



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Nalevingmeting Roll On Roll Off Vervoer van Gevaarlijke stoffen 2010

**Nalevingmeting Roll On Roll Off Vervoer
van Gevaarlijke stoffen 2010**

Datum 21 november 2011
Status Concept

Nalevingmeting Roll On Roll Off Vervoer van Gevaarlijke stoffen 2010

Colofon

Uitgegeven door	Inspectie Verkeer en Waterstaat/Scheepvaart, 088 489 00 00 www.ivw.nl
Datum	1 november 2011
Status	Definitief
Versienummer	4.0

Inhoud

Samenvatting	4
1. Aanleiding	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Historie	5
1.3 Doel	6
2. Opzet nalevingmeting	7
2.1 Opzet	7
2.1.1 Fasering	7
2.1.2 Doelgroep	7
2.1.3 Steekproef	8
2.1.4 Wettelijke voorschriften	8
2.1.5 Onderzoeksvragen	8
2.2 Uitvoering	9
2.2.1 Werkwijze	9
2.2.2 Aandachtsgebieden	9
2.2.3 Afhandeling overtredingen	10
2.2.4 Interventiecategorie	10
2.2.5 Normen	11
3. Resultaten	12
3.1 Algemeen	12
3.2 Inkomende Lading uit Groot-Brittannië	12
3.3 Uitgaande Lading naar Groot-Brittannië	13
3.4 Vergelijking resultaten 2010 met resultaten 2005-2006 en 2007	14
4. Conclusies	16
4.1 Algemeen	16
4.2 Inkomende Lading	16
4.3 Uitgaande Lading	17
5. Aanbevelingen	19
6. Acties IVW	20

Samenvatting

Roll on Roll off (RoRo)-vervoer is het transport van trailers die rijdend aan boord van een zeeгаande veerboot worden geladen en gelost. Een deel van deze lading bestaat uit gevaarlijke stoffen. Een hoog overtredingpercentage in het RoRo-vervoer vergroot de risico's op incidenten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen op zee met gevaar voor de bemanning en langs de weg wat gevolgen kan hebben voor de verkeersdoorstroming en milieuschade kan opleveren.

In 2007 is gestart met de thema-actie RoRo-vervoer van trailers met gevaarlijke stoffen, hierbij zijn 212 trailers geïnspecteerd met gevaarlijke stoffen. De eerste fase van de actie was een nalevingmeting die de volgende overtredingpercentages gaf:

- inkomend (uit Groot-Brittannië) 76%;
- uitgaand (naar Groot-Brittannië) 57%.

De tweede en derde fase bestonden uit bedrijfsonderzoeken en voorlichting met als doel het aantal overtredingen te laten dalen. De inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat hebben de bedrijven voorlichting gegeven omtrent de aangetroffen overtredingen in de nalevingmeting en handvatten gegeven om deze overtredingen in de toekomst te voorkomen.

In 2010 is wederom een nalevingmeting uitgevoerd om het huidige nalevingniveau te bepalen en te onderzoeken waar de aandachtsgebieden liggen. Tijdens dit onderzoek zijn zowel inkomende als uitgaande trailers met gevaarlijke stoffen geïnspecteerd.

Tijdens de Nalevingmeting RoRo-vervoer 2010 zijn er 175 trailers geïnspecteerd op zes terminals in het Rotterdamse havengebied. Het onderzoek naar het overtredingpercentage voor het RoRo-vervoer geeft de volgende resultaten:

- 65% voor de gehele vervoersstroom;
- 73% voor inkomende lading vanuit Groot-Brittannië;
- 58% voor uitgaande lading naar Groot-Brittannië.

In vergelijking met de inspectiegegevens van de IVW uit de jaren 2005-2006 en de gegevens van de nalevingmeting 2007 komt naar voren dat het overtredingpercentage van de totale stroom stijgt van 59% (2005-2006), 62% (2007) naar 65% in 2010. De stijging heeft te maken met een hoger overtredingpercentage op:

- inkomende lading (55% 2005-2006 versus 73% 2010)
- het gebied van de documentatie, buitenzijde trailer(kenmerking en etikettering) en bij verpakkingen (kenmerking en etikettering).

Het overtredingpercentage voor de inkomende lading bedraagt 73%. Dit is een stijging van 18% in vergelijking met de periode 2005-2006. Het overtredingpercentage voor uitgaande lading bedraagt 58%. Dit is een daling van 5% in vergelijking met de periode 2005-2006.

Uit de nalevingmeting komt naar voren dat de volgende gebieden extra aandacht behoeven in de toekomst zowel voor inkomende als uitgaande lading:

- buitenzijde trailer(kenmerking en etikettering);
- stuwage;
- verpakkingen (kenmerking en etikettering);
- documentatie.

De volgende aanbevelingen worden gedaan:

IVW

- informeren en overleggen met de The Maritime and Coastguard Agency, Groot-Brittannië;
- controles beter over het jaar te verspreiden en naar rato verdelen;
- onderzoek naar de mogelijkheden van last onder dwangsom.

Ondertoezichtstaanden

- informeren van de branche over de knelpunten in het RoRo-vervoer.
- Informeren branche over de eisen gesteld aan het RoRo-vervoer

1. Aanleiding

1.1 Algemeen

Roll on Roll off (RoRo) -vervoer is het transport van trailers die rijdend aan boord van een zee gaande veerboot worden geladen en gelost. Deze vervoersstroom kenmerkt zich door een grote snelheid in het logistieke proces → de RoRo-schepen worden binnen 6-12 uur geladen en gelost waarna ze wederom afvaren. De trailers voor deze schepen worden enkele uren voor vertrek aangeleverd en de geloste trailers zijn binnen enkele uren weer van de terminal vertrokken, waardoor de tijd waarop controle door de IVW kan plaatsvinden beperkt is. Tijdens deze nalevingmeting worden **alleen** trailers met gevaarlijke lading geïnspecteerd.

De overgang tussen de modaliteiten weg- en zeetransport geeft een verhoogd risico door kleine verschillen in de regelgeving. Veel vervoerders en afzenders van gevaarlijke stoffen zijn op de hoogte van de Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route (ADR) regelgeving zoals is gebleken uit de bedrijfsonderzoeken uit 2008. Helaas is de IMDG-code veel minder bekend in deze bedrijfstak. Een groot verschil tussen het ADR en de IMDG-code (International Maritime Dangerous Goods Code) is de stuwage. Bij het vervoer over de weg spelen kleinere en andere krachten dan op zee. Veel trailers worden zo gestuwd dat ze net voldoen aan de eisen van het ADR, hiermee wordt dan niet voldaan aan de eisen van de IMDG-code.

1.2 Historie

In de jaren voor 2007 werd een groot aantal overtredingen vastgesteld in het RoRo-vervoer van gevaarlijke stoffen. Gezien het hoge overtredingspercentage (59%) werd besloten in 2007 een thema-actie op deze vervoersstroom uit te voeren.

In 2007 is gestart met de thema-actie RoRo-vervoer in trailers. Deze bestond uit drie fases namelijk:

- fase I: nalevingmeting (2007);
- fase II: bedrijfsinspecties (2008);
- fase III: voorlichting (2009).

De uitkomsten van de nalevingmeting 2007 bedroegen:

- importtrailers, overtredingspercentage 76%;
- exporttrailers, overtredingspercentage 57%.

De nalevingmeting in 2007 gaf de volgende aandachtsgebieden aan:

- stuwage;
- segregatie;
- buitenzijde trailer(kenmerking/etikettering);
- verpakking (kenmerking en etikettering)
- documenten.

De conclusies van dit onderzoek zijn meegenomen in de bedrijfsinspecties bij de bedrijven die in overtreding waren. Hierbij werd het gehele bedrijf doorgelicht om oorzaken van de overtredingen te vinden en oplossingen te bespreken. Fase III was de afsluiting van de thema-actie waarbij de IVW aan de verschillende bedrijven in deze sector voorlichting en informatie heeft gegeven over de aangetroffen overtredingen in fase I en de regelgeving in het RoRo-vervoer.

1.3 Doel

Het hoge overtredingspercentage in het RoRo-vervoer vergroot de risico's op incidenten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen op zee met gevaar voor de bemanning en langs de weg wat gevolgen kan hebben voor de verkeersdoorstroming en milieuschade kan opleveren. Voorbeelden van incidenten zijn:

- brand aan boord van het RoRo-schip;
- verontreiniging van het oppervlaktewater;
- bodemverontreiniging;
- gevaar voor de bemanning door blootstelling aan gevaarlijke stoffen;
- gevaar voor het lospersoneel;
- gevaar tijdens het landtransport door vallende lading;
- tijdens brand onduidelijkheden exacte gevaarlijke stoffen waardoor het bepalen van de juiste methode van brandbestrijding wordt bemoeilijkt.

Door in 2010 wederom een nalevingmeting uit te voeren kan het huidige nalevingniveau worden bepaald en vergeleken worden met 2007. Daarnaast kan worden vastgesteld of de bedrijfsinspecties en de voorlichting effect hebben gehad op deze branche en of er extra inzet moet worden gedaan in het RoRo-vervoer. In het jaarplan 2010 is de nalevingmeting RoRo-vervoer in trailers met gevaarlijke lading opgenomen.

Doelstellingen:

- het uitvoeren van inspecties in de RoRo-keten op de overgang tussen wegtransport en zeetransport;
- inventariseren wat de overtredingspercentages zijn van de verschillende aandachtgebieden;
- onderzoeken of de eerder gehouden acties effect hebben gehad op de branche.

2. Opzet nalevingmeting

2.1 Opzet

2.1.1 Fasering

Vanwege de overlap in locaties, periode en wetgeving is besloten om samen te werken met de thema-actie Stuwage en Segregatie. Het project is uitgevoerd in 2 fases:

- fase I: inspecties gedurende werkdagen en werktijden. Hierbij is aangesloten bij de thema-actie Stuwage en Segregatie (S&S) waarbij eveneens RoRo-terminals werden gecontroleerd.
- fase II: inspecties in de avonduren en weekeinden om een compleet beeld te krijgen van deze vervoersstroom.

De inzet is evenredig verdeeld over de verschillende terminals. Hierbij is gebruik gemaakt van de jaarcijfers van 2009 van de verschillende terminals betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor deze nalevingmeting was in het jaarplan een bepaalde inzet gereserveerd. Hierdoor is voorafgaande aan de meting geen steekproefgrootte vastgesteld.

Daarnaast is gekeken naar de vaarschema's van de verschillende rederijen om de controles uit te voeren op tijden vlak voor het laden en lossen van een schip. Zo kunnen zoveel mogelijk trailers worden geïnspecteerd.

De inspecties zijn uitgevoerd zoals beschreven in het plan van aanpak en hebben plaatsgevonden in de periode van 25 oktober tot 26 november 2010.

2.1.2 Doelgroep

De doelgroep voor de thema-inspectie zijn de bedrijven die trailers met gevaarlijke stoffen met RoRo schepen vervoeren tussen Groot-Brittannië en de havens van Nederland. De inspecties richten zich alleen op het vervoer in de trailers van verpakte gevaarlijke stoffen over de modaliteiten: wegvervoer en zeevaart. De inspecties zijn uitgevoerd op de haventerminal voor het laden en na het lossen van de trailers om op een veilige manier te werken en het logistieke proces zo min mogelijk te verstoren.

Buiten de doelgroep van het onderzoek vallen:

- de kleine RoRo-terminals met weinig vervoer van gevaarlijke stoffen (Vlissingen (88/jaar) en IJmuiden (317/jaar));
- tankcontainers;
- trailers zonder gevaarlijke lading;
- containers .

2.1.3 Steekproef

Ter bepaling van de uiteindelijke steekproefomvang zijn bij de RoRo-terminals gegevens van vervoerde trailers met gevaarlijke stoffen opgevraagd van het jaar 2009. Helaas maken de terminals in de administratie geen onderscheid tussen tankcontainers en trailers. Uit calculatie blijkt dat de steekproefgrootte hierdoor alleen maar toeneemt.

Er werd tijdens de meting aselect gewerkt. Tijdens de inspectiedag werd iedere trailer met gevaarlijke stoffen geïnspecteerd. Achteraf is de steekproefomvang en de nauwkeurigheid bepaald volgens de ISO-Norm 2859.

Tabel 2.1.3.1 Aantal RoRo-laadeenheden met gevaarlijke stoffen 2009

	Aantal laadeenheden (trailer/tankcontainer)
Import	10859
Export	26176
Totaal	37035

In totaal zijn er 175 trailers geïnspecteerd op een populatie van 37035 (2009) laadeenheden. Bij een spreiding van 50 % (goed/fout), een foutenmarge van 7,5% en een betrouwbaarheidsniveau van 95% is de vereiste steekproefgrootte 170 inspecties.

2.1.4 Wettelijke voorschriften

De wettelijke eisen voor de verschillende aandachtsgebieden zijn de volgende:

Tabel 2.1.4.1 Wettelijke voorschriften

	IMDG-Code
Stuwage	7.5.1/7.5.2
Segregatie	7.2.1/7.2.2
Trailer	5.3.1/5.3.2/3.4.5/7.5.2.3/7.5.2.1
Colli	3.4.5/5.2.2/5.2.1/4.1.1/6.1.1/6.5.2/6.5.3/6.5.4
Documenten	5.4.1/5.4.2

2.1.5 Onderzoeksvragen

Om de voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) relevante gegevens te verkrijgen werden tijdens de thema-actie de volgende onderzoeksvragen behandeld:

- Wat is huidige nalevingniveau van het RoRo-vervoer?
- Hebben de vorige acties effect gehad op het overtredingspercentage bij uitgaande lading?
- Welke gebieden (bijvoorbeeld stuwage, colli) hebben extra aandacht nodig?
- Op welke wijze kan het overtredingspercentage dalen?
- Is er verschil in overtredingspercentage tussen full load en groupage trailers?

2.2 Uitvoering

2.2.1 Werkwijze

Voorafgaand aan de inspecties werden de deelnemende inspecteurs geïnstrueerd voor het uitvoeren van de controles. Hiermee moet worden geborgd dat trailers binnen het project op eenduidige wijze worden geïnspecteerd.

Tijdens de controles werden in principe alle trailers met gevaarlijke lading die geladen en gelost werden geïnspecteerd.

2.2.2 Aandachtsgebieden

Tijdens de inspectie worden de volgende onderwerpen geïnspecteerd:

Kenmerken en etikettering van de trailer

Grote etiketten, kenmerken en tekens moeten op de buitenzijde van een laadeenheid zijn aangebracht bij wijze van waarschuwing dat de inhoud van de eenheid uit gevaarlijke goederen bestaat en gevaar op kan leveren.

Stuwage van de lading in de trailer

Verpakte gevaarlijke stoffen en alle andere verpakte goederen die zich in dezelfde laadeenheid bevinden, moeten hecht worden gestuwd en voldoende worden vastgezet voor de reis. Wanneer gevaarlijke stoffen slechts een deel van de lading van een laadeenheid vormt moet deze bij voorkeur zodanig worden geladen dat deze makkelijk toegankelijk is (dichtbij de deuren).

Lekkage van gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen moeten worden verpakt in verpakkingen van goede kwaliteit, die sterk genoeg zijn om de schokken en belastingen die normalerwijze tijdens het vervoer, de overslag tussen laadeenheden en in opslagplaatsen worden ondervonden, te doorstaan. Daarnaast moeten de gevaarlijke goederen zodanig worden vastgezet in de laadeenheid dat schade aan verpakkingen met gevaarlijke stoffen wordt voorkomen.

Segregatie van gevaarlijke stoffen in de trailer

Gevaarlijke stoffen die van elkaar moeten worden gescheiden, mogen niet in dezelfde laadeenheid worden vervoerd. Met uitzondering van gevaarlijke stoffen die van elkaar *op veilige afstand* gehouden moeten worden, welke met toestemming van de bevoegde autoriteit in dezelfde laadeenheid mogen worden vervoerd. In dergelijke gevallen moet een gelijkwaardig veiligheidsniveau worden gehanteerd.

Verpakkingen met gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen kunnen vervoerd worden in verpakkingen zoals aangegeven in kolom 8 van de lijst van gevaarlijke stoffen en omschreven in de verpakkingsinstructies. Daarbij moet de verpakking kenmerken en etiketten bevatten zodat vast staat welke stof de verpakking bevat.

Documentatie behorende bij het vervoer

Diegene die gevaarlijke stoffen voor vervoer aanbiedt, moet de gevaarlijke stoffen op een vervoerdocument omschrijven en aanvullende informatie en documentatie verschaffen zoals in de IMDG Code staat omschreven.

Overige overtredingen

Buiten de regels die in de bovengenoemde hoofdgroepen vallen zijn er meer IMDG regels van toepassing op het vervoer van gevaarlijke stoffen met RoRo trailers. Een voorbeeld hiervan is de classificatie van gevaarlijke stoffen of het gebruik van gekeurde verpakkingen. De overtredingen tegen dergelijke regels zijn in deze rubriek samengebracht.

Daarnaast werden bij het uitvoeren van deze meting specifieke vragen en onderdelen toegevoegd aan de standaard inspectie om een duidelijk beeld te krijgen van deze vervoersstroom.

Deze toevoeging bestaat uit de volgende onderdelen:

- onderzoek naar het invullen van het Container Packing Certificate;
- onderzoek naar het invullen van de Afzendersverklaring;
- onderzoek naar het verschil tussen groupage en full load trailers.

2.2.3 Afhandeling overtredingen

Tijdens het project aangetroffen overtredingen werden conform de geldende instructies afgehandeld. Voor de lichtere overtredingen werd een waarschuwing gegeven. Bij de zwaardere overtredingen werd bestuursdwang toegepast of er werd strafrechtelijk opgetreden. De overtredingen moeten opgeheven zijn voordat verder vervoer aanvangt.

Tussen de verschillende overtredingen bestaat een verschil in risico voor mens, dier en milieu. De IVW heeft onderscheid gemaakt tussen overtredingen met een hoog en een midden/laag risico. Bij overtredingen met een hoog risico is direct ingrijpen noodzakelijk. Bij overtredingen met een midden/laag risico is het afhankelijk van de situatie welke mate van ingrijpen wordt toepast.

2.2.4 Interventiecategorie

Dit jaar zijn door de IVW/Scheepvaart afdeling Handhaving Binnenvaart en Gevaarlijke Stoffen interventiecategorieën (hoog/midden/laag) vastgesteld voor de IMDG-code. Hierbij is per artikel van de code een bepaalde interventie gekoppeld zoals:

- hoog (H) = **altijd** maatregel nemen bij vaststelling overtreding;
- midden (M) = **keuze** maatregel nemen of niet, afhankelijk van de situatie;
- midden/
laag (M/L) = **keuze** maatregel nemen of niet, afhankelijk van de situatie;
- laag (L) = **geen** maatregel nemen, waarschuwen of aanspreken;

De interventiecategorieën zijn gebaseerd op de risico's die een bepaalde overtreding met zich mee kan brengen.

2.2.5 Normen

Om een beoordeling te kunnen maken van de urgentie van de kernovertredingen zijn dezelfde normen gebruikt als in de rapportage van 2007. Deze normen zijn uitsluitend bedoeld om een helder beeld te schetsen van toekomstige prioriteiten.

Tabel 2.2.4.1 Normering nalevingmeting

Naleving > 90%	goed	voorlopig geen specifieke actie	
Naleving tussen 70% en 90%	matig	extra aandacht in reguliere inspecties	
Naleving < 70%	slecht	specifieke aandacht	

3. Resultaten

3.1 Algemeen

In totaal zijn 175 inkomende en uitgaande trailers geïnspecteerd op zes terminals in het Rotterdamse havengebied. Het overtredingspercentage bedraagt 65% voor de gehele vervoersstroom.

Sinds 2007 wordt er tijdens de inspecties meer aandacht gegeven aan de vervoersdocumenten met name het invullen van het container packing certificate (CPC) en de afzenderverklaring. Dit kan het hogere overtredingspercentage sinds de jaren 2005-2006 deels verklaren.

Uit gesprekken met de afzenders en de vervoerders van de lading blijkt dat de kennis van de IMDG-code zeer beperkt is. Men is in het algemeen alleen opgeleid voor het ADR. Tussen het ADR en de IMDG-code bestaan nog steeds verschillen in onder meer de stuwage eisen en kenmerking van de trailer en de verpakkingen. Een trailer kan wel voldoen voor het ADR maar in overtreding zijn voor de IMDG-wetgeving.

3.2 Inkomende lading uit Groot-Brittannië

In totaal zijn 83 inkomende trailers geïnspecteerd:

- in totaal zijn er 128 overtredingen vastgesteld;
- 61 trailers één of meerdere overtredingen;
- 22 trailers geen overtredingen;
- het totale overtredingspercentage bedraagt: 73%.

In tabel 3.2.1 worden de verschillende soorten overtredingen weergegeven per aandachtsgebied. Waarbij eveneens de interventie categorie wordt aangegeven.

Tabel 3.2.1: Aantal overtredingen aandachtsgebied

Aandachtsgebied	Categorie	Aantal overtredingen	Overtredingspercentage
Kenmerken buitenzijde trailer	M/L	38	46%
Stuwage	H	32	39%
Lekkage	H	0	0%
Segregatie	H	1	1%
Verpakkingen	M/L	23	28%
Documentatie	M/L	34	41%
Overig	M/L	3	4%

In tabel 3.2.2 is het overtredingspercentage van de specifieke onderzoeksvragen (het invullen van het Container Packing Certificate (CPC) en de afzenderverklaring) weergegeven.

Tabel 3.2.2: Specifieke onderzoeksvragen

	Categorie	Aantal overtredingen	Overtredingpercentage
Invullen CPC	M/L	20	24%
Invullen Afzenderverklaring	M/L	7	8%

Tijdens de reguliere inspecties kwam het beeld naar voren dat er verschil bestaat in het aantal overtredingen tussen groupage (bestaat uit meerdere afzenders) en full load trailers (één afzender). Bij groupage trailers wordt de trailer meestal door meerdere afzenders beladen, wat de kans op fouten vergroot.

In tabel 3.2.3 zijn de verschillen weergegeven. Het is dan moeilijker een goede stuwage uit te voeren omdat een deel van de lading al vast staat in de trailer. Een goede verdeling van de lading over de laadvloer wordt hierdoor bemoeilijkt. Ook de tijdsdruk, de trailer moet de boot halen, speelt een rol. De eerste afzender maakt een CPC op voor zijn deel van de lading, de tweede maakt eveneens een CPC op voor zijn deel maar neemt geen verantwoordelijkheid voor de eerdere lading, terwijl hij dit wel zou moeten doen. Door het tekenen van de CPC wordt hij verantwoordelijk voor de hele lading. Dit is echter niet algemeen bekend binnen de branche.

Tabel 3.2.3 Groupage versus Full-Load trailers

Soort	Aantal	Aantal <i>onjuiste trailers</i>	Totaal aantal overtredingen	Overtredingpercentage
Groupage	19	16	32	84%
Full load	56	38	89	68%
Leeg	8	7	7	nvt

3.3 Uitgaande lading naar Groot-Brittannië

In totaal zijn 92 inkomende trailers geïnspecteerd:

- in totaal zijn 103 overtredingen vastgesteld;
- bij 53 trailers één of meerdere overtredingen;
- bij 39 trailers geen overtredingen;
- het totale overtredingpercentage bedraagt: 58%.

In tabel 3.3.1 worden de verschillende soorten overtredingen weergegeven per aandachtsgebied.

Tabel 3.3.1: Aantal overtredingen per aandachtsgebied

Aandachtsgebied	Categorie	Aantal overtredingen	Overtredingpercentage
Kenmerken buitenzijde trailer	M/L	29	32%
Stuwage	H	29	32%
Lekkage	H	0	0%
Segregatie	H	0	0%
Verpakkingen	M/L	13	14%
Documentatie	M/L	27	29%
Overig	M/L	3	3%

In tabel 3.3.2 is het overtredingpercentage van de specifieke onderzoeksvragen, namelijk het invullen van het Container Packing Certificate en de afzenderverklaring, weergegeven.

Tabel 3.3.2: Aantal overtredingen specifieke onderdelen

	Categorie	Aantal overtredingen	Overtredingpercentage
Invullen CPC	M/L	16	17%
Invullen Afzenderverklaring	M/L	2	2%

In tabel 3.3.3 zijn de verschillen weergegeven tussen groupage en full load trailers.

Tabel 3.3.3 Groupage versus Full-Load trailers

Soort	Aantal	Aantal "onjuiste trailers"	Totaal aantal overtredingen	Overtredingpercentage
Groupage	27	20	35	74%
Full load	63	36	66	57%
Leeg	2	2	2	nvt

3.4 Vergelijking resultaten 2010 met resultaten 2005-2006 en 2007

Een vergelijking van de totale RoRo-vervoersstroom over de jaren geeft het volgende beeld zie tabel 3.4.1. De uitgaande ladingstroom geeft een verbetering aan over de jaren, de inkomende ladingstroom geeft een verslechtering te zien door een stijging van het aantal aangetroffen overtredingen.

Tabel 3.4.1: Vergelijking overtredingpercentage 2005/2006 – 2007 – 2010

	2005-2006	2007	2010
Uitgaand	63%	57%	58%
Inkomend	55%	76%	73%
Totaal	59%	62%	65%

In tabel 3.4.2 wordt een vergelijking gemaakt tussen de naleving in de periodes 2005-2006, 2007 en 2010 voor de inkomende lading. Uit de tabel is af te lezen dat de volgende gebieden een slechte naleving hebben (nalevingpercentage < 70%) namelijk: buitenzijde trailer, stuwage en documenten. Bij de inkomende trailers

moet nog veel aandacht worden gegeven aan de gebieden die een slechte naleving laten zien.

Tabel 3.4.2: Vergelijking resultaten inkomende lading 2005/2006 – 2007 – 2010

Aandachtsgebied	Naleving 2005-2006	Naleving 2007	Naleving 2010
Kenmerken buitenzijde trailer	79%	68%	54%
Stuwage	74%	51%	61%
Lekkage	99%	93%	100%
Segregatie	99%	100%	98%
Verpakkingen	95%	75%	72%
Documenten	96%	94%	59%
Overig	94%	88%	96%

In tabel 3.4.3 wordt een vergelijking gemaakt tussen de naleving in de periodes 2005-2006, 2007 en 2010 voor de uitgaande lading. Uit de tabel is af te lezen dat de volgende gebieden een slechte naleving hebben namelijk: buitenzijde trailer en stuwage. Indien een kleine verbetering kan worden gerealiseerd in de alle gebieden kan het totale beeld verschuiven naar een matig tot goede naleving.

Tabel 3.4.3: Vergelijking resultaten uitgaande lading 2005/2006 – 2007 – 2010

Aandachtsgebied	Naleving 2005-2006	Naleving 2007	Naleving 2010
Buitenzijde trailer	58%	76%	69%
Stuwage	60%	58%	69%
Lekkage	99%	98%	100%
Segregatie	94%	98%	100%
Verpakkingen	89%	73%	86%
Documenten	93%	88%	71%
Overig	96%	87%	97%

4. Conclusies

4.1 Algemeen

Tijdens de Nalevingmeting RoRo-vervoer 2010 zijn er 175 trailers geïnspecteerd op zes terminals in het Rotterdamse havengebied. Het onderzoek naar het overtredingspercentage voor het RoRo-vervoer geeft de volgende resultaten:

- 65% voor de gehele vervoersstroom;
- 73% voor inkomende lading vanuit Groot-Brittannië;
- 58% voor uitgaande lading naar Groot-Brittannië.

In vergelijking met de gegevens uit de jaren 2005-2006 en 2007 komt naar voren dat het overtredingspercentage van de totale stroom stijgt van 59% (2005-2006) naar 65% in 2010.

De stijging van het overtredingspercentage voor de totale vervoersstroom heeft te maken met:

- een hoger overtredingspercentage van de inkomende lading (55% 2005-2006 versus 73% 2010)
- veel overtredingen op het gebied van de stuwage (overredingscategorie H) documentatie, buitenzijde trailer en bij verpakkingen (overtredingscategorieën M/L).

Uit de nalevingmeting komt naar voren dat de volgende gebieden extra aandacht behoeven:

- stuwage;
- buitenzijde trailer;
- verpakkingen;
- documentatie.

4.2 Inkomende lading

Algemeen

In totaal zijn er 83 inkomende trailers vanuit Groot-Brittannië geïnspecteerd. Het overtredingspercentage bedraagt 73%. Dit is een stijging van 18% in vergelijking met de periode 2005-2006.

Uit de inventarisatie van de overtredingspercentages van de verschillende aandachtsgebieden blijkt dat de overtredingen vooral voorkomen in de volgende gebieden:

- kenmerken buitenzijde trailer (46%);
- stuwage (39%);
- verpakkingen (28%);
- documentatie (41).

Een vergelijking in tabel 4.2.1 van het overtredingspercentage van de verschillende aandachtsgebieden van de jaren 2005-2006 met 2010 laat een stijging zien bij de aandachtsgebieden buitenzijde trailer, documentatie, verpakkingen en stuwage. De overige aandachtsgebieden laten gemiddeld een lichte daling zien in het overtredingspercentage en vallen geheel binnen een naleving van >90% en behoeven geen specifieke actie.

Tabel 4.2.1: Overtredingspercentage tussen 2005-2006 en 2010

Gebied	2005-2006	2010
Kenmerken buitenzijde trailer	21%	46%
Documentatie	4%	41%
Verpakkingen	5%	28%
Stuwage	26%	39%

Specifieke vragen

Uit nader onderzoek naar het invullen van het Container Packing Certificate (CPC) blijkt dat dit in 24% van de onderzochte documenten niet of onvolledig is gedaan. De afzenderverklaring wordt in 8% van de gevallen niet of onvolledig ingevuld.

Uit navraag blijkt dat het voor de branche niet altijd duidelijk is wie de CPC in moet vullen, de producent van de goederen of diegene die de goederen in de trailer heeft geladen. Daarnaast nemen de afzenders alleen de verantwoordelijkheid op zich van de *eigen* lading terwijl door het tekenen van de CPC de laatste afzender tekent voor de hele lading en dus mede verantwoordelijk is voor de hele lading.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat er een verschil is in het overtredingspercentage tussen groupage (lading afkomstig van meerdere afzenders) en full-load (lading afkomstig van één afzender). Het overtredingspercentage bij groupage trailers is beduidend hoger dan van full load trailers namelijk 84% versus 68%. Hierdoor zal er meer aandacht nodig zijn voor de groupage trailers tijdens inspecties. Daarnaast zal de branche meer aandacht moeten schenken aan de groupage trailers zodat deze minder overtredingen krijgen.

4.3 Uitgaande lading

Algemeen

In totaal zijn er 92 uitgaande trailers naar Groot-Brittannië geïnspecteerd. Het overtredingspercentage bedraagt 58%. Dit is een daling van 5% in vergelijking met de periode 2005-2006 (63%).

Uit de inventarisatie van de overtredingpercentages van de verschillende aandachtsgebieden blijkt dat de overtredingen vooral voorkomen in de volgende gebieden:

- kenmerken buitenzijde trailer (32%);
- stuwage (32%);
- verpakkingen (14%);
- documentatie (29).

Een vergelijking in tabel 4.3.1 van het overtredingpercentage van de verschillende gebieden van de jaren 2005-2006 met 2010 laat zien dat er een verbetering is opgetreden in de gebieden buitenzijde trailer en stuwage. De gebieden documentatie en verpakkingen laten een stijging zien van het overtredingspercentage. De gebieden kenmerken, buitenzijde trailer en documentatie hebben nog net een slecht nalevingresultaat. Met enige aandacht kan deze vervoerstroom verbeteren zodat de gehele naleving in de categorie matig tot goed valt. De overige aandachtsgebieden laten een lichte daling zien in het overtredingpercentage en vallen geheel binnen een naleving van >90% en behoeven geen specifieke actie.

Tabel 4.3.1: Overtredingpercentage tussen 2005-2006 en 2010

Gebied	2005-2006	2010
Kenmerken buitenzijde trailer	42%	32%
Documentatie	7%	32%
Verpakkingen	11%	14%
Stuwage	40%	29%

Uit bovenstaande data blijkt dat de thema-acties uit de periode 2007/2008 en 2009 effect hebben gehad op de aandachtgebieden *kenmerken buitenzijde trailer* en *stuwage*, deze laten een daling zien van het overtredingpercentage. Helaas is het effect beperkt in grootte, het voldoet niet aan de norm van maximaal 10% overtredingen. Daarnaast laten twee aandachtgebieden een stijging zien van het overtredingspercentage. De slechtere kwaliteit van de documenten kan de volgende oorzaken hebben:

- document wordt opgemaakt bij boeking van het schip maar er vinden op het laatste moment wijzigingen plaats die niet in het document worden gewijzigd;
- doordat er meerdere afzenders zijn vinden de bedrijven het onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de CPC, ieder voor zijn deel van de lading of de laatste die de trailer sluit.

De lage naleving van de wetgeving kan de verschillende risico's met zich meebrengen waaronder incidenten met omgevallen lading, lekkages en dat er onjuiste/onvolledige informatie beschikbaar is in geval van een incident waardoor de behandeling cq bestrijding wordt bemoeilijkt. De ondertoezichtstaanden zouden meer aandacht moeten geven aan het correct vastzetten van de lading bijvoorbeeld door het geven van scholing van het loodspersoneel/chauffeurs. Daarnaast is het van groot belang dat de lading en de trailer worden voorzien van de juiste kenmerking en etikettering zodat in geval van een incident direct duidelijk is wat de risico's zijn en welke maatregelen genomen kunnen worden om het incident te

bestrijden. Als laatste behoeven de documenten die het vervoer begeleiden de nodige aandacht. De documenten moeten volledig en correct worden opgemaakt zodat tijdens het gehele transport duidelijk is wat de inhoud van de trailer is en hoe deze lading op een correcte manier moet worden behandeld bijvoorbeeld correcte segregatie aan boord van het RoRo-schip of het nemen van de juiste route voor gevaarlijke stoffen.

Specifieke vragen

Uit nader onderzoek naar het invullen van het Container Packing Certificate (CPC) blijkt dat dit in 17% van de onderzochte documenten niet of onvolledig is gedaan. De afzenderverklaring wordt slechts in 2% van de gevallen niet of onvolledig ingevuld. Uit navraag blijkt dat het voor de branche niet altijd duidelijk is wie de CPC in moet vullen.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat er een verschil is in het overtredingspercentage tussen groupage en full-load trailers. Het overtredingspercentage bij groupage trailers is beduidend hoger dan van full-load trailers namelijk 74% versus 57%.

6. Aanbevelingen

De volgende aanbevelingen worden gedaan om bij te dragen aan een daling van de overtredingpercentages:

- informeren van de The Maritime and Coastguard Agency, Groot-Brittannië over de resultaten van de nalevingmeting;
- overleg met de Maritime and Coastguard Agency (MCA), Groot-Brittannië over de resultaten van de nalevingmeting en de te nemen acties (gezamenlijke controles, verstrekken gegevens overtreders aan MCA) om lagere overtredingpercentages te realiseren en het RoRo-vervoer veiliger te maken;
- uit ervaring is gebleken dat als er regelmatig controles zijn het overtredingpercentage daalt. Dit is te bereiken door de controles beter over het jaar te verspreiden en naar rato te verdelen over de verschillende terminals. Tevens zullen er hardere sancties worden gezet op de zwaardere overtredingen zoals een onjuiste stuwage;
- onderzoek doen naar de mogelijkheden om last onder dwangsom toe te passen voor de Nederlandse afzenders die veelvuldig overtredingen begaan;
- verplichte richtlijnen voor het vastzetten van de lading zou het vervoer van gevaarlijke stoffen veiliger maken en de branche duidelijke handvaten geven waaraan de stuwage specifiek moet voldoen. De vage omschrijvingen worden door de branche niet goed toegepast zoals blijkt uit het aantal overtredingen op het gebied van stuwage. Daarnaast blijkt uit gesprekken met diverse vervoerders dat de wettelijke voorschriften niet duidelijk zijn omtrent hoe de lading moet worden vastgezet;
- het opstellen van duidelijke regels voor het invullen van een Container Packing Certificate bij groupage lading. Het is voor de verschillende afzenders vaak niet duidelijk hoe de CPC moet worden ingevuld bij groupage lading.
- informeren van de branche over de knel- en verbeterpunten in het RoRo-vervoer.
- informeren branche over de eisen gesteld aan het RoRo-vervoer voor het ADR versus de IMDG-code.

6. Acties IVW

De volgende acties worden door de IVW in gang gezet:

- informeren van de beleidsafdeling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en hen verzoeken om duidelijke richtlijnen op te stellen voor het vastzetten van lading en duidelijke regels voor het invullen van een Container Packing Certificate (Voertuig Beladings Certificaat) bij groupage lading;
- inplannen RoRo-controles vanaf 2012;
- informeren en overleggen met The Maritime and Coastguard Agency Groot-Brittannië omtrent de aangetroffen overtredingen en nader te nemen maatregelen om deze vervoerstream te verbeteren;
- informeren branche over de knelpunten in het RoRo-vervoer;
- informeren branche over de eisen gesteld aan het RoRo-vervoer ADR versus IMDG-Code.



Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag.
www.ilent.nl

Januari 2012