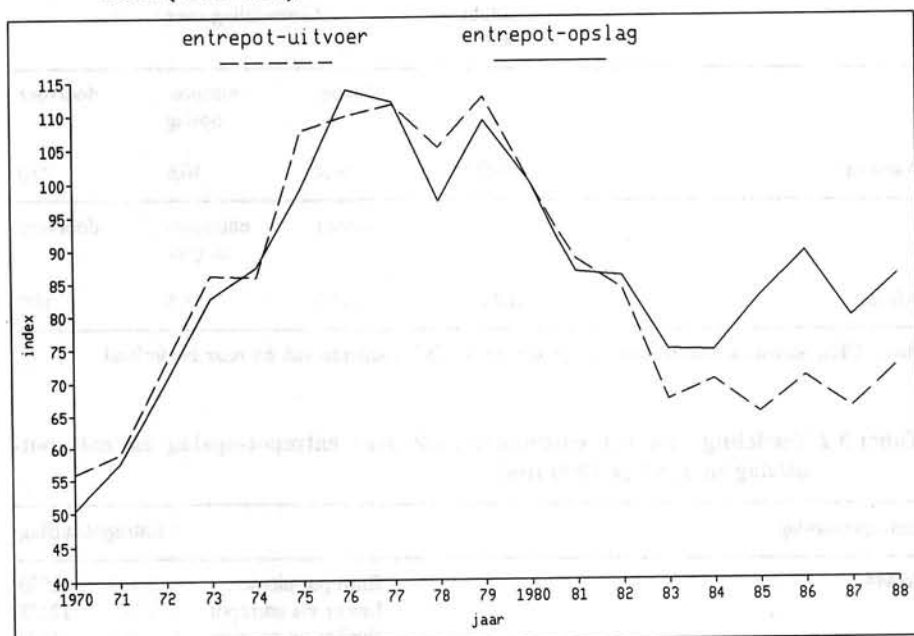
Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar Nederland

Sinds de Tweede Wereldoorlog is het entrepotverkeer sterk gestegen. In 1946 werd er 1.827.000 ton aan buitenlandse goederen opgeslagen, in 1987 was dit het dertigvoudige. In afbeelding 3.3 is de ontwikkeling van het volume in de periode 1970 -1988 door middel van een index (1980 = 100) weergegeven. Opvallend is dat juist tussen 1970 en 1976 de entrepot-opslag zeer sterk steeg. In het begin van de jaren tachtig nam het entrepot-opslag sterk af, en volgde er een stabilisatie in 1983 en 1984. Daarna trad een, met het economisch herstel samenvallend, aarzelend herstel in.

De entrepot-uitvoer laat tot 1977 een voortdurende groei zien. Daarna volg een stagnatie en een daling tot 1984. Sinds 1984 schommelt de entrepot-uitvoer voortdurend rond een index van 70 (1980 = 100).

Geconcludeerd kan worden dat het entrepotverkeer de conjuncturele ontwikkeling niet nauwkeurig volgt. Wel nemen zowel de entrepot-opslag als de entrepot-uitvoer in de eerste helft van de jaren tachtig af met een dieptepunt rond 1983, maar de economische recessie van 1976 -1977 is in het entrepotverkeer niet terug te vinden. In 1976 bereikte de entrepot-opslag juist een nooit geëvenaarde omvang.

Afb. 3.3 Index van de entrepot-opslag en de entrepot-uitvoer tussen 1970 en 1988 (1980=100)



Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer (diverse jaren) en Statistiek van het internationale goederenvervoer (diverse jaren)

3.4 De samenstelling van het entrepotverkeer

De samenstelling van het entrepotverkeer wordt het best gekarakteriseerd door de entrepot-opslag, omdat hierin alle buitenlandse goederen zijn opgenomen, ongeacht of deze later worden ingevoerd of uiteindelijk de entrepots weer verlaten met een buitenlandse bestemming². De samenstelling van de entrepot-opslag wordt weergegeven in tabel 3.3³. Daaruit blijkt dat het entrepotverkeer wordt gedomineerd door massagoederen en met name aardolie en aardolieproducten (in het vervolg minerale oliën te noemen). Een aantal andere NSTR-hoofdstukken als vaste brandstoffen, ertsen en meststoffen, is daarentegen in het entrepot-

² De goederen die vanuit Nederland in entrepot worden opgeslagen worden, wegens het ontbreken van data, buiten beschouwing gelaten.

³ In tabel 3.3 worden de gegevens van 1987 weergegeven omdat de gegevens met betrekking tot de aanvoer altijd later ter beschikking komen dan de gegevens over het entrepotverkeer. Ten tijde van het onderzoek waren de meest recente gegevens over het entrepotverkeer van 1988 en van de aan- en afvoer van 1987.

Tabel 3.3 Samenstelling van het entrepotverkeer en de aanvoer in 1987

NSTR-hoofdstukken	entrepot-opslag		aanvoer	
	abs. x 1000 ton	%	abs. x 1000 ton	%
0 Landbouw produkten	172	0,3	17495	5,1
1 Voedingsprodukten en veevoer	1636	2,9	38381	11,3
2 Vaste brandstoffen	-	0	23896	7,0
3 Aardolie en aardolieprodukten	49040	86,9	112568	33,1
4 Ertsen en metaalresiduen	0	0	44731	13,1
5 Metaal en halffab. v. metaal	41	0,1	9803	2,9
6 Ruwe materialen, bouwmat.	72	0,1	43815	12,9
7 Meststoffen	-	0	6747	2,0
8 Chemische produkten	4692	8,3	26886	7,9
9 Overige goederen en fabrieken	789	1,4	16258	4,8
Totaal	56444	100	340581	100

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar Nederland

verkeer geheel niet of nagenoeg niet vertegenwoordigd. Van de tien in tabel 3.3 onderscheiden NSTR-hoofdstukken zijn er uiteindelijk maar vier die ieder een aandeel van meer dan een procent in de entrepot-opslag hebben.

Een vergelijking met de aanvoer leert dat het aandeel van minerale oliën en chemische produkten in de entrepot-opslag groter is dan het aandeel van dit NSTR-hoofdstuk in de totale aanvoer.

Een mogelijke verklaring voor het feit dat minerale oliën zeer sterk in het entrepotverkeer zijn vertegenwoordigd, is dat deze goederen hoog belast zijn en de accijnswetgeving een regeling "administratieve controle minerale oliën" (AC-MO) kent die kan samenvallen met een FEMAC.

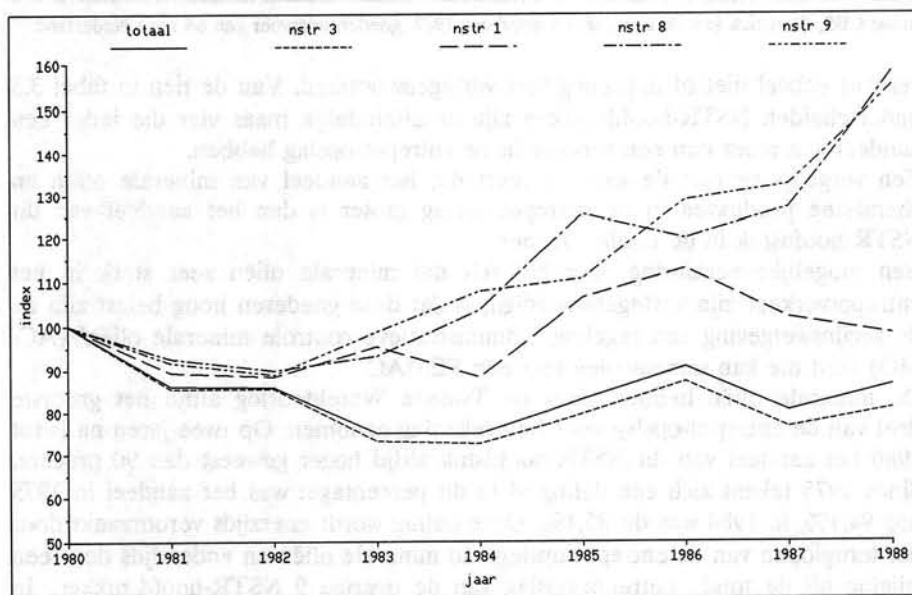
De minerale oliën hebben sinds de Tweede Wereldoorlog altijd het grootste deel van de entrepot-opslag voor hun rekening genomen. Op twee jaren na is tot 1980 het aandeel van dit NSTR-hoofdstuk altijd hoger geweest dan 90 procent. Sinds 1975 tekent zich een daling af in dit percentage: was het aandeel in 1975 nog 94,1%, in 1988 was dit 85,1%. Deze daling wordt enerzijds veroorzaakt door het teruglopen van de entrepot-opslag van minerale oliën en anderzijds door een stijging bij de totale entrepot-opslag van de overige 9 NSTR-hoofdstukken. In afbeelding 3.4 wordt de ontwikkeling van de samenstelling van de entrepot-opslag duidelijk gemaakt door middel van een indexcijfer (1980 = 100). Duide-lijk blijkt dat metname bij chemische produkten (NSTR 8) en overige goederen en fabrieken (NSTR 9) het entrepotverkeer sinds 1982 sterk is gestegen. Ook komt naar voren dat de omvang van de totale entrepot-opslag sterk wordt bepaald door de omvang van het entrepotverkeer van minerale oliën gezien het nagenoeg parallel lopen van de index-tijdreeksen.

Aanzienlijke schommelingen in het entrepotverkeer kunnen zich in een kort tijdsbestek voordoen. Zo varieert het entrepotverkeer van metalen en halffabri-

katen van metalen (NSTR 5) jaarlijks sterk. Ten dele kan dit soort ontwikkelingen worden toegeschreven aan een sterke dominantie van een NSTR-hoofdstuk door één bepaalde soort goederen. Variaties van de entrepot-opslag bij deze goederen werken sterk door in het totaal van de hoofdstukken. Een voorbeeld hiervan is de zwavel, dat het entrepotverkeer van het NSTR-hoofdstuk ruwe mineralen en bouwmaterialen met een aandeel van meer dan 95% domineert. Daarnaast kan de douanetechnische afhandeling van de goederen worden gewijzigd waardoor de registratie van de goederenstroom verandert. Illustratief in dit opzicht is de plotselinge stijging van de in- en uitvoer van thee in 1967. De doorvoer van thee die gewoonlijk via entrepots verliep, was vervangen door doorvoer via het vrije verkeer (Frenken, 1979).

Ook bij de entrepot-uitvoer en de invoer via entrepot zijn een aantal ontwikkelingen te herkennen; deze zullen nader worden besproken in hoofdstuk 4, waar de relatie entrepotverkeer - doorvoer aan de orde komt.

Afb. 3.4 Index van de entrepot-opslag van vier NSTR-hoofdstukken en de totale entrepot-opslag tussen 1980 en 1988 (1980=100)



Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel, nr. 89/6

HET ENTREPOTVERKEER IN RELATIE TOT DE DOORVOER

4.1 Inleiding

De gedachte dat entrepots belangrijk zijn voor de Nederlandse distributiefunctie wordt door velen onderschreven. Over de betekenis van de goederenstromen die door de Nederlandse entrepots worden geleid bestaat minder overeenstemming. Ten dele kan dit worden toegeschreven aan de onbekendheid met de samenstelling van entrepotverkeer. Het is daardoor veelal moeilijk het entrepotverkeer te plaatsen tussen de in-, uit- en doorvoer. Ook de benaming die het CBS geeft aan het entrepotverkeer is niet altijd even duidelijk, een term als entrepot-uitvoer kan snel tot misverstanden leiden.

In dit hoofdstuk wordt de relatie tussen het entrepotverkeer en de doorvoer nader uitgewerkt. Eerst zal worden ingegaan op het begrip doorvoer, daarna zal de betekenis van de doorvoer aan de hand van een tweetal onderzoeken summier worden besproken. Tenslotte zal aan de hand van CBS-materiaal kort worden ingegaan op de verschillen tussen de doorvoer en de entrepot-uitvoer.

4.2 Het begrip doorvoer

Het schijnbaar eenvoudige begrip doorvoer blijkt in de praktijk moeilijk te operationaliseren. Enerzijds kan het begrip functioneel worden omschreven, anderzijds moet worden uitgegaan van het voorhanden zijn van statistisch materiaal. Dit brengt met zich dat de diverse auteurs een, wisselend doorvoer-begrip hanteren.

Wever en Ter Hart (1985) maken onderscheid tussen directe en indirecte doorvoer. Onder directe doorvoer verstaan zij de doorvoer zonder dat daarbij goederen opgeslagen zijn geweest. Hoewel zij geen definitie geven van de indirecte doorvoer, wordt deze term verbonden met de opslag-, distributie- en industriële functie van een haven. Het criterium opslag ter onderscheid tussen directe en indirecte doorvoer is moeilijk te hanteren omdat, wanneer goederen via een haven worden doorgevoerd, er veelal sprake is van overslag hetgeen gepaard gaat met een kortere of langere periode van opslag. Daarnaast valt de industri-

ele functie moeilijk te verenigen met het functionele begrip doorvoer. Verwerking van goederen betekent dat goederen een land niet uitsluitend aandoen vanwege transporttechnische redenen. Het ontstaan van industriële vestigingen in havens kan echter wel een vervoerstechnische achtergrond hebben, zoals bij de raffinaderijen in de Rijnmond het geval is.

Koopman (1988) hanteert ook de termen directe en indirecte doorvoer, maar sluit daarbij direct aan op het voorhanden zijnde statistisch materiaal. De directe doorvoer heeft betrekking op de doorvoer met overlading zoals het CBS dat registreert, en de indirecte doorvoer bestaat uit de entrepot-uitvoer.

De Commissie Zeehavenoverleg kwam, ten behoeve van een studie naar de maatschappelijke betekenis van de doorvoer via Nederlandse zeehavens, tot de volgende definitie van de doorvoer: "het vervoer van goederen met zowel de herkomst als de bestemming buiten Nederland, die in de Nederlandse zeehavens worden overgeslagen en eventueel tijdelijk worden opgeslagen en die in Nederland geen bewerking ondergaan" (Commissie Zeehavenoverleg, 1980, p. 2). Het begrip doorvoer wordt hier eng geïnterpreteerd. Wanneer de doorvoer in zijn algemeenheid van belang is, dient de doorvoer niet beperkt te blijven tot een bepaalde vervoersmodaliteit of een regio. De betiteling 'Nederland als poort van Europa' heeft in dit opzicht de impliciete bijklank, als zou het uitsluitend gaan om goederen die Europa binnenkomen.

Koopman en Van Paridon (1989) weten het begrip distributie in te passen in de internationale handel. Daarbij stellen zij een aantal activiteiten aan de orde die in de discussie omtrent de distributie niet of nauwelijks worden onderscheiden. Ten eerste rekenen zij tot de distributie, de goederenstroom die wordt gegenereerd door de produktie van industriële sectoren waarbij uit het buitenland afkomstige goederen in Nederland slechts enkele bewerkingen ondergaan en waarvan de afzet grotendeels uit export bestaat; te denken is aan assemblage-activiteiten. Wanneer de term distributie ruim wordt opgevat, zo stellen Koopman en Paridon, dan kan ook de produktie van de Rotterdamse raffinaderijen tot de distributie worden gerekend. Dit betekent dat het gehele actieve veredelingsverkeer tot de distributie gerekend zou kunnen worden.

Ten tweede onderscheiden zij de produktie in het vervoer ten behoeve van de distributiestromen. Deze produktie betreft de levering van diensten door het Nederlandse beroepsvervoer en eigen vervoer, en bestaat uit:

- de doorvoer met overlading;
- de doorvoer zonder overlading (alleen relevant voor zover vervoerd door Nederlandse bedrijven);
- handelsstromen tussen derde landen of binnen derde landen;
- het vervoer van personen tussen derde landen.

Ten derde onderscheiden Koopman en Van Paridon de activiteiten van de (groot)handel, waarbij de goederen in het buitenland worden ingekocht, in Nederland tijdelijk worden opgeslagen en vervolgens naar het buitenland worden afgevoerd. Wanneer de goederen niet in het Nederlandse vrije verkeer worden gebracht, worden zij tot de doorvoer met overlading gerekend. Hieronder valt ook het entrepotverkeer.

Met deze driedeling geven Koopman en Van Paridon de term distributie een ruime inhoud. Zij sluiten daarbij aan bij Van Goor (1986) die duidelijk maakt dat distributie moet worden gezien als een verzameling activiteiten binnen een bedrijfskolom. In een dergelijke kolom vinden goederen hun weg van oerproduct via diverse tussenschakels naar de finale afnemer, de consument. Bij distributie gaat het om die schakels waarbij geen sprake is van productie, in de zin dat goederen geen bewerking ondergaan. Distributie vormt zo het kader waardoor de stappen in een bedrijfskolom worden geïntegreerd. Het begrip distributie heeft dan ook een meer actieve dimensie, terwijl de doorvoer een meer passieve term is. Inhoudelijk kunnen deze termen echter dezelfde goederenstroom dekken, waarbij de doorvoer altijd betrekking zal hebben op grensoverschrijdende goederenstromen.

Het CBS hanteert bij haar registratie het begrip overslag als criterium; onderscheid wordt gemaakt tussen doorvoer met en zonder overlading. Het doorvoer, begrip zoals dat momenteel door het CBS wordt gehanteerd, heeft uitsluitend betrekking op de doorvoer waarbij de goederen worden overgeslagen, de zgn. doorvoer met overlading. Daarnaast worden er ook goederen doorgevoerd die niet van transportmiddel wisselen maar waarbij deze goederen alleen over het Nederlandse grondgebied worden getransporteerd. Ten aanzien van deze "doorvoer zonder overlading" vindt er door het CBS geen registratie (meer) plaats. Grondslag voor de CBS-registratie vormen de aangiften die bij de douane worden ingediend. Dit betekent dat de door de vervoerder gekozen douaneprocedure bepaalt of een zekere lading tot de in-, resp. uit- of doorvoer wordt gerekend. Douanetechnische argumenten van een vervoerder kunnen daardoor een rol gaan spelen in de statistische registratie. Een voorbeeld hiervan is de zgn. 'vermomde doorvoer'; dit betreft vervoerde goederen die geregistreerd worden als invoer, maar feitelijk zonder verdere bewerking in Nederland, weer worden uitgevoerd¹. Het CBS blijkt in staat een deel van deze vermomde doorvoer, die voor het grootste deel uit landbouwprodukten bestaat (Commissie Zeehavenoverleg, 1980), te kunnen achterhalen. Sinds 1 januari 1984 wordt een belangrijk deel van deze goederenstroom opgenomen onder de gewone doorvoer en niet meer geregistreerd als in- en uitvoer. Het CBS begrip doorvoer krijgt hierdoor een betekenis die meer in de richting komt te liggen van de functionele betekenis.

In de CBS-definitie van de doorvoer staat expliciet dat de doorvoer uitsluitend betrekking heeft op goederen die niet in het vrije verkeer worden/zijn gebracht en niet in entrepot worden/zijn opgeslagen. Dit betekent dat bij de doorvoer de goederen zijn ondergebracht die onder het regime van de douane-opslag worden opgeslagen. Daarnaast bevat de doorvoer goederen die direct in een ander vervoermiddel worden overgeslagen en verder worden getransporteerd. Het is dan ook onjuist te stellen dat doorvoer per definitie geen langdurige opslag

¹ Aan het motief voor de vermomde doorvoer liggen volgens de Commissie Zeehavenoverleg (1980) voornamelijk speculatieve en fiscale redenen ten grondslag.

inhoudt, de tijdelijke opslag kan immers maximaal vijf jaar duren. Anderzijds kan ook niet gesteld worden dat het entrepotverkeer wel altijd langdurige opslag behelst.

Functioneel gezien is het onderscheid tussen doorvoer en entrepotverkeer niet groot, het verschil komt voornamelijk voort uit een douanetechnisch onderscheid. Wanneer goederen Nederland binnenkomen en weer verlaten via opslag en uitslag in entrepot, is er in economische zin sprake van doorvoer (Kasbergen, 1981). Daarnaast kan men zich afvragen waarom goederen die via het regime van de douane-opslag worden vervoerd, wel tot de doorvoer gerekend zouden moeten worden, maar niet de goederen die via entrepot Nederland bereiken en verlaten.

Het doorvoer-begrip dat hier zal worden gehanteerd, wordt in belangrijke mate gestuurd door het aanwezige statistische materiaal. Het te hanteren begrip 'totale doorvoer' zal betrekking hebben op het totaal van de uitgaande doorvoer en de entrepot-uitvoer, zoals die door het CBS zijn gedefinieerd. De doorvoer en de totale doorvoer zullen betrekking hebben op alle vervoerswijzen hetgeen betekent dat niet uitsluitend zeehavens aan bod zullen komen. Goederen die worden aangevoerd, worden verwerkt en die vervolgens weer worden afgevoerd, goederen dus die niet in Nederland worden gebruikt of geconsumeerd, worden niet tot de doorvoer gerekend; zij behoren tot de in- resp. uitvoer of tot het veredelingsverkeer.

De doorvoer zonder overlading wordt geheel buiten beschouwing gelaten, enerzijds omdat er geen statistisch materiaal voorhanden is en anderzijds omdat het een geringere binding heeft met de Nederlandse economie als de doorvoer met overlading. De betekenis wordt natuurlijk groter wanneer het vervoer door Nederlandse transporteurs geschiedt.

4.3 De economische betekenis van de doorvoer

Hoewel van vele zijden op de grote betekenis van de doorvoer en de internationale distributie wordt gewezen, is de schaarste aan cijfermateriaal opvallend. Daarnaast is de NSTR-indeling van de statistiek voor een economische analyse van de doorvoer een ongelukkige indeling daar vrijwel alle eindprodukten in één hoofdstuk (9) zijn vermeld. Ook de waarde van de doorgevoerde goederen ontbreekt.

Ten aanzien van de doorvoerfunctie van de Nederlandse zeehavens heeft de Commissie Zeehavenoverleg in 1980 getracht de betekenis daarvan te kwantificeren. Daarbij werden drie hoofdlijnen onderscheiden waarlangs toegevoegde waarde ontstaat. Allereerst is er de exploitatie van bedrijven die zich direct (vervoers- en havenbedrijven) of indirect (toeleveringsbedrijven) met de doorvoer bezighouden. In de tweede plaats creëren deze bedrijven toegevoegde waarde door hun investeringen en tenslotte schept de overheid toegevoegde waarde via aanleg, verbetering, exploitatie en onderhoud van infrastructuur.

Uiteindelijk kwam men voor 1976 op een door de doorvoer gecreëerde (netto) toegevoegde waarde van 1,97 miljard² (Kasbergen, 1981). In deze schatting is het entrepotverkeer in de vorm van de entrepot-uitvoer verdisconteerd.

Een meer recente raming van de produktiewaarde van de doorvoer (doorvoer met overlading en de entrepot-uitvoer) is gemaakt door Koopman (1988). Hij heeft voor 1985 de produktie van de Nederlandse doorvoer van wegvervoer, binnenvaart en spoorwegen op 4045 mln gulden geschat. De produktie van zee- en luchtvaart evenals dat van overslagbedrijven zijn daarbij buiten beschouwing gelaten.

Voor de totale doorvoer hebben Koopman en Paridon (1989) de (bruto) toegevoegde waarde berekend van de Nederlandse distributiefunctie voor West-Duitsland. Voor 1985 zou deze op 1,7 miljard gulden uitkomen. Dit cijfer dient echter eerder als een indicatie te worden gezien dan als een hard gegeven.

Een indirecte indicatie voor het belang van de doorvoer voor Nederland kan worden afgeleid uit de waarde van de vervoerde goederen daar deze mede bepaalt welke marges er rusten op de doorgevoerde goederenstroom. Koopman (1988) schatte de waarde van de doorvoer in 1985 op 198,2 miljard gulden. De waarde van de Nederlandse invoer bedroeg in dat zelfde jaar 207,3 miljard gulden³. Een belangrijke constatering die Koopman maakt is dat naar gewicht minerale oliën en ertsen de totale doorvoer domineren met een aandeel van 58% maar dat naar waarde NSTR 9 goed was voor bijna de helft (45% in waarde tegenover 4% in gewicht) van de totale doorvoer.

Ondanks deze gebrekkige onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat absoluut gezien de doorvoer, op wat voor wijze ook gedefinieerd, een aanzienlijke bijdrage levert aan de Nederlandse economie, relatief gezien gaat het hooguit om enige procenten van het BNP. Daarbij moet echter gesteld worden dat de totale doorvoer als nationaal stuwende activiteit natuurlijk ook afgeleide of daarmee samenhangende activiteiten kent. Voorbeelden daarvan zijn de commerciële en industriële activiteiten die vaak nauw verwant zijn met vervoersknooppunten.

4.4 Entrepotverkeer en doorvoer

Wanneer in het voorgaande gesproken werd over het entrepotverkeer, werd impliciet de entrepot-opslag van uit het buitenland afkomstige goederen bedoeld. Deze werd gezien als de indicator voor de goederenstromen door de entrepots. Zoals reeds in paragraaf 3.3 naar voren is gekomen, bestaat het entrepotverkeer niet uitsluitend uit goederenstromen die tot de doorvoer gerekend kunnen worden. Tot de entrepot-uitslag behoren twee stromen die geen

² In prijzen van 1972.

³ De waarde van zowel de totale doorvoer als de invoer zijn in prijzen van 1984.

buitenlandse bestemming hebben, namelijk de entrepot-invoer en de bunkering en provisie.

In de jaren tachtig is deze entrepot-invoer sterk gestegen. De stijging concentreerde zich grotendeels in het jaar 1985 toen er bijna sprake was van een verdubbeling ten opzichte van 1984. Sindsdien handhaaft de entrepot-invoer zich op een jaarlijks niveau van boven de 10 miljoen ton terwijl dit in 1980 nog 5,9 miljoen ton was. De stijging werd voornamelijk veroorzaakt door een toename van de entrepot-invoer van minerale oliën. Het aandeel van dit goederenhoofdstuk in de totale invoer via entrepot is daardoor toegenomen van 65% in 1980 tot 81% in 1988. Ook bij de landbouwprodukten (NSTR 1) en de chemische produkten (NSTR 8) deed zich in absolute zin tussen 1980 en 1988 een stijging voor in het volume van de entrepot-invoer. Relatief gezien nam het aandeel van deze twee NSTR-hoofdstukken echter af. Al met al is het aandeel van de entrepot-invoer in de totale entrepot-uitslag van 8,5% in 1980 gestegen tot 21,6% in 1988. Bij de bunkering en provisie gaat het om goederen die geen bestemming hebben binnen het territorium van een staat. Ze worden gebruikt of geconsumeerd tijdens het vervoer (zee- en luchtvaart) of bij offshore activiteiten. Deze entrepot-uitslag bedroeg in 1988 1,0 miljoen ton en bestond voor 97,8% uit vloeibare brandstoffen (NSTR 32). Het aandeel van de bunkering en provisie in de entrepot-uitslag bedroeg daarmee 1,8%, terwijl dit aandeel in 1980 nog 0,1% (96198 ton) was. Ook hier kan dus van een aanzienlijke groei worden gesproken. Geconcludeerd kan worden dat rond de 23% van de entrepot-uitslag niet tot de totale doorvoer kan worden gerekend. Dit aandeel is in de jaren tachtig in zeer kort tijd sterk gestegen, en heeft de laatste jaren een min of meer stabiel aandeel in de entrepot-uitslag verkregen. Opgemerkt dient te worden dat deze 23% voornamelijk uit minerale oliën bestaat, zodat wijzigingen in de omvang van de entrepot-uitslag van deze goederen het percentage sterk kunnen beïnvloeden.

Wanneer gekeken wordt naar dat deel van de entrepot-uitslag dat een buitenlandse bestemming heeft -de entrepot-uitvoer- kan, het doorvoer-karakter van het entrepotverkeer worden geanalyseerd. De CBS-definitie van de entrepot-uitvoer laat er geen twijfel over bestaan dat goederen die onder deze term worden gerangschikt, feitelijk als doorvoer kunnen worden aangemerkt.

In tabel 4.1 wordt de samenstelling van zowel de -uitgaande- doorvoer als de entrepot-uitvoer weergegeven. Zoals uit de samenstelling van de entrepot-opslag kon worden verwacht, wordt ook de entrepot-uitvoer gedomineerd door de minerale oliën. Ook hier loopt het aandeel van deze goederensoort terug, in 1980 was dit nog 94%. Het aandeel van de chemische produkten daarentegen is sinds 1980 met 4,7% gestegen tot 8,7% in 1988. Bij de uitgaande doorvoer is de dominantie van de grootste NSTR-hoofdstuk, de erts en metaalresiduen veel minder sterk dan de minerale oliën bij de entrepot-uitvoer. Ook hier is sprake van een teruglopend aandeel.

Tabel 4.1 Samenstelling van de uitgaande doorvoer en entrepot-uitvoer naar NSTR-hoofdstukken en het aandeel van de entrepot-uitvoer in de totale doorvoer per NSTR-hoofdstuk in 1987

NSTR-hoofdstukken	uitgaande doorvoer x 1000 ton	entrepot- uitvoer x 1000 ton	aandeel entrepot uitvoer in de totale doorvoer in %
0 Landbouw produkten	3848	96	2,4
1 Voedingsprodukten en veevoer	14295	964	6,3
2 Vaste brandstoffen	9739	-	0
3 Aardolie en aardolieprodukten	7879	36480	82,2
4 Ertsen en metaalresiduen	35517	0	0
5 Metaal en halffab. van metaal	5297	15	0,3
6 Ruwe materialen, bouwmat.	4239	60	1,4
7 Meststoffen	2565	-	0
8 Chemische produkten	9263	3610	28,0
9 Overige goederen en fabrikaten	6037	325	5,1
Totaal	98679	41550	29,6

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar Nederland

Dat de entrepot-uitvoer een bescheiden rol speelt in de totale doorvoer van de meeste NSTR-hoofdstukken, komt duidelijk naar voren in de laatste kolom van tabel 4.1.

In tabel 4.2 wordt aan de hand van een aantal indicatoren een beeld geschetst van de ontwikkeling van de totale doorvoer. Het aandeel van de entrepot-uitvoer in de totale doorvoer is in de jaren tachtig met bijna 10% gedaald. Deze daling werd ingezet nadat het entrepotverkeer van minerale oliën in 1976 en 1977 zijn hoogtepunt had bereikt. Het aandeel van de entrepot-uitvoer in de doorvoer was toen 47%.

De totale omvang van de entrepot-uitvoer, verminderd met de minerale oliën, vertoonde in de periode van 1980 tot en met 1983 een daling die procentueel gezien geringer was dan die van de entrepot-uitvoer van minerale oliën. Vanaf 1984 steeg de totale entrepot-uitvoer van dit totaal weer, terwijl de entrepot-uitvoer van de minerale oliën rond 65% van het niveau van 1980 bleef steken. Voor het totaal van de overige 9 NSTR-hoofdstukken is voor 1988, ten opzichte van 1980 een stijging van 28,5% te constateren. Met name de entrepot-uitvoer van NSTR 9 groeide zeer snel -in totaal met 140% ten opzicht van 1980- maar ook bij NSTR 0 en NSTR 8 was de stijging aanzienlijk. Deze groei kon echter de afname bij de minerale oliën onvoldoende compenseren, zodat het aandeel van de entrepot-uitvoer in de totale aanvoer geleidelijk afnam.

Tabel 4.2 Ontwikkeling van de totale doorvoer van 1980 tot en met 1988

	totale doorvoer abs. x 1000 ton	aandeel entrepot- uitvoer in totale door- voer in %	index totale doorvoer 1980 = 100	index entrepot- uitvoer 1980 = 100	aandeel minerale oliën in de entrepot uitvoer %
1980	160945	39,2	100	100	94,0
1981	149660	37,3	95,9	88,5	92,6
1982	139225	38,0	88,2	83,9	93,1
1983	126678	33,4	86,2	67,1	91,6
1984	145467	30,5	103,4	70,2	91,4
1985	146251	28,1	107,5	65,1	89,2
1986	145901	30,5	103,6	70,6	88,5
1987	140228	29,6	100,9	65,8	87,8

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer, goederenvervoer van en naar Nederland (diverse jaren)

Koopman (1988) constateerde aan de hand van de door hem geconstrueerde doorvoerquote voor de periode 1980-1985 ook een daling in het doorvoer-aandeel van de minerale oliën. Hij constateerde een verslechtering van de Nederlandse doorvoer-positie⁴ bij voornamelijk laagwaardige NSTR hoofdstukken. Het belang van de doorvoer nam met name toe bij de NSTR hoofdstukken 0, 6, 8 en 9. Verklaringen voor deze ontwikkelingen kunnen gezocht worden in de algemene ontwikkeling. Per NSTR-hoofdstuk kan de invloed van deze ontwikkeling verschillen. Ten aanzien van de stijging van de invoer via entrepot van minerale oliën dient opgemerkt te worden dat dit een gevolg kan zijn van een beslissing van één enkele entrepot-beheerder. Daar het bij deze invoer via entrepot voor een groot deel gaat om hoogbelaste vloeibare brandstoffen (NSTR 32) is het aannemelijk dat rechtstreekse invoer is vervangen door invoer via entrepot. De sterke toename van de entrepot-uitvoer van NSTR-hoofdstuk 9 kan wijzen op een toenemende betekenis van entrepots in de centrale Europese distributie via Nederland van deze goederen.

⁴ Koopman verstaat onder de doorvoer het totaal van de uitgaande doorvoer en de entrepot-uitvoer.

4.5 Herkomst en bestemming van het entrepotverkeer

In relatie tot de doorvoer via zeehavens wordt vaak gesproken over het zgn. voor- en achterland. Met het voorland worden de gebieden aangeduid, die goederenstromen met de betrokken zeehaven uitwisselen via de zeevaart. Tot het achterland van een zeehaven behoren die gebieden waarmee de goederenstromen via de fijnmazige vervoerssystemen van rail, weg, binnen- en kustvaart worden afgewikkeld. Grote delen van West-Duitsland kunnen tot het achterland van Rotterdamse haven worden gerekend.

Voor- en achterland behoeven geen elkaar uitsluitende begrippen te zijn. Voor goed A kan West-Duitsland de bestemming zijn terwijl goed B juist in dat land wordt geproduceerd en via Rotterdam wordt doorgevoerd. West-Duitsland is dan zowel voor- als achterland. Voor- en achterland zijn dan ook meer functionele dan geografische begrippen. In Europa is het bovendien onrealistisch te spreken van één achterland, als zou het een monopolistisch begrip zijn; een 'achterland' moet altijd met andere havens worden gedeeld.

De herkomst van de goederen die in entrepot worden opgeslagen, wordt door het CBS omschreven als "het land waarin de goederen zijn voortgebracht, tenzij zij voor aankomst in Nederland via een ander land zijn vervoerd, en daar het voorwerp zijn geweest van oponthoud of rechtshandelingen die niet in verband stonden met het vervoer" (CBS, 1989). Voor het entrepotverkeer geldt dat alleen goederen met een buitenlandse herkomst in de CBS-statistieken worden opgenomen. Hierdoor kan een beeld worden verkregen van de internationale distributiefunctie van de entrepots.

De bestemming van de entrepot-uitslag is het land dat op het moment van afvoer uit Nederland bekend is als land waarheen de goederen uiteindelijk dienen te worden verzonden. Het is mogelijk dat dit land Nederland is. Bij de entrepot-uitvoer is dit laatste niet mogelijk.

De herkomst van de entrepot-opslag wordt sterk beïnvloed door de samenstelling van het entrepotverkeer; de olieproducerende landen zijn de grootste herkomst landen. In 1988 kwam 33,3% van de entrepot-opslag uit het Midden-Oosten. 48,3% van de entrepot-opslag had echter een Europese herkomst met als belangrijkste landen de Sovjetunie (14,1%) en het Verenigd Koninkrijk (12,9%).

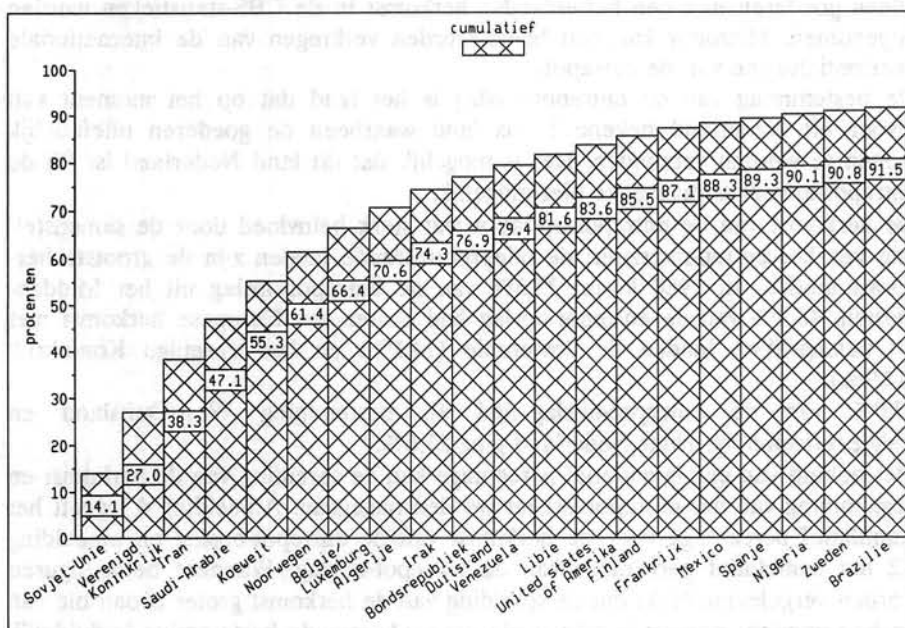
57,0% van de entrepot-uitslag had als bestemming West-Duitsland en België/Luxemburg. Naar Nederland ging 21,6%.

Met behulp van een cumulatief percentage kan de spreiding van de herkomst en bestemming van het entrepotverkeer worden nagegaan. Afbeelding 4.1 geeft het cumulatief percentage voor de herkomst van de entrepot-opslag en afbeelding 4.2 het cumulatief percentage van de entrepot-uitslag. Wanneer beide figuren worden vergeleken, blijkt dat de spreiding van de herkomst groter is dan die van de bestemming. Aan de hand van de rangorde van de bestemming is duidelijk dat deze voornamelijk gelegen is in het noord-westen van de EG. De rangorde naar aandeel die uit afbeelding 4.2 blijkt, is ook waarneembaar in voorgaande jaren. 1988 is in zoverre niet representatief, omdat België/Luxemburg de be-

langrijkste bestemming is van het entrepotverkeer, terwijl dit normaal gesproken West-Duitsland is.

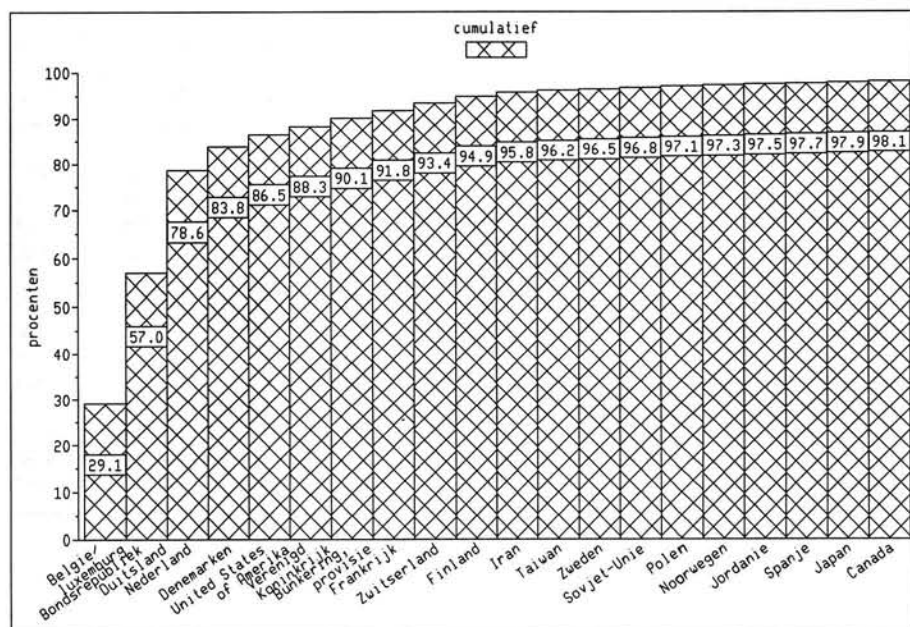
Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen de herkomst en bestemming van het entrepotverkeer van minerale oliën (NSTR 9) en het totaal van de overige 9 NSTR-hoofdstukken, blijken de herkomst en bestemming van beide groepen anders te liggen. De spreiding van het totaal van de overige NSTR-hoofdstukken blijkt groter te zijn dan die van de minerale oliën, 29,1% van de entrepot-uitslag heeft als bestemming West-Duitsland en België/Luxemburg. Dit betekent dat 62,7% van de entrepot-uitslag bestemming Nederland, West-Duitsland en België/Luxemburg heeft, tegenover 90,1% bij de minerale oliën.

Afb. 4.1 Cumulatief percentage van de herkomst van de entrepot-opslag in rangorde van herkomst land in 1988



Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel, 1988/12

Afb 4.2 Cumulatief percentage van de bestemming van de entrepot-uitslag in rangorde naar land van bestemming in 1988



Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel, 1988/12

In tabel 4.3 is in landenblokken de herkomst van het entrepotverkeer voor de minerale oliën en de overige goederen aangegeven. De spreiding van de overige NSTR-hoofdstukken, bij zowel de entrepot-opslag als de entrepot-uitslag, is groter dan die bij de minerale oliën. Met name Noord-Amerika en Overig Azië blijken redelijk te scoren.

In hoeverre het entrepotverkeer 'eigen' bestemmingsgebieden heeft, kan worden nagegaan door de entrepot-uitvoer te vergelijken met de uitgaande doorvoer. De bestemming van beide blijkt voornamelijk de EG te zijn: 88,1% van de entrepot-uitvoer en 85,9% van de doorvoer hebben als bestemming een EG-land⁵. Wanneer echter naar individuele landen wordt gekeken, blijken er wel verschillen te zijn. Procentueel blijkt het aandeel van de doorvoer naar West-Duitsland hoger, en naar België/Luxemburg lager te zijn dan het aandeel van die landen bij de entrepot-uitvoer. Ook hun gezamenlijk aandeel in de doorvoer ligt met 67,2% lager dan bij de entrepot-uitvoer waar hun aandeel 75,5% is. Een verklaring kan worden gevonden in de samenstelling van doorvoer en entrepot-uitvoer. De doorvoer naar West-Duitsland bestaat voor een groot deel uit erts, die zoals reeds eerder is geconstateerd, nauwelijks via entrepots worden verzonden. In

⁵ De percentages betreffende de doorvoer en de entrepot-uitvoer hebben betrekking op het jaar 1987.

Tabel 4.3 Herkomst en uitgaande bestemming van het entrepotverkeer van de minerale oliën en het totaal van de overige 9 NSTR-hoofdstukken in 1988 in procenten

	entrepot-opslag		entrepot-uitslag	
	NSTR 3	overig	NSTR 3	overig
Europa				
EEG*	23,2	29,2	70,2	37,8
EVA-landen**	8,1	13,4	3,4	5,9
overig Europa	16,7	7,1	0,4	2,9
Nederland	nvt	nvt	19,9	33,6
Afrika	9,6	3,1	0,2	2,7
Noord-Amerika	0,3	15,6	2,3	7,3
Midden- en Zuid-Amerika	4,8	8,7	0,1	1,6
nabij en midden Oosten	37,7	10,2	1,2	0,9
overig Azië	0	12,5	0,3	6,4
Australië, Oceanië en overig gebieden	0	0,3	0	1,0
Bunkering, provisie	nvt	nvt	2,1	0
Totaal abs. x 1000 ton	51877	9059	50869	7297

* excl. Nederland

** IJsland, Noorwegen, Zweden, Finland, Zwitserland en Oostenrijk

Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel, 1988/12

relatie met België zijn met name de minerale oliën van belang, die voornamelijk via entrepots worden getransporteerd.

Samenvattend kan voor het entrepotverkeer een duidelijk achterland worden afgebakend. Het bestaat naast Nederland uit België/Luxemburg, West-Duitsland en Denemarken. Dit achterland komt echter tot stand door het grote aandeel dat de minerale oliën hebben in het entrepotverkeer. Van een voorland, als zijnde een regio waar het merendeel van de entrepot-opslag vandaan komt, is nauwelijks sprake.

De rol die de gezamenlijke entrepots spelen in de internationale distributie, is voor de minerale oliën het best te beschrijven als consolidatie: diverse leveranciers leveren via de Nederlandse entrepots aan slechts enkele afnemers. De distributieve betekenis van de entrepots bij het totaal van de overige NSTR-hoofdstukken verschilt per hoofdstuk.

CASES MINERALE OLIËN EN APPARATEN EN MOTOREN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen twee cases worden behandeld ten aanzien van het entrepotverkeer. Doel van deze cases is om de betekenis en plaats van de entrepots in het internationale handelsverkeer aan te duiden. De eerste case zal nader ingaan op het entrepotverkeer van minerale oliën, de andere case zal het entrepotverkeer van NSTR-goederengroep 93 bespreken.

De keuze voor de minerale oliën kan worden verklaard uit het grote aandeel dat deze goederengroep heeft in het totale entrepotverkeer. Het is bovendien mogelijk om voor het entrepotverkeer van de minerale oliën een completer beeld te verkrijgen dan bij de andere goederengroepen, daar het CBS, in een andere dan de tot nu toe gehanteerde Statistiek van de aan-, af- en doorvoer, gegevens publiceert waarin ook de opslag in entrepot vanuit Nederland wordt weergegeven. In deze laatste statistiek worden uitsluitend energiedragers vermeld.

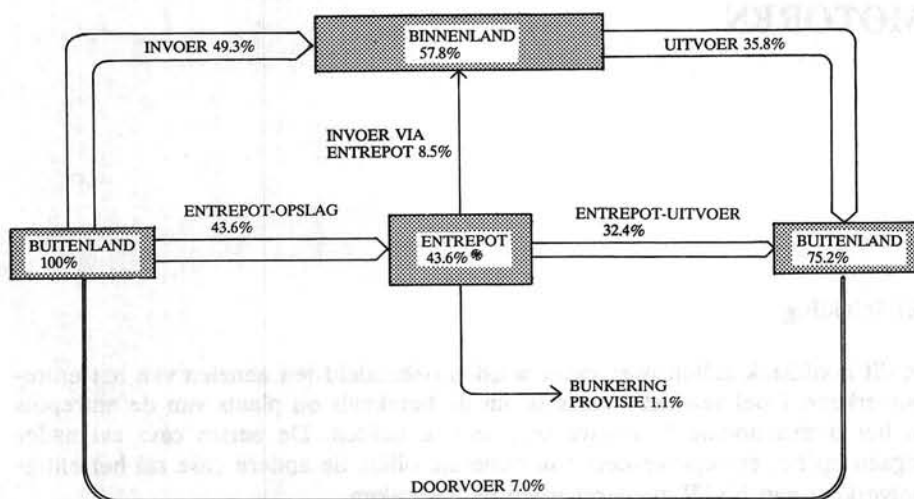
De keuze voor de NSTR-goederengroep 93 kan worden beargumenteerd door de sterke stijging van de omvang van het entrepotverkeer die deze goederengroep heeft doormaakt. Ook heeft meegespeeld dat, dit in tegenstelling tot het gros van het entrepotverkeer, het stukgoederen betreft die een hoge waarde representeren. Voor deze goederengroep staan alleen de gegevens van de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer ter beschikking.

5.2 Minerale oliën

5.2.1 Omvang van het verkeer in minerale oliën

In paragraaf 4.4 is gebleken dat bij de minerale oliën de zuivere doorvoer een relatief geringe rol speelt; het entrepotverkeer overtreft de doorvoer vele malen. Dit wordt nog eens onderstreept door afbeelding 5.1 waarin een beeld wordt

Afb. 5.1 Schema van de aan-, af- en doorvoer van de minerale oliën in 1987
(100% = 112.468.000 ton)



* Wijziging entrepotvoorraad 1,6%

Bron: Samengesteld naar gegevens van de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987 (CBS,1989)

gegeven van de aan- en afvoer. Duidelijk is dat het grootste deel van de aanvoer uiteindelijk weer naar het buitenland wordt afgevoerd¹.

De samenstelling van met name de in- en uitvoer verschillen sterk. In 1987 bestond de invoer van minerale oliën voor 84,2% (46,7 miljoen ton) uit ruwe aardolie (NSTR 31). De uitvoer van de minerale oliën bestond in datzelfde jaar voor 92,1% (37,2 miljoen ton) uit vloeibare brandstoffen. Dit impliceert dat het grootste deel van de invoer van ruwe aardolie in Nederland wordt geraffineerd en daarna als aardolieproduct weer wordt uitgevoerd. De entrepot-opslag bestond voor 60,5% uit ruwe aardolie en voor 37,2% uit vloeibare brandstoffen (NSTR 32).

In 1987 bestond de entrepot-uitvoer van de minerale oliën voor 75,0% uit ruwe aardolie. Wanneer op jaarbasis wordt gekeken naar de verhouding tussen entrepot-opslag en entrepot-uitvoer van minerale oliën, blijkt deze voor ruwe aardolie lager te liggen dan voor vloeibare brandstoffen. De verhoudingen zijn voor 1987 resp. 1.08 en 2.04. Aangezien vanaf 1985 deze verhoudingen min of meer stabiel

¹

Strikt genomen mag deze conclusie uit afbeelding 5.1 niet worden getrokken, omdat de goederen die tot de afvoer worden gerekend, niet noodzakelijkerwijs ook in datzelfde jaar onderdeel behoeven te zijn geweest van de aanvoer. Anderzijds behoeven de goederen die in 1987 zijn aangevoerd en een bestemming in een derde land hebben niet in datzelfde jaar weer te worden afgevoerd. Gezien echter het feit dat het patroon van de figuur voor verscheidene jaren min of meer constant is, lijkt de conclusie toch gerechtvaardigd.

zijn, kan worden geconcludeerd dat de entrepot-opslag van ruwe aardolie voornamelijk plaats vindt ten behoeve van de doorvoer via entrepot. Van de vloeibare brandstoffen die vanuit het buitenland in entrepot worden opgeslagen, wordt ongeveer de helft weer naar het buitenland afgevoerd.

De entrepot-invoer bedroeg in 1987 bijna 10 miljoen ton en bestond voor 70,9% uit vloeibare brandstoffen.

5.2.2 Statistische registratie van minerale oliën

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk is vermeld, publiceert het CBS ook gegevens over het entrepotverkeer van minerale oliën die op een andere wijze tot stand komen dan de tot nu toe gehanteerde gegevens uit de statistieken van de aan-, af- en doorvoer. Deze gegevens worden gepubliceerd onder de titel 'Balans van aardoliegrondstoffen en aardolieprodukten' in de Maandstatistiek van de buitenlandse handel, en geven een beeld van het gehele verkeer van de minerale oliën. Zowel het binnenlandse als het buitenlandse entrepotverkeer van deze goederen worden daarin beschreven. Een vergelijking van de gegevens van de Balans met de gegevens van de tot nu toe gehanteerde CBS-statistieken wordt bemoeilijkt doordat:

- de gegevens van de Balans op een andere wijze tot stand komen en
- aardoliegrondstoffen en aardolieprodukten een groter aantal en omvatten dan de NSTR-hoofdstuk 3.

Het eerste bezwaar is niet zwaarwegend, omdat de gegevens van de Balans door het CBS als betrouwbaarder worden aangemerkt².

Het als tweede genoemde bezwaar is te ondervangen door de gegevens van de balans te verminderen met die goederen die niet tot de NSTR 3 worden gerekend. Dit betreft grondstoffen voor de chemische industrie, met name de aromaten³. Wanneer deze correctie wordt toegepast, kunnen de gegevens voor de entrepot-opslag uit de twee CBS bronnen worden vergeleken.

Uit de vergelijking, die in tabel 5.1 wordt uitgevoerd, blijkt dat de gegevens betreffende de ruwe aardolie redelijk overeenstemmen. Bij de aardolieprodukten liggen de gegevens van de Balans echter gemiddeld 4,9 miljoen ton hoger, de temporele ontwikkeling echter verloopt nagenoeg in dezelfde richting. Een verklaring voor het verschil kan gevonden worden in de verschillende samenstelling van de onderscheiden groepen aardolieprodukten en de verschillende wijzen waarop de twee vergeleken statistieken tot stand zijn gekomen.

² De gegevens van de Balans zijn, naast douane-documenten, tevens gebaseerd op door de grootste oliemaatschappijen en opslagbedrijven door middel van een enquête verstrekte gegevens. Door onderlinge afstemming van beide informatiedragers verkrijgt het CBS een meer correct inzicht in de totale omvang van het verkeer van minerale oliën. Dit geldt zowel voor het entrepotverkeer als voor de oliën in het Nederlandse vrije verkeer. (Bron: correspondentie met CBS)

³ In de Balans worden ook nafta's genoemd. Bij de NSTR-indeling worden deze gedeeltelijk tot de aardolieprodukten en gedeeltelijk tot de chemische produkten gerekend. Het is daardoor niet mogelijk deze nafta's in de correctie te betrekken.

Tabel 5.1 Vergelijking van de entrepot-opslag volgens de gegevens van de Balans met de gegevens volgens de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer, 1984 -1988 (x 1000 ton)

	Ruwe aardolie		Aardolieprodukten	
	Balans*	NSTR 31	Balans**	NSTR 32, 33 en 34
1984	32183	30605	21541	15895
1985	30868	31137	24957	19907
1986	29250	29396	29605	26467
1987	29716	29689	24794	19352
1988	34738	32523	24500	19354

* incl. condensaat

** Aardolieprodukten excl. aromaten

Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel per goederensoort (diverse jaren) en Statistiek van de aan-, af- en doorvoer (diverse jaren)

5.2.3 Analyse van het entrepotverkeer aan de hand van balansgegevens

Een groot voordeel van de gegevens van de Balans naast de betrouwbaarheid, is dat de Balans ook inzicht geeft in de omvang van de entrepot-opslag met herkomst Nederland. Voor ruwe aardolie is deze hoeveelheid nog relatief bescheiden met 4.400 ton in 1988, maar de entrepot-opslag van aardolieprodukten vanuit Nederland is veel omvangrijker. Met name in de jaren tachtig is de entrepot-opslag vanuit Nederland van deze goederen, sterk gestegen van een niveau van 10,5 miljoen ton in 1980 tot 26,0 miljoen ton in 1988.

Deze omvangrijke entrepot-opslag betekent tevens dat de hoeveelheid aardolieprodukten die de entrepots verlaat, hoger moet zijn dan uit de tot nu toe gehanteerde statistieken naar voren kwam. Immers, hierin worden alleen de uit het buitenland aangevoerde goederen tot het entrepotverkeer gerekend. Ten aanzien van de entrepot-uitslag naar het buitenland is er met behulp van de Balans onderscheid te maken naar herkomst buitenland en Nederland. Deze gegevens zijn weergegeven in tabel 5.2. Over de herkomst van de entrepot-uitslag naar Nederland maakt de Balans geen melding. Met behulp van de gegevens van de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer is dit onderscheid wel te maken. Door de entrepot-invoer (afkomstig uit de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer) in mindering te brengen op de entrepot-uitslag naar Nederland (gegevens van de Balans), kan een indicatie worden verkregen van de herkomst van

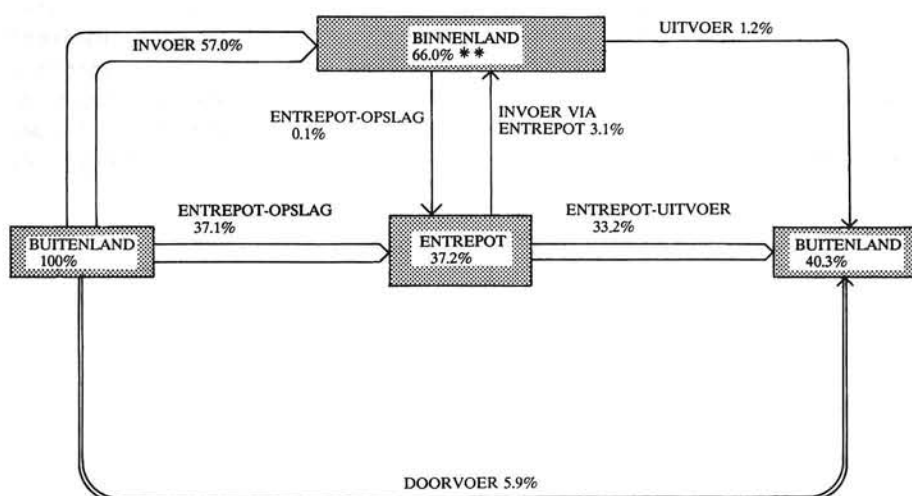
Tabel 5.2 Entrepot-uitslag van aardolieprodukten naar herkomst, 1984 -1988 (x 1000 ton)

	entrepot-uitslag naar het buitenland*		invoer via entrepot	
	herkomst buitenland	herkomst Nederland	herkomst buitenland	herkomst Nederland
1984	13067	7264	4130	9662
1985	13374	10241	7735	9007
1986	13312	19232	6303	10930
1987	12132	22989	7625	11385
1988	12677	16544	6835	9842

* Inclusief aromaten

Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel per goederensoort (diverse jaren), Statistiek van de aan-, af- en doorvoer (diverse jaren) en eigen berekening

Afb. 5.2 Schema van de aan-, af- en doorvoer van ruwe aardolie in 1987 op basis van Balans gegevens (100% = 80.218.000 ton)*



* De gegevens betreffende de doorvoer zijn ontleend aan de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987 (CBS, 1989).

** Inclusief de binnenlandse productie van ruwe aardolie.

Bron: Maandstatistiek van de buitenlandse handel per 1988/1 en Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987

de aardolieprodukten die de entrepots verlaten⁴. Gezien de verschillen tussen de Balans en de NSTR-gegevens bij de aardolieprodukten, moet benadrukt te worden dat het hier gaat om een vrij grove schatting van de gegevens.

Voor de ruwe aardolie wordt een dergelijke berekening niet gemaakt, omdat de opslag van ruwe aardolie met herkomst Nederland een relatief bescheiden omvang heeft.

Uit tabel 5.2 blijkt dat de entrepot-opslag met herkomst Nederland met name naar het buitenland wordt afgevoerd. Deze goederenstroom wordt bij de statistieken van de aan- en afvoer tot de uitvoer gerekend.

Daarnaast blijken douane-entrepots ook dienst te doen als opslagmedium voor minerale oliën die in Nederland worden geproduceerd en geconsumeerd. In dat geval doen douane-entrepots feitelijk dienst als accijns-entrepots.

Opvallend is verder dat bij de uitvoer via entrepot van aardolieprodukten zich tussen 1984 en 1987 een sterke stijging voordeed. Tegelijkertijd daalde de uitvoer -rechtstreeks uit het vrije verkeer- van dezelfde goederengroep van 31,2 miljoen ton in 1984 naar 20,8 miljoen ton in 1987. Een duidelijke verklaring voor deze, kennelijk gedeeltelijke, substitutie binnen de totale afvoer ontbreekt.

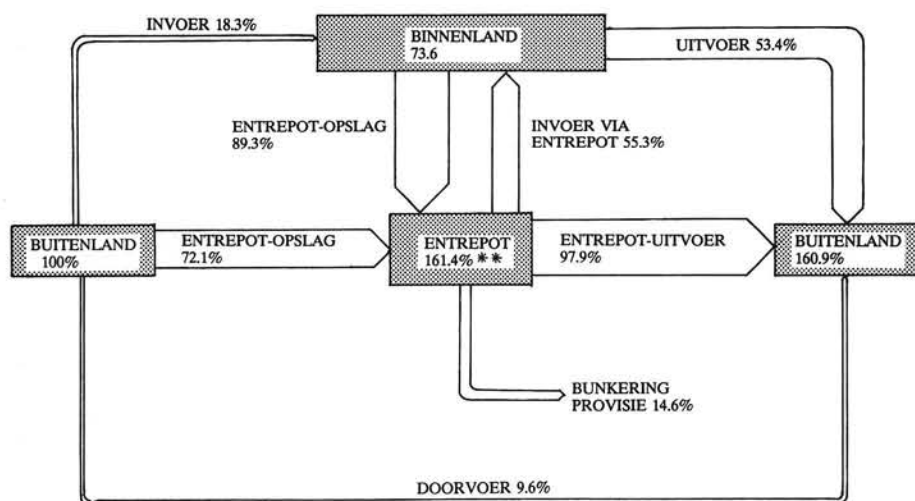
Aan de hand van de Balans is het ook mogelijk een reëel beeld te schetsen van de betekenis van de entrepots in het totale internationale verkeer van de minerale oliën. In afbeelding 5.2 worden de stromen van de ruwe aardolie uitgebeeld en in afbeelding 5.3 wordt hetzelfde gedaan voor de aardolieprodukten. Er blijkt een duidelijk verschil te bestaan tussen beide afbeeldingen. Het entrepotverkeer van ruwe aardolie is duidelijk hoofdzakelijk gericht op de doorvoer via entrepot. Van een geheel ander karakter is het entrepotverkeer van aardolieprodukten. De relatie tussen entrepots en het binnenlandse verkeer is zeer intensief. Duidelijk is dat een groot deel van de uitvoer van aardolieprodukten via de entrepots loopt.

⁴ Entrepot-invoer met herkomst Nederland =

entrepot-uitslag naar Nederland verminderd met de entrepot-invoer.

De gegevens betreffende de entrepot-invoer worden ontleend aan de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer. Het is onduidelijk in hoeverre deze gegevens juist zijn. Gezien de afwijking die er bestaat tussen de entrepot-opslag van de Balans en de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer, kan er met name bij de aardolieprodukten een grote marge voorkomen. Indien wordt uitgegaan van het feit dat de entrepot-uitvoer en de entrepot-invoer op dezelfde wijze tot stand zijn gekomen als de entrepot-opslag, kan met de nodige voorzichtigheid worden geconcludeerd dat ook de entrepot-uitvoer en de entrepot-invoer door het CBS te laag worden geschat.

Afb. 5.3 Schema van de aan-, af- en doorvoer van aardolieprodukten in 1987 op basis van Balans gegevens (100% = 26.069.000 ton)*



* De gegevens betreffende de doorvoer zijn ontleend aan de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987 (CBS,1989)

** Wijziging entrepotvoorraad en blending 6,4%

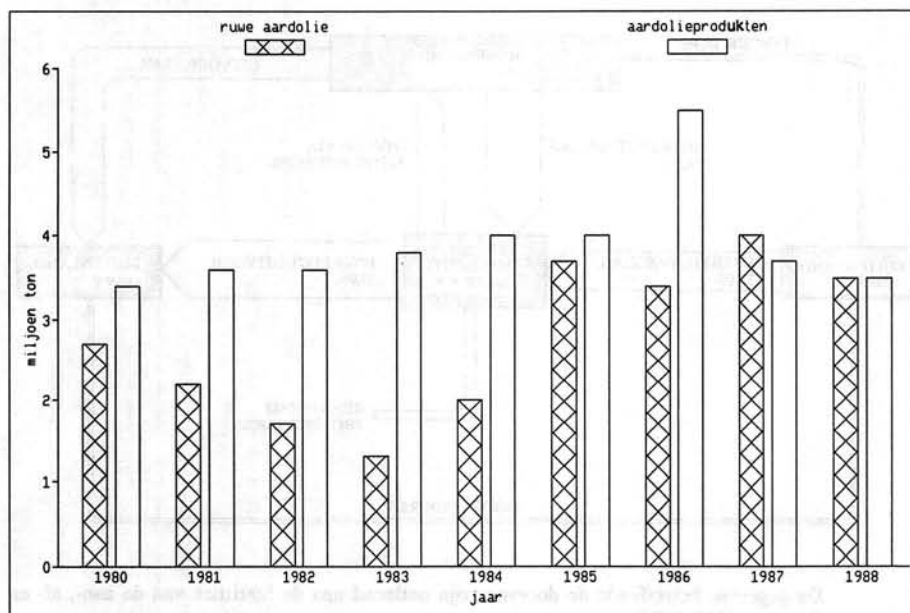
Bron: Maandstatistiek van het buitenlandse goederenverkeer per 1988/1 en Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987

5.2.4 Voorraden in entrepot

Het boven verkregen beeld duidt op een belangrijke plaats van de entrepots in het verkeer van minerale oliën. Daarbij vervullen douane-entrepots ook een rol als accijns-entrepots. Ten aanzien van de opslagkarakteristieken van de entrepots zeggen bovenvermelde gegevens weinig. Met behulp van de Balans kan hierover meer duidelijkheid worden verkregen. Door middel van de mutatie van de voorraden minerale oliën, opgeslagen in entrepot, kan een vrij grove indicatie worden gegeven van de doorloopsnelheid enerzijds en de entrepot-opslagcapaciteit anderzijds.

Wanneer gekeken wordt naar de voorraden minerale oliën, opgeslagen in entrepot gedurende de jaren tachtig (afbeelding 5.4), dan blijkt de hoeveelheid aardolieprodukten per steekdatum weinig te schommelen. 31 december 1986 met ruim 5 miljoen ton in entrepot lijkt een uitzondering te zijn. De voorraden van ruwe aardolie zijn minder stabiel. Een verklaring hiervoor kan zijn dat de aanvoer en/of de afvoer niet constant is. De positie van Rotterdam met zijn functie op het gebied van prijsvorming en 'balancing' van voorraadposities zal hieraan mede debet zijn.

Afb. 5.4 Opgeslagen hoeveelheden ruwe aardolie en aardolieprodukten* per ultimo 1980 - 1988



* Inclusief aromaten

Bron: Maandstatistiek van de buitenlandse handel per , diverse jaargangen

Wanneer gekeken wordt naar de maximaal bereikte hoeveelheden, opgeslagen in entrepot in de jaren tachtig, is dit voor ruwe aardolie 4 en voor aardolieprodukten 5,2 miljoen ton. Wanneer de correctie op de aardolieprodukten ongedaan wordt gemaakt, komt daar nog eens 0,2 miljoen ton bij. Dit betekent dat de totale entrepot-opslagcapaciteit uitkomt op ongeveer 10 miljoen ton. Daarbij is aangenomen dat de capaciteit nooit voor 100% bezet is.

Naast de opslag in entrepot bestaat er ook een opslag in het vrije verkeer. In de praktijk kan een opslagtank onder bepaalde condities dienst doen voor entrepot-opslag of als opslag in het vrije verkeer. Om een indicatie te geven: ultimo 1988 lag er in het vrije verkeer 3 miljoen ton ruwe aardolie opgeslagen en 3,3 miljoen ton aardolieprodukten. De entrepot-opslagcapaciteit van 10 miljoen ton is dus te zien als een ondergrens.

Een indicatie omtrent de doorloopsnelheid kan worden afgeleid uit de verhouding tussen de voorraden op een bepaalde datum en de entrepot in- en uitslagen. Uit de Balans blijkt dat de in- en uitslag op maandbasis beide even groot of zelfs groter zijn dan de eindvoorraad voor die maand. Dit wijst op een grote doorstroming van de voorraden met een gemiddelde opslagduur van ongeveer een maand.

In Nederland wordt door de Stichting Centraal Orgaan Voorraadvorming Aardolieprodukten (COVA) een strategische voorraad minerale oliën aangehouden, die ter exclusieve beschikking van de Minister van Economische Zaken staat. Het doel van deze noodvoorraad is te voorzien in de behoefte wanneer de aanvoer zou stagneren. De voorraad die de COVA beheert, bedraagt in totaal circa 2,6 miljoen ton en bestaat, naast ruwe aardolie uit superbenzine, dieselolie en zware stookolie. Voor deze opslag die geheel in douane-entrepots plaatsvindt, heeft de COVA met in Nederland opererende opslagbedrijven en oliemaatschappijen, opslagcontracten afgesloten voor een totaal van circa 3 miljoen m³. Wanneer een deel van de voorraden niet meer aan de door de COVA gestelde normen voldoet, wordt dat deel vervangen; de totale omvang van de voorraad blijft daarbij nagenoeg gelijk. De opslagduur bedraagt dan in ieder geval drie maanden maar is in de praktijk meestal een aantal jaren. Een deel van de minerale oliën die in entrepot worden opgeslagen, wordt onder het entrepot-regime vermengd met andere minerale oliën. Door deze zgn. blending ontstaan andere eindprodukten. In 1988 werd 2,1 miljoen ton in entrepot gemengd.

In de totale voorraad minerale oliën, opgeslagen in entrepots kan naar aanleiding van het voorgaande ruwweg twee delen worden onderscheiden. Enerzijds is er een voorraad die gedurende lange tijd blijft liggen waarvan de omvang min of meer constant is, en anderzijds is er een meer fluctuerende voorraad met een zeer hoge doorstromingsnelheid. Deze laatste bestaat waarschijnlijk voor het grootste deel uit werkvoorraden van oliemaatschappijen en oliehandelaren.

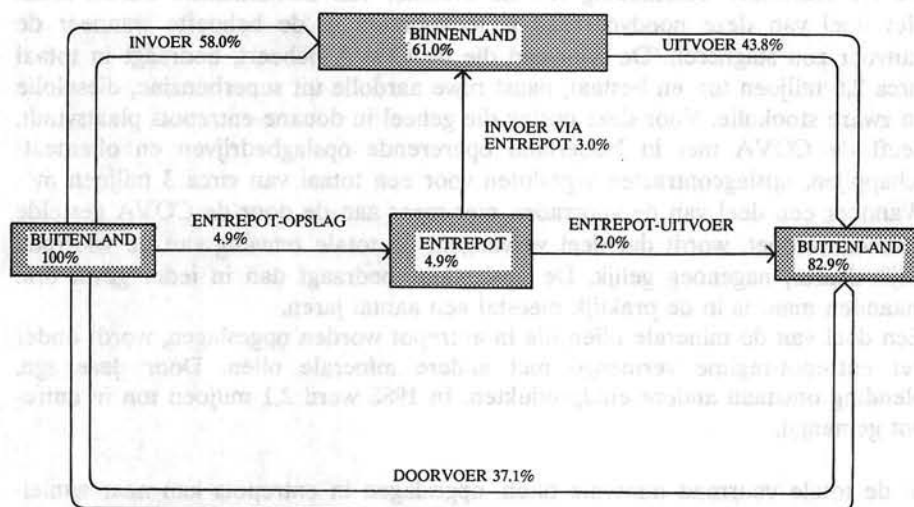
5.3 Apparaten en motoren

5.3.1 NSTR-hoofdstuk 9

Het NSTR-hoofdstuk 9 bestaat niet, zoals het overgrote deel van de overige NSTR-hoofdstukken, uit massagoederen maar uit stuk- en neobulkgoederen. In volume gezien betekent dit een gering aandeel in het totale entrepotverkeer, maar in waarde zal het aandeel verhoudingsgewijs hoger liggen. Een exact beeld hierover is niet te geven omdat, zoals reeds eerder vermeld, de waarde van het entrepotverkeer niet bekend is.

In paragraaf 4.4 is komen vast te staan dat met name de entrepot-uitvoer van NSTR 9 in de jaren tachtig zeer sterk is gestegen. Desalniettemin is de betekenis van het entrepotverkeer voor dit NSTR-hoofdstuk als totaal nog bescheiden, hetgeen aan de hand van afbeelding 5.5 duidelijk wordt gemaakt. De entrepot-opslag neemt nog geen 5% van de totale aanvoer voor zijn rekening, terwijl de invoer via entrepot de entrepot-uitvoer nog overtreft. De doorvoer is vele malen groter dan de entrepot-uitvoer. Ten dele kan dit betekenen dat de goederen zonder opslagfase worden getransporteerd. Een ander deel van de goederen kan echter ook in douaneloodsen worden opgeslagen en wordt dan tot de doorvoer gerekend.

Afb. 5.5 Schema van de aan-, af- en doorvoer van NSTR hoofdstuk 9 (overige goederen) in 1987 (100% = 16.258.000 ton)



Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar Nederland

Het NSTR-hoofdstuk 9 wordt onderverdeeld in 8 en. 90% van het entrepotverkeer binnen NSTR 9 wordt binnen drie van deze en afgewikkeld, te weten vervoermaterieel, apparaten en motoren en overige (half)fabrikaten (zie tabel 5.3). Opvallend is het grote aandeel van vervoermaterieel bij de invoer via entrepot.

Tabel 5.3 Samenstelling van het entrepotverkeer van NSTR hoofdstuk 9 in 1988 in %

NSRT goederengroep	entrepot-opslag	entrepot-uitvoer	entrepot-invoer
91 Vervoermaterieel	39,7	32,1	48,2
92 Landbouwmachines	0,1	0	0,3
93 Apparaten en motoren	14,7	14,8	12,0
94 Metaalfabrikaten	0,7	0,3	0,6
95 Glas en keramische prod.	0,7	0,3	0,5
96 Leder, textiel en kleding	6,6	7,4	5,4
97 Overige (half) fabrikaten	37,4	45,1	32,9
99 Andere goederen	0,3	0	0
Totaal abs. x 1000 ton	971	393	403

Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel per , 1988/12

Tabel 5.4 Indices van het entrepotverkeer van de goederengroepen NSTR 91, 93, 96 en 97 in de jaren 1984, 1987 en 1988 (1980=100)

NSTR	Entrepot opslag			Entrepot uitvoer			Entrepot invoer		
	1984	1987	1988	1984	1987	1988	1984	1987	1988
91	86	101	106	148	194	242	80	91	63
93	102	145	255	79	142	242	109	131	147
96	184	127	194	339	244	322	112	155	145
97	140	178	228	178	210	230	124	197	209
Totaal	108	127	157	167	198	239	91	114	95

91 Vervoermaterieel

93 Apparaten en motoren

96 Leder, textiel en kleding

97 Overige (half) fabriekaten

Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel per goederensoort, diverse jaren

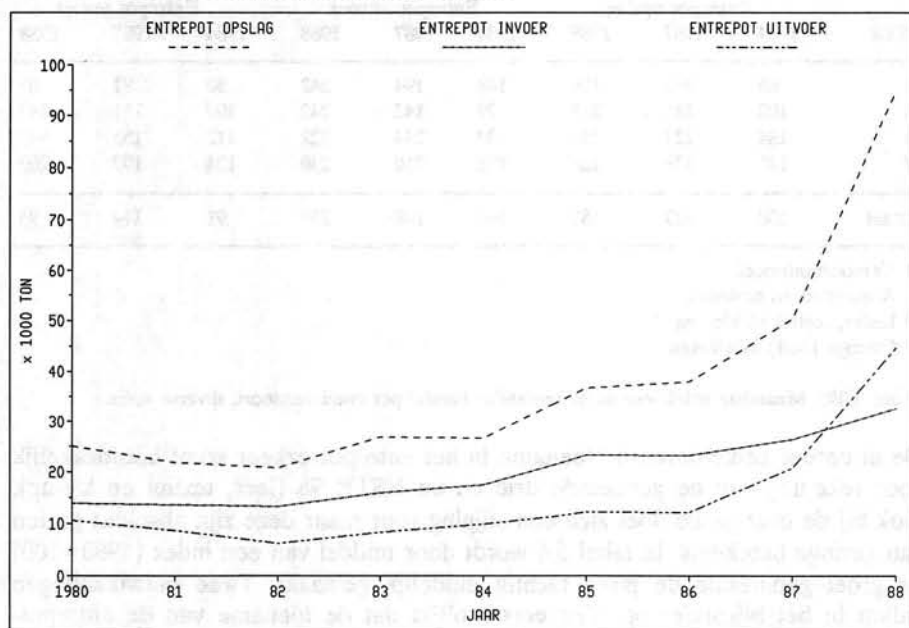
De al eerder gememoreerde toename in het entrepotverkeer komt hoofdzakelijk voor rekening van de genoemde drie en en NSTR 96 (leer, textiel en kleing). Ook bij de overige en doet zich een stijging voor maar deze zijn absoluut gezien van geringe betekenis. In tabel 5.4 wordt door middel van een index (1980=100) de groei gedurende de jaren tachtig duidelijk gemaakt. Twee ontwikkelingen vallen in het bijzonder op. Ten eerste blijkt dat de toename van de entrepot-uitvoer van vervoermaterieel niet gepaard gaat met een toename van de entrepot-opslag. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de entrepot-invoer is gedaald. Het feit dat de stijging van de entrepot-opslag voor de gehele NSTR-hoofdstuk 9 lager uitvalt dan de entrepot-uitvoer, komt voor rekening van NSTR 91. De tweede ontwikkeling die duidelijk naar voren komt, is dat ook de invoer via entrepot nog stijgt, maar minder snel dan de entrepot-uitvoer.

Deze twee ontwikkelingen duiden erop dat de internationale distributie via entrepots in betekenis toeneemt. Zeker wanneer ervan wordt uitgegaan dat het hier, met name bij NSTR 93 om hoogwaardige goederen gaat betekent dit dat hiermee de betekenis van de entrepots voor de Nederlandse distributiefunctie groter wordt. Ook in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid neemt de betekenis van de entrepots voor de Nederlandse distributiefunctie hierdoor toe.

5.3.2 Goederengroep NSTR 93, apparaten en motoren

Uitgaande van de gesignaleerde toename van de entrepot-uitvoer kan gesteld worden dat de entrepots van toenemend belang zijn voor de internationale distributie van goederen via Nederland. Mede ter ondersteuning hiervan kan gekeken worden naar de verhouding doorvoer/entrepot-uitvoer en naar de herkomst en bestemming van de goederen. Er is daarbij gekozen voor een nadere uitwerking van NSTR 93, apparaten en motoren.

Afb. 5.6 Ontwikkeling in de omvang van de entrepot-opslag, entrepot-uitvoer, en de entrepot-invoer tussen 1980 en 1988 voor de elektrische apparaten en motoren (NSTR 9310) in tonnen



Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel per goederensoort, diverse jaargangen

Wanneer de totale doorvoer wordt gezien, dus doorvoer (uitgaand) en de entrepot-uitvoer, dan blijkt het aandeel van de doorvoer via entrepot nog gering. Er is echter wel een stijgende tendens waarneembaar. In 1984 was dit aandeel 1,7%, in 1987 2,9%. De stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de elektrische apparaten en motoren (NSTR 9310). De ontwikkeling in de absolute omvang van deze categorie goederen wordt weergegeven in afbeelding 5.6. Duidelijk te zien is dat het entrepotverkeer na 1986 zeer snel in omvang stijgt, waarbij de entrepot-invoer relatief achterblijft.

Het ruimtelijk distributiepatroon van NSTR 93 kan een verklaring geven voor deze stijging. Wanneer gekeken wordt naar het aandeel van individuele landen in het totaal van de entrepot-opslag en de entrepot-uitslag, dan blijken zich grote schommelingen voor te doen. In tabel 5.5 is Europa tegen de rest van de wereld afgezet. De elektrische apparaten die de Nederlandse entrepots verlaten, hebben bijna uitsluitend een Europese bestemming. Het belangrijkste herkomstgebied is Oostelijk Azië en met name Japan. De toename van de entrepot-opslag wordt voornamelijk veroorzaakt door een toename van goederen uit Taiwan, Zuid-Korea, Hongkong en Singapore.

Tabel 5.5 Herkomst en bestemming van de entrepot-opslag en entrepot-uitslag van elektrische apparaten en motoren in 1984 en 1988 in %

	Herkomst		Bestemming	
	1984	1988	1984	1988
Nederland	n.v.t.	n.v.t.	63,6	42,2
EG (excl. Nederland)	24,3*	22,6	27,9*	32,6
EVA landen	0,6	0,8	5,3	21,5
Overig Europa	14,5	4,5	0,2	0,3
Japan	29,4	33,9	0,1	0,2
Overig Oost Azië	7,0	24,7	0,1	0,5
Noord-Amerika	22,9	13,2	1,0	1,0
Rest van de Wereld	0,3	0,3	1,8	1,7

* EG incl. Spanje en Portugal

Bron: Maandstatistiek van de buitenlandse handel per , 1984/12 en 1988/12

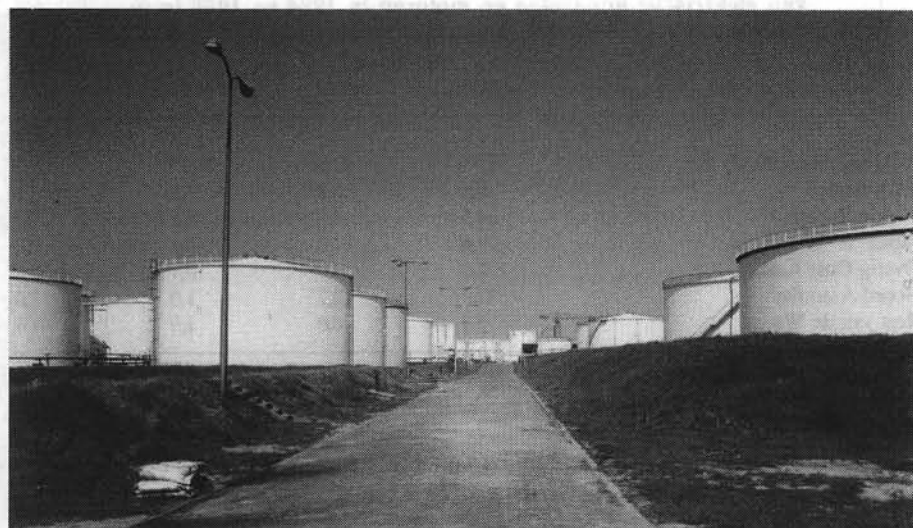
Tussen 1984 en 1987 is de EG-import van elektrische apparaten en elektronica vanuit Zuidoost Azië incl. Japan in waarde 52% en in gewicht met 80% gestegen. Ook deze stijging werd voornamelijk veroorzaakt door Taiwan, Zuid-Korea, Hongkong en Singapore (Radstaak, 1989). Tussen 1984 en 1987 nam de entrepot-opslag vanuit deze vier landen, in gewicht met 490% toe. De betekenis van entrepots voor de Europese distributie van elektrische apparaten neemt dus sterk toe.

Het aandeel van de entrepot-opslag met een Europese herkomst loopt relatief gezien terug. Absoluut gezien is er nog steeds sprake van een toename van 14092 ton in 1985 naar 26481 ton in 1988. Het cijfer van de entrepot-uitvoer in 1988 naar de EVA-landen wordt voornamelijk veroorzaakt door een vertwintigvoudiging van de entrepot-uitvoer naar Oostenrijk die zich in 1988 ten opzichte van 1987 voordeed.

Voor andere categorieën goederen kunnen geheel andere distributiepatronen gelden. Wanneer bijvoorbeeld gekeken wordt naar motorvoertuigen, dan blijkt 78% van de entrepot-opslag afkomstig te zijn uit Japan, terwijl bij de entrepot-uitslag Nederland en West-Duitsland met respectievelijk 60% en 36% het leeuwendeel van de bestemmingen voor hun rekening nemen. De overige 4% van de entrepot-uitvoer gaat naar in totaal 41 landen⁵ (cijfers voor 1988).

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat entrepots een schakel vormen in de Europese distributie van elektrische apparaten en motoren met een niet-Europese herkomst. Daarnaast is er ook een rol voor hen weggelegd bij de interne Europese distributie. Verwacht mag worden dat, hoewel dit niet aan de hand van cijfermateriaal kan worden vastgesteld, dit ook geldt voor het communautaire verkeer.

⁵ Bij de berekening van dit aantal is een ondergrens van 10 ton gehanteerd. Bestemmingslanden die onder deze grens scoren, zijn niet meegeteld.



LOKATIE VAN ENTREPOTS EN ENTREPOTVERKEER

6.1 Inleiding

De lokatie van entrepots heeft een internationale en een nationale dimensie. Internationaal zijn de entrepots van belang bij het promoten van Nederland als distributieland. In elke brochure ten behoeve van buitenlandse investeerders worden de mogelijkheden ten aanzien van het Nederlandse entrepotstelsel verwoord.

Nationaal is de feitelijke lokatie van de entrepots van belang. De spreiding van de entrepots kan afwijken van de spreiding van de entrepot-opslag. Door de lokatie van de entrepot-opslag naast die van de entrepots te zetten kan een indruk worden verkregen van de relatieve grote van de entrepots in een bepaalde regio. Daarnaast kan worden nagegaan in hoeverre de entrepots gevestigd zijn bij belangrijke knooppunten van internationale vervoersstromen.

In paragraaf 6.2 zal kort worden ingegaan op de internationale context waarin de entrepots een rol spelen. Vervolgens zal in 6.3 en 6.4 worden ingegaan op respectievelijk de lokatie van de entrepots en de entrepot-opslag.

6.2 Entrepots in internationaal perspectief

Een aantal factoren zijn verantwoordelijk voor de vooraanstaande positie die Nederland inneemt in de transportsector van Europa. De voornaamste daarvan zijn de gunstige geografische ligging, de infrastructuurverbindingen met het achterland, de politieke stabiliteit en de fiscale wetgeving. Veelvuldig wordt er in rapporten en nota's ook gewezen op de in vergelijking met het buitenland veelzijdige gebruiksmogelijkheden van de Nederlandse entrepots (zie o.a. NEI, 1983 en 1987). Het Nederlands Economisch Instituut (1987) heeft voor distributievevestigingen een aantal Europese regio's met elkaar vergeleken. Bij deze vergelijking, waarbij de score van de regio's op in totaal 28 vestigingsplaatsfactoren waren betrokken, kwam de Randstad als beste vestigingsplaats naar voren. Vier van deze factoren hadden direct of indirect met entrepots te maken en staan vermeld in tabel 6.1.

Tabel 6.1 Scores van vestigingsplaatsfactoren m.b.t. douane-aangelegenheden in 7 Europese regio's

	Randstad	Londen	Parijs	Hamburg	Frankfurt	München	Brussel/ Antwerpen
Fiscale wetgeving	2	1	7	4/5/6	4/5/6	4/5/6	3
Faciliteiten voor douane-entrepot	1	2-7	2-7	2-7	2-7	2-7	2-7
Souplesse en snelheid douane afwikkeling	1	2-7	2-7	2-7	2-7	2-7	2-7
Geautomatiseerde afwikkeling administratieve gegevens douane	4/5	1/2/3	1/2/3	4/5	6/7	6/7	1/2/3

Bron: NEI (1987)

Douanewetgeving is onderdeel van de fiscale wetgeving. Het aandeel van de kosten die voortvloeien uit de douanewetgeving in de totale fiscale kosten is waarschijnlijk gering. Besparingen op vennootschapsbelasting e.d. zullen belangrijker zijn dan de besparing op de aan de grens te betalen belastingen. Van belang is in deze dat distributiecentra kunnen rekenen op een milde behandeling door de belastingdienst¹.

De mogelijkheden ten aanzien van entrepots in Nederland zijn aanzienlijk ruimer dan in de omliggende landen. De opslag in entrepot is in andere landen slechts mogelijk in de directe omgeving van havens en vliegvelden, terwijl in Nederland deze faciliteiten in principe door het gehele land kunnen worden gerealiseerd. De mogelijkheid tot administratieve controle, die veelal in andere landen minder of in het geheel niet is ontwikkeld, speelt hierbij een rol.

De flexibele opstelling van de Nederlandse douane is in de internationale context moeilijk hard te maken. Gewezen kan worden op het personeelstekort dat de douane kan dwingen om soepel op te treden. Daarnaast kunnen regelingen worden genoemd als de geïntegreerde douaneregeling en de proefregeling voor goederendistributiebedrijven. Volgens Dijkhuizen (1987) is de douane-service echter geleidelijk aan het verminderen². Ook de tijd die de douane-formaliteiten op Schiphol vergen, wordt als te lang ervaren.

In dit kader is het opvallend dat Nederland achterloopt met de automatisering van de verwerking van douanegegevens. Het Nederlandse systeem Sagitta biedt sinds begin 1989 de mogelijkheid voor bedrijven om invoer-gegevens langs elektronische weg af te handelen. Voor de internationale distributiefunctie van Nederland is de mogelijkheid van elektronische afhandeling van doorvoer- en

¹ Artikel "Nederland voor Japan ook fiscale Europoort", Het Financieel Dagblad, 27 september 1989

² S. Dijkhuizen was directeur van Digital Equipment Nijmegen. Dit is het Europees reparatie en distributie centrum van Digital.

uitvoer-gegevens van zeer groot belang zijn (zie Nederland Distributieland, 1989).

Hoewel Nederland hoog scoort met de entrepot-mogelijkheden, zal dit zelden de voornaamste reden zijn voor vestiging in Nederland. Van de 46 door Loeve en De Vries (1982) geïnterviewde Japanse bedrijven was er één die als voornaamste reden voor vestiging in Nederland opgaf: het "bonded warehouse systeem". In dit onderzoek waren diverse categorieën bedrijven opgenomen, waardoor niet moet worden uitgesloten dat de score 'voornaamste reden; entrepots' bij bedrijven die een distributiecentrum in Nederland vestigen, hoger zal zijn.

6.3 Spreiding van entrepots

Op voorhand kunnen ten aanzien van de lokatie van entrepots een aantal opmerkingen worden gemaakt. Ten eerste is de lokatie van de entrepots met uitzondering van de FEMAC's onderworpen aan de goedkeuring van de douane. Zoals in paragraaf 2.4.2.3 bleek, ziet de wetgever met name de zeehavens en luchthavens als vestigingsplaatsen voor entrepots aangezien daar alle entrepots worden toegestaan.

Ten tweede kan een vergelijking worden gemaakt met de lokatie van de -traditionele- vrijhavens en vrije zones. Het nadeel van een dergelijke vergelijking is dat deze lokatie institutioneel bepaald is. Anderson onderzocht in de jaren dertig een aantal vrijhavens in Noord-West Europa en kwam tot de conclusie dat de mate van succes van een vrijhaven "must be ascribed to several, perhaps interacting forces, the most important single factor seems to be that of geographical location (Anderson, 1934, p. 147). Ten aanzien van deze lokatie onderscheidde hij een drietal factoren. Ten eerste moet de vrijhaven over een aanzienlijk achterland beschikken. Ten tweede moet in dit achterland een aantal landen aanwezig zijn en ten derde moeten deze landen een hoog ontwikkelingsniveau bezitten waarbij de buitenlandse handel essentieel is voor de economische groei. Wanneer in Nederland de havens als vestigingsplaats voor entrepots worden aangemerkt, blijkt de haven van Rotterdam aan deze drie voorwaarden te voldoen.

Ten derde dient melding te worden gemaakt van een ontwikkeling in de Verenigde Staten zoals die zich in de jaren zeventig voordeed. Het aantal Foreign Trade Zones (FTZ's)³ nam in deze periode sterk toe. Tegelijkertijd deed zich een verschuiving voor in het lokatiepatroon van deze FTZ's. Waren aanvankelijk de meest FTZ's in of nabij zee- of binnenhavens gevestigd, de in de jaren zeventig gestichte FTZ's hadden voor het merendeel een lokatie op of nabij een luchthaven of een lokatie bij belangrijke autosnelwegen en spoorlijnen (zie Spinanger, 1985).

³ Foreign Trade Zones zijn te vergelijken met entrepots en vrijhavens.

Uit deze bevindingen kan worden opgemaakt dat zee- en luchthavens waarschijnlijk belangrijke vestigingsplaatsen zijn voor entrepots. Tegelijkertijd moet worden opgemerkt dat analoog aan de Amerikaanse ontwikkeling ook meer in het binnenland gelegen lokaties voor vestiging van een entrepot in aanmerking kunnen komen.

De lokatie van de Nederlandse entrepots kan worden nagegaan aan de hand van gegevens van de douane en het Ministerie van Financiën. Twee moeilijkheden doen zich bij de hantering van deze gegevens voor. Ten eerste moet ten aanzien van de betrouwbaarheid worden opgemerkt dat deze niet optimaal is. Bij een aantal opgaven zijn in opeenvolgende jaren onwaarschijnlijke schommelingen geconstateerd. Ten tweede is in het einde van de jaren tachtig bij de douane een reorganisatie doorgevoerd waarbij 26 inspecties zijn omgezet in 9 douanedistricten en het aantal douaneposten is verminderd van 83 tot 48. Daar bij deze operatie ook de geografische afbakening van de posten en districten werd herzien, is een vergelijking in de tijd niet mogelijk. Dit betekent dat hier moet worden volstaan met het weergeven van het aantal entrepots per douanedistrict. Evenals in hoofdstuk 2 wordt er hier op gewezen dat het cijfermateriaal met de nodige voorzichtigheid moet worden geïnterpreteerd.

In tabel 6.2 wordt de verdeling van de aantallen entrepots weergegeven per district. In deze tabel zijn de koelhuizen, graansilo's en tankparken niet opgenomen, omdat hierover alleen zeer onbetrouwbaar materiaal aanwezig was⁴. Een FEMAC wordt geregistreerd in het district waar de hoofdvestiging van het vergunning houdende bedrijf is gevestigd. In deze vestiging bevindt zich de administratie van het entrepot; de feitelijke goederenopslag kan ook buiten het desbetreffende district plaatsvinden.

Tabel 6.2 Aantal douane-entrepots per douanedistrict per 1-4-1990

	publiek entrepot	particulier entrepot	fictief entrepot	FEMAC	FEMBAC
Amsterdam	9	21	37	24	114
Arnhem	-	48	22	26	25
Enschede	-	13	4	15	5
Groningen	-	21	9	34	22
Heerlen	-	13	26	7	3
Hoofddorp	2	39	-	32	5
Roosendaal	-	23	1	36	14
Rotterdam	3	42	15	72	15
Venlo	-	11	37	22	8
Totaal	14	231	144	268	211

Bron: opgave Directie Douane (Rotterdam)

⁴ Het aantal koelhuizen en graansilo's was onwaarschijnlijk hoog, hetgeen erop wijst dat bij de tellingen (gedeeltelijk) het aantal cellen was opgegeven.

Hoewel de ruimtelijke indeling van Nederland aan de hand van de douanedistricten grof is, kunnen uit tabel een aantal conclusies worden getrokken. In de districten met grote zeehavens (Amsterdam en Rotterdam) en het district Hoofddorp waaronder de luchthaven Schiphol valt, is geen sterke concentratie van entrepots aan te treffen, ook in andere districten komen entrepots in ruime aantallen voor. Opvallend zijn wel de relatief hoge concentraties van enkele entrepotvormen in enkele districten. Met name het aantal FEMBAC's in het district Amsterdam is opvallend. Daarnaast is het aantal afgegeven FEMAC-vergunningen in het district Rotterdam aanmerkelijk hoger dan in de andere districten.

Wanneer naar het aantal douaneloodsen per district wordt gekeken, blijkt er een duidelijke concentratie in Rotterdam aanwezig te zijn. Van de 1020 douaneloodsen die in 1990 in Nederland aanwezig zijn, zijn er 494 in het district Rotterdam gevestigd. Een verklaring voor deze duidelijke concentratie kan gevonden worden in de functie van de douane-opslag. Deze opslag is hoofdzakelijk bedoeld voor kortstondige opslag tijdens de transportfasen in een produktiekolom. De aangevoerde goederen worden in afwachting van hun definitieve bestemming tijdelijk opgeslagen onder het regime van de douane-opslag. Omdat dit op basis van zgn. summier gegevens kan, is dit regime zeer geschikt om goederen op te slaan waarvan nog niet alle gegevens voorhanden zijn⁵. In Rotterdam zijn dan ook vele douaneloodsen te vinden nabij de havenbekkens en zelfs direct aan de kaden. Op Schiphol is het regel dat alle aangevoerde goederen eerst in een douaneloods worden gebracht die direct aan het platform zijn gesitueerd. In deze zgn. 'eerste linie loods' verblijven de goederen zeer kort (vaak slechts enkele uren) om vervolgens te worden doorgezet naar douaneloodsen die verder van het platform staan⁶.

Tankparken zijn aanwezig in de districten Rotterdam (10), Amsterdam (11) en Roosendaal (3). In totaal gaat het hier om enkele duizenden tanks. Een deel van deze tanks heeft een wisselende status, hetgeen betekent dat zij dienst kunnen doen onder verschillende entrepotregimes en zelfs onder het douane-opslagregime. Aangezien het bij opslag in tanks hoofdzakelijk om massagoederen gaat, is een lokatie in zeehavengebieden verklaarbaar. Naast tanks in deze tankparken kunnen afzonderlijke tanks ook onder een FEMAC-vergunning

⁵ De douane maakt onderscheid tussen summier en specifieke gegevens. Bij de specifieke gegevens zijn de gegevens over de goederen dusdanig dat daaruit het exacte verschuldigde belastingtarief en -bedrag is vast te stellen. Bij summier gegevens is de douane globaal op de hoogte van de identiteit van de goederen.

⁶ Bron: interviews bij de inspectie Schiphol en het douanedistrict Rotterdam.

vallen. Het is waarschijnlijk dat het aantal tanks in tankparken afneemt te gunste van tanks onder FEMAC-verband⁷.

Afb. 6.1 Kaart van de 9 douane districten per 1-1-1990



Bron: Directie Douane Rotterdam

⁷ Het aantal tankparken in de vroegere inspectie Rotterdam is tussen 1985 en 1987 teruggelopen van 16 tot 10. In dezelfde periode nam het aantal tanks in deze parken met 562 af tot 1519 in 1987. 1987 was tevens het jaar waarin het tankopslagbedrijf Paktank een FEMAC-vergunning kreeg.

Aan de hand van dit gebrekkige materiaal kunnen enkele voorlopige conclusies worden getrokken. Ten eerste komt naar voren dat de omgeving van zeehavens een belangrijke vestigingsplaats is voor instituten waar goederen onder toezicht van de douane worden opgeslagen. Voor de douane-opslag geldt dit in sterkere mate dan voor de entrepot-opslag. Entrepots zijn ook in relatief grote aantallen te vinden in douanedistricten die niet over zeehavens beschikken. Het van recente datum voorhanden zijnde cijfermateriaal is van onvoldoende kwaliteit om verdergaande conclusies te trekken.

Naast de lokatie van de afzonderlijke entrepots kan door middel van CBS-materiaal worden nagegaan waar in Nederland de entrepot-opslag daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

6.4 Spreiding van het entrepotverkeer

Het CBS onderscheidt sinds 1982 in Nederland 54 zgn. verkeersgebieden, waarmee een uit vervoerstechnisch opzicht bruikbare opsplitsing van Nederland is verkregen. Onder deze verkeersgebieden bevinden zich de gemeenten met een zeehaven.

Per verkeersgebied worden de entrepot-opslag en de entrepot-uitvoer geregistreerd. Wanneer er entrepot-opslag in een bepaalde regio wordt geconstateerd, worden de goederen in die regio onder het entrepotstelsel gebracht. De feitelijke opslag kan in een andere regio plaatsvinden. Dit gaat met name op bij een FEMAC omdat dit entrepottype geen eigenlijke lokatie heeft. Wanneer het de entrepot-opslag in een ander type entrepot betreft, kunnen de goederen later worden overgebracht naar een ander entrepot. Ook in een dergelijke situatie behoeft de regio van entrepot-opslag niet de regio te zijn waar de goederen feitelijk liggen opgeslagen.

Ten aanzien van de entrepot-uitvoer geldt een soortgelijke situatie: de regio van entrepot-uitvoer behoeft niet de regio te zijn waar de goederen lagen opgeslagen.

Daar het entrepotverkeer hoofdzakelijk bestaat uit massagoederen, wordt een 'regio-indeling' gehanteerd waarbij de Nederlandse zeehavens worden afgezet tegenover de rest van Nederland. Er worden vier regio's onderscheiden: Rotterdam, Amsterdam, een groep van 7 zeehavens en overig Nederland.

Uit tabel 6.3 komt duidelijk naar voren dat het overgrote deel van het entrepotverkeer zich afspeelt in Rotterdam. Het aandeel van deze gemeente loopt echter terug ten gunste van de andere drie regio's. Hiervoor zijn twee oorzaken aan te voeren. Ten eerste vertoonde de entrepot-opslag in Rotterdam in de eerste helft van de jaren tachtig een absolute daling met ruim 22 miljoen ton. Deze daling werd voornamelijk veroorzaakt door de dalende entrepot-opslag van minerale oliën. Ten tweede steeg, absoluut gezien het entrepotverkeer in Amsterdam en

Tabel 6.3 Procentuele verdeling van de entrepot-opslag en de entrepot-uitvoer over vier regio's in 1980 en 1987

	entrepot-opslag		entrepot-uitvoer	
	1980	1987	1980	1987
Rotterdam	93,9	84,3	96,0	90,1
Amsterdam	2,8	10,2	2,0	6,3
7 zeehavens*	2,8	3,9	1,7	2,4
overig Nederland	0,5	1,6	0,3	1,2

* Vlaardingen, Dordrecht, Zwijndrecht, Vlissingen, Terneuzen/Axel, Velsen/IJmuiden, Delfzijl/Eemshaven

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar regio's en zeehavens en Statistiek van het internationale zeehavenvervoer 1980

Overig Nederland sterk. De entrepot-opslag steeg tussen 1980 en 1987 met respectievelijk 185% en 111%.

Uit tabel 6.3 blijkt tevens dat de entrepot-uitvoer sterker is geconcentreerd in Rotterdam dan de entrepot-opslag. Een mogelijke verklaring hiervoor kan zijn dat de entrepot-invoer in de andere drie regio's relatief groot is.

Wanneer gekeken wordt naar de regionale verdeling van de entrepot-opslag en -uitvoer per goederensoort, wordt de dominante positie van Rotterdam enigszins gerelativeerd. Uit tabel 6.4 blijkt, dat Rotterdam bij alle goederenhoofdstukken meer dan de helft van de entrepot-opslag voor zijn rekening te neemt, maar dat de dominantie alleen opgaat bij minerale oliën en chemische produkten. Bij de entrepot-uitvoer komt hetzelfde beeld, maar extremer naar voren; het aandeel van Rotterdam is hoog bij minerale oliën en chemische produkten en veel lager bij de overige drie in tabel 6.4 genoemde goederenhoofdstukken. Opvallend is het hoge aandeel van overig Nederland in de entrepot-uitvoer van landbouwgoederen. Absoluut is de entrepot-uitvoer van deze goederen in 1987 in Overig Nederland groter dan de entrepot-opslag. Met name het verkeersgebied Delft en Westland draagt daartoe bij met een entrepot-opslag van 500 ton en een entrepot-uitvoer van 31600 ton aan vers fruit en groenten (NSTR 03). Daar bij deze goederen geen lange opslagduur mag worden verwacht en in 1985 en 1986 de entrepot-uitvoer van deze goederen in dit verkeersgebied de entrepot-opslag overtrof (zij het minder dan in 1985 en 1986), kan worden gesteld dat de goederen in een ander verkeersgebied onder het entrepotstelsel worden gebracht. Mogelijk gaat het om groenten en fruit die via Rotterdam worden aangevoerd en daar onder het entrepotstelsel worden gebracht, om vervolgens in het Westland te worden geveild en te worden afgevoerd naar het buitenland.

De dominantie van het entrepotverkeer van minerale oliën in Rotterdam kan uit een aantal factoren worden verklaard. Daarbij staat de overslag- en distributiefunctie die Rotterdam heeft in de internationale oliehandel centraal. Hiermee hangt direct samen de industriële functie in de vorm van vijf raffinaderijen, met een jaarlijkse verwerkingscapaciteit van ca. 65 miljoen ton ruwe aardolie. Daar

Tabel 6.4 Procentuele verdeling van de entrepot-opslag en de entrepot-uitvoer van vijf goederenhoofdstukken over vier regio's in 1987

NSTR:	entrepot-opslag					entrepot-uitvoer				
	0	1	3	8	9	0	1	3	8	9
Rotterdam	56,5	57,2	85,5	84,9	67,9	17,7	47,8	92,1	88,6	48,6
Amsterdam	9,2	9,5	11,1	2,1	6,8	13,5	3,4	6,8	1,9	7,4
7 zeehavens*	12,7	27,1	2,9	5,4	3,7	9,4	40,7	1,1	5,8	0,6
Overig Nederland	21,4	6,2	0,5	7,6	21,5	59,4	8,1	0,1	3,7	43,4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

* zie tabel 6.3

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar regio's en zeehavens

naast bezit Rotterdam een opslag- en bewerkingsfunctie voor ruwe aardolie en aardolieproducten. De zes voornaamste opslagbedrijven beschikken gezamenlijk over een opslagcapaciteit van ca. 11,6 miljoen m³. De Rotterdamse 'olie spotmarkt' vervult tenslotte een belangrijke functie op het gebied van prijsvorming en 'balancing' van voorraadposities (Molenaar, 1989).

De in tabel 6.4 genoemde entrepot-opslag en entrepot-uitvoer hebben, zoals bekend, uitsluitend betrekking op de vanuit het buitenland aangevoerde goederen. Het percentage minerale oliën voor Rotterdam omvat dan ook voornamelijk ruwe aardolie. De totale entrepot-opslag in Rotterdam bestaat voor 62,4% uit ruwe aardolie en de entrepot-uitvoer voor 89,7%. Wanneer de entrepot-opslag met een binnenlandse herkomst in de beschouwing wordt opgenomen, dan kan, gezien de Rotterdamse positie in de oliehandel en -distributie, worden aangenomen dat een groot deel daarvan in Rotterdam onder het entrepotstelsel wordt gebracht. Zoals in paragraaf 5.2.3 bleek, gaat het bij deze entrepot-opslag voornamelijk om aardolieproducten.

In het verkeersgebied Amsterdam bestaat het entrepotverkeer eveneens hoofdzakelijk uit minerale oliën, maar hier zijn het de vloeibare brandstoffen die respectievelijk 93,2% en 94,5% van de totale entrepot-opslag en entrepot-uitvoer voor hun rekening nemen. De omvang van het entrepotverkeer in deze goederen is begin jaren tachtig sterk gestegen en viel samen met de sluiting van de Mobil raffinaderij, waarbij werd overgeschakeld van raffinage naar opslag, finale verwerking en distributie van olieproducten.

Wanneer naar de overige verkeersgebieden met een entrepot-opslag van meer dan 100.000 ton wordt gekeken (zie tabel 6.5), dan kan de omvang van het entrepotverkeer veelal verklaard worden door een enkele goederensoort. Dit zijn in alle gevallen massagoederen. Vaak is er een mogelijke relatie in deze verkeersgebieden te leggen met daar gevestigde industrieën. In Vlissingen is een raffinaderij gevestigd en de entrepot-opslag bestaat daar voor 93,2% uit vloeiba-

Tabel 6.5 Tien verkeersgebieden met de grootste entrepot-opslag en entrepot-uitvoer met het aandeel van de grootste goederengroep daarin in 1987

	entrepot- opslag (x 1000 ton)	aandeel van de grootste goederengroep
Rotterdam	47578	62,4% ruwe aardolie
Amsterdam	5759	93,4% vloeibare brandstoffen
Vlissingen	719	74,1% vloeibare brandstoffen
Terneuzen en Axel	709	95,9% energiegassen
Vlaardingen	416	97,0% oliehoudende zaden, olie en vetten
Moerdijk	335	94,5% chemische basisprodukten
Dordrecht	314	47,0% chemische basisprodukten
Zuid-Limburg	178	94,5% vloeibare brandstoffen
Overig West Noord-Brabant	87	30,9% vervoermaterieel
Agglomeratie Den Haag	47	95,7% vloeibare brandstoffen

	entrepot- uitvoer (x 1000 ton)	aandeel van de grootste goederengroep
Rotterdam	37450	89,7% ruwe aardolie
Amsterdam	2602	94,5% vloeibare brandstoffen
Vlissingen	383	67,2% vloeibare brandstoffen
Vlaardingen	343	96,7% oliehoudende zaden, olie en vetten
Dordrecht	244	72,3% chemische basisprodukten
Overig Rijnmond	100	53,1% zout, zwavel en ongeroost ijzerkies
Moerdijk	99	91,7% chemische basisprodukten
Zuid-Limburg	86	98,0% vervoermaterieel
Delft en Westland	43	74,2% vers fruit en groenten
Terneuzen en Axel	29	59,8% energiegassen

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer per goederensoort naar de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar de regio's en zeehavens, en opgaven van het CBS

re brandstoffen. In Moerdijk en Terneuzen en Axel staat chemische industrie; in Moerdijk bestaat de entrepot-opslag voor 94,5% uit chemische basisprodukten en in Terneuzen en Axel bestaat de entrepot-opslag voor 95,9% uit energiegassen. Opvallend is dat tussen 1982 en 1984 de invoer van energiegassen terugliep van 698.400 ton tot 59.200 ton, terwijl de entrepot-opslag steeg van 1900 ton tot 865.000 ton. Tegenover deze gestegen entrepot-opslag staat geen grote entrepot-uitvoer⁸. Er is hier waarschijnlijk sprake van een substitutie van rechtstreekse invoer door invoer via entrepot.

⁸ In 1987 werd 82,3% van de entrepot-opslag van energiegassen in Terneuzen en Axel gereali-seerd. De totale entrepot-uitvoer bedroeg 72.000 ton, waarvan 27% in Terneuzen en Axel.

De volgorde van de verkeersgebieden in tabel 6.5 bij de entrepot-opslag en entrepot-uitvoer blijkt niet gelijk te zijn. Verklaringen hiervoor zijn dat de goederen in het verkeersgebied waar de entrepot-opslag werd geregistreerd, via entrepot zijn ingevoerd of dat de goederen onder het entrepotstelsel naar een ander verkeersgebied zijn overgebracht. Het verkeersgebied Zuid-Limburg illustreert dit; de entrepot-opslag bestaat hoofdzakelijk uit vloeibare brandstoffen, de entrepot-uitvoer daarentegen hoofdzakelijk uit vervoermaterieel. Hiertegenover staat een te verwaarlozen entrepot-uitvoer van vloeibare brandstoffen en een kleine (8500 ton) entrepot-opslag van vervoermaterieel. Bij de entrepot-uitvoer gaat het om personenauto's die in Rotterdam worden aangevoerd, daar onder het entrepot-stelsel worden gebracht en vervolgens naar Zuid-Limburg worden vervoerd. In Zuid-Limburg verlaten deze auto's het entrepot weer als ze naar West-Duitsland worden vervoerd⁹. De spreiding van het entrepotverkeer over de 54 verkeersgebieden wordt grotendeels verklaard door de samenstelling van het entrepotverkeer in deze gebieden. In verkeersgebieden waar het entrepotverkeer in volume gemeten niet omvangrijk is, kan het entrepotverkeer echter toch van belang zijn. Een voorbeeld daarvan is het verkeersgebied Overig Groot Amsterdam¹⁰ waartoe Schiphol behoort. In dit gebied bedroeg in 1987 de entrepot-opslag 40.200 ton en de entrepot-uitvoer 10.000 ton. Door de lucht werd op Schiphol in 1987 18.200 ton goederen aangevoerd met de douane-bestemming entrepot-opslag. Deze zelfde hoeveelheid werd in het verkeersgebied Overig Groot Amsterdam onder het entrepotstelsel gebracht. Ook voor 1986 kan deze overeenkomst worden geconstateerd. Hieruit kan worden afgeleid dat de goederen rond de luchthaven in een entrepot worden opgeslagen of onder het FE-MAC-verband worden gebracht en dan ook buiten het verkeersgebied Overig Groot Amsterdam kunnen worden opgeslagen. Op het areaal van de luchthaven zijn entrepot-faciliteiten aanwezig ter grootte van ruim 33.000 m² waarvan ongeveer 50 buitenlandse bedrijven gebruik maken (Wever en Ter Hart, 1985). Daartegenover staat dat door de douane inspectie Schiphol relatief veel FE-MAC-vergunningen (op 31 december 1987 bedroeg het aantal 41) zijn afgegeven.

De samenstelling van in het verkeersgebied Overig Groot Amsterdam aangevoerde goederen wijkt sterk af van dat van verkeersgebieden met zeehavens. 44% van de entrepot-opslag bestond uit vervoermaterieel en 20% uit apparaten en motoren. Deze goederen wijzen op een hoogwaardiger samenstelling dan de entrepot-opslag in de zeehavens waar de massagoederen overheersen. Van de totale entrepot-opslag in het verkeersgebied wordt 45% door de lucht aangevoerd. Daarin nemen apparaten en motoren (NSTR 93) met 6900 ton een belangrijke plaats in. Daarnaast worden vers fruit en groenten (NSTR 03) en

⁹ Bron: Combinatie van CBS-materiaal.

¹⁰ Het verkeersgebied Overig Groot Amsterdam omvat de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen, Over Amstel en Diemen en het gebied Waterland ten noorden van Amsterdam.

overige (half)fabrikaten met respectievelijk 3900 ton en 4700 ton door de lucht aangevoerd.

De entrepot-uitvoer van het verkeersgebied Overig Groot Amsterdam is bescheiden. In 1987 bedroeg de entrepot-uitvoer van apparaten en motoren 3700 ton. 1600 ton werd daarbij via de luchtvaart afgevoerd, de rest ging over de weg. Deze lage entrepot-uitvoer ten opzichte van de entrepot-opslag kan op twee factoren duiden. Ten eerste kan een deel van de goederen naar een ander verkeersgebied zijn overgebracht om vervolgens daar het entrepot-stelsel te verlaten. Ten tweede kan een deel via entrepot worden ingevoerd, hetgeen gezien de aanzienlijk entrepot-invoer van NSTR 9 niet onaannemelijk is.

Wanneer de gegevens van de paragrafen 6.3 en 6.4 worden gecombineerd kunnen, met inachtneming van de verschillen in geografische afbakening, de verschillen in geografische spreiding van het entrepotverkeer en entrepots worden bekeken. Hierbij dient te worden opgemerkt dat een vergelijking tussen spreiding van entrepotverkeer en entrepots niet zonder meer mogelijk is omdat het entrepotverkeer uitsluitend betrekking heeft op de goederen die van het buitenland afkomstig zijn. De opslag in entrepot van goederen die uit Nederland afkomstig zijn en naar het buitenland worden afgevoerd, wordt tot de uitvoer gerekend. Bij de spreiding van de entrepots zijn alle bestaande entrepots opgenomen, ongeacht de herkomst van de goederen. Het is echter onwaarschijnlijk dat er douane-entrepots bestaan, die uitsluitend voor de uitvoer via entrepot dienst doen, en zo deze al bestaan, het voornamelijk particuliere entrepots zullen zijn. Wel zijn er een aantal entrepots die oneigenlijk worden gebruikt voor speculatieve doeleinden in het kader van de EG-landbouweffingen (zie paragraaf 7.2.3).

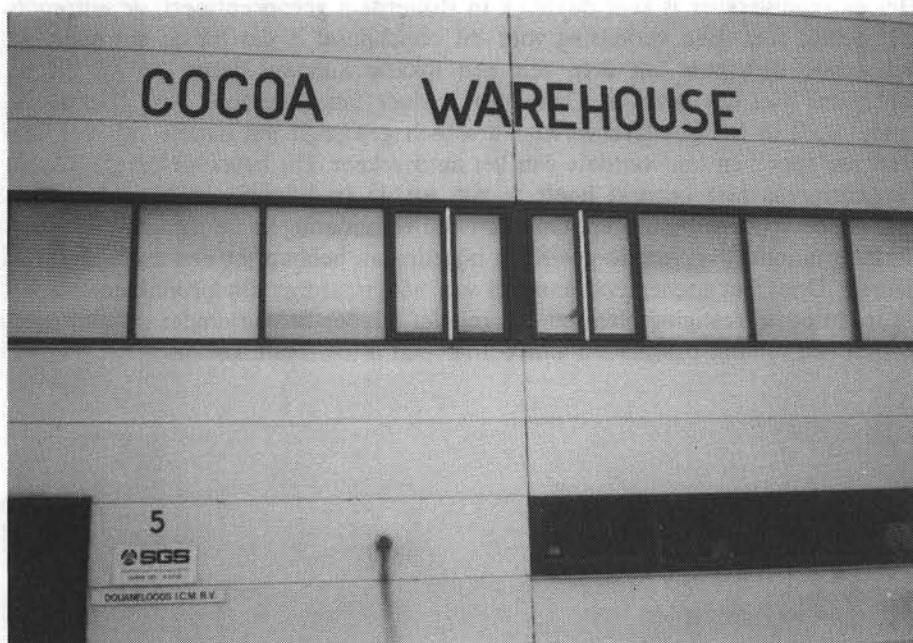
Opvallend is dan dat de concentratie van het entrepotverkeer in Rotterdam zich niet vertaalt in een duidelijke concentratie van entrepots in het Rijnmondgebied. Het binnenland en met name het district Arnhem kent ook een groot aantal entrepots. Ook een relatief klein district als Heerlen telt in totaal 49 entrepots. Een en ander betekent dat naar hoeveelheid goederen gemeten de entrepots in Rotterdam gemiddeld groter zijn dan in de rest van Nederland.

Het entrepotverkeer lijkt zich daarnaast te deconcentreren, het aandeel van Rotterdam neemt geleidelijk af. Deze constatering ligt in het verlengde van een bevinding van Van der Loos en Harleman (1988). Zij constateerden dat Nederlandse transport- en expeditiebedrijven het binnenland algemeen als aantrekkelijk beschouwen voor de vestiging van opslagfaciliteiten. De belangrijkste argumenten die hiervoor konden worden aangevoerd, waren de prijs en de flexibiliteit van de factor arbeid, de beschikbaarheid van bedrijfsterreinen en de lage grondkosten. Deze laatste factor werd ook enkele malen genoemd door geïnterviewde douaneambtenaren als oorzaak van de vestiging van entrepots buiten de havens.

Met deze constatering wordt aangesloten op de ontwikkeling in de VS waar, zoals in paragraaf 6.3 werd aangeduid, in de jaren zeventig het aantal FTZ's in het binnenland steeg. Daarnaast kan worden geconcludeerd dat de stelling van

Thomas ten aanzien van de vrijhavens maar ten dele opgaat voor de entrepots. Het entrepotverkeer is zeer duidelijk in Rotterdam geconcentreert, de entrepots zelf echter niet. Een verklaring voor dit verschijnsel is dat bij de entrepots de beherende bedrijven ten dele zelf een lokatie kunnen kiezen terwijl dit bij vrijhavens niet het geval is. Daarnaast is sinds het onderzoek van Thomas de modal split in het goederenvervoer drastisch gewijzigd ten nadele van het vervoer per spoor en ten voordele van het autoverkeer. Dit betekent dat de lokatie van entrepots niet beperkt hoeft te zijn tot de traditionele zeehaventerreinen met goede spoorverbindingen. Ook kan een verandering in de samenstelling van de internationaal vervoerde goederen bijgedragen hebben tot een ander lokatiegedrag. Door het toenemend aandeel van hoogwaardige eindprodukten worden de traditionele vestigingsplaatsen van relatief minder belang omdat de transportkosten een relatief bescheiden aandeel hebben in de totale kosten.





BETEKENIS VAN DE ENTREPOTS VOOR HET BEDRIJFSLEVEN

7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het entrepotverkeer. Daarbij is komen vast te staan dat de entrepots een rol spelen in de afhandeling van internationale goederenstromen die via Nederland lopen. Deze gegevens geven geen inzicht in de rol die entrepots in de dagelijkse bedrijfsvoering van ondernemingen spelen. Dit hoofdstuk zal daarop met name ingaan.

Het materiaal dat ter beschikking staat, is beperkt. In de literatuur is hierover nagenoeg niets gepubliceerd. Daarnaast bestaat er geen centraal bestand van bedrijven met entrepot-vergunningen zodat het onmogelijk was, via een representatieve steekproef en enquêtes, informatie te verzamelen. De douane beschikt decentraal wel over de benodigde informatie, maar is gezien de aard van deze (belasting) gegevens niet bereid, inzicht daarin te verschaffen. Gegeven deze beperkingen zijn de mogelijkheden om op bedrijfsniveau informatie te verzamelen beperkt.

Aan de hand van gesprekken met douanebeambten in een viertal districten (Utrecht, Rotterdam, Schiphol en Zuid-Limburg) en vertegenwoordigers van enkele grote bedrijven met entrepots, kon toch een eerste indruk worden verkregen van de problematiek. De gesprekken hadden een verkennend karakter en waren bij de douanedistricten vaak douanetechnisch van aard en regionaal georiënteerd. De door middel van de gesprekken verkregen informatie wordt dan ook gekenmerkt door een zekere bias.

Een tweede informatiebron wordt gevormd door kranten, congresverslagen en propagandamateriaal waarin vaak direct of indirect door bedrijven gezinspeeld wordt op hun entrepot. Ook dit materiaal is selectief; alleen die bedrijven komen aan het woord die daarvan een zeker profijt zullen verwachten.

Gesteld kan worden de te presenteren onderzoeksresultaten een verkennend karakter dragen. De kwalitatieve gegevens geven een eerste indruk van de micro-economische betekenis van de entrepots.

De economische betekenis van de entrepots voor de bedrijven zal via twee invalshoeken worden belicht. Allereerst zal per type entrepot worden nagegaan

wat de belangrijkste gebruikers en gebruiksmogelijkheden zijn. Daarbij zullen de voordelen van de entrepots worden belicht. Daarna zullen de entrepots meer functioneel aan de orde komen. Na zal worden gegaan waar de entrepots zijn te plaatsen binnen de logistieke procesvoering. Er zal een eerste aanzet worden gegeven tot een typologie van entrepots.

7.2 Entrepotbeheerders

In paragraaf 7.2 wordt ingegaan op 'gebruikers' van de entrepots. Allereerst zal worden aangegeven welke voordelen een entrepot biedt. Vervolgens zal per type entrepot worden nagegaan wat de voornaamste gebruikers respectievelijk gebruiksmogelijkheden zijn.

7.2.1 Algemene voordelen van een entrepot

Alvorens een bedrijf een entrepot start, zal daartoe eerst bij het plaatselijke douanedistrict een vergunning moeten worden aangevraagd. Enerzijds zal deze aanvraag worden getoetst aan de wetgeving en anderzijds wordt een afweging gemaakt tussen het belang van het entrepot voor het bedrijf, en de inzet die het entrepot van de douane vergt. Per type entrepot kan deze afweging verschillende uitkomsten hebben. De aanvrager kan een verzoek indienen voor een specifiek type entrepot maar het komt ook voor dat een vergunning wordt aangevraagd voor 'een' entrepot. In het laatste geval is het aan de douane om een geschikt type te vinden. Met name bij de aanvraag van een FEMAC-vergunning moet het bedrijf veel gegevens overleggen om de organisatie en de betrouwbaarheid van de administratie te toetsen. Bij deze toetsing wordt de Rijks Accountants Dienst ingeschakeld. Dit betekent dat tussen de datum van aanvraag en de uiteindelijke verlening van de vergunning voor een FEMAC, minimaal ongeveer twaalf maanden verlopen.

Het voornaamste doel van opslag in entrepot is het uitstellen, c.q. afstellen van betaling van belasting. De financiering van deze bedragen wordt uitgesteld zodat de rente wordt uitgespaard en/of er geen beroep behoeft te worden gedaan op de liquide middelen wanneer de goederen een buitenlandse bestemming krijgen. In het communautaire verkeer komt dit voornamelijk neer op het uitstellen van de betaling van de BTW (omzetbelasting) en accijnzen. Voor goederen die een herkomst hebben buiten EG, zijn het ten eerste de invoerrechten die bij opslag in entrepot nog niet behoeven te worden voldaan. Wanneer deze invoerrechten en eventuele landbouwheffingen zijn voldaan, bevinden de goederen zich in het vrije verkeer van de EG. Pas wanneer ook de accijnzen en de omzetbelasting zijn voldaan, komen de goederen in het nationale vrije verkeer; pas dan mogen de goederen worden ge- of verbruikt.

Wever en Ter Hart (1985) geven naast het voordeel van de opslag zonder verschuldigdheid van belasting nog twee voordelen aan. Ten eerste stellen zij dat het goedkoper is om goederen "in bulk" in Europa aan te voeren en vanuit het entrepot iedere bestemming in Europa binnen een bepaalde tijdlimiet te berei-

ken. Ten tweede zijn de totale magazijnkosten door het gebruik van een entrepot lager, doordat slechts één groot magazijn hoeft te worden aangehouden in plaats van verscheidene kleine magazijnen in verschillende landen. Wever en Ter Hart stellen hiermee impliciet dat wanneer er bij centrale distributie op Europees niveau gebruik wordt gemaakt van een entrepot, daarmee schaalvoordelen te realiseren zijn. Indien voor zo'n centraal magazijn geen gebruik wordt gemaakt van een entrepot dan, vervallen de schaalvoordelen ten aanzien van de kosten verbonden aan douane- en belastingprocedures. Bij deze kosten moet gedacht worden aan het betalen van belastingen bij het - onnodig of op een te vroeg tijdstip - invoeren van de goederen in het land van opslag en aan de extra tijd die daarmee gemoeid is.

7.2.2 Publieke entrepots

De beheerders van de publieke entrepots zijn traditioneel de lokale overheden. Zij waren de eigenaars van een aantal ommuurde terreinen met daarop de nodige pakhuizen en opslagtanks. De overheid werd gezien als de instantie die het openbare karakter van een dergelijk entrepot kon waarborgen¹. De financiële resultaten van dergelijke entrepots zijn echter niet altijd positief voor de betrokken gemeenten. De Gemeente Amsterdam heeft om deze reden haar Gemeentelijk Handelsentrepot in 1984 overgedaan aan een particuliere transportonderneming. Het publiek entrepot van de gemeente Rotterdam, dat naar oud gebruik het Vrij Entrepot wordt genoemd, zal in 1990 verdwijnen. Ook hier zijn de tegenvallende exploitatieresultaten de oorzaak van de zich terugtrekkende overheid. De teruglopende resultaten kunnen worden teruggevoerd op de afnemende bezettingsgraad door het vertrek van huurders, waarvan een deel eigen entrepots heeft gesticht. Daarnaast zal de lokatie van het Vrij Entrepot op de Kop van Zuid in Rotterdam een andere bestemming krijgen. Over een eventuele privatisering van het entrepot zijn onderhandelingen gaande met ten minste drie ondernemingen, waarvan er inmiddels één is afgevallen.

Een publiek entrepot werd om praktische reden veelal gebruikt voor het opslaan van hoog belaste goederen, zoals sigaretten, spiritualiën, bier, wijn en alcohol. Daarnaast vond er met name in Rotterdam veel opslag plaats van goederen van zgn. shipchangers; dit zijn bedrijven die zeeschepen bevoorraden². Over het algemeen kan gesteld worden dat het publiek entrepot vooral geschikt is voor kleinere bedrijven. Zij kunnen gebruik maken van reeds bestaande faciliteiten

¹ Er kan van openbaar worden gesproken omdat het particulier entrepot is bedoeld voor opslag van goederen door 'een ieder'.

² Zie voor een beschrijving van het Rotterdamse Vrij Entrepot: Gemeente Rotterdam (1976) en Werkgroep Vrij Entrepot (1979). In deze rapporten wordt de situatie van het Vrij Entrepot van de gemeente Rotterdam in de tweede helft van de jaren zeventig beschreven. De bezettingsgraad was toen hoog (boven de 80%) en er was, evenals in de jaren tachtig, een overschot op de exploitatierekening. Het entrepot was echter zowel in economisch als in technisch opzicht verouderd. Een verplaatsing en het bouwen van een nieuw entrepot zou de exploitatie negatief beïnvloeden en wel zodanig dat er naar verwachting op een jaarlijks tekort van ruim 1 miljoen gulden moest worden gerekend.

en vallen binnen het publiek entrepot onder een relatief simpel administratief regime.

Er is wel opgemerkt dat het publieke entrepot een broedplaatsfunctie voor met name de kleinere bedrijven vervult (zie o.a. De Wit en Van Gent, 1986, p. 180, en Gemeente Rotterdam, 1976). In het publieke entrepot doen de bedrijven ervaring op met het douanestelsel. Wanneer zij een bepaalde omvang hebben bereikt, gaat men over tot het stichten van een eigen entrepot. In het rapport van de Gemeente Rotterdam (1976) werd deze stelling onderzocht; bedrijven die het entrepot verlieten, bleken in beperkte mate een eigen entrepot te hebben gesticht. De situatie in de jaren tachtig is in zoverre gewijzigd dat er wel bedrijven het Vrij Entrepot hebben verlaten en een eigen entrepot hebben gesticht. Of gesproken kan worden van een broedplaatseffect valt te betwijfelen, omdat de vertrekkers niet altijd kleine bedrijven zijn en anderzijds de faciliteiten in het Vrij Entrepot verouderd zijn. Daarnaast kunnen goederen onder nagenoeg gelijke omstandigheden worden ondergebracht bij beheerders van andere geschikte typen entrepots.

7.2.3 Particuliere entrepots

Bij particuliere entrepots is de beheerder per definitie een particuliere ondernemer, onder wiens verantwoordelijkheid de goederen worden opgeslagen. De opgeslagen goederen behoeven niet het eigendom van de beheerder te zijn; ze kunnen ook eigendom zijn van de producent of van handelsondernemingen. De verschijningsvorm van de particuliere entrepots kan sterk uiteenlopen; het kan een loods of pakhuis zijn, een koel- of vrieshuis, een graansilo of een tank. Tevens kunnen ook (afsluitbare) delen van deze gebouwen en installaties tot het entrepot worden gerekend.

Over het feitelijke gebruik dat van particuliere entrepots wordt gemaakt, is in 1987 door het Ministerie van Financiën een enquête (N=265) uitgevoerd onder toenmalig inspecties³. Daarin was onder andere een vraag opgenomen over het soort goederen dat in de particuliere entrepots was opgeslagen. Er werd onderscheid gemaakt tussen goederen met fiscale belangen en goederen met niet-fiscale belangen. Fiscale belangen spelen voornamelijk een rol bij industriële goederen en goederen die door shipchangers worden opgeslagen. Het betreft hier respectievelijk 79 en 28 entrepots. In 10 entrepots worden 'verhuisgoederen' opgeslagen. Fiscale belangen spelen hier een bescheiden rol, omdat in de regel voor deze goederen een vrijstelling van belastingen wordt afgegeven.

Bij 114 particuliere entrepots spelen het heffingen- en restitutieregime van de EG een belangrijke rol. Dit geldt zowel voor de in- en doorvoer, als voor de uitvoer van deze goederen. Het betreft hier 54 entrepots voor groenten en fruit, en 60 entrepots voor vlees en zuivel. Gezien de aard van de goederen gaat het

³ De gegevens zijn ontleend aan het rapport van de Werkgroep douane-entrepots en douane-opslag (1988). Dit rapport gaat in op de mogelijkheden om particuliere entrepots om te zetten in meer administratief gecontroleerde entrepotvormen. De ten behoeve van de rapportage uitgevoerde enquête was voornamelijk gericht op douanetechnische zaken.

bij deze entrepots vaak om koel- en vrieshuizen. Met name in de sector zuivel trof de werkgroep een aantal, wat zij noemen "speculatieve entrepots" aan. Deze entrepots zijn opgericht in verband met mogelijke wijzigingen van bedragen aan landbouwheffingen en restituties.

Om welke goederen het gaat in de overige 34 particuliere entrepots wordt niet duidelijk gemaakt.

Particuliere entrepots worden door een niet nader genoemd aantal beheerders ook aangehouden om redenen die niet direct in relatie staan tot douanetechnische zaken. Concreet zijn daarbij strategische goederen en goederen waarvoor gezondheids- en kwaliteitsvoorschriften van belang zijn, relevant. Stelsels van douanetoezicht kunnen "mede dienen ter verzekering van de belangen in de niet-fiscale wetgeving met de uitvoering waarvan de douane (mede) is belast" (Werkgroep douane-entrepot en douane-opslag, 1988, p. 34). De werkgroep is echter niet bekend met bepalingen in de niet-fiscale wetgeving die entrepot-opslag vereisen. Daarnaast ziet het bedrijfsleven het douanetoezicht vaak als een goedkope vorm van bedrijfsbewaking, vooral bij entrepots waarin veel mensen werken (Werkgroep douane-entrepot en douane-opslag, 1988). De douane-ambtenaren controleren de werknemers als het ware twee maal, ten eerste op diefstal waarbij de beheerder wordt benadeeld, en ten tweede op het onrechtmatig onttrekken van goederen uit het entrepot (smokkel) wat een primaire douanetaak is, maar rechtstreeks samenhangt met de diefstal.

In 120 particuliere entrepots ondergaan de goederen behandelingen. In negentig gevallen betreft het om-, ver- of ontpakken van goederen.

Tenslotte is door de werkgroep nagegaan voor welke partij de opslag in het particulier entrepot wordt uitgevoerd. Bij 105 entrepots betrof het opslag uitsluitend voor het eigen bedrijf. In 140 entrepots werden uitsluitend goederen voor derden opgeslagen. Deze entrepots kunnen duidelijk worden gekarakteriseerd als commercieel geëxploiteerde entrepots. Het betreft hier waarschijnlijk entrepots van veem- en pakhuisbedrijven en van transport- en expeditiebedrijven; de opslag in entrepot is bij deze bedrijven één van de vormen van dienstverlening die zij aanbieden. In de overige 20 entrepots worden zowel goederen voor het eigen bedrijf als voor derden opgeslagen.

7.2.4 Fictieve entrepots

Ten aanzien van de fictieve entrepots is relatief weinig informatie bekend. De hierna te presenteren gegevens komen voornamelijk voort uit de gesprekken die gevoerd zijn met vertegenwoordigers van een aantal douanedistricten.

In fictieve entrepots mogen alleen bepaalde aangewezen goederen worden opgeslagen. In totaal zijn 55 groepen van goederen aangewezen, voornamelijk plantaardige en dierlijke grondstoffen en industriële producten. Behalve auto's, caravans, elektronische apparaten en naaimachines zijn er geen consumentengoederen voor de opslag in het fictief entrepot aangewezen. De strikte aanwijzing van de goederen betekent dat de beheerder van een fictief entrepot niet elk

goed mag opslaan. Hieruit kan worden afgeleid dat dit type entrepot minder geschikt is voor algemene handelsfirma's en opslagbedrijven. Slechts wanneer deze bedrijven zich toeleggen op een bepaalde goederensoort, die in een fictief entrepot mag worden opgeslagen, kunnen zij voor een dergelijk entrepot in aanmerking komen.

In fictief entrepot mogen o.a. bepaalde minerale oliën worden opgeslagen. De beheerder van het fictief entrepot heeft het voordeel dat toegang tot de goederen altijd mogelijk is. Met name bij de opslag van minerale oliën is dit van belang, omdat er veelvuldig sprake is van het verpompen van grote hoeveelheden van deze goederen. Het nadeel van een fictief entrepot is daarentegen dat de beheerder aansprakelijk is over het vermis⁴. Bij een particulier entrepot is de beheerder daarvoor echter niet aansprakelijk.

In de praktijk is een systeem gegroeid waarbij tankopslagbedrijven verschillende vergunningen op een en dezelfde tank bezitten. In 1987 waren er in Nederland 2209 tanks welke ingevolge de daarvoor verleende vergunning afwisselend gebruikt konden worden als publiek, particulier en fictief douane-entrepot. Een tank kan, afhankelijk van de wettelijke en de in de praktijk te stellen eisen, dienst doen onder het meest gunstige douaneregime.

Zoals reeds gemeld mogen auto's in een fictief entrepot worden opgeslagen. Een aantal importeurs maakt hiervan gebruik. Ook afzonderlijke dealers kunnen beschikken over een fictief entrepot. Vanuit dit entrepot, dat bijvoorbeeld de showroom kan zijn, kunnen personenauto's worden ingevoerd die zijn vrijgesteld van accijnzen, omzetbelasting, en bijzondere verbruiksbelasting. Een dergelijke constructie komt ondermeer voor in Zuid-Limburg ten behoeve van het NAVO-centrum AFCENT te Brunssum. De aldaar gelegeerde buitenlandse werknemers worden in staat gesteld om via een afzonderlijke regeling belastingvrij auto's te kopen. Wanneer er sprake is van levering aan Nederlandse ingezetenen, vindt de betaling van de belastingen plaats op het moment dat de voertuigen het entrepot verlaten i.c. worden ingevoerd.

Een bijzonder fictief entrepot is gevestigd in de provincie Utrecht waar baggermaterieel wordt opgeslagen. De beheerder is een internationaal opererende onderneming met een Nederlandse thuisbasis. In het entrepot wordt dat materieel opgeslagen waarvoor op dat moment geen werk voorhanden is. Hiermee wordt voorkomen dat het materieel (kutterzuigers en grote hoeveelheden pijpen) telkens wanneer zij in Nederland worden opgeslagen, moeten worden ingevoerd.

⁴ Onder vermis wordt verstaan het verschil tussen de in het entrepot aanwezige voorraad en de voorraad die volgens de voorraadadministratie aanwezig moet zijn. Over dit verschil moet de beheerder alsnog de belastingen en heffingen betalen. Bij de minerale oliën ontstaan relatief snel van deze verschillen omdat er hoeveelheden verloren gaan door verdamping uit opslagtanks, en doordat vele aardolieprodukten worden gemengd (blending) waardoor de oorspronkelijke samenstelling van de brandstoffen verloren gaat.

7.2.5 FEMBAC's

Ten aanzien van de FEMBAC's is eveneens vrij weinig bekend. De term FEMBAC komt als zodanig niet voor in de wetgeving, maar is gebaseerd op artikel 94 van het Besluit douane en accijnzen. Geruime tijd heeft er onduidelijkheid bestaan omtrent de interpretatie van dit artikel. Een FEMBAC is echter te zien als een tussenvorm tussen het fictief entrepot en het FEMAC.

Het FEMBAC wordt veelal door het bedrijfsleven en bij bepaalde douanedistricten gezien als de meest geëigende entrepotvorm voor bedrijven die geen eigenaar zijn van de goederen, maar wel beschikken over een gedegen administratie⁵. Concreet moet daarbij worden gedacht aan bijvoorbeeld transport en opslagbedrijven die voorraden aanhouden voor derden. Dit kunnen ook dochterondernemingen zijn die belast zijn met het voorraadbeheer voor de moeder- of zusterondernemingen (Werkgroep douane-entrepots en douane-opslag, 1988).

Voorbeelden van dergelijke bedrijven zijn Nedlloyd Districenters en Parts Bank. Districenters heeft een aantal FEMBAC-vergunningen, en zet deze in ten behoeve van het uitvoeren van opslag- en distributiesystemen voor de Europese distributie. De administratieve controle wordt gevoerd op basis van een in eigen beheer ontwikkeld administratief computer-systeem. Naast de FEMBAC's bezit Nedlloyd Districenters ook douane-loodsen en andere douane-entrepots. Een FEMAC-vergunning bezit men niet (Weitenberg, 1988).

De keuze voor de opslag onder een bepaald douane-regime wordt gemaakt aan de hand van de aard van de goederen, de gegevens die nodig zijn voor de aangifte bij opslag, de duur dat de goederen in opslag zullen worden genomen en de eisen die de klant aan het distributie-systeem stelt. De opslagduur kan variëren van slechts enkele dagen - dan zal vrijwel altijd voor douane-opslag worden gekozen, ter vermijding van formaliteiten - tot enkele jaren.

Ook bij Parts Bank, dat onderdeel is van DHL, worden goederen voor derden opgeslagen voor de Europese distributie. In het FEMBAC van Parts Bank worden de (onderdelen)voorraden aangehouden van ondernemingen die voordien voorraden aanhielden in nagenoeg ieder land waarnaar werd geëxporteerd. Doordat het entrepot gekoppeld is aan de 'air expres service' van DHL, ontstaat er een geïntegreerd transport systeem dat in staat is met name kleine hoogwaardige goederen in Europa af te leveren. In de praktijk levert dit voor de cliënten van Parts Bank de volgende voordelen (Munscher, 1989):

- vereenvoudiging van de douane-procedures;
- uitstel van betaling van invoerrechten;
- kleinere voorraden (rentevoordeel, minder snel veroudering van voorraden);
- besparing van opslagruimte;
- verzorging van magazijnhandelingen en douane-aangifte door DHL;
- snelle bezorging.

⁵ In deze administratie kunnen de goederenstromen worden gevolgd. De financiële administratie ten aanzien van deze goederen is echter onvoldoende of ontbreekt geheel. Deze laatste administratie wordt in de regel gevoerd door de eigenaar van de goederen.

Uit deze twee voorbeelden komen twee aspecten naar voren. Ten eerste blijken beide bedrijven zgn. integrators te zijn, transportondernemingen die diverse schakels in het logistieke proces van hun cliënten voor hun rekening nemen. Entrepots spelen daarbij een rol, wanneer er sprake is van grensoverschrijdende goederenstromen. Ten tweede blijkt Nedlloyd Districenters verschillende opslag regimes aan te bieden, waardoor ook een op maat toegesneden dienstenpakket kan worden aangeboden.

In het douane jargon worden de twee besproken FEMBAC-voorbeelden, FEMBAC's voor handelsgoederen genoemd. Daarnaast zijn er ook FEMBAC's voor specifieke goederen. In de afgegeven vergunning staat dan vermeld welke goederen mogen worden opgeslagen. De douane beperkt hierdoor het gebruik van het entrepot tot die goederen die voor de beheerder van belang zijn. Zo zijn er in de provincie Utrecht FEMBAC's voor fruit, maar ook één FEMBAC voor piano's, één voor vetzuren en één voor mineraalwater.

7.2.6 FEMAC's

Sinds de mogelijkheid tot het stichten van een FEMAC in 1967, heeft dit type entrepot een grote vlucht genomen. De voordelen van een FEMAC zijn evident; doordat de douane niet voor elke handeling meer om tussenkomst gevraagd behoeft te worden, kunnen de vergunninghouders effectiever werken. De effectiviteit wordt vooral gevonden in een grotere flexibiliteit. De douaneformaliteiten zijn nauwelijks nog een externe factor waarmee rekening behoeft te worden gehouden (Van Horssen, 1989). De goederen kunnen op elk moment van de dag worden op- of uitgeslagen, waardoor een aanzienlijk tijdswinst kan ontstaan ten opzichte van de meeste andere entrepottypen (waar de tussenkomst van de douane bij iedere handeling vereist is). Een belangrijk argument ten gunste van het FEMAC is ook dat men niet meer afhankelijk is van een bepaalde lokatie voor het opslaan van de goederen; in principe kunnen zij worden ondergebracht in alle gebouwen en opslagruimten van de onderneming.

Tot ongeveer 1987 werd het FEMAC gezien als een entrepottype waarvoor de vergunning alleen kon worden afgegeven aan de eigenaar van de goederen. Deze eis is echter niet in de wetgeving en de daarop gebaseerde Besluiten en Voorschriften te vinden. Een verklaring voor het ontstaan van deze 'eis', is mogelijk gelegen in de stringente voorschriften die gelden ten aanzien van de administratieve registratie van de goederenstromen door het entrepot. Aan deze voorschriften is door eigenaren op meer eenvoudige wijze te voldoen dan door niet-eigenaren. Sinds oktober 1987, toen het tankopslagbedrijf Paktank in Rotterdam als eerste bedrijf dat goederen voor derden opslaat, een FEMAC-vergunning kreeg, lijkt de 'eigendom-eis' in het Rotterdamse douane district te zijn verlaten. Inmiddels beschikken daar ook enkele bedrijven die zich bezighouden met fysieke distributie, over een FEMAC-vergunning. Dit neemt niet weg dat in recente literatuur de eigendom-eis nog wordt vermeld (zie o.a. Handboek Logistiek, 1989, p. C4050-12).

Uit het voorgaande mag geconcludeerd worden dat de tot op heden afgegeven FEMAC-vergunningen nog voornamelijk zijn afgegeven aan die eigenaren van goederen die zelf de distributie verzorgen. Binnen deze groep bedrijven zijn, met inachtneming van het beperkte bronnenmateriaal, twee groepen te onderscheiden, namelijk Nederlandse industriële bedrijven en buitenlandse industriële bedrijven die via Nederland distribueren.

De eerste categorie bedrijven is niet de meest voor de hand liggende voor een FEMAC. In de praktijk blijken echter vele bedrijven een FEMAC te bezitten. Deze worden bijvoorbeeld gebruikt om uit het buitenland afkomstige werkvoorraden of produkten die aan bepaalde belastingen of accijns zijn onderworpen op te slaan. Als voorbeeld mogen de vijf in het Rotterdamse havengebied aanwezige raffinaderijen dienen, die ieder over een FEMAC-vergunning beschikken. Gezien de aanzienlijke omvang van de entrepot-opslag met herkomst Nederland van minerale oliën, kan gesteld worden dat een deel van de produkten van deze raffinaderijen in deze FEMAC's wordt opgeslagen. Het is daarnaast ook mogelijk dat een deel van deze produkten onder verantwoordelijkheid van de FEMAC-vergunninghouder bij derden wordt opgeslagen.

Ook in de chemische industrie komen FEMAC-vergunningen voor. Als voorbeeld van een FEMAC in relatie met hoogbelaste goederen kan de sigaretten fabrikant Philip Morris in Bergen op Zoom worden genoemd. De produktie wordt daar opgeslagen in een FEMAC met een totale capaciteit van 3,6 miljoen sigaretten. Ongeveer negentig procent van de produktie heeft een buitenlandse bestemming, met name Italië en Frankrijk (Ministerie van Economische Zaken, 1987).

De acquisitie in het kader van Nederland Distributieland richt zich o.a. op buitenlandse bedrijven die via Nederland de Europese markt bevoorraden. Eén van de vestigingsplaatsvoordelen die Nederland voor heeft op zijn concurrenten, is de mogelijkheid van het FEMAC. Van een aantal buitenlandse bedrijven is bekend dat zij inderdaad over een FEMAC-vergunning beschikken. Het gaat daarbij om met name Amerikaanse en Japanse industriële bedrijven als Honeywell, Nissan, Rank Xerox en Sony (Ministerie van Economische Zaken, 1987). Voorwaarde voor een FEMAC is dat het desbetreffende bedrijf juridisch in Nederland gevestigd moet zijn; er moet dus een rechtspersoon zijn. De distributiecentra van de buitenlandse bedrijven zijn dan ook alle volle dochters van de moedermaatschappijen.

Een kenmerk van de ondernemingen met een FEMAC-vergunning is dat het middelgrote of grote bedrijven zijn, of vestigingen zijn die deel uitmaken van een groter concern. De administratieve eisen die aan een FEMAC worden gesteld, zijn enerzijds dermate hoog, dat het voldoen daaraan alleen rendabel kan worden geacht bij een aanzienlijke goederenstroom. Anderzijds is ook de verlangde administratieve organisatie alleen haalbaar wanneer de organisatie een bepaalde omvang heeft. Tijdens een interview met een douane-ambtenaar werd opgemerkt, dat er al gauw 10 werknemers nodig zijn om aan alle FEMAC verplichtingen te voldoen.

7.3 Plaats van de entrepots in de logistieke processen

7.3.1 Algemene ontwikkelingen

Goederen doorlopen in hun weg van grondstof tot de uiteindelijke consumptie een groot aantal stadia, die gerangschikt kunnen worden in een produktiekolom of een transportketen. Wanneer de goederen landsgrenzen overschrijden, kan in deze ketens een entrepot voorkomen. Entrepots moeten primair gezien worden als een onderdeel van het transport van de goederen. Daarmee nemen zij een plaats in binnen de logistieke processen die zich bij, en tussen, bedrijven afspeelen. Binnen de logistiek zijn een aantal ontwikkelingen aan te wijzen, waarbij vooral de concentratie- en functionele integratie-tendensen opvallend zijn:

- Produktiebedrijven versterken hun greep op de gehele logistieke keten door het stellen van strengere eisen aan de logistieke dienstverlening. Zij trachten daarmee kosten te reduceren, maar zien de logistiek tevens als onderdeel van een marketing strategie.
- In de transportsector is de opkomst van zgn. 'integrators' waarneembaar. Deze bedrijven bieden een dienstenpakket aan waarin alle facetten van het transport zijn verenigd. Het onderscheid tussen transportbedrijven met ieder hun eigen vervoerswijzen, de opslagbedrijven en de hulpbedrijven in het transport (bijv. expediteurs) vervaagt, daarvoor in de plaats komen de logistieke dienstverleners.

Deze twee ontwikkelingen sluiten elkaar niet uit maar kunnen zelfs complementair zijn. Produktiebedrijven trekken zich terug op hun kernactiviteiten en besteden het transport uit. Integrators kunnen met hun totaal pakket van logistieke diensten het gehele transport overnemen. Doordat zij het gehele logistieke proces beheersen, zijn zij beter in staat aan de wensen van de verladers tegemoet te komen.

Het transport is de schakel die de diverse produktiestadia in de produktiekolom verbindt. Bij het transport behoeven de goederen niet voortdurend in beweging te zijn; er is ook sprake van overslag en opslag. De entrepots kunnen in de deelschakel 'opslag' worden aangetroffen. Goederen kunnen om uiteenlopende redenen worden opgeslagen, zoals:

- opvangen van schommelingen in vraag en aanbod;
- aanleggen van strategische voorraden;
- speculatieve redenen;
- het verschil in capaciteit (laadvermogen) van opeenvolgende transportmiddelen;
- marketing overwegingen.

De opslag van goederen kan noodgedwongen zijn, maar ook voortkomen uit bepaalde weloverwogen redenen. Ten aanzien van deze voorraden kunnen, in zijn algemeenheid een aantal trends worden aangewezen die gedeeltelijk samenhangen met de hierboven genoemde concentratie- en integratie-ontwikkelingen. Deze trends hebben te maken met de omvang van de voorraden, en de plaats waar deze voorraden worden aangehouden.

Met het aanhouden van voorraden zijn kosten verbonden zoals rentekosten, kosten van fysieke of economische veroudering van de goederen, en kosten ten aanzien van de opslag als zodanig (kosten opslag pand, bewakingskosten, verzekering). Om het totaal van deze kosten te verminderen worden de voorraden zo klein mogelijk gehouden. Dit gaat echter gepaard met een verdere verbetering van het gehele logistieke proces, om de juiste goederen op het juiste tijdstip op de juiste plaats te krijgen.

De schakel in de bedrijfskolom waar functioneel gezien de voorraden worden aangehouden, verplaatst zich in de logistieke keten stroomopwaarts (Janssen en Machielse, 1988). Dit betekent dat het aantal voorraadhoudende punten vermindert. Op Europees niveau is in dit kader een ontwikkeling gaande naar een toenemende centrale Europese distributie. Amerikaanse en Japanse bedrijven stichten ter bediening van de Europese markt een centraal distributiecentrum. Hiermee kunnen, zoals Wever en Ter Hart (1985) poneren, aanzienlijke schaalvoordelen worden behaald.

7.3.2 De plaats van de entrepots

De logistieke keten wordt in twee delen verdeeld: het materiaal management behelst het traject van de grondstoffen en de halffabrikaten tot het eindproduct, en de fysieke distributie omvat het traject van de productie tot de uiteindelijke afnemer/consument. Gesteld kan worden dat de entrepots vanouds voornamelijk in het materiaal management waren te vinden. De productie van goederen geschiedde in het merendeel van de gevallen relatief dicht bij de uiteindelijke markt, zodat de internationale handel in consumentenprodukten nog gering was. De noodzaak voor entrepots voor deze goederen was dan ook gering, er was immers slechts in beperkte mate sprake van grensoverschrijding. Met het toenemen van de internationale handel, en het groeiend aandeel daarin van de eindprodukten, is de rol van de entrepots in de fysieke distributie toegenomen. Een illustratie hiervan is de toename van het entrepotverkeer in NSTR hoofdstuk 9 (zie ook paragraaf 3.4).

Materiaal management

Desalniettemin bestaat het entrepotverkeer, in volume gemeten, voor het grootste deel uit massagoederen, en speelt zich dus af in het traject van het materiaal management. Een relatief klein aantal bedrijven met entrepotfaciliteiten zal zich met activiteiten in dit deel van de produktiekolom bezighouden. Wanneer gekeken wordt naar de minerale oliën en de chemische produkten, dan komen in Nederland de tankopslagbedrijven, de raffinaderijen en de chemische industrie in aanmerking als potentiële bedrijven met een entrepot. In totaal zal het hier waarschijnlijk gaan om enkele tientallen bedrijven. Afzonderlijk kunnen deze bedrijven verschillende posities innemen in de produktiekolom, hetgeen betekent dat ook de rol van de entrepots in de produktiekolom kan verschillen. Bij tankopslagbedrijven kan één en hetzelfde entrepot, afhankelijk van de daarin opgeslagen goederen, verschillende plaatsen in de kolom innemen. Het is ook mogelijk dat tijdens de periode van entrepot-opslag de positie wijzigt wanneer diverse

produkten een 'blending'⁶ ondergaan. Hierdoor stromen de produkten in het entrepot een stap in de richting van het eindprodukt. Bij bunkering vanuit een entrepot is het entrepot zelfs de laatste opslagfase, alvorens aflevering aan de eindverbruiker plaatsvindt.

Bij de actieve veredeling kunnen entrepots eveneens een rol spelen. Van actieve veredeling is sprake wanneer goederen tijdelijk in Nederland worden ingevoerd om een bewerking te ondergaan om vervolgens Nederland weer te verlaten. Deze goederen kunnen voor de verwerkingsfase in entrepot worden opgeslagen, hetzelfde kan na de verwerking geschieden. De entrepots vervullen in deze een rol die direct verband houdt met de produktiefase van goederen; daar worden de werkvoorraden opgeslagen. In de gesprekken met de douane-ambtenaren kwam naar voren dat de rol van de entrepots in het veredelingsverkeer bescheiden lijkt te zijn. In totaal gaat het echter bij het actieve veredelingsverkeer om grote hoeveelheden; in 1988 werd 4,8 miljoen ton ruwe aardolie in Nederland onder het regime van de actieve veredeling verwerkt (CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel per goederensoort, 1988/12)⁷.

In de hoofdstukken 4 en 5 is reeds geconstateerd dat het entrepotverkeer een substantieel deel van het gehele verkeer van de minerale oliën beslaat. Geconcludeerd is ook dat een deel van de entrepot-opslag een binnenlandse herkomst heeft. Wanneer hieraan het gegeven wordt gekoppeld dat de vijf raffinaderijen in het Rijnmondgebied ieder een FEMAC-vergunning bezitten, kan er worden verondersteld dat een groot deel van het vervoer in de produktiekolom van de minerale oliën plaatsvindt onder het regime van het entrepotverkeer. Wanneer de diverse oliën nog geen definitieve bestemming hebben gekregen, blijven zij onder entrepotverband opgeslagen.

In afbeelding 7.1 wordt de inschakeling van de entrepots in de produktiekolom van minerale oliën schematisch weergegeven. Uit de figuur blijkt dat in het traject van het materiaal management de opslag veelal plaats zal vinden in entrepots en dat het traject van de fysieke distributie kan beginnen met een entrepot-uitslag. Wanneer er sprake is van een FEMAC-vergunning, vallen de goederen tot het moment dat zij in het vrije verkeer worden gebracht of naar het buitenland worden afgevoerd, onder het entrepotregime. De in paragraaf 5.2 geconstateerde snelle doorstroom van de minerale oliën in entrepot wijst erop dat de voorraden klein worden gehouden. Geheel vreemd is dit niet omdat oliemaatschappijen een zeer groot of zelfs de gehele produktiekolom onder hun hoede hebben. De invloed op het gehele logistieke proces is dan ook navenant groot.

⁶ Onder blending wordt verstaan het vermengen van twee of meer produkten, ter verkrijging van een bepaald eindprodukt.

⁷ Naast de actieve veredeling bestaat ook de passieve veredeling. Onder deze regeling worden goederen tijdelijk uitgevoerd om buiten Nederland een behandeling te ondergaan. Wanneer deze goederen weer in Nederland worden aangevoerd, kunnen zij worden ingevoerd maar ook, indien de invoer nog niet noodzakelijk is, worden opgeslagen in entrepot.

Wanneer de relatie tussen verwerking en entrepot wordt gelegd, moet niet alleen worden gedacht aan de minerale oliën. Ook bij goederen als koffie en ruwe tabak vervullen entrepots een rol in de opslag alvorens deze grondstoffen worden verwerkt. Bij de ruwe tabak is de invoer via entrepot zelfs groter dan de directe invoer.

Fysieke distributie

Wanneer wordt gesproken over entrepots in het traject van de fysiek distributie, vervalt de koppeling met de verwerking of fabricage van goederen. Het gaat uitsluitend om het transport van goederen naar de, niet noodzakelijkerwijs in Nederland gevestigde, uiteindelijke consument of finale afnemer. Uitdrukkelijk dient gesteld te worden dat entrepots die zijn ingeschakeld in een vervoersrelatie, niet uitsluitend te vinden zijn in het traject van de fysieke distributie. De ruwe aardolie die in Nederland in entrepot wordt opgeslagen en vervolgens naar West-Duitsland wordt afgevoerd, bevindt zich immers in het traject van het materiaal management.

Bij de verdere uitwerking zal worden uitgegaan van goederen die van buiten de EG worden aangevoerd. Hiermee wordt de Nederlandse distributiefunctie in Europa belicht. Vooral de goederen die van buiten de EG worden aangevoerd, zijn fiscaal belast. Over de rol die entrepots vervullen voor goederen die in Europa en met name in de EG zijn voortgebracht, bestaat geen duidelijkheid. Het nut en de plaats, die de entrepots kunnen innemen in het laatste deel van de produktiekolom is afhankelijk van het gevoerde distributieconcept, en de actoren die daarin een rol spelen. Kostenfactoren en overwegingen ten aanzien van de te voeren marketingstrategie worden daarbij in de besluitvorming meegenomen.

Met het aanhouden van voorraden zijn, zoals uit paragraaf 7.3.1 bleek, kosten verbonden. Reductie van deze kosten kan onder andere worden bewerkstelligd door de omvang van de voorraden te verkleinen, hetgeen in veel gevallen kan worden doorgevoerd door de voorraadhouding ruimtelijk te concentreren. Veelal betekent dit dat de voorraden meer stroomopwaarts in de logistieke keten worden aangehouden. Concreet kan dit inhouden dat, wanneer er sprake is van een Europese distributie, de goederen niet in elk land afzonderlijk op voorraad worden gehouden, maar dat er één in Europa centraal distributiecentrum wordt ingericht. In een dergelijk centrum kunnen de goederen onder een entrepotregime worden opgeslagen.

Marketing overwegingen kunnen zich tegen een dergelijke gecentraliseerde distributiestructuur verzetten als de levertijden te lang worden, of het risico van, nee verkopen, te groot wordt. Met behulp van een verbeterde logistieke organisatie die gebruik maakt van moderne communicatiemiddelen kan dit euvel echter worden ondervangen.

Centrale Europese distributie is minder voor de hand liggend wanneer goederen niet onder een eigen naam, maar onder bijvoorbeeld de naam van een importeur op de markt worden gebracht (Radstaak, 1989). Ook sluit een Europees

distributiecentrum niet uit, dat er bij multinationals omvangrijke goederenstromen buiten deze centra om, hun weg naar en door Europa vinden (Nederland Distributieland, 1989). Entrepots zullen dus niet bij elke goederensoort en in elke situatie onderdeel uitmaken van het logistieke proces. Dit geldt ook voor grote concerns.

De trend van zich in de logistieke keten stroomopwaarts begevende voorraden betekent niet per definitie dat entrepots zich van de consument verwijderen. Bij chipchangers vindt directe levering vanuit een entrepot plaats. Hetzelfde kan echter ook geschieden bij binnenlandse leveringen zoals naar voren is gekomen bij de levering van auto's aan AFCENT-personeel. Ook de levering aan Nederlandse ingezetenen kan, wanneer de distributeur over een FEMAC-vergunning beschikt, theoretisch gezien rechtstreeks vanuit een entrepot geschieden, ook wanneer de desbetreffende auto reeds in de showroom van de dealer staat.

De actoren in de distributieprocessen kunnen in een drietal categorieën worden gegroepeerd, namelijk (Radstaak, 1989):

a handelsondernemingen (bijv. importeurs);

b multinationals;

c vervoersondernemingen die werken voor a of b.

Ten aanzien van het gebruik van entrepots door handelsondernemingen is weinig bekend. Importeurs komen waarschijnlijk niet direct in aanmerking voor een entrepot; het belang is immers vanuit de douane geredeneerd, gering. Voor internationale handelsondernemingen bestaat dit belang echter weer wel. Multinationale ondernemingen of hun directe dochters, maken voor hun Europese distributie veelvuldig gebruik van entrepots.

Bij de vervoersondernemingen kunnen ruwweg twee groepen worden onderscheiden. Ten eerste de opslagbedrijven: zij houden zich hoofdzakelijk bezig met de opslag van goederen voor derden. Daarnaast kunnen zij ook activiteiten ontplooiën die zich meer richten op het beheer van de voorraden (zowel administratief als het verrichten van handelingen met de goederen) en op de rol van douane-expediteur. Een tweede categorie vervoersbedrijven wordt gevormd door de bedrijven die zich daadwerkelijk met het transport bezighouden. Een aantal van deze bedrijven hebben hun activiteiten uitgebreid met distributiecentra, opslagfaciliteiten en goederen-beheersactiviteiten. Zij kunnen daardoor uitgroeien tot integrators, die wanneer zij zich met internationaal vervoer bezighouden, ook beschikken over douaneloodsen en verschillende entrepots. Deze vervoersbedrijven werken voor derden en kunnen door hun uitgebreide aanbod van diensten aansluiten bij de wensen van bijvoorbeeld handelsmaatschappijen en multinationals.

Bell⁸ stelt dat een verdere opmars van de integrators steeds meer entrepots en pakhuizen overbodig zal maken en de kosten van het voorraadbeheer tot een minimum zal beperken. Deze stelling zal met name opgaan voor het aantal entrepots die onderdeel zijn van één enkele logistieke keten. Voor Nederland of

⁸ Artikel 'Federal Express stuit op trage douanediensten', Het Financieel Dagblad, 6 oktober 1987.

voor de betekenis van de omvang van het entrepotverkeer is de houdbaarheid van de stelling minder groot, omdat een lokatie nabij belangrijke vervoersknooppunten bij de centralisatie van voorraden van groot belang is.

Geconcludeerd kan worden dat entrepots in het gehele traject van de fysieke distributie kunnen worden aangetroffen. Bij het FEMAC, dat immers niet aan een bepaalde lokatie is gebonden, kan dit zelfs betekenen dat het centrale distributiecentrum fysiek niet bestaat. De goederen kunnen, al naar gelang hun aard en de te vervolgen weg, op de meest gunstige lokatie worden opgeslagen. Integrators die over verschillende entrepots, andere dan FEMAC's, beschikken, kunnen een nagenoeg gelijke tactiek ten aanzien van de opslaglokatie volgen.

Functioneel gezien, kunnen met de opslag in entrepot een aantal met de distributie samenhangende activiteiten samenvallen. In een entrepot kunnen diverse handelingen worden verricht die voortvloeien uit organisatorische vormen van goederenverplaatsingen, zoals het splitsen en/of samenvoegen van partijen goederen. Daarnaast mogen de goederen bepaalde handelingen ondergaan. Veel voorkomende handelingen zijn het uit-, om- en verpakken van goederen. Er kunnen echter ook handelingen worden uitgevoerd die een zekere waarde toevoegen aan de goederen en die soms dicht bij de veredeling liggen. Te denken is aan bijvoorbeeld het rijpen van bananen, bedrijfsklaar maken van machines of het herstellen van transportschade. In - waarschijnlijk - uitzonderingsgevallen kan het komen tot activiteiten die eenvoudige assemblage behelzen zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van snoertjes aan elektrische apparaten, of het van katalysatoren voorzien van auto's.

Het opnemen van entrepots in een logistieke keten betekent niet dat alle goederen die door een actor worden gestuurd, per definitie door het entrepot zullen gaan. Ten eerste zijn er altijd leveringen die nagenoeg rechtstreeks naar een afnemer gaan. Daarnaast bestaat de mogelijkheid van de douane-opslag, hetgeen onder bepaalde omstandigheden nagenoeg dezelfde voordelen oplevert als de opslag in entrepot. In de praktijk kan een periode van douane-opslag voorafgaan aan de uiteindelijke entrepot-opslag. Ten derde dient bedacht te worden dat het aanhouden van een entrepot altijd bepaalde investeringen van een bedrijf vergt. Al naar gelang het type entrepot moet gedacht worden aan extra kosten aan het gebouw, kosten voor zekerheidsstelling, kosten verbonden aan de administratie, kosten van douanetoezicht en het niet voortdurend kunnen beschikken over de goederen (verlies in tijd). Bij bepaalde goederen kan dit betekenen dat zij in het geheel niet of nauwelijks in entrepot worden opgeslagen.

Tenslotte kan worden geconcludeerd dat onder het regime van het FEMAC het traject onder entrepot wordt verlengd. De grote flexibiliteit die hierdoor ontstaat, is gunstig voor het distributieproces.

7.4 Conclusie

Uit het voorgaande komt duidelijk naar voren dat entrepots op diverse plaatsen binnen logistieke processen zijn aan te treffen. Nader beschouwd blijken er enkele specifieke schakels in de produktiekolom aanwijsbaar waar entrepots een belangrijke rol kunnen spelen. Het betreft die schakels waar sprake is van grensoverschijding en van opslag. Veelal zal er ook sprake zijn van overslag. Wanneer goederen bij grensoverschijding aan belastingen of accijns onderhevig zijn, kan het uitstellen van betaling of zelfs geheel vermijden daarvan, door entrepots worden bewerkstelligd. Er moet daarbij sprake zijn van opslag in de ware zin des woords, omdat voor kortstondige opslag van goederen, die feitelijk nog in een transportfase verkeren, het instituut van de douane-opslag is bedoeld. Vaak zijn echter in deze fase nog niet alle gegevens voorhanden die nodig zijn voor opslag in bepaalde typen entrepots.

Het onderscheid tussen zuivere opslag, zoals dat in de traditionele vemen geschiedt en de opslag in een transportfase, als gevolg van bijvoorbeeld overslag, vervaagt echter steeds meer. Hierdoor neemt ook het functionele onderscheid, zoals dat door de wetgever ten aanzien van de entrepots (zuivere opslag) en de douane-opslag (opslag in transportfase) was bedoeld, af. De komst van het FEMAC heeft de inschakeling van entrepots in de fysieke distributie waarschijnlijk bevorderd. Hoge eisen ten aanzien van de administratie vallen samen met een grote flexibiliteit voor de vergunninghouder. Deze flexibiliteit heeft een drietal componenten:

- sneller werken door het zelf kunnen verzorgen van bepaalde douanehandelingen;
- de entrepot-opslag is niet meer plaatsgebonden;
- de fysieke scheiding tussen goederen die wel en die niet onder entrepotverband zijn opgeslagen, vervalt.

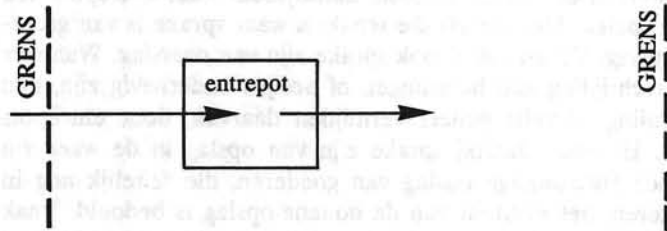
Het vanouds bestaande statische imago van de entrepots is hierdoor vervangen door een meer dynamisch beeld. Entrepots zijn veelal niet meer de duidelijk gelokaliseerde opslagplaatsen, ze worden daarnaast ook steeds meer door middel van speciale regelingen gekoppeld aan andere douaneregelingen, zoals bijvoorbeeld de geïntegreerde douaneregeling en de regeling voor goederendistributiebedrijven. Bij het FEMAC zal het entrepot deze corridor bijna geheel beslaan.

Wanneer naar een hoger abstractieniveau wordt overgegaan, is het mogelijk om functioneel een viertal 'entrepottypen' te onderscheiden. Het gaat dan om mogelijke functies van entrepots in een goederenstroom. In afbeelding 7.2 zijn deze 4 typen functioneel weergegeven. Deze vier typen onderscheiden zich van elkaar door de functionele weergave ten opzichte van de afnemer van de goederen (in het binnen- of het buitenland) en de verwerking van de goederen.

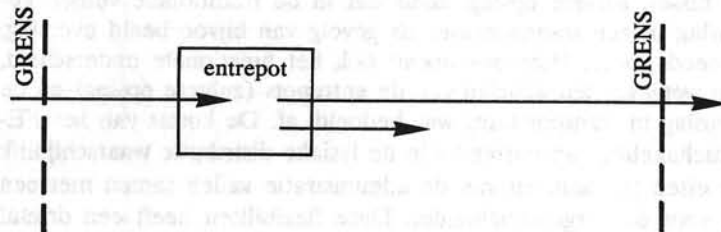
Deze typologie is niet uitputtend, en omvat alleen die entrepots die in verband kunnen worden gebracht met de internationale handel en distributie. Entrepots die voor ander redenen worden gebruikt, zoals speculatie, verkoop ten behoeve

Afb. 7.2 Typologie van entrepots in logistieke ketens bij de internationale handel en distributie

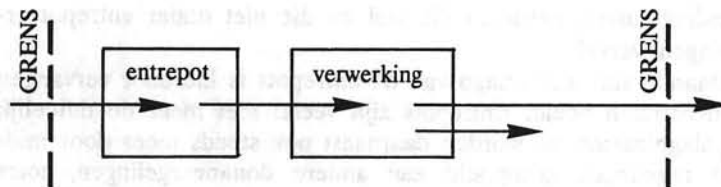
type 1: invoer via entrepot zonder verwerking



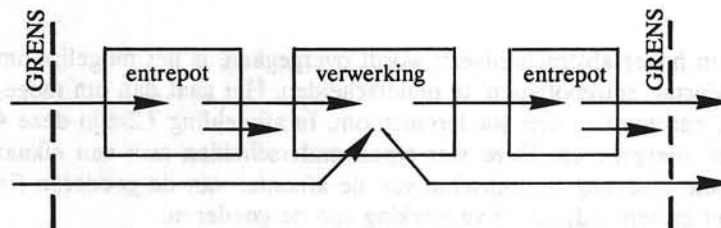
type 2: entrepot-doorvoer en invoer via entrepot zonder verwerking



type 3: entrepot-opslag voor verwerking



type 4: entrepot-opslag voor en na verwerking



van bunkeringen en provisie van schepen en vliegtuigen en het onderbrengen van materiaal dat normaal in het buitenland wordt ingezet, zijn moeilijk te plaatsen.

De onderscheiden typen sluiten elkaar niet uit. Een van oorsprong Nederlandse importeur kan de Europese distributie van het produkt ter hand nemen. Hierdoor vervalt de rechtstreekse import en wordt deze vervangen door import via entrepot.

Uiteindelijk kunnen drie groepen van entrepots worden onderscheiden:

- entrepots die een relatie hebben met industriële activiteiten (typen 3 en 4);
- entrepots die uitsluitend worden gebruikt ten behoeve van de internationale distributie (type 2);
- entrepots ten behoeve van overige activiteiten (type 1, entrepots voor speculatie, bunkering en provisie).

Entrepots bestaan dus niet uitsluitend ten behoeve van de Nederlandse distributiefunctie. Er zijn entrepots primair vanuit de behoefte van industriële vestigingen. Deze kunnen op zich weer in Nederland zijn gevestigd vanwege vervoerstechnische redenen. De aanvoer en de afvoer naar deze trafieken kan echter ook gerekend worden tot de Nederlandse vervoersactiviteiten. Moeilijker is dit aan te nemen bij de derde groep entrepots. De reden van opslag in entrepot hangen hier niet direct samen met het internationale vervoer van goederen.





1992, EEN BEDREIGING VOOR DE NEDERLANDSE ENTREPOTS?

8.1 Inleiding

1992 dient het laatste jaar te zijn van de Europese binnengrenzen, als barrières voor het verkeer van personen en goederen. Onderdeel van de totstandkoming van deze interne markt is het slechten van de fiscale barrières tussen de lidstaten. De opheffing van deze barrières zal betekenen dat een vergaande harmonisatie van de indirecte belastingen, zowel naar grondslag als naar de tariefindeling, zal moeten worden doorgevoerd. De douane-formaliteiten aan de binnengrenzen zullen komen te vervallen. Het zal duidelijk zijn dat deze interne markt effecten kan hebben op het Nederlandse entrepotsstelsel.

Misschien nog belangrijker voor de Nederlandse entrepots dan deze stap naar de interne markt, is de voortschrijdende harmonisatie van de douane-wetgeving door de EG. In hoofdstuk 2 is de Nederlandse wetgeving beschreven, waarbij al werd verwezen naar het bestaan van EG-richtlijnen ten aanzien van entrepots. De EG versterkt echter constant zijn invloed op de douane-wetgeving van de lidstaten. Dit betekent onder andere dat de richtlijnen worden vervangen door voor elke lidstaat rechtstreeks werkende EG-verordeningen. Deze omzetting van richtlijn in verordening maakt geen deel uit van de in het zgn. Witboek gepubliceerde maatregelen ter invoering van de interne markt.

Uiteindelijk zal de harmonisatie van de douane-wetgeving resulteren in een Europees douanewetboek waardoor de nationale douane-wetgeving in de lidstaten voor het grootste deel zal komen te vervallen.

Vooruitlopend op, en waar mogelijk al rekening houdend met de nieuwe EG-wetgeving, maar ook gebaseerd op nationale bevindingen, worden in Nederland veranderingen in het stelsel van entrepots voorbereid.

In dit hoofdstuk zal met name worden ingegaan op twee nieuwe EG-verordeningen die van belang zijn voor de Nederlandse entrepots. Er zal worden stilgestaan bij de totstandkoming daarvan. Kort zal ook worden ingegaan op de eenwording van de Europese markt. Daarna zal worden ingegaan op de Nederlandse ontwikkelingen. Het hoofdstuk zal worden afgesloten met een beschouwing over de mogelijke effecten van de EG-maatregelen op de betekenis van entrepots voor de Nederlandse distributiefunctie.

8.2 Nieuwe EG-wetgeving ten aanzien van entrepots

De belangrijkste wettelijke EG-bepalingen zijn richtlijnen en verordeningen. Richtlijnen zijn verbindend ten aanzien van het resultaat, waarbij het de lidstaten vrij staat de vorm en de middelen te kiezen om dat resultaat te bereiken. Een richtlijn dient in de nationale wetgeving te worden verwerkt. Een verordening daarentegen is in al haar onderdelen verbindend en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat. Een verordening staat hiërarchisch boven de nationale wetgeving. De nationale wetgeving blijft voorzover nodig bestaan om bij de rechtstreekse toepassing van belang zijnde zaken, als bijvoorbeeld bevoegde personen, procedures en strafsancities te regelen.

Ten aanzien van de douane-opslag en entrepots zijn drie in 1988 in werking getreden, maar tot nader order nog niet van toepassing zijnde verordeningen van belang. Dit zijn de Verordeningen Binnenbrengen, Douane-entrepots en Vrije zones en vrije entrepots. Reeds in hoofdstuk 2 is erop gewezen dat de termen douane-opslag en entrepots in de EG-terminologie een andere betekenis hebben dan in de nog geldende Nederlandse wetgeving. In afbeelding 9.1 is aangegeven welke overlappings er zijn, wat betreft systeem en naamgeving. Wanneer wordt uitgegaan van de Nederlandse benamingen, blijkt uit deze afbeelding dat de

Afb. 8.1 Systeem en naamgeving ten aanzien van entrepots in de EG-wetgeving en de Nederlandse wetgeving

EG-wetgeving	Nederlandse wetgeving	
	AWDA	Instituut
Verordening Binnenbrengen	{	{
	{	{
Verordening Douane-entrepots	{	{
	{	{
Verordening Vrije zones en Vrije entrepots	{	{

* met inbegrip van FEMAC en FEMBAC

Verordening Binnenbrengen geen invloed heeft op de entrepots. Deze verordening regelt voornamelijk hoe goederen van buiten de EG het grondgebied van de EG moeten worden binnengebracht en de korte periode van opslag, daarop volgend. De Verordening Binnenbrengen zal hier verder buiten beschouwing worden gelaten.

Verordening douane-entrepots

Verdergaand dan de richtlijn douane-entrepots geeft de verordening wel een definitie van douane-entrepots. Deze luidt: "elke door de douaneautoriteiten erkende en aan hun toezicht onderworpen plaats, waar goederen kunnen worden opgeslagen onder de overeenkomstig deze verordening vastgestelde voorwaarden". Wanneer naar de inhoud van de verordening wordt gekeken, blijkt deze onder andere van toepassing te zijn op de huidige Nederlandse fictieve entrepots, waarbij er sprake is van een voorraadadministratie. De wijziging van de EG-wetgeving zal wellicht inhouden dat er een wijziging van naamgeving van het huidige Nederlandse systeem naar het EG-systeem zal plaatsvinden.

In tegenstelling tot de richtlijn douane-entrepots is de voorraadadministratie volgens de verordening bij EG douane-entrepots verplicht. Nieuw is dat de in Nederland toegepaste administratieve controle ook bij de EG ingang heeft gevonden. Deze, aanvankelijk in de ontwerp-verordening niet opgenomen controle-mogelijkheid, is opgenomen onder andere op verzoek van Nederland en West-Duitsland, waar men reeds ervaring heeft opgedaan met deze wijze van controle. Zuidelijke EG-lidstaten, die enerzijds geen ervaring hebben met administratieve controle en anderzijds de functie van entrepots meer traditioneel zien in de zin van opslag van goederen die uiteindelijk in het nationale verkeer zullen worden gebracht, bezien toezicht op basis van de bedrijfsadministratie wat wantrouwig.

Ook ten aanzien van de in de EG douane-entrepots toegestane behandelingen is een verruiming te onderkennen ten aanzien van de richtlijn waarin was vermeld dat goederen alleen de zgn. "gebruikelijke handelingen ter verzekering van hun bewaring in goede staat of ter verbetering van hun presentatie of hun handelskwaliteit" kunnen ondergaan. In de definitieve verordening is daaraan toegevoegd "of ter voorbereiding van hun distributie of wederverkoop"². De uitbreiding van de omschrijving speelt in op de distributiefunctie van dit opslag-instituut. Ook ten aanzien van deze uitbreiding hebben de Zuidelijke EG-lidstaten zich terughoudend opgesteld. Ook actieve veredeling kan inmiddels in een douane-entrepot plaatsvinden.

¹ Artikel 1, lid 4, sub a van de Verordening betreffende de douane-entrepots. De richtlijn Douane-entrepots heeft betrekking op de in een bijlage vermelde entrepots, zoals die in de lidstaten bestaan. Voor Nederland heeft de richtlijn betrekking op de voorlopige en de tijdelijke opslag en de fictieve entrepots.

² Artikel 18, lid 1, Verordening betreffende de douane-entrepots.

De in de richtlijn vermelde tijdslimiet voor entrepot-opslag van vijf jaar is in de verordening komen te vervallen.

De verordening gaat op een aantal onderwerpen in, die niet in de richtlijn vermeld stonden. Zo regelt de verordening de verplichtingen die uit het gebruik van het entrepotstelsel voortkomen. In principe is de beheerder of entreposeur van het entrepot aansprakelijk. De entrepositaris, dat is diegene die de goederen daadwerkelijk onder het entrepotstelsel brengt, is verantwoordelijk voor alle verplichtingen die voortvloeien uit de aangifte. Alle rechten en verplichtingen van beheerder en aangever kunnen echter ook aan derden worden overgedragen. Bij de entrepot-opslag kan zekerheid worden verlangd; deze behoeft echter niet noodzakelijkerwijs 100% van de waarde van eventueel verschuldigde belastingen te zijn. Aanvankelijk was het Nederlandse bedrijfsleven wat deze twee onderwerpen aangaat bevreesd dat, in tegenstelling tot wat gebruikelijk was, er met de komst van de nieuwe verordening 100% zekerheid zou moeten worden gesteld en dat de mogelijkheid van de berusting van de aansprakelijkheid bij een derde zou komen te vervallen³.

Verordening Vrije zones en Vrije entrepots

Deze verordening komt in de plaats van de richtlijn vrije zones. Zowel vrije zones als vrije entrepots zijn plaatsen "waar de binnengebrachte niet-communautaire goederen voor de toepassing van de rechten bij invoer en van de handelspolitieke maatregelen bij invoer worden geacht zich niet op het douanegebied van de Gemeenschap te bevinden,.....". Vrije zones zijn van de rest van het gebied van de Gemeenschap afgescheiden "delen", terwijl vrije entrepots betrekking hebben op "ruimten". Belangrijkste onderscheid met de EG douane-entrepots is dat de vrije zones en de vrije entrepots afgesloten moeten zijn. Hiermee wordt duidelijk dat onder deze verordening de Nederlandse publieke en particuliere entrepots vallen.

Ook in een vrij entrepot en een vrije zone moet voortaan een voorraadadministratie worden bijgehouden. Deze administratie moet evenals bij de EG-douane-entrepots door de douane worden goedgekeurd. Het lijkt echter onwaarschijnlijk dat de eisen, te stellen aan deze voorraadadministratie hoog zullen zijn, omdat het fysieke toezicht volledig gehandhaafd blijft. De voorraadadministratie heeft ten doel de goederen te kunnen identificeren en hun beweging te kunnen nagaan.

In de vrije zones en vrije entrepots is "elke.....activiteit van industriële of commerciële aard of activiteit met het karakter van dienstverlening"⁵ toegestaan.

³ Zie voor een uitgebreide vergelijking van de richtlijn, de ontwerp-verordening en de definitieve verordening; In- en uitvoernieuws, 1989, nr. 2, p. 144-151.

⁴ Artikel 1 lid 4, sub a en b van de Verordening betreffende de vrije zones en de vrije entrepots.

⁵ Artikel 7, lid 1, Verordening betreffende de vrije zones en de vrije entrepots.

Ook de zgn. gebruikelijke behandelingen mogen daar met een vergunning worden verricht.

Toepassingsverordenenigen

Een nadere uitwerking van de verordenenigen zal worden gegeven in de zogenaamde toepassingsverordenenigen, die te vergelijken zijn met de Nederlandse Besluiten en Regelingen (voorheen Beschikkingen genoemd). Deze toepassingsverordenenigen moeten in de eerste helft van 1990 definitief worden vastgesteld. Pas dan kan de exacte werking van de verordenenigen op de Nederlandse situatie worden nagegaan. De officiële publicatie is voorlopig voorzien op 1 januari 1991. Eén jaar daarna, dus op 1 januari 1992, worden de verordenenigen en de toepassingsverordenenigen van "toepassing", hetgeen betekent dat zij vanaf die datum daadwerkelijk werken. Met het in werking treden van de verordenenigen vervalt een deel van de Nederlandse wetgeving.

Conclusie

Een afrondende conclusie ten aanzien van het effect van de EG-verordenenigen op de Nederlandse entrepots kan nog niet worden getrokken. De nadere uitwerking in de toepassingsverordening is immers nog niet gereed. Wel kan globaal een indruk worden gegeven van de mogelijke invloed.

De twee EG-verordenenigen die betrekking hebben op de entrepots, brengen in beginsel het Nederlandse entropotstelsel niet in gevaar. Voor zover Nederlandse entrepots niet aan de in de verordenenigen verwoorde voorwaarden voldoen, moeten zij tijdens een overgangsfase daaraan worden aangepast.

De komst van de Verordenenigen betekent dat in alle EG-lidstaten dezelfde douane-wetgeving gaat gelden, hetgeen inhoudt dat in de meeste landen er een verruiming ten aanzien van de mogelijkheid tot het stichten van entrepots zal ontstaan. Het voordeel dat Nederland nu bezit in de vorm van ruime opslagsystemen onder douanetoezicht, zal hierdoor grotendeels verdwijnen (Verkennis, et al., 1988).

Tegen deze stelling pleiten twee argumenten, die zeker op korte en middellange termijn de overhand zullen hebben. Ten eerste blijven veel bevoegdheden op een lager niveau aanwezig. Daarbij kan gedacht worden aan de afgifte van vergunningen en de daarin te stellen voorwaarden. Het zal, met name na 1992, erop aankomen dat de Nederlandse douane dan zijn veel geroemde flexibele houding kan handhaven. Daarmee kan zij zich blijven onderscheiden van de overige EG-lidstaten. Een voordeel daarbij is dat zij reeds ervaring heeft met entropotvormen die in een aantal andere lidstaten nog niet mogelijk zijn. Blaauw (1988) merkte in deze op dat de doorwerking van de verordenenigen in de verschillende lidstaten afhangt van de nationale wetgeving. Als voorbeeld noemt hij dat de bevoegdheden van de douaniers in de Zuideuropese landen veel geringer zijn.

Ten tweede zullen bedrijven in de overige EG-lidstaten, die gebruik willen maken van voor hun land nieuwe entropotvormen, moeten kunnen voldoen aan de in de verordenenigen en de toepassingsverordenenigen gestelde eisen. Eventu-

eel minder ontwikkelde vormen van bedrijfsadministratie kunnen voor een verantwoorde administratieve controle onvoldoende blijken te zijn.

8.3 'Europa 1992'

In 1985 publiceerde de Europese Commissie het zgn. Witboek waarin een 300-tal maatregelen staan vermeld, die ten doel hebben de interne markt van de EG te voltooien. Onderdeel hiervan is het opheffen van de fysieke binnengrenzen en de fiscale barrières. Met name de slechting van de fiscale grenzen en de harmonisatie van de indirecte belastingen, kunnen invloed hebben op het entrepot-verkeer, de intra-EG handel via entrepots kan hierdoor verminderen. Hierbij dient te worden aangetekend dat de harmonisatie van BTW en accijnzen nog niet ver is gevorderd, omdat de nationale regeringen deze nog (te) veel zien als nationale instrumenten.

Het totaal effect van de maatregelen, voorgesteld in het Witboek, wordt door het Centraal Planbureau (1989) voor de vervoerssector als per saldo positief beoordeeld. Bij de grensexpeditie zal de werkgelegenheid echter teruglopen. Het grote aandeel dat Nederland heeft in het Europese goederenvervoer, komt volgens het CPB, door de hoge kwaliteit die de Nederlandse (weg)vervoerders bieden, niet in het gedrang. Voor het behoud van deze positie gaat de kwaliteit in het kader van Europa 92 een nog belangrijkere rol spelen (CPB, 1989).

Ten aanzien van de entrepots merkt Weitenberg (1988) op dat de behoefte daarvoor na 1992 zal afnemen omdat men sneller het besluit zal nemen de goederen in te klaren en in vrije loods te leggen⁶. Entrepots blijven echter een rol spelen bij goederen die de EG worden binnengebracht. Met name nabij vervoersknooppunten in de EG als havens en luchthavens ziet Weitenberg een blijvende behoefte aan entrepot-activiteiten.

8.4 Nederlandse wetgeving

De Nederlandse regelingen ten aanzien van entrepots zijn al meermalen aangepast. Deze aanpassingen vloeien meestal voort uit de ontwikkelingen in de praktijk. Door het scheppen van nieuwe of aangepaste regelingen kan op de situatie in het bedrijfsleven worden ingespeeld. Vooral de behoefte van bedrijven om snel te kunnen beschikken over goederen die onder douaneverband zijn opgeslagen en de huidige massaliteit van de goederenopslag en goederenstromen, hebben een toename te zien gegeven van de volledig of gedeeltelijk administratief gecontroleerde entrepotsoorten FEMAC en FEMBAC. Daarnaast speelt op de achtergrond mee dat een aantal entrepotsoorten een relatief grote

⁶ Weitenberg spreekt expliciet over FEMBAC's maar zijn opmerking kan worden gezien als betrekking hebbende op al die activiteiten waarbij entrepots zijn ingeschakeld in de internationale distributie.

personele inzet vergen, die in de praktijk moeilijk is op te brengen. Met name betreft het hier de entrepots waar het toezicht niet wordt uitgeoefend met behulp van een in een bedrijf aanwezige administratie.

Bij een FEMAC en een FEMBAC wordt de administratie van de beheerder gebruikt als basis voor de controle. Deze administratie dient daartoe op een hoog peil te staan, hetgeen niet voor elk bedrijf realiseerbaar is. Veel bedrijven die niet in staat zijn om te voldoen aan de eisen die een FEMAC of een FEMBAC stelt, bezitten wel een goederenvoorraad-administratie die informatie bevat die voor het douanetoezicht van belang is. Door de gegevens uit deze administratie te gebruiken bij het douanetoezicht, kan een goed systeem van toezicht worden verkregen.

Momenteel wordt er op het Ministerie van Financiën gewerkt aan de invoering van een nieuwe vorm van het fictief entrepot, waarbij voor het toezicht wordt uitgegaan van de ook voor bedrijfsdoeleinden gebezigde voorraadadministratie. Deze vorm zal nog meer dan het FEMBAC, een tussenvorm worden tussen de fictieve entrepots met administratieve controle en de thans nog bestaande ambtelijk gesloten particuliere entrepots. Dit nieuwe type entrepot is voornamelijk bestemd voor bedrijven die nu nog een particulier of een fictief entrepot bezitten en niet voor een FEMAC of FEMBAC in aanmerking komen, alsmede voor inrichtingen voor voorlopige en tijdelijke douane-opslag (de huidige douaneloodsen).

De overgang naar het fictieve entrepot met voorraadadministratie kan echter niet worden afgedwongen, omdat de mogelijkheden van een particulier en een fictief entrepot wettelijk gezien blijven bestaan. De douane zal voornamelijk moeten proberen de voordelen het duidelijk te maken die de nieuwe vorm heeft. Een belangrijk voordeel is dat het nieuwe entrepot niet meer ambtelijk wordt gesloten, zodat de beheerder voortdurend toegang heeft tot de goederen. Een maatregel die douane kan treffen op grond van de Algemene Wetgeving Douane en Accijnzen, is dat jaarlijks een toetsing kan plaatsvinden ten aanzien van het bestaansrecht van het entrepot. Indien dit bestaansrecht niet meer aanwezig wordt geacht kan tot intrekking van de vergunning worden overgegaan. Van deze bevoegdheid wordt echter nauwelijks gebruik gemaakt.

Concreet komt het Nederlandse beleid erop neer dat de administratieve controle in combinatie met ambulante fysieke controles een steeds belangrijkere plaats gaat innemen. Per individueel entrepot zal een toezichtplan worden samengesteld waarin de aard en de frequentie van het toezicht worden geregeld. De verhouding tussen het administratief toezicht en het fysiek toezicht zal verder verschuiven in de richting van het administratief toezicht. In afbeelding 8.2 worden deze verhouding en de positie van het toekomstige fictief entrepot met voorraadadministratie aangegeven.

Deze maatregelen betekenen dat bestaande entrepots waar nog geen administratieve controle plaatsvindt, zoveel mogelijk zullen worden omgezet in FEMAC's, FEMBAC's of fictieve entrepots met voorraadadministratie. Bij aanvragen voor een nieuw entrepot zal allereerst worden getoetst of een vorm van administratieve controle uitvoerbaar is. Het is ook niet onwaarschijnlijk dat een aantal inrich-

tingen voor douane-opslag zullen overgaan in fictieve entrepots met voorraad-administratie.

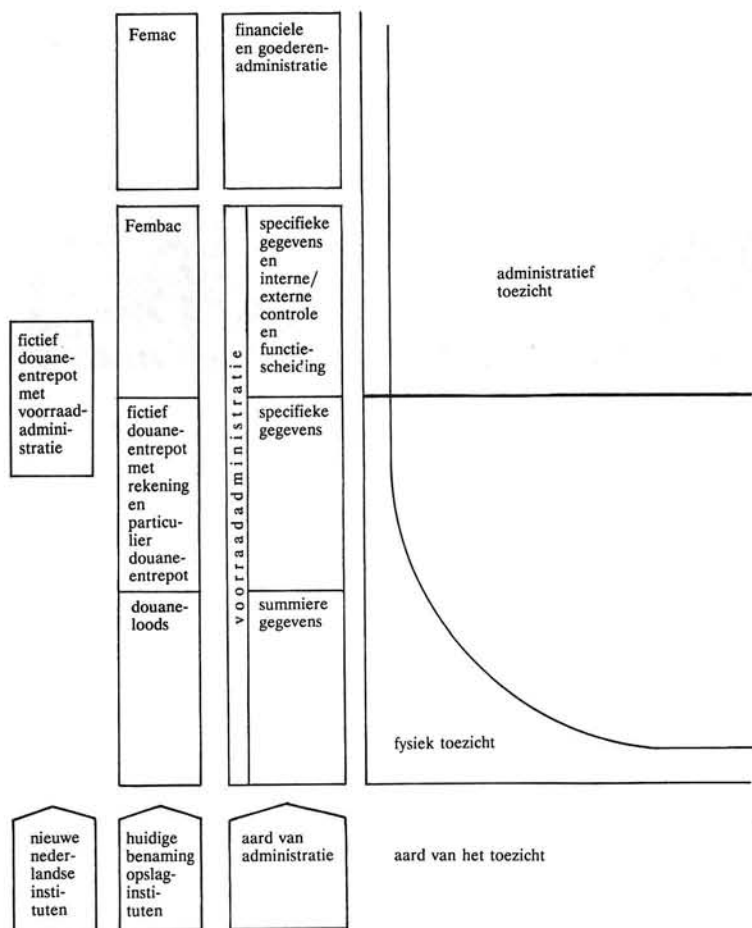
8.5 Conclusie

Het Nederlandse entropotstelsel wordt beïnvloed door nationale en internationale factoren. Door de omzetting van richtlijnen in verordeningen neemt de invloed van de EG op de douanestelsels van de lidstaten toe. Uiteindelijk zal dit ertoe leiden dat deze nationale stelsels zullen opgaan in één Europese douanewetgeving. De EG-verordeningen die betrekking hebben op de Nederlandse entrepots, vormen voor zover het zich laat aanzien nagenoeg geen bedreiging voor het Nederlandse entropotstelsel. Wel zal het unieke karakter van de Nederlandse entrepots hierdoor verdwijnen, omdat soortgelijke entrepots in de andere lidstaten mogelijk worden. De omvang van het Nederlandse entropotverkeer zal naar verwachting, zeker op korte termijn, niet dalen omdat in de overige lidstaten nog weinig ervaring is opgedaan met in het bijzonder de administratieve controle en de combinatievormen van administratieve en fysieke controle. Een ontwikkeling die zich mogelijk gaat aftekenen is dat Nederlandse vervoersbedrijven, die ervaring hebben met Nederlandse entrepots, deze ook in andere lidstaten willen gaan toepassen en zich daarbij beroepen op de EG-verordeningen.

De eenwording van de interne markt kan dit proces versterken, omdat de belemmeringen voor Nederlandse vervoersondernemingen om in andere EG-lidstaten te werken, wegvallen. Hierdoor zal ook de trend in de richting van een verdergaande multinationalisering en schaalvergroting worden versterkt (CPB, 1989).

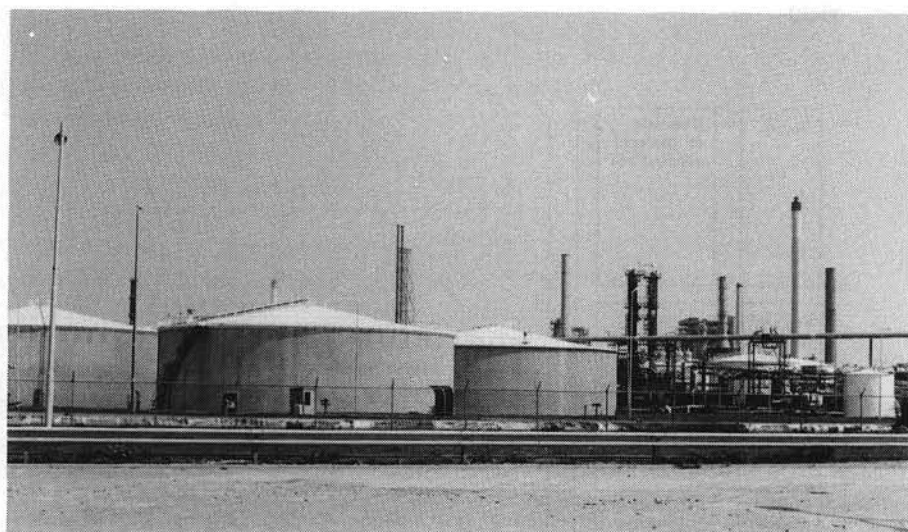
De invloed die het bedrijfsleven op het entropotstelsel uitoefent, is indirect van karakter. De Nederlandse douane probeert de ontwikkelingen in het bedrijfsleven te volgen, door de regelgeving (deels) hieraan aan te passen. Daarbij wordt getracht meer maatwerk per bedrijf te leveren. Voorbeelden hiervan zijn de geïntegreerde douane-regeling en de regeling voor distributiebedrijven. Bij deze regelingen gaat het niet zozeer om de elementen van deze regelingen maar meer om de mogelijkheden die de combinatie van de elementen voor het bedrijfsleven oplevert. Ook het fictief entropot met voorraadadministratie levert in een zeker opzicht maatwerk, al is hier het eigenbelang van de douanedienst ook duidelijk aanwezig.

Afb. 8.2 Verhouding tussen controle gebaseerd op administratief en fysiek toezicht



Summiere en specifieke gegevens hebben betrekking op de mate van gedetailleerdheid van de gegevens van de goederen. Alleen op basis van specifieke gegevens is het mogelijk het exacte belastingtarief voor de goederen vast te stellen.

Bron: Ministerie van Financiën, Directie Douane-aangelegenheden en eigen toevoeging



SAMENVATTING EN CONCLUSIE

In de huidige discussie omtrent de verkeer- en vervoersproblematiek ligt de nadruk op de fysieke infrastructuur en het gebruik daarvan. Veel minder aandacht krijgt de institutionele infrastructuur. Hieronder kan worden verstaan het geheel van door de overheid afgekondigde en gecontroleerde regelgeving en de hiermee samenhangende particuliere en publieke organisatievormen. Bij het internationale goederenverkeer is de wetgeving ten aanzien van de douane hiervan een voorbeeld. De douane is de overheidsdienst die is belast met het uitoefenen van het toezicht op personen- en goederenstromen die Nederland binnenkomen en verlaten en het heffen van bepaalde belastingen (voornamelijk invoerrechten en accijnzen) die deels samenvallen met de grensoverschrijding. De douane is daarmee een overheidsdienst die ten dienste staat van de nationale economie. Daarnaast bezit de douane ook taken die samenhangen met de toenemende Europese integratie binnen de Benelux en de EG.

Voor goederen die Nederland niet als bestemming hebben, zijn een aantal regelingen getroffen waardoor voor deze goederen de verschuldigdheid van belastingen in Nederland, voorzover zij niet in het vrije verkeer worden gebracht, achterwege kan blijven. Goederen kunnen worden doorgevoerd zonder dat daarover bijvoorbeeld invoerrechten betaald behoeven te worden. In douane-entrepots kunnen goederen worden opgeslagen zonder dat daarover de bij de invoer verschuldigde belastingen moeten worden voldaan. Het grootste voordeel hiervan voor het bedrijfsleven is, dat aanzienlijke bedragen aan belastingen worden uitgespaard. Enerzijds geldt dat voordeel, omdat geen gebruik hoeft te worden gemaakt van de mogelijkheid om betaalde belastingen terug te krijgen (liquide middelen blijven op peil en er worden geen renteverliezen geleden) en anderzijds kan de betaling van de belastingen worden uitgesteld wanneer men besluit de goederen niet direct in te voeren.

Naast de entrepots is er de zgn. douane-opslag. Ook onder dit regime kunnen de goederen zonder verschuldigdheid van belastingen worden opgeslagen.

In Nederland worden vijf verschillende typen entrepots onderscheiden. De verschillen zijn voor een groot deel toe te schrijven aan de wijze waarop de douane toezicht houdt op de entrepots. De klassieke wijze van toezicht is te vinden bij de publieke en particuliere entrepots waar de douane fysiek aanwezig

is. Bij een fictief entrepot met administratieve controle (FEMAC) wordt het toezicht uitgeoefend via administratie van het bedrijf dat het beheer over het entrepot voert. Het fictief entrepot en het fictief entrepot met beperkte administratieve controle (FEMBAC) zijn te beschouwen als tussenvormen: hier wordt zowel fysiek als administratief toezicht uitgeoefend.

In totaal zijn in Nederland ongeveer 1100 entrepots aanwezig die in grootte sterk uiteen kunnen lopen. Daarnaast zijn er nog naar schatting 1500 inrichtingen voor douane-opslag. Hoewel dit met betrouwbaar cijfermateriaal niet aantoonbaar is, lijkt met name het aantal entrepots met administratieve controle toe te nemen. Het voordeel van deze entrepots is dat de beheerder van het entrepot 24 uur per dag toegang heeft tot de goederen. Bij de publieke en particuliere entrepots is dit niet het geval, omdat deze door de douane worden afgesloten. Daarnaast is het in combinatie met de administratieve controle mogelijk dat de beheerder zelf bepaalde douane-documenten afgeeft. De ondernemer kan hierdoor flexibeler werken, omdat er geen directe afhankelijkheid meer is van de douane. Deze flexibiliteit kan nog worden verhoogd door een verdere integratie van diverse douaneregelingen zoals die momenteel in een tweetal proefregelingen wordt aangeboden.

De betekenis van de entrepots is op twee wijzen nagegaan. Ten eerste zijn de grootte en samenstelling van het entrepotverkeer onderzocht. Daarna is nagegaan, hoe het bedrijfsleven van de entrepots gebruik maakt.

Van de 340 miljoen ton goederen die in 1987 in Nederland werden aangevoerd, werd 56 miljoen ton in entrepot opgeslagen, 185 miljoen ton werd direct ingevoerd en de overige 99 miljoen ton bestond uit doorvoer. Onder deze doorvoer worden ook de goederen gerekend die onder het regime van de douane-opslag worden opgeslagen. Naast de entrepot-opslag van goederen die uit het buitenland afkomstig zijn, kunnen ook goederen vanuit Nederland in entrepot worden opgeslagen. Alleen ten aanzien van de minerale oliën zijn hierover cijfers beschikbaar. Deze wijzen erop dat de entrepot-opslag vanuit Nederland niet onaanzienlijk is.

De belangrijkste bestemming van goederen die de entrepots verlaten, is het buitenland en met name de lidstaten van de EG. In de jaren tachtig is echter ook een toenemende invoer via entrepot te constateren.

De omvang van het entrepotverkeer wordt gedomineerd door de minerale oliën die rond de 87% van het entrepotverkeer voor hun rekening nemen. Dit overheersende aandeel betekent dat de veranderingen van de omvang van het entrepotverkeer voor een groot deel kunnen worden toegeschreven aan de omvang van de entrepot-opslag van deze goederen. Het aandeel van de minerale oliën in het entrepotverkeer loopt echter geleidelijk terug. Een toename van het entrepotverkeer is voornamelijk te constateren bij de hoogwaardige goederen zoals die zijn verenigd in NSTR-hoofdstuk 9. Hoewel in gewicht deze goederengroep slecht 1% van het entrepotverkeer uitmaakt, is dit aandeel in waarde gemeten hiervan een veelvoud. Met name bij de entrepot-uitvoer van apparaten en motoren zijn in de jaren tachtig zeer grote groeicijfers gerealiseerd.

Het gegeven dat er ongeveer 1100 entrepots in Nederland zijn, betekent dat er ongeveer evenzovele bedrijven zijn die een door de douane afgegeven vergunning voor een entrepot bezitten. Het totaal aantal bedrijven dat gebruik maakt van entrepotfaciliteiten is echter veel hoger, omdat een deel van de entrepots wordt beheerd door bedrijven die deze inrichtingen als commerciële activiteit exploiteren. Vanouds vallen hieronder met name pakhuis- en opslagbedrijven. Van recenter datum zijn de transportbedrijven die naast het transport sec ook opslagfaciliteiten aanbieden als onderdeel van een compleet logistiek dienstenpakket. Ook dochterbedrijven van multinationale ondernemingen die goederen via een centraal magazijn over Europa distribueren vallen onder deze categorie. Een tweede categorie bedrijven dat gebruik maakt van entrepots, zijn productiebedrijven. De vanuit het buitenland aangevoerde goederen worden, alvorens zij worden verwerkt, in een entrepot opgeslagen. Ook na de verwerking kunnen de goederen eventueel in een entrepot worden ondergebracht. Deze vormen van opslag kunnen onder andere voorkomen in combinatie met het veredelingsverkeer. Met name bij de minerale oliën komt de combinatie opslag in entrepot en binnenlandse productie voor, mede op grond van het feit dat de invoer via entrepot structureel hoger is dan de entrepot-uitvoer, zijn er ook aanwijzingen dat zich dit verschijnsel voordoet bij tabak en enige andere grondstoffen.

De derde categorie bedrijven omvat een breed scala aan entrepotgebruikers. Daarbij kan gedacht worden aan importeurs (voorkomend bij auto's), shipchangers, entrepots waarin de winkelvoorraden voor tax-freeshops worden aangehouden (o.a. voor de winkels op Schiphol) en bedrijven die met materieel in het buitenland werken.

Functioneel staan de entrepots voor het grootste gedeelte ten dienste van de internationale distributie. Goederen die van uit het buitenland worden aangevoerd, worden in Nederland in entrepot opgeslagen om vervolgens na enige of geruime tijd Nederland weer te verlaten. De entrepot-uitvoer omvat deze goederenstroom. Een deel van de entrepots die een functie vervullen in de internationale distributie, behoort tot multinationale ondernemingen. Ten aanzien van de vestiging van deze bedrijven in Nederland wordt de mogelijkheid tot het stichten van een entrepot een enkele keer expliciet aangegeven voor de vestiging in Nederland.

Qua vestigingsplaats zijn de entrepots niet beperkt tot de mainport Rotterdam en de Gateway Schiphol. Er is geen duidelijke concentratie van entrepots in de Rijnmond aan te wijzen. Wel wordt in dit gebied het overgrote deel van het entrepotverkeer afgehandeld.

Algemeen staat Nederland bekend als een land met een douane-wetgeving die veel mogelijkheden biedt op het terrein van opslag onder douaneverband. Het ontstaan van een Europese markt na 1992 vormt hiervoor nagenoeg geen bedreiging. De los van 'Europa 1992' staande herziening van de EG douane-wetgeving kan echter wel een bedreiging vormen, omdat er ten aanzien van de opslagregimes die onder het toezicht van de douane staan, één Europese wetgeving zal ontstaan. Dit betekent dat in alle lidstaten ongeveer dezelfde mogelijkheden ontstaan voor het stichten van entrepots zoals die momenteel in Nederland

gangbaar zijn. Nederland zal echter zeker op kort termijn nog een vooraanstaande positie blijven innemen, omdat in andere EG-landen nog weinig ervaring is opgedaan met voor Nederland gangbare entrepotvormen (met name de administratieve controle) en er veel bevoegdheden op lager dan Europees niveau aanwezig zullen blijven. Het is denkbaar dat Nederlandse vervoersbedrijven, zich beroepend op de nieuwe EG-regeling, straks ook in andere EG-lidstaten entrepots zullen stichten.

De Nederlandse entrepots vervullen een functie binnen de Nederlandse internationale distributiefunctie. Het belang van entrepots bij de hoogwaardige goederen is daarbij minder groot dan bij massagoederen. Het overgrote deel van deze goederen die in Nederland worden aangevoerd en niet worden ingevoerd, verlaten Nederland zonder opgeslagen te zijn in entrepots en worden tot de doorvoer gerekend. Hiertegenover staat echter, dat het entrepotverkeer van de hoogwaardige goederen zeer sterk stijgt. Hoewel niet aantoonbaar lijkt het merendeel van de recent gestichte entrepots met name bedoeld te zijn voor-niet massagoederen.

Naast de distributiefunctie kunnen entrepots ook een opslagfunctie vervullen die samenhangt met de produktiefase in een produktiekolom, grondstoffen worden als voorraad aangehouden in entrepot en/of de produkten worden erin opgeslagen.



LITERATUUR

Anderson, S.A., 1934, Location factor in the choice of Free Port sites, **Economic Geography**, 10, p. 147-159.

Andriessen, L.E., 1980, **Economie in theorie en praktijk, deel 2**, Amsterdam-/Brussel (Elsevier), zesde druk.

Appels, A.W.C., 1989, Nederland transportland?, **Economisch Statistische Berichten**, 74, nr. 3697, 8 maart, p. 243-246.

Blaauw, A.N., 1988, Europa 1992 en Nederland als distributieland, Voordracht gehouden tijdens het congres 1992 en de liberalisering van het wegvervoer, 27 september, Amsterdam (Studiecentrum voor Bedrijf en Overheid).

Centraal Bureau voor de Statistiek, 1989, **Statistiek van de aan-, af- en doorvoer, goederenvervoer van en naar Nederland**, Voorburg/Heerlen.

Centraal Planbureau, 1989, **Nederland en Europa '92**, 's-Gravenhage (CPB Werkdokument no. 28).

Commissie Zeehavenoverleg, 1980, **De doorvoer via de Nederlandse zeehavens en de maatschappelijke betekenis daarvan**, Den Haag.

Dijkhuizen, S., 1987, Ervaringen met een Amerikaans computerconcern in Nederland, in: Kok, J.A.A.M., en P.H. Pellenbarg, **Buitenlandse bedrijven in Nederland, werving in Europees perspectief**, Amsterdam/Groningen (Nederlandse Geografische Studie 48).

De EG-verordeningen inzake opslag en entrepots, 1989, **In- en uitvoernieuws**, nr. 2 (februari), p. 144-151.

Frenken, J.P.J., 1979, General trade - special trade, in: **Maandstatistiek van de buitenlandse handel per land**, januari, p. XX-XXVI.

Geïntegreerde douaneregeling, 1989, **In- en uitvoernieuws**, nr. 2 (februari), p. 99-103.

Gemeente Rotterdam, 1976, **Opslag voor onbepaalde tijd? Toekomst van een publiek Douane-entrepot in het Rotterdamse havengebied**, Rotterdam.

Goor, A.R. van, 1986, **Fysieke distributie**, Alphen aan den Rijn/Brussel (Samsom Uitgeverij), Tweede druk.

Handboek logistiek, 1989, Apphen aan den Rijn (Samsom).

Handboek voor in- en uitvoer, deel C, z.j., Deventer/Alphen aan den Rijn, Brussel (Kluwer/Samsom).

Horssen, W. van, 1989, Van fysieke naar administratieve controle, **Port of Rotterdam Magazine**, nr. 89/6, p. 4-10.

Janssen, B.J.P., en C. Machielse, 1988, **Logistiek, ruimtelijke organisatie en infrastructuur, een onderzoek naar de relatie tussen logistiek, ruimtelijke structuur en infrastructuur**, Delft (INRO-TNO).

Kasbergen, J., 1981, De doorvoerfunctie van de Nederlandse zeehavens, **Tijdschrift voor Vervoerswetenschap**, 17, nr 3/4, p 164-180.

Koopman, G.J., 1988, **Structurele ontwikkelingen in vervoer en distributie, een terreinverkenning**, Den Haag, Centraal Planbureau (notitie nr. III/3/88).

Koopman, G.J., C. Steenlage, J.G. Veldhuis en J.A.M. Wesseling, 1988, Mover, een economisch model voor de transport- en communicatiesector van de Nederlandse economie, **Tijdschrift voor Vervoerswetenschap**, nr 88/1. p. 65-86.

Koopman, G.J., en C.W.A.M. van Paridon, 1989, **Enkele ontwikkelingen in de Westduitse economie en hun belang voor Nederland**, Den Haag, Centraal Planbureau (onderzoeksmemorandum no. 54).

Kooy, T.P. van der, 1931, **Hollands stapelmarkt en haar verval**, Amsterdam.

Kuik, J.R. van, 1988, **Algemene wet inzake douane en accijnzen, deel 1**, Zwolle (W.E.J. Tjeenk Willink), 6e druk.

Kuik, J.R. van, 1989, **Algemene wet inzake douane en accijnzen, deel 2, internationale regelingen**, Zwolle (W.E.J. Tjeenk Willink), 3e druk.

Loeve, A., en J. de Vries, 1982, **Buitenlandse bedrijven in Nederland: een aflopende zaak?**, Lelystad (Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Flevovericht 194).

Loos, P. van der, en H. Harleman, 1988, **Meer dan Rotterdam en Schiphol alleen, een kwalitatief onderzoek naar logistieke dienstverlening aan buitenlandse verladers door Nederlandse transport- en expeditiebedrijven**, Utrecht (doctoraalscriptie Geografisch Instituut Rijksuniversiteit Utrecht, verschenen in de serie "verslagen van leeronderzoek G & P).

Louw, E., 1988, **Entrepots in Nederland, een onderzoek naar een onbekend handels-fenomeen**, Amsterdam (doctoraalscriptie Sociale Geografie, Economisch Geografisch Instituut, UvA).

McKinsey & Company, 1986, **Gateway Holland: vormgeven aan een initiatief**, Den Haag.

Ministerie van Economische Zaken, 1987, **The Netherlands: Europe's distribution center, 15 case studies**, Den Haag (Commissariaat voor Buitenlandse Investerings in Nederland).

Ministerie van Financiën, 1989, **Vereenvoudigde douaneregelingen en vrijstellingen van rechten bij invoer**, Den Haag.

Molenaar, H., Olie via Rotterdam, **Port of Rotterdam Magazine**, 89/1, p. 21-25.

Munscher, R., 1989, Express vervoer door de lucht, Voordracht gehouden tijdens het congres **Trends in transport**, 14-15 september, Vlaardingen (Nederlands Studie Centrum).

Nederland Distributieland, 1989, **Telematica en concurrentiekracht**, Den Haag.

Nederlands Economisch Instituut, 1983, **Nederland als 'stapelplaats'; onderzoek naar de internationale handels- en transportfunctie**, Rotterdam.

Nederlands Economisch Instituut, 1987, **Plaats en functie van de Randstad in de Nederlandse economie**, Rotterdam.

Radstaak, B.G., 1989, **Pacific Traffic, een strategische analyse van goederenstromen van het Verre Oosten naar Europa: kansen voor de Nederlandse transport en distributie-industrie**, Den Haag (Nederland Distributieland).

Ratte, J.B.J., 1952, **De Nederlandse doorvoerpolitiek (tot 1950)**, Rotterdam (proefschrift).

Spinanger, D., 1985, Free Trade Zones and Free Ports: Overview, role and impact, **Hansa-Schiffahrt-Schiffbau-Hafen**, 122, april, p. 649-655.

Stam, W.J. 1990, De transportsector in beweging, **Economisch Statistische Berichten**, 75, nr. 3751, 28 maart, p. 296-299.

Thomas, R.S., 1956, **Free ports and foreign trade zones**, Cambridge Md (Cornell Maritime press).

Verkennis, A.W., R.C. Dongen en C.S. Groot, 1988, 1992, **pleisterplaats op weg naar 2015, een verkenning naar de ruimtelijke consequenties van de voltooiing van de interne markt**, 's-Gravenhage (DOP)(Studierapporten Rijksplanologische Dienst nr. 46).

Verordening betreffende de douane-entrepots, 1988, **Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen**, nr. L 225, 15 augustus, p. 1-7.

Verordening betreffende de vrije zones en de vrije entrepots, 1988, **Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen**, nr. L 225, 15 augustus, p. 8-13.

Verzameling van stukken betreffende het Amsterdamse Entrepot-dok, 1829, Amsterdam (aanwezig in de Koninklijke Bibliotheek te Den Haag, pamflet nr. 25872).

Weitenberg, Th.P.J., 1988, Op weg naar distributie in Europa zonder grenzen, Voordracht gehouden tijdens het congres **Trends in transport**, 15-16 september, Vlaardingen (Nederlands Studie Centrum).

Werkgroep douane-entrepots en douaneopslag, 1988, **Rapport deel A: Douane entrepots**, Den Haag (intern rapport Ministerie van Financiën).

Werkgroep Vrij-Entrepot, 1979, **Toekomst van het Vrij-Entrepot van de Gemeente Rotterdam**, Rotterdam.

Wever, E., en H.W. ter Hart, 1985, Poort van Europa, **Atlas van Nederland**, deel 11, 's-Gravenhage (Sdu).

Wit, J.G. de, en H.A. van Gent, 1986, **Vervoers- en verkeerseconomie, theorie, praktijk en beleid**, Leiden/Antwerpen (Stenfert Kroese).

Statistieken van het CBS

- Maandstatistiek van de buitenlandse handel per goederensoort (diverse jaren tot en met 1988).
- Maandstatistiek van de buitenlandse handel per land (diverse jaren tot en met 1988).
- Maandstatistiek van de buitenlandse handel (jaargang 1989)
- Maandstatistiek verkeer en vervoer (diverse jaargangen).
- Statistiek van de aan-, af- en doorvoer, goederenvervoer van en naar Nederland (1984 - 1987).
- Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer per goederensoort van en naar de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam.
- Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar de regio's en zeehavens.
- Statistiek van het internationale goederenvervoer (diverse jaren).
- Statistiek van het internationale zeehavenvervoer 1980.

BIJLAGE 1

GOEDEREN TOEGELATEN IN FICTIEF ENTRE- POT

Aangewezen goederen voor opslag in een fictief douane-entrepot volgens artikel 15, beschikking douane en accijnzen algemeen van 1971 (de omschrijving van een aantal goederen wijkt af van de omschrijving in de beschikking).

- complete nieuwe automobielen en complete nieuwe chassis voor automobielen;
- complete nieuwe carrosserieën voor automobielen of caravans;
- complete nieuwe motorrijwielen, andere dan rijwielen met hulpmotor, zonder zijspan;
- onbewerkte bamboe;
- cacaobonen;
- bepaalde plantaardige oliën en vetten;
- elektronische apparaten;
- bepaalde complete nieuwe gereedschapswerktuigen;
- bepaalde ruwe aardoliën en ruwe oliën;
- benzol, tuluol, xylol, solventnafta;
- bepaalde benzeen, tolueen, xylenen en andere aromatische koolwaterstoffen;
- ruwe ivoor;
- kinabast;
- sisal;
- latex;
- ruwe paraffine;
- onbewerkte rotting;
- ruwe rubber;
- complete nieuwe scheepsmotoren, buitenboordmotoren
- ruwe schildpad;
- ruwe en niet tot verbruik bereide tabak en afvallen van tabak;
- landbouwwerktuigen;
- imitatie karpetten van balatum viltzeil;
- balatum viltzeil;
- waterstofperoxyde;
- ongebrande koffie;
- elektromotoren;
- generatoren;

- draaibanken;
- baggermateriaal;
- bepaalde oliën en vetten;
- instrumenten voor chromotografie en elektroforese;
- tankbodems en tankafsluitingen;
- dieselmotoren voor de industrie;
- kettingen;
- hard plastic-platen;
- hydraulische motoren;
- luchtcompressoren;
- hydraulische graafmachines en uitrustingsstukken daarvan;
- mechanische laadschoppen;
- vloeibare glucose in vaten;
- schilderijen, aquarellen en tekeningen;
- eetgerei;
- milletzaad;
- etiketteermachines;
- suspensers en onderdelen daarvan;
- kogellagers, rollagers en kussenblokken;
- naaimachines en onderdelen daarvan;
- bevroren vruchtensapconcentraten, groentesapconcentraten, vruchtenpulp, vruchtenextract en vruchtenoliën in vaten;
- ruwe wol;
- schrapers, bulldozers en egaliseermachines;
- kunstmatige plastische stoffen en synthetische rubbers verpakt in zakken;
- schepsschroeven en kalibers voor schepsschroeven;
- machines voor het vullen en/of sluiten van verpakkingsmiddelen.

BIJLAGE 2

GOEDERENNAAMLIJST NSTR

Hoofdstuk 0 Landbouwprodukten en levende dieren

- Groep 00 Levende dieren
- Groep 01 Granen
- Groep 02 Aardappelen
- Groep 03 Vers fruit, verse en bevroren groenten
- Groep 04 Textielgrondstoffen en -afval
- Groep 05 Hout en kurk
- Groep 06 Suikerbieten
- Groep 09 Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen

Hoofdstuk 1 Andere voedingsprodukten en veevoeder

- Groep 11 Suiker
- Groep 12 Dranken
- Groep 13 Genotmiddelen en bereide voedingsmiddelen (nergens anders genoemd)
- Groep 14 Vlees, vis, vlees- en viswaren, melk en -produkten, eieren en spijsvetten
- Groep 16 Graan-, fruit-, en groentebereidingen, hop
- Groep 17 Veevoeder
- Groep 18 Oliezaden, oliën en vetten

Hoofdstuk 2 Vaste minerale brandstoffen

- Groep 21 Steenkool
- Groep 22 Bruinkool en turf
- Groep 23 Cokes

Hoofdstuk 3 Aardolie en aardolieprodukten

- Groep 31 Ruwe aardolie
- Groep 32 Vloeibare brandstoffen
- Groep 33 Energiegassen
- Groep 34 Andere aardoliederivaten

Hoofdstuk 4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies

- Groep 41 IJzererts
- Groep 45 Andere ertsen en afvallen daarvan
- Groep 46 IJzer- en staafafval, -schroot, hoogovenstof en geroost ijzerkies

Hoofdstuk 5 IJzer, staal en non-ferrometalen (incl. halffabrikaten)

- Groep 51 Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal
- Groep 52 Halffabrikaten van staal
- Groep 53 Staven- en profielstaal, draad van ijzer of staal, rail en andere spoorwegmaterialen van staal
- Groep 54 Plaat- en bandstaal
- Groep 55 Pipen e.d., ruwe giet- en smeedstukken
- Groep 56 Non-ferrometalen en -halffabrikaten

Hoofdstuk 6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen

- Groep 61 Zand, grind, klei en slakken
- Groep 62 Zout, ongeroost ijzerkies, zwavel
- Groep 63 Andere ruwe mineralen
- Groep 64 Cement, kalk
- Groep 65 Gips
- Groep 69 Andere bewerkte bouwmaterialen

Hoofdstuk 7 Meststoffen

- Groep 71 Natuurlijke meststoffen
- Groep 72 Kunstmeststoffen

Hoofdstuk 8 Chemische produkten

- Groep 81 Chemische basisprodukten
- Groep 82 Aluminiumoxyde en -hydroxyde
- Groep 83 Produkten van steenkool- en petrochemie
- Groep 84 Cellulose en oud papier
- Groep 89 Andere chemische produkten

Hoofdstuk 9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)

- Groep 91 Vervoermaterieel, incl. onderdelen
- Groep 92 Landbouwtractoren en -machines
- Groep 93 Elektrische en andere machines, apparaten en motoren
- Groep 94 Metaalwaren
- Groep 95 Glas, glaswerk, keramische produkten
- Groep 96 Leer, textiel en kleding
- Groep 97 Andere fabrikaten en halffabrikaten
- Groep 99 Andere goederen (incl. stukgoederen)

Bron: CBS, Statistiek van de aan- af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar Nederland

BIJLAGE 3

SAMENSTELLING VAN DE AAN- EN AFVOER

Procentuele samenstelling van de aanvoer naar douane-technische bestemming tussen 1978 en 1987

	aanvoer abs. x 1000 ton	aandeel in % in de totale aanvoer		
		invoer	entrepot- opslag	doorvoer inkomend
1978	329990	53,0	20,9	26,1
1979	357836	52,3	21,6	26,1
1980	348316	51,5	20,4	28,1
1981	318977	51,3	19,3	29,4
1982	309534	52,5	19,6	27,9
1983	303951	54,8	17,4	27,8
1984	326709	52,8	16,2	31,0
1985	340098	51,8	17,2	30,9
1986	347336	52,5	18,3	29,2
1987	340581	54,4	16,6	29,0

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar Nederland

Procentuele samenstelling van de afvoer naar douane-technische bestemming tussen 1978 en 1987

	afvoer abs. x 1000 ton	aandeel in % in de totale afvoer		
		uitvoer	entrepot- uitvoer	doorvoer uitgaand
1978	249451	39,0	26,6	34,4
1979	271001	39,4	26,2	34,4
1980	263864	39,0	23,9	37,1
1981	251370	40,5	22,2	37,3
1982	241161	42,3	22,0	35,8
1983	235721	46,3	18,0	35,8
1984	259985	44,0	17,0	38,9
1985	264208	44,6	15,6	39,8
1986	270176	46,0	16,5	37,5
1987	267946	47,7	15,5	36,8

Bron: CBS, Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1987, goederenvervoer van en naar Nederland

BIJLAGE 4

ENTREPOTVERKEER VAN AARDOLIEPRODUKTEN

Douane-entrepotverkeer van aardolieprodukten in 1987 volgens balans (x 1000 ton)

	Onvangsten		Afleveringen		Bunkering
	Entrepot-opslag herkomst buitenland	Entrepot-opslag herkomst NL	Entrepot-uitslag naar het buitenland	Entrepot-uitslag naar NL	
Vloeibare gassen	890	129	107	783	-
Nafta's	3 403	2 463	3 545	2 584	-
Aromaten	2 495	967	1 136	1 882	-
Motorbenzine	3 381	3 289	7 127	1 624	-
Speciale benzine en minerale terpentijn	58	6	7	33	-
Overige lichte oliën	1 241	1 677	567	750	-
Vliegtuigbenzine	10	0	10	1	-
Jet fuel benzinebasis	-	24	22	3	24
Jet fuel petroleumbasis	447	1 704	1 507	425	267
Petroleum	301	129	114	164	-
Gas-, diesel-, lichte stookolie <15 cSt	8 841	14 039	13 554	10 356	808
Stookolie ≥ 15 cSt	5 661	6 342	6 330	1 870	3 874
Minerale smeeroliën en -vetten	147	11	79	55	31
Minerale wassen	8	4	6	5	-
Bitumen	0	0	0	-	-
Zwavel	-	-	-	-	-
Overige produkten	406	881	682	355	-
Totaal	27 290	31 666	34 793	20 892	5 004

Bron: CBS, Maandstatistiek van de buitenlandse handel per goederensoort, 1988/1

De op de volgende pagina's vermelde uitgaven van de Delftse Universitaire Pers zijn verkrijgbaar via de erkende boekhandel of rechtstreeks te bestellen bij:

Delftse Universitaire Pers
Stevinweg 1
2628 CN Delft
telefoon: (015) 783254

REEDS VERSCHENEN UITGAVEN IN DEZE SERIE

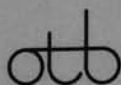
- deel 1 **Infrastructuur, Transport & Logistiek: profilering van universitair onderzoek.**
auteur: Kerngroep Infrastructuur, Transport & Logistiek
(P. Nijkamp et. al.)
- deel 2 **Infrastructuur: Netwerk en Interactie.**
naar een onderzoeksagenda
auteur: ir A.G.M. van den Hanenberg (binnenkort te verschijnen)
- deel 3 **Ruimtelijke Dynamiek en Megatrends.**
naar een onderzoeksagenda
auteur: ir E. Kreutzberger (binnenkort te verschijnen)
- deel 4 **Technische Ontwikkeling en Mobiliteit.**
naar een onderzoeksagenda
auteur: drs W.J. Stam (binnenkort te verschijnen)
- deel 5 **Doorvoer via Entrepot.**
Een verkennend onderzoek naar de betekenis van entrepots voor
de Nederlandse internationale distributiefunctie
auteur: drs E. Louw





1852217

In Nederland als distributieland wordt volgens een aantal studies een belangrijke functie toegedicht aan douane-entrepots. Meestal wordt er daarbij op gewezen dat in Nederland aanzienlijk meer gebruiksmogelijkheden van entrepots zijn dan in andere Europese landen. Zelden echter wordt ingegaan op de daadwerkelijke rol die deze douane-inrichtingen spelen in het internationale handelsverkeer. De omvang van het entrepotverkeer en de rol die entrepots kunnen spelen in nieuwe logistieke concepten blijven onderbelicht. Deze studie wil, mede gezien het overheidsbeleid dat er op is gericht Nederland als de Europese toegangspoort te promoten en uit te bouwen, de zoekers richten op de douane-entrepots. Ruime aandacht wordt geschonken aan de beschrijving van zowel het Nederlandse entrepotstelsel als de goederenstromen die daar doorheen lopen. Daarnaast is er aandacht voor gebruikers en gebruiksmogelijkheden, resulterend in een typologie met betrekking tot de plaats van entrepots in de internationale goederenstromen. Tevens wordt kort ingegaan op de ruimtelijke spreiding van entrepots en de nieuwe EG-douanewetgeving.



ONDERZOEKINSTITUUT VOOR TECHNISCHE BESTUURSKUNDE
TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT