

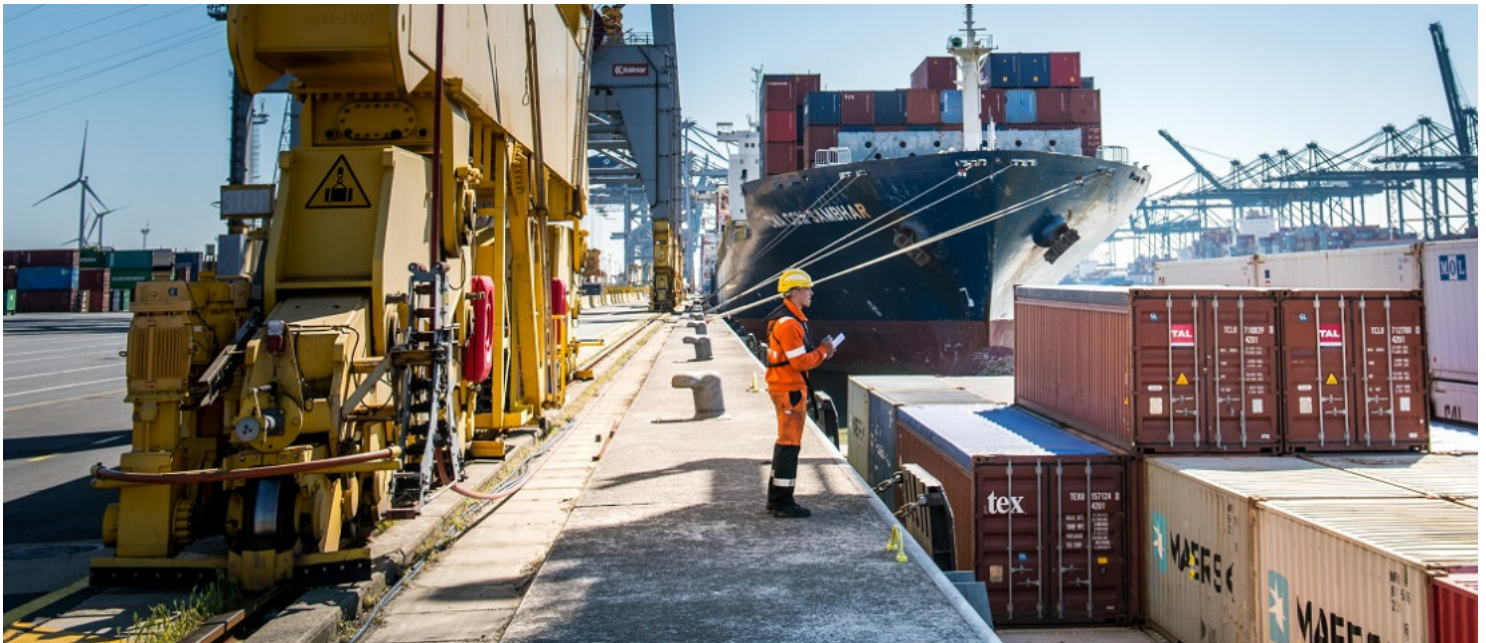
Brexit betekent extra rompslomp én kosten

nieuws

Verschillende sectorfederaties waarschuwen al voor het extra administratieve werk die brexit met zich mee zal brengen. Hoe gaat het in de praktijk?

3 JANUARI 2021 – LAATST BIJGEWERKT OM 3 JANUARI 2021 11:07

Lees meer over:
brexit



De krant De Tijd sprak met Dominiek Noppe, zaakvoerder van het Truiense Vergro, dat al jaren groenten en fruit exporteert naar het Verenigd Koninkrijk. Sinds 1 januari krijgt Noppe te maken met heel andere procedures om zijn handelswaar Het Kanaal over te krijgen.

Voor de brexit was het nochtans vrij simpel. De palletten met producten werden klaargezet en de CMR (de vrachtbrief), leveringsbon en factuur werden opgemaakt. “We zetten de vracht in de vrachtwagen, reden naar de haven, zetten de truck op het schip en leverden de producten bij onze Britse klant. Die nam de factuur in ontvangst en betaalde”, schetst Noppe.

Die manier van werken verandert drastisch met de brexit. Voor elke bestelling moet de ondernemer meer tijd, werk en een hoop paperassen incalculeren. “Wanneer we voortaan iets naar het VK willen verschepen, moeten zowel wij als onze Britse klanten een nieuw document opmaken”, legt hij uit aan De Tijd. “Op dat ‘exportdocument’ moeten we heel veel details geven over de producten die we versturen. Om welke producten het gaat, hoeveel ton we opsturen, waar de producten exact vandaan komen en voor welke prijs we ze verkopen. Die gegevens moet onze Britse klant ook invoeren op zijn ‘importdocument’. Om dat allemaal in orde te krijgen, moeten we heel wat informatie met elkaar uitwisselen. Dat was vroeger allemaal niet nodig.”

“**Als er in één container ladingen zitten voor vijf klanten, moeten we 1.000 euro extra betalen**”

Dominiek Noppe - Zaakvoerder Vergro

Ook het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) doet nog een administratieve en hygiënische check met steekproeven voordat de lading vertrekt. Als alles in orde is, ontvangt de exporteur een certificaat waarvan het nummer vermeld moet worden op het exportdocument. Op dat document moet nog een code komen, de MRN-code die de douane aflevert. “Dat nummer linkt het import- en het exportdocument”, aldus Noppe. “Beide documenten worden aan de grens door de douane vergeleken. De douane controleert dan of de documenten in overeenstemming zijn met de lading van de container.”

Daar houdt het nog niet op. Ook de houten palletten, die gebruikt worden om het fruit en de groenten te vervoeren, moeten nog gecontroleerd worden. Vanaf 2021 moeten die immers allemaal behandeld worden tegen schimmels en bacteriën voordat ze het Verenigd Koninkrijk binnen mogen. “Ook dat is extra rompslomp. 80 procent van de palletten waarmee we werken, is in orde. Maar we moeten blijven controleren of het fruit en de groenten dat wij binnenkrijgen het juiste pallet hebben. Is dat niet zo, dan moeten we het vervangen en alles overhevelen naar de juiste palletten.”

Extra werk, extra kosten

Noppe berekent dat het 200 euro kost om 1 import- en exportdocument op te maken. “Als er in één container ladingen zitten voor vijf klanten, moeten we dus 1.000 euro extra betalen”, klinkt het. De teller kan verder aantikken door de langere files aan de grenzen en omdat transportfirma’s meer zullen doorrekenen. “Daarnaast moeten we waarschijnlijk meer mensen aannemen om de extra administratie in orde te maken. In april nemen we een beslissing, maar ik denk dat we een tweetal extra mensen nodig hebben.”

Volgens de krant Financial Times schat de Britse douane de kosten voor de Britse bedrijven op 7 miljard pond (7,89 miljard euro) in het post-brexit tijdperk. Op dit moment zal Noppe de extra kosten voor zijn bedrijf nog zelf dekken, maar later wil hij alles doorrekenen aan zijn Britse klanten. “Onze oude contracten moeten we blijven respecteren en daar staan gelukkig clausules in over de brexit. De extra kosten moeten doorgerekend worden. Ook voor nieuwe contracten zijn alle extra kosten voor de klanten. We doen ook veel zaken via dagverkopen. Daarin kunnen we de extra kosten meteen verrekenen.”

Chaos?

Noppe merkt dat veel kleinere Britse bedrijven uit de lucht vallen wanneer hij hen vertelt dat ze een importdocument moeten opmaken. “Sterker nog, ook heel wat grote klanten weten niet goed wat ze nu moeten doen”, zegt hij. Om zijn klanten bij te staan heeft hij een Brits filiaal opgericht. Ook de Britse overheid is bang dat er chaos zal komen omdat veel bedrijven niet voldoende voorbereid zijn op de nieuwe procedures en vereisten. Vorige week kreeg Noppe nog telefoon van een Britse douanier die hem dwingend verzocht om geen containers naar het VK te sturen. “De kans is groot dat hun IT-systeem het niet trekt en crasht. Daarom wilden ze dit weekend proefdraaien. Pas maandag versturen we onze eerste container, gevuld met peren.”

Bron: De Tijd

Beeld: VLAM

VILT vzw

Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact

M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: <https://www.facebook.com/vilt.nieuws/>

screenreader.visit us on our linkedin page: <https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/>

screenreader.visit us on our instagram page: <https://www.instagram.com/vilt.nieuws>

screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws

screenreader.visit us on our bluesky page: <https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social>

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |

[Privacy policy](#)

[Copyright](#)

[Cookie Policy](#)

[Cookie instellingen aanpassen](#)

Webdesign by Who Owns The Zebra