

TNO rapport

Mobiliteit en Logistiek
Van Mourik Broekmanweg 6
Postbus 49
2600 AA Delft

www.tno.nl

T 015 269 68 61
F 015 269 68 54

Haalbaarheid en toegevoegde waarde van de Digitale Vrachtbrief

Datum	1 september 2006
Auteurs	P.L.C. Eijkelenbergh A. van der Ham T.M. Verduijn
Plaats	Delft
Oprachtgever	Inspectie Verkeer en Waterstaat
Nummer	2006-D-R0725
Projectnaam	Haalbaarheidsstudie digitale vrachtbrief
Projectnummer	034.65109
ISBN-nummer	ISBN-10: 90-5986-214-7 ISBN-13: 978-90-5986-214-7

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor onderzoeksopdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belang-hebbenden is toegestaan.

© 2006 TNO

VOORWOORD

De voorliggende rapportage geeft de resultaten van het project ‘Haalbaarheidsstudie digitale vrachtbrief’. In deze studie is de toegevoegde waarde en de haalbaarheid van de digitale vrachtbrief in het wegvervoer onderzocht. TNO Mobiliteit en Logistiek heeft deze studie in de periode januari – augustus 2006 uitgevoerd in opdracht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Lezers die vooral geïnteresseerd zijn in de functie van de vrachtbrief in het logistieke proces, worden verwezen naar hoofdstuk 2. Hierbij wordt ook ingegaan op knelpunten en wensen met betrekking tot de huidige papieren vrachtbrief. Hoofdstuk 3 beschrijft de mogelijkheden van de digitale vrachtbrief. Hoofdstuk 4 beschrijft welke ontwikkelingen betreffende de digitale vrachtbrief er gaande zijn bij andere modaliteiten. Ervaringen bij andere modaliteiten kunnen een beter beeld geven van de haalbaarheid en toegevoegde waarde van een digitale vrachtbrief in het wegvervoer. De conclusies die getrokken kunnen worden uit de hoofdstukken 2, 3 en 4 worden in hoofdstuk 5 als startpunt gebruikt om de toegevoegde waarde van de digitale vrachtbrief ten behoeve van de Inspectie Verkeer en Waterstaat te bepalen. In dit hoofdstuk wordt eveneens ingegaan op het draagvlak bij de betrokken actoren van een dergelijke vrachtbrief. Deze rapportage wordt afgesloten met enkele conclusies en aanbevelingen voor vervolgstappen.

De auteurs willen graag Reina Scholte Ubink, als projectbegeleider verbonden aan dit project, bedanken, evenals alle personen die meegewerkt hebben aan de interviews die in het kader van dit project gehouden zijn.

Delft, september 2006

Pascal Eijkelenbergh
Annelies van der Ham
Thierry Verduijn

SAMENVATTING

Voor u ligt de rapportage van het onderzoek *Haalbaarheid en toegevoegde waarde van de digitale vrachtbrief*. Het onderzoek is een vervolg van het project BRUG – Betrouwbare Registratie Uit het Goederenvervoer. In het BRUG-project is onderzocht hoe reguliere data die binnen het goederenvervoer over de weg beschikbaar zijn, ontsloten kunnen worden en bruikbaar gemaakt kan worden via de in gebruik zijnde informatietechnologie.

Het doel van dit onderzoek is het inschatten van de haalbaarheid van de digitale vrachtbrief voor het goederenvervoer over de weg en het schetsen van toepassingsmogelijkheden voor het toezicht houden in het wegvervoer. Daarbij gaat het om alle goederentypes en deelsegmenten van het wegvervoer. Hiertoe is op basis van interviews en literatuurstudie een analyse gemaakt van 1) de huidige situatie betreffende de papieren vrachtbrief, 2) de gewenste situatie, 3) de bijdrage van de digitale vrachtbrief hieraan en 4) de mogelijkheden die de digitale vrachtbrief biedt voor het toezicht houden.

Uit de analyse komt naar voren dat dé vrachtbrief voor het wegvervoer niet bestaat. De term vrachtbrief wordt in verschillende betekenissen en benamingen gebruikt. Zo zijn er binnenlandse vrachtbrieven, remboursvrachtbrieven, koeriersvrachtbrieven en CMR/AVC vrachtbrieven in omloop. Het niet eenduidige gebruik van het begrip vrachtbrief hangt samen met het feit dat deze documenten voor verschillende doeleinden worden gebruikt. In de logistieke keten wordt de vrachtbrief door afzenders en vervoerders gebruikt voor het vastleggen van de vervoersovereenkomst en vervoersvoorwaarden. Door het aftekenen van de vrachtbrief accepteren geadresseerden de door de vervoerder afgeleverde goederen.

Voor toezicht en inspectie gebruiken de Inspectie Verkeer en Waterstaat, KLPD/regiopolitie en douane de vrachtbrief als informatiebron bij het controleren van de lading, het voertuig en de chauffeur. Via deze inspecties ziet de overheid toe op eerlijke concurrentie in het wegvervoer en veilig vervoer van goederen over de weg. Bij incident management wordt de vrachtbrief door de brandweer en andere hulpverleners gebruikt voor het identificeren van de lading en het bepalen van de wijze waarop de lading dient te worden behandeld en afgevoerd. Daarbij is tijdige, juiste en volledige informatie over de lading essentieel om adequaat te kunnen handelen en de maatschappelijke veiligheid te kunnen garanderen.

Ook zijn er juridische verschillen. In sommige gevallen is een vrachtbrief of soortgelijk ladingdocument dwingend voorgeschreven. Zo zijn verladers en vervoerders verplicht om een vrachtbrief op te maken indien krachtens een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer goederenvervoer wordt verricht of indien krachtens een communautaire vergunning grensoverschrijdend beroepsvervoer wordt verricht. Maar partijen kunnen er ook voor kiezen vrijwillig bepaalde (aanvullende) informatie in een vrachtbrief vast te leggen.

Digitalisering van de vrachtbrief leidt tot verschillende voordelen. De digitalisering van de vrachtbrief biedt voordelen voor de partijen in het logistieke proces, de verantwoordelijken voor toezicht en inspectie en betrokkenen bij incident management. De logistieke keten wordt met behulp van de digitale vrachtbrief transparanter. Vervoerders (inclusief eventuele charters of subcontractors) en geadresseerden kunnen direct na het aanmaken van de vrachtbrief de gegevens bekijken. Met een digitale handtekening bij

aflevering kan de afzender ook direct zien of de goederen volgens opdracht en afspraak zijn afgeleverd en door de geadresseerde zijn geaccepteerd.

Bij toezicht en inspectie zijn er voordelen voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De digitale vrachtbrief biedt operationele efficiency tijdens wegkantcontroles. Wanneer inspecteurs de vrachtbrief digitaal via de tablet PC kunnen opvragen (door middel van het intoetsen van bijv. het kenteken van het mogelijk te inspecteren voertuig) wordt het mogelijk om de selectie van de al dan niet te inspecteren voertuigen te baseren op de gegevens uit de vrachtbrief. Daarbij kan gekozen worden voor een bepaald type lading of onduidelijk gedefinieerde lading, specifieke afzenders of transporteurs en/of onjuist of onvolledig ingevulde vrachtbrieven. Op deze manier kunnen overtreders beter opgespoord worden, waardoor de IVW een eerlijke concurrentie en veilig vervoer van goederen over de weg beter kan handhaven.

De brandweer en de IVW zijn beter en sneller geïnformeerd als ze direct toegang krijgen tot de ladinggegevens van een bij een incident betrokken voertuig. Met de papieren vrachtbrief krijgen hulpverleners pas inzicht in de lading als ze ter plaatste komen. Met de digitale vrachtbrief kan direct na een melding bepaald worden welke veiligheidsmaatregelen dienen te worden genomen en welk materieel de brandweer en bergers moeten meenemen.

In de luchtvaart, binnenvaart, zeevaart en het spoorvervoer zijn reeds initiatieven opgestart voor het invoeren van de digitale vrachtbrief of is de digitale vrachtbrief zelfs al toegepast binnen het logistieke proces (luchtvaart). De invoering van de digitale vrachtbrief in de binnenvaart en de zeevaart wordt vooral gedreven door de overheid vanuit het gedachtegoed het operationele proces te optimaliseren (o.a. voormelden van lading t.b.v. douane taken). In de luchtvaart daarentegen is de ontwikkeling vooral gedreven door het realiseren van voordelen binnen de logistieke keten. Ondanks de inspanningen van de overheid verloopt de introductie van de digitale vrachtbrief binnen deze sectoren langzaam omdat er vraagstukken op technologisch, juridisch en bedrijfseconomisch gebied moeten worden opgelost alvorens men kan overgaan tot grootschalige implementatie. In het wegvervoer zijn de initiatieven om vrachtgegevens digitaal uit te wisselen afkomstig uit het bedrijfsleven zelf. Via *Transwide* en *de digitale pen* kunnen afzender, vervoerder en geadresseerde snel en efficiënt de informatie over de lading en de voortgang van het logistieke proces uitwisselen. Omdat de relatie tussen ladinggegevens en de publieke taken ten behoeve van verkeers-, incidentmanagement en douane taken binnen het wegvervoer veel beperkter is, is er tot op heden geen directe aanleiding voor de overheid om digitalisering van de vrachtbrief te stimuleren.

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen staat het bedrijfsleven niet onwelwillend tegenover het ter beschikking stellen van digitale ladinggegevens voor incident management doeleinden. Natuurlijk spreekt het bedrijfsleven ook de zorg uit dat zorgvuldig met de informatie moet worden omgegaan, aangezien dit commercieel gevoelige informatie betreft. Over het gebruik van de digitale vrachtbrief voor toezicht en inspectie doeleinden is men niet positief. Verladers en vervoerders begrijpen (nog) niet wat de IVW met deze gegevens wil gaan doen en vrezen een toename in administratieve lasten en inspectiedruk. De haalbaarheid van de digitale vrachtbrief voor de IVW heeft alleen kans als dit onderdeel is van de filosofie van Toezicht in Beweging. In dat geval is de digitale vrachtbrief niet een doel op zich, maar een instrument om zelfregulering door de sector te introduceren. Het bedrijfsleven wenst geen gedwongen vervanging van de papieren vrachtbrief door de digitale vrachtbrief. Enerzijds omdat er grote verschillen zijn in automatiseringsgraad bij afzenders, vervoerders en geadresseerden en anderzijds omdat de

vrachtbrief bij veel logistieke partijen ook gebruikt wordt voor andere (operationele) functies waarvoor een papieren document de voorkeur geniet.

Het ter beschikking stellen van de digitale gevaarlijke stoffen vrachtbrief kan op drie manieren vormgegeven worden:

1. Het uitlezen van informatie die opgeslagen is in het voertuig zelf;
2. Het uitlezen van decentrale databases; en
3. Het opzetten van een centrale database.

De eerste twee varianten sluiten het beste aan bij dat wat op dit moment beschikbaar is bij de sector zelf (bijv. Transwide, de digitale pen of PDA's) en heeft dan ook de voorkeur van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Bedrijven dienen ervoor te zorgen dat deze gegevens in geval van wegkantcontroles en/of incidenten ter beschikking gesteld worden aan inspectie- en hulpverleningsdiensten. Indien bedrijven aan deze verplichting hebben voldaan, is het niet meer noodzakelijk dat bedrijven naast een digitale vrachtbrief ook gebruik maken van een papieren vrachtbrief. De laatste variant heeft een meer dwingend karakter. Hierbij wordt een centrale database ontwikkeld waarin alle informatie over het vervoer verzameld wordt. De verschillende publieke organisaties die gebruik maken van de informatie afkomstig uit de vrachtbrief kunnen via online informatie- en communicatiesystemen toegang krijgen tot de gegevens. Bedrijven kunnen er voor kiezen om de vrachtbrief zelf via een nader te ontwikkelen protocol of standaard bij deze centrale database aan te leveren of kunnen dit laten verzorgen door automatische systemen als Transwide om zo de inspanningen te minimaliseren. Voor de inspecteurs van de IVW dient een online verbinding tot stand te worden gebracht met de tablet PCs die bij inspecties worden gebruikt.

Voor een goed functioneren van de informatievoorziening dienen voor alle varianten de volgende spelregels voor de overheid (en de IVW) en bedrijfsleven vooraf te worden bepaald:

- Welke informatie dient aan inspectie- en hulpverleningsdiensten ter beschikking gesteld te worden
- Hoe kunnen inspectie- en hulpverleningsdiensten toegang krijgen tot deze gegevens
- Onder welke voorwaarden krijgt men toegang tot deze gegevens

Daarnaast dient bij het opzetten van een dergelijke informatievoorziening voor publieke partijen de nodige juridische regelgeving opgesteld te worden. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan een wettelijke verplichting voor bedrijven en chauffeurs om de vereiste gegevens ter beschikking te stellen aan de inspectie- en hulpverleningsdiensten indien daar aanleiding voor is (bijv. in het geval van een incident). Daarnaast dienen uitspraken gedaan te worden over de verantwoordelijkheid (en aansprakelijkheid) voor fouten in de informatie en mogelijk daaruit voortvloeiende schade. Tot slot dient bedacht te worden dat men altijd dient aan te sluiten bij de internationale juridische dimensie. Het delen van informatie met inspectie- en hulpverleningsdiensten mag dan wel een nationale aangelegenheid zijn, het kan op internationaal niveau van rechtswege geblokkeerd worden.

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD.....	I
SAMENVATTING.....	III
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelstelling	1
1.3 Aanpak	2
1.4 Leeswijzer	2
2 De vrachtbrief in het wegvervoer: wetgeving en praktijk	5
2.1 Juridisch kader.....	5
2.1.1 De vrachtbrief in privaatrechtelijke context	5
2.1.2 De vrachtbrief in publiekrechtelijke context	7
2.2 De gebruikers van de vrachtbrief	9
2.2.1 Partijen in het logistieke proces.....	9
2.2.2 Toezicht en Inspectie.....	11
2.2.3 Hulpverleningsdiensten.....	13
2.3 Gewenste verbeteringen	15
2.3.1 Partijen in het logistieke proces.....	15
2.3.2 Toezicht en Inspectie.....	16
2.3.3 Hulpverleningsdiensten.....	18
2.4 Conclusie.....	18
3 De mogelijkheden van de digitale vrachtbrief	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Juridisch kader van de digitale vrachtbrief.....	19
3.2.1 De digitale vrachtbrief in privaatrechtelijke context	19
3.2.2 De digitale vrachtbrief in publiekrechtelijke context	20
3.3 Huidige vormen van de digitalisering van de vrachtbrief	21
3.4 Voordelen van de digitale vrachtbrief	23
3.4.1 Partijen in het logistieke proces.....	23
3.4.2 Toezicht en Inspectie.....	24
3.4.3 Hulpverleningsdiensten	25
3.5 Conclusie.....	27
4 Ontwikkelingen bij andere modaliteiten	29
4.1 Binnenvaart	29
4.2 Luchtvaart.....	30
4.3 Zeevaart.....	31

4.4	Spoorvervoer	32
4.5	Conclusie	33
5	De IVW en de digitale vrachtbrief	35
5.1	Vrachtbrief en de huidige rol en werkwijze	35
5.2	Digitale vrachtbrief en Toezicht in Beweging	36
5.3	Ontsluiting van de digitale vrachtbrief t.b.v. inspectie- en hulpverleningsdiensten	37
5.3.1	Het uitlezen van informatie die opgeslagen is in het voertuig zelf	38
5.3.2	Het uitlezen van decentrale database	39
5.3.3	Het opzetten van een centrale database	39
5.4	Juridische implicaties	40
5.5	Draagvlak digitale vrachtbrief t.b.v. inspectie- en hulpdiensten	41
5.5.1	Afzender	41
5.5.2	Geadresseerde	41
5.5.3	Vervoerder	42
5.6	Conclusie	42
6	Conclusie	43
	BIJLAGEN	47
	Bijlage 1: Lijst van geïnterviewden	49
	Bijlage 2: Gebruikte literatuur	51

LIJST TABELLEN EN FIGUREN

Tabellen

Tabel 1: Overzicht van voor- en nadelen van de verschillende alternatieven	38
---	----

Figuren

Figuur 1: Partijen die gebruik maken van de vrachtbrief.....	9
Figuur 2: Logistiek proces en gebruik van de vrachtbrief	10
Figuur 3: De werking van Transwide	22
Figuur 4: Voorbeeld van keten met zeevaart	32

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het Nederlandse wegvervoer wordt in toenemende mate gebruikt gemaakt van geavanceerde informatie- en communicatietechnologie voor het aansturen, afstemmen en monitoren van transportprocessen. Wanneer de Inspectie Verkeer en Waterstaat er in slaagt om deze ontwikkeling te volgen en deze informatie te gebruiken voor inspectie- en handhavingstaken kan dat leiden tot een aanmerkelijke vermindering van administratieve lasten voor het bedrijfsleven, tot een effectievere inspectie en handhaving door de Inspectie en tot een beter zicht op vervoerstromen ten behoeve van beleidsontwikkeling bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ook voor de Toezichtseenheid Goederenvervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat geldt dat informatie uit transportinformatiesystemen van wegvervoerders de effectiviteit en efficiency van de Inspectie kan verbeteren. Binnen de Toezichtseenheid Goederenvervoer worden meerdere onderzoeken gedaan naar de mogelijkheden om tot toepassing van digitale informatie te komen en een nieuwe wijze van inspecteren en handhaven te definiëren. Deze nieuwe vorm van inspecteren en handhaven is niet meer repressief van karakter en niet meer gericht op het identificeren van individuele overtredingen, maar preventief en gericht op het genereren van een zo goed mogelijk beeld van de werkelijkheid, waarnemen van structurele risico's en deze beheersbaar maken. De Toezichtseenheid Goederenvervoer wil zich meer profileren als een inspecterende dienst die trends, ontwikkelingen en problemen binnen het wegvervoer tijdig signaleert en gezamenlijk met de betrokken stakeholders (bedrijfsleven en overheid) bespreekt en oppakt en als een organisatie die de naleving van regels door het wegvervoer stimuleert en niet slechts controleert.

In de rapportage “Minder lastig voor bedrijven – programma reductie administratieve lasten met 25% in de periode 2003-2006” is het volgende reductievoorstel opgenomen voor het goederen(weg)vervoer: “inkrimping vrachtbriefregeling door ophogen ondergrens regime Wet goederenvervoer over de weg en indien in het bedrijfsleven investeert in de toepassing van ICT m.b.t. de vrachtbrief”. Ook in het project BRUG (**B**etrouwbare **R**egistratie **U**it **G**oederenvervoer over de weg) is door het bedrijfsleven het invoeren van de digitale vrachtbrief als mogelijkheid voor het verminderen van de administratieve lastendruk naar voren gebracht. Digitale gegevens over de lading stellen de Inspectie Verkeer en Waterstaat in staat om een beter beeld te krijgen van wat er op een gemiddelde werkdag vervoerd wordt op de Nederlandse wegen en de mate waarin overtredingen bij diverse ladingstromen voorkomen. De wijze waarop de Inspectie Verkeer en Waterstaat haar toezicht inricht kan daarop worden afgestemd. Informatie van de digitale vrachtbrief kan het afwikkelen van incidenten op de weg eveneens versnellen. Dit is mogelijk niet alleen voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat relevant maar ook voor andere toezichthouders en hulpverleners.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds gaat het om het in kaart brengen van de toegevoegde waarde en haalbaarheid van de digitale vrachtbrief in het wegvervoer. Daarbij gaat het om de haalbaarheid in technische, sociaaleconomische, prakti-

sche, organisatorische en juridische zin. Anderzijds gaat het om het in kaart brengen van de mogelijkheden die de digitale vrachtbrief biedt voor het toezicht houden in het wegvervoer. Hierbij is het ook van belang te achterhalen in hoeverre vervoerders en/of verladers bereid zijn om informatie beschikbaar te stellen.

Het beoogde resultaat van het onderzoek is een globale inschatting van de haalbaarheid van de invoering van de digitale vrachtbrief voor het goederenvervoer over de weg en het schetsen van toepassingsmogelijkheden voor het toezicht houden in het wegvervoer. Daarbij gaat het om alle goederentypes en deelsegmenten van het wegvervoer.

In het onderzoek staan de volgende onderzoeksvragen centraal:

- Welke ontwikkelingen zijn er m.b.t. het digitaliseren van de vrachtbrief in de luchtvaart, binnenvaart, zeescheepvaart en op het spoor?
- Wat is de precieze informatiebehoefte van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en partijen betrokken bij incident management?
- Onder welke condities zijn transportondernemingen in het wegvervoer bereid mee te werken aan het digitaal beschikbaar stellen van de informatie op de vrachtbrief?
- Op welke wijze (met welke informatie- en communicatiesystemen en diensten) kan deze informatie het beste beschikbaar gesteld worden aan de IVW en de hulpdiensten?
- Wat zijn de juridische risico's m.b.t. de inhoud van de informatie (nationale- en internationale wet- en regelgeving), de wijze waarop de informatie wordt overgedragen (condities en voorwaarden)?

1.3 Aanpak

Deze onderzoeksvragen zijn beantwoord met de volgende aanpak:

- *Stap 1: Desk research*
 - vrachtbrief en digitale vrachtbrief in het wegvervoer
 - digitale vrachtbrief in andere modaliteiten
- *Stap 2: Interviews met bedrijfsleven en overheid*
 - haalbaarheid digitale vrachtbrief
 - ervaringen in andere sectoren
- *Stap 3: Analyse van juridisch kader en eerste verkenning juridische implicaties*
 - In kaart brengen huidige wetgeving over vrachtbrief
 - In kaart brengen juridische vragen van het gebruik van de digitale vrachtbrief
- *Stap 4: Analyse en rapportage*
 - Uitwerken van de stakeholderanalyse
 - Opstellen van de rapportage

1.4 Leeswijzer

Deze rapportage beschrijft de haalbaarheid en toegevoegde waarde van de digitale vrachtbrief. Om dit te bepalen is het allereerst van belang om te weten welke functie de vrachtbrief heeft in het logistieke proces. Dit wordt beschreven in hoofdstuk 2. Iedere stakeholder heeft zijn eigen knelpunten en wensen met betrekking tot de vrachtbrief. Deze kunnen mogelijkterwijs opgelost worden door de vrachtbrief te digitaliseren. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de mogelijkheden van de digitale vrachtbrief. Hoofdstuk 4 beschrijft welke ontwikkelingen betreffende de digitale vrachtbrief er gaande zijn bij andere modaliteiten. Ervaringen bij andere modaliteiten kunnen een beter beeld geven van de haalbaarheid en toegevoegde waarde van een digitale vrachtbrief in het wegvervoer. De conclusies die getrokken kunnen worden uit de hoofdstukken 2,

3 en 4 worden in hoofdstuk 5 als startpunt gebruikt om de toegevoegde waarde van de digitale vrachtbrief ten behoeve van de Inspectie Verkeer en Waterstaat te bepalen. In dit hoofdstuk wordt eveneens ingegaan op het draagvlak bij de betrokken actoren van een dergelijke vrachtbrief. Deze rapportage wordt afgesloten met enkele conclusies en aanbevelingen voor vervolgstappen.

2 DE VRACHTBRIEF IN HET WEGVERVOER: WETGEVING EN PRAKTIJK

In het wegvervoer bestaat dé vrachtbrief niet. De term “vrachtbrief” wordt namelijk in verschillende betekenissen en benamingen gebruikt. Zo zijn er binnenlandse vrachtbrieven, remboursvrachtbrieven, koeriersvrachtbrieven en CMR/AVC vrachtbrieven in omloop. Dit type vrachtbrieven wordt in de praktijk vaak aangeduid met de term *standaard* vrachtbrief. Dit omdat de lay-out van de vrachtbrief gestandaardiseerd is en de op de vrachtbrief genoemde algemene voorwaarden voor het vervoer vaak gedeponeed zijn. Het niet eenduidige gebruik van het begrip vrachtbrief hangt samen met het feit dat deze documenten voor verschillende doeleinden worden gebruikt. Zo wordt de vrachtbrief in het logistieke proces gebruikt 1) om chauffeurs te informeren over hoe de lading afgehandeld moet worden, 2) om informatie over de conditie van de verzonden lading uit te wisselen tussen geadresseerde en afzender, en 3) tijdens de facturatie als bewijslast dat het vervoer daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Daarnaast zijn er ook een groot aantal publieke partijen die gebruik maken van de vrachtbrief. De vrachtbrief wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de KLPD/regiopolitie, de brandweer, de douane, etc. gebruikt als belangrijkste bron van informatie voor het bepalen welke lading in een voertuig aanwezig is.

Ook zijn er juridische verschillen. In sommige gevallen is een vrachtbrief of soortgelijk ladingdocument dwingend voorgeschreven. Zo zijn verladers en vervoerders verplicht om een vrachtbrief op te maken indien krachtens een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer goederenvervoer wordt verricht of indien krachtens een communautaire vergunning grensoverschrijdend beroepsvervoer wordt verricht. Maar partijen kunnen er ook voor kiezen vrijwillig bepaalde (aanvullende) informatie in een vrachtbrief vast te leggen.

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de huidige situatie is rondom de vrachtbrief. Eerst wordt het juridisch kader uiteengezet. In welke gevallen is het bijvoorbeeld verplicht om een vrachtbrief op te stellen? Daarna wordt beschreven hoe de vrachtbrief in het logistieke proces gebruikt wordt door de verschillende stakeholders binnen het wegvervoer. Tot slot wordt ingegaan op eventuele problemen die diverse betrokkenen ervaren met betrekking tot de vrachtbrief.

2.1 Juridisch kader

Zoals hierboven al werd opgemerkt wordt het begrip vrachtbrief in verschillende betekenissen gebruikt. Daarnaast heeft de vrachtbrief verschillende juridische gezichten. Zo is de vrachtbrief een document dat een belangrijke rol speelt in de onderlinge verhouding tussen de direct bij een vervoersovereenkomst betrokken partijen (afzender, vervoerder en geadresseerde). De in dit kader relevante juridische regels zijn van privaatrechtelijke aard. Daarnaast kunnen we het begrip vrachtbrief ook aantreffen in regels die tot het publiek recht gerekend kunnen worden (regels die publieke belangen beogen te dienen). Te denken valt aan fiscale douanerechten of het overheidstoezicht op veilig vervoer.

2.1.1 *De vrachtbrief in privaatrechtelijke context*

De vrachtbrief speelt van oudsher een belangrijke rol bij de uitvoering van een vervoersovereenkomst. De vrachtbrief heeft binnen deze context vooral een bewijsrechtelijke functie. Het opstellen van een vrachtbrief is in beginsel geen vereiste voor het rechtsgeldig tot stand komen van een vervoersovereenkomst. Echter, de uitgifte van een

vrachtbrief zal een mogelijke discussie over de vraag of er al dan niet een vervoersovereenkomst tot stand gekomen is, kunnen voorkomen. Bovendien is de vrachtbrief voor de betrokken partijen de informatiedrager van de voor de uitvoering van de vervoersovereenkomst nodige gegevens: plaats van verzending en bestemming, afzender, vervoerder en geadresseerde, een omschrijving van de goederen en het gewicht ervan en eventuele instructies van de afzender (bijvoorbeeld de temperatuur waaronder de goederen vervoerd moeten worden). Tenslotte is de vrachtbrief ook een ontvangstbewijs; de vervoerder tekent voor goede ontvangst van de lading en de geadresseerde voor de goede aflevering door de vervoerder. Zouden deze gegevens niet zijn opgetekend in een vrachtbrief en er gaat tijdens het vervoer iets mis (goederen raken zoek of beschadigd) dan wordt het zoeken naar bewijzen over de gemaakte afspraken. Een schriftelijk stuk als de vrachtbrief voorkomt dan problemen.

Privaatrechtelijke regels die betrekking hebben op (de bewijskracht van) vrachtbrieven treffen we aan in het CMR (Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg), Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en de AVC 2002 (Algemene Vervoercondities 2002). Deze regelingen hebben een verschillend toepassingsbereik en juridische status en zullen hieronder kort beschreven worden.

CMR-verdrag

Het toenemende internationale wegvervoer deed in de vorige eeuw een groeiende behoefte ontstaan aan uniforme, internationale regels die de internationale handel zouden vereenvoudigen. Het CMR-verdrag uit 1956 voorzag in deze behoefte door een standaardregeling aangaande de overeenkomst voor het internationale vervoer van goederen over de weg tot stand te brengen.

Het CMR is van toepassing op vervoer dat plaatsvindt tussen twee verschillende landen, waarvan ten minste één een bij het Verdrag aangesloten land is (art. 1 CMR). Het verdrag is *van rechtswege* van toepassing. Dit betekent dat een overeenkomst tot het verrichten van internationaal vervoer altijd wordt beheerst door dit Verdrag en dat partijen daar niet vanaf kunnen wijken. Art. 41 van het CMR verklaart ieder beding dat afwijkt van de bepalingen van dit Verdrag nietig.

Het verdrag bepaalt in art. 4 dat een vrachtbrief wordt opgemaakt. Art. 6 geeft aan welke gegevens in ieder geval in de vrachtbrief moeten staan:

- a) de plaats en de datum van het opmaken daarvan;
- b) de naam en het adres van de afzender;
- c) de naam en het adres van de vervoerder;
- d) de plaats en de datum van inontvangstneming der goederen en de plaats/bestemming voor de aflevering der goederen;
- e) de naam en het adres van de geadresseerde;
- f) de gebruikelijke aanduiding van de aard der goederen en de wijze van verpakking en, voor gevaarlijke goederen, hun algemeen erkende benaming;
- g) het aantal colli, hun bijzondere merken en hun nummers;
- h) het brutogewicht of de op andere wijze aangegeven hoeveelheid van de goederen;
- i) de op het vervoer betrekking hebbende kosten (vrachtprijs, bijkomende kosten, douanerechten en andere vanaf de sluiting van de overeenkomst tot aan de aflevering opkomende kosten);
- j) de voor het vervullen van douane- en andere formaliteiten nodige instructies;
- k) de aanduiding, dat het vervoer, ongeacht enig tegenstrijdig beding, is onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag.

Het staat partijen overigens vrij andere aanduidingen in de vrachtbrief op te nemen

Art. 4 CMR bepaalt voorts dat de afwezigheid, onregelmatigheden in, of het verlies van de vrachtbrief niet afdoet aan de overeenkomst of de voorwaarden daarvan, noch aan de toepasselijkheid van het verdrag. Voor de werking van sommige bepalingen uit het verdrag is de vrachtbrief echter in feite onmisbaar. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan de in het verdrag vastgelegde bewijsvermoedens. Zo levert als gevolg van art. 9 CMR de vrachtbrief het bewijs, behoudens tegenbewijs, van het bestaan van de vervoersovereenkomst, de overeengekomen voorwaarden en de ontvangst van goederen in goede staat.

De consequenties van het ontbreken van een (volgens de eisen van het verdrag opgestelde) vrachtbrief heeft in beginsel slechts gevolgen voor de privaatrechtelijke betrekkingen van de bij de vervoersovereenkomst betrokken partijen. Bij afwezigheid van de vrachtbrief verliest zij haar (in het CMR geregelde) bewijsfunctie en dient het bewijs door andere middelen geleverd te worden.

Op dit punt verschilt de verplichting tot het opstellen en meevoeren van een vrachtbrief die voortvloeit uit het CMR van vergelijkbare verplichtingen die voortvloeien uit publiekrechtelijke rechtsregels (zie hieronder). Niet nakoming van deze laatste verplichtingen kan er toe leiden dat van overheidswege administratieve of strafrechtelijke sancties worden opgelegd.

Boek 8 Burgerlijk Wetboek

Het privaatrechtelijke wegvervoerrecht is binnen het Nederlandse recht geregeld in Titel 13 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Daarin is onder ander geregeld wat onder een overeenkomst van goederenvervoer in de zin der wet is te verstaan (art. 8:1090). De wet beperkt zich niet tot binnenlandsvervoer, maar is op een dergelijke overeenkomst het CMR van toepassing, dan gaat zij als verdrag voor de wet. De wet (of de hieronder genoemde AVC) kan dan echter (aanvullende) betekenis hebben voor zaken die in de CMR ongeregeld blijven. In art. 8:1119 e.v. wordt voorzien in de mogelijkheid tot het opstellen van een vrachtbrief, maar dit is, anders dan in het CMR niet dwingend voorgeschreven.

Algemene Vervoercondities 2002

Het staat partijen, buiten de gevallen die beheerst worden door het CMR (internationaal vervoer), vrij te bepalen of zij *ten behoeve van de gesloten vervoersovereenkomst* overgaan tot het opstellen en gebruiken van een vrachtbrief. Vaak zullen partijen er voor kiezen inderdaad een vrachtbrief te gebruiken met het oog op de bewijs- en andere administratieve voordelen. Daarbij wordt veelal gebruik gemaakt van de standaard (CMR/AVC)-vrachtbrief en de daaraan gekoppelde Algemene Vervoercondities (AVC) Dit zijn door sVa/Stichting Vervoeradres uitgegeven algemene voorwaarden voor vervoersovereenkomsten. Daarin worden onderwerpen geregeld als instructies, vrachtbetaling, rembours, laden, lossen, vertraging, schadevergoeding, etc.

2.1.2 De vrachtbrief in publiekrechtelijke context

Dat er geen privaatrechtelijke regels zijn die partijen dwingen tot het gebruik van een vrachtbrief, hoeft nog niet uit te sluiten dat een dergelijke verplichting alsnog voortvloeit uit rechtsregels van publiekrechtelijke aard.

Het begrip vrachtbrief of soortgelijke documenten waarin ladinggegevens zijn opgenomen treffen we ook aan in een aantal rechtsregels met een publiekrechtelijk karakter. Daarmee wordt bedoeld op van de overheid uitgaande, publieke belangen dienende regels waarvan de overtreding van overheidswege wordt gesanctioneerd door het opleggen van administratieve of strafrechtelijke sancties. Een voorbeeld van een dergelijk

voorschrift vormt art. 29 van de ‘Wet goederenvervoer over de weg’. Daarin wordt bepaald dat het verboden is vervoer krachtens een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer dan wel krachtens een communautaire vergunning voor grensoverschrijdend beroepsvervoer te verrichten, indien met betrekking tot dat vervoer geen vrachtbrief is opgemaakt.

Nadere regels over de inhoud en het gebruik van de vrachtbrief treft men aan in ‘Besluit goederenvervoer over de weg’ (art. 104 en 105) en de ‘Regeling vrachtbrief 2005’. De in art. 29 ‘Wet goederenvervoer over de weg’ bedoelde vrachtbrief dient in ieder geval de volgende gegevens te bevatten (art. 1 lid 1 Regeling vrachtbrief 2005):

- a) naam en adres van afzender;
- b) naam en adres van de vervoerder
- c) naam en adres van de geadresseerde;
- d) de gebruikelijke aanduiding van de aard van de goederen;
- e) het brutogewicht of de op andere wijze aangegeven hoeveelheid van de goederen.

Overigens staat het de afzender en vervoerder vrij ook andere gegevens in de vrachtbrief op te nemen als hun dat goeddunkt. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan aanvullende eisen die aan de vrachtbrief gesteld worden op basis van het CMR.

Voorts bestaan er een aantal bijzondere voorschriften die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Deze voorschriften houden vanzelfsprekend verband met de bijzondere risico’s die het vervoer van deze stoffen met zich meebrengen. De ‘Wet vervoer gevaarlijk stoffen’ (WVGS) bepaalt dat het vervoeren van gevaarlijke stoffen slechts is toegestaan als aan een aantal wettelijke eisen is voldaan (art. 4 e.v.). Deze eisen zijn nader uitgewerkt in het ‘Besluit vervoer gevaarlijke stoffen’ en de ‘Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen’ (VLG). Voor wat betreft de inhoudelijke normen wordt verwezen naar het ADR (Europese overeenkomst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg). Het ADR bevat internationaal geharmoniseerde voorschriften met betrekking tot de indeling in klassen, de catalogisering van gevaarlijke goederen, gebruik van verpakkingen, etikettering, voertuiguitrusting alsmede het opstellen en meevoeren van bepaalde documenten. Het ADR is van toepassing op het internationale vervoer van gevaarlijke goederen op het grondgebied van de partijen die deze overeenkomst hebben gesloten. Bovendien moeten op grond van Richtlijn 94/55/EG de lidstaten van de Europese Unie de voorschriften van het ADR zowel op het vervoer tussen de lidstaten als op het nationale vervoer van toepassing verklaren.

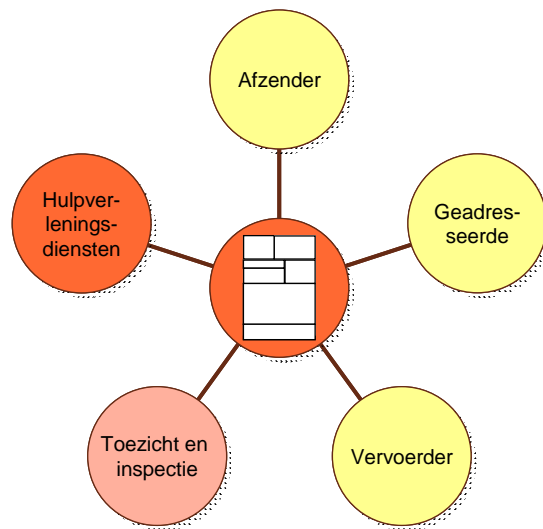
In het ADR wordt onder andere bepaald dat het vervoer van gevaarlijke stoffen begeleid dient te worden van een aantal documenten (art. 5.4.1 en art. 8.1.2). Deze dienen de volgende informatie te bevatten: het zgn. UN-nummer; de juiste vervoersnaam van de stof of het voorwerp, indien van toepassing aangevuld met de technische benaming; de juiste etiketnummers; de verpakkingsgroep; aantal en omschrijving van de colli; de totale hoeveelheid aan gevaarlijke goederen in kilogrammen, liters, of netto massa ontplofbaar stof; de naam en het adres van de afzender; de naam en het adres van de geadresseerde; een verklaring zoals onder de voorwaarden van een eventuele bijzondere overeenkomst vereist¹. Daarnaast is bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg de

¹ Overigens bepaalt art. 22 lid 1 CMR: “Indien de afzender aan de vervoerder gevaarlijke goederen aanbiedt licht hij hem in over de juiste aard van het gevaar, dat zij opleveren, en geeft hij, zo nodig, de te nemen voorzorgsmaatregelen aan. Indien deze inlichting niet in de vrachtbrief is vermeld, staat het aan de afzender of de geadresseerde met enig ander middel te bewijzen, dat de vervoerder kennis heeft gedragen van de juiste aard van het gevaar, dat het vervoer van voornoemde goederen opleverde”. Art. 8:1118 BW toont grote gelijkheid met art. 22 CMR met dat verschil dat art. 8:1118 BW ook goederen betreft die niet qua aard gevaarlijk zijn, doch tijdens de reis door welke omstandigheid dan ook, schaderisico’s gaan opleveren.

aanwezigheid van schriftelijke instructies voor de chauffeur, ook wel gevarenkaart genoemd, verplicht. Deze gevarenkaart moet in alle talen van het land van afzending, doorvoer en bestemming in de cabine aanwezig zijn.

2.2 De gebruikers van de vrachtbrief

Doordat de vrachtbrief door diverse partijen gebruikt wordt heeft de vrachtbrief een groot aantal gebruikers. Om te begrijpen wat het belang van de vrachtbrief voor deze partijen is, wordt in deze paragraaf beschreven welke waarde elke partij hecht aan de vrachtbrief (dit vanuit zijn eigen belangen, taken en informatiebehoefte geredeneerd). In Figuur 1 wordt een overzicht gegeven van de partijen die gebruik maken van de vrachtbrief.



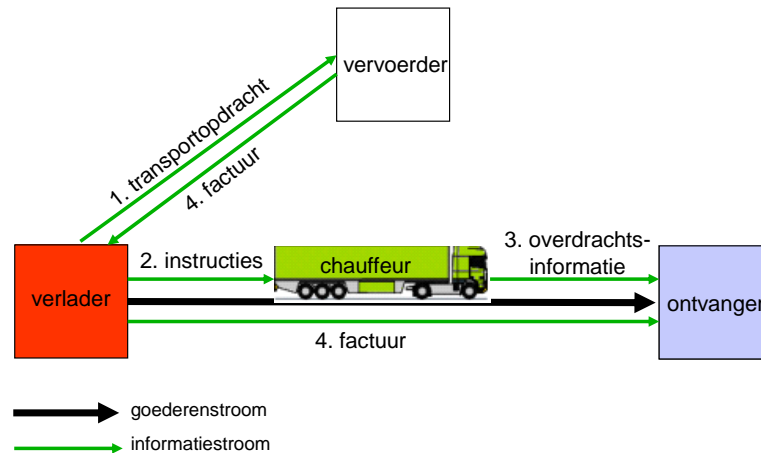
Figuur 1: Partijen die gebruik maken van de vrachtbrief

2.2.1 Partijen in het logistieke proces

In het logistieke proces wordt de vrachtbrief gebruikt door de afzender, de vervoerder en de geadresseerde. De afzender is de contractuele wederpartij, de opdrachtgever, van de vervoerder. Vaak is de afzender een “echte” verlader, bijvoorbeeld een fabriek of een groothandel. Maar ook een vervoerder of een expediteur kan als afzender (opdrachtgever) optreden. De afzender mag niet verward worden met de aflader. De aflader is slechts het adres waar de goederen moeten worden opgehaald. Juridisch heeft hij geen betekenis; hij is geen partij bij de vervoerovereenkomst. De geadresseerde is degene voor wie de goederen bestemd zijn. De vervoerder is diegene die de opdracht voor het vervoeren van de lading aanneemt van de afzender en het feitelijk vervoer van de goederen uitvoert.

In de praktijk wordt de vrachtbrief als volgt gebruikt: Het is in het wegvervoer gebruikelijk dat de afzender de vrachtbrief opmaakt. Wanneer de afzender geen vrachtbrief opmaakt is de vervoerder verantwoordelijk voor het opstellen van de vrachtbrief. Na ondertekening van de vrachtbrief door de afzender wordt de vrachtbrief met de zending overhandigd aan de vervoerder. De chauffeur tekent de vrachtbrief voor ontvangst en

retourneert het voor de afzender bestemde deel (bewijs van ontvangst). Na aankomst bij de geadresseerde draagt hij de zending en de vrachtbrief over aan de geadresseerde. Deze tekent voor ontvangst, behoudt zijn deel voor zijn administratie en overhandigt aan de chauffeur het deel dat is bestemd voor de vervoerder als bewijs van aflevering. De vervoerder sluit ter ondersteuning van de vrachtnota voor de afzender vaak een kopie van het bewijs van aflevering bij.



Figuur 2: Logistiek proces en gebruik van de vrachtbrief

De vrachtbrief heeft voor de partijen in het logistieke proces de volgende functies:

- *Vervoersovereenkomst tussen verzender en vervoerder.* De vrachtbrief legt vast wat de afzender met de vervoerder heeft afgesproken. Door mondeling overeengekomen afspraken vast te leggen is voor beide partijen duidelijk wat er vervoerd moet worden, wie de afzender is, wie de vervoerder en wie de geadresseerde. Wanneer van een standaard vrachtbrief gebruik gemaakt wordt, worden ook algemene voorwaarden aan de vrachtbrief gekoppeld. Daarin zijn onder meer zaken geregeld als vrachtbetaling, aansprakelijkheid, vertraging en andere transportrisico's. In de praktijk gebeurt het nog wel eens dat afzenders de lading niet verzekeren. In dat geval zijn de algemene voorwaarden voor de vervoerder belangrijk, aangezien hij zo minder risico loopt aansprakelijk te worden gesteld voor eventuele (niet-verwijtbare) diefstal.
- *Informatieoverdracht aan de chauffeur.* De vrachtbrief geeft de chauffeur informatie over de transportopdracht die hij uit moet voeren. Naast de lading, de hoeveelheid en herkomst en bestemming staan er soms instructies op de vrachtbrief over het al dan niet van toepassing zijn van gevaarlijke stoffen, met welke douaneformaliteiten de chauffeur mee te maken krijgt enzovoorts.
- *Overdracht informatie aan de geadresseerde.* Bij aankomst op het losadres kan de geadresseerde zien om welke lading het gaat, van wie deze afkomstig is en of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn bij het lossen. Mocht de afzender/vervoerder reeds schade aan de zending geconstateerd hebben, dan is dit terug te vinden op de vrachtbrief. Zo weet de geadresseerde wat er tijdens het transport met de lading is gebeurd is.
- *Overdracht lading aan de geadresseerde.* Wanneer de vervoerder het voor de geadresseerde bestemde deel van de vrachtbrief overhandigt of de geadresseerde bij aankomst te kennen heeft gegeven de goederen in ontvangst te willen nemen, verliest de afzender het recht over de goederen te beschikken en wordt dit recht overhandigd aan de geadresseerde.

- *Overdracht informatie van geadresseerde naar afzender.* Op het moment dat de geleverde goederen niet overeenkomen met de bestelling of de zending is beschadigd, wordt dit door de geadresseerde vaak genoteerd op de vrachtbrief. Wanneer de getekende vrachtbrief vervolgens via de vervoerder terugkeert bij de afzender, weet deze welke goederen retour zijn gekomen (en waarom) en kan de factuur voor de geleverde goederen aanpassen.
- *Basis voor facturatie en betaling;* Een door de geadresseerde getekende vrachtbrief wordt door de afzender gebruikt voor de facturatie richting de geadresseerde. Daarnaast betaalt de afzender de logistiek dienstverlener of vervoerder voor zijn diensten op basis van de vrachtbrief. De afzender vraagt daarom vaak van vervoerders om met de vrachtnota ook een kopie van de vrachtbrief mee te sturen. Facturatie op basis van de vrachtbrief vindt overigens voornamelijk plaats indien er geen nauwe vertrouwensrelatie is tussen afzender en vervoerder. Is die er wel, bijvoorbeeld in geval van langdurige contracten, dan wordt vaak gefactureerd op basis van onderling vertrouwen.
- *Bewijsmiddel rechtsgang;* De vrachtbrief is een belangrijk document dat gebruikt wordt als bewijsdocument in geval er sprake is van een onregelmatigheid in relatie tot de vervoerde lading. Bij diefstal, schade, te weinig of te veel geleverde lading is de vrachtbrief een bewijs van hoe het in de praktijk gegaan is. Hiermee kan de afzender bijvoorbeeld bij de rechter of een verzekeraar aantonen dat de lading wel degelijk (schadevrij) geladen is. Wanneer de geadresseerde geen aantekening maakt op de vrachtbrief bij schade of onvolledige levering, dan gaat de afzender er vanuit dat de vervoerder de lading op correcte wijze heeft afgeleverd.
- *Bepaling BTW-tarief;* Wanneer de afzender lading exporteert geldt het BTW-nultarief. De vrachtbrief moet dan in het bestemmingsland afgetekend zijn; hiermee bewijst de afzender aan de fiscus dat de goederen geëxporteerd zijn.

2.2.2 Toezicht en Inspectie

Onder het kopje 'Toezicht en Inspectie' vallen de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de VROM-inspectie, de Douane en de KLPD/regiopolitie. Vanuit verschillende taakstellingen is het voor deze organisaties van essentieel belang om informatie te verkrijgen over de lading in een voertuig.

VROM Inspectie

Vervoerders van gevaarlijke afvalstoffen moeten over een begeleidingsbrief beschikken. Een begeleidingsbrief komt bij het afvalstoffenvervoer doorgaans in de plaats van de CMR/AVC vrachtbrief. Toch is er een wezenlijk verschil zowel in functie als in gebruik. De vrachtbrief is een verplicht vervoerdocument dat vooral een belangrijke functie heeft in de contractuele relatie tussen vervoerders en afzenders en in tweede instantie vanuit de toezichtswens van de overheid (vervoerswetgeving). De begeleidingsbrief is voornamelijk ontstaan vanuit de wens van de overheid zicht te houden op de keten van afvalstoffen en afvalverwijdering (milieuwetgeving). Daardoor is het bijvoorbeeld snel duidelijk welke gevaarlijke afvalstoffen worden vervoerd. De VROM-inspectie heeft als belangrijkste taak de VROM-wetgeving voor afvalstoffen te controleren. In geval van staandhouding van transport wordt voornamelijk gekeken naar het in orde zijn van vervoerdocumenten en wordt de veiligheid van het transport gecontroleerd. Dit is vergelijkbaar met de rol van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) bewaakt en bevordert de veiligheid van onder andere het vervoer over de weg. Hiermee draagt de Inspectie bij aan een veilig,

leefbaar en bereikbaar Nederland, met zo weinig mogelijk ongelukken, incidenten en milieuvervuiling tot gevolg. De vrachtbrief is één van de middelen om de veiligheid van het wegvervoer te waarborgen. Het document geeft aan de directe betrokkenen, zoals vervoerders en geadresseerden, inzicht in de aard van de lading en hoe hier mee om te gaan. Veilig vervoer is daarom gebaat bij betrouwbare informatie over de lading, vooral wanneer het om gevaarlijke stoffen gaat. Het is voor de IVW dus van belang dit na te gaan en de sector bewust te maken van het belang zorgvuldig met de lading (en de vrachtbrief) om te gaan en te voldoen aan alle condities die zijn gesteld aan het vervoer van bepaalde type ladingen. De IVW handhaaft wet- en regelgeving rondom de vrachtbrief voornamelijk door het doen van inspecties door het houden van wegcontroles in het hele land en/of bedrijfsonderzoeken bij transportbedrijven. Ook worden preventieve broncontroles op het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgevoerd.

De vrachtbrief heeft voor de IVW de volgende functies:

- *Controle vervoerdocumenten;* De IVW-inspecteur is belast met het controleren van de vervoerdocumenten. Welke vervoerdocumenten van toepassing zijn is afhankelijk van het type vervoer. Zo is het in het eigen vervoer niet verplicht om een vrachtbrief aanwezig te hebben. Tot 1 mei 2006 kon de inspecteur controleren of er sprake was van eigen vervoer doordat er een inschrijvingsplicht bestond voor het eigen vervoer. Deze verplichting is echter vervallen. Wanneer men ingeschreven staat als beroeps-goederenvervoerder is het in de meeste gevallen wel verplicht om een vrachtbrief aanwezig te hebben bij het transport over de weg. De inspecteur controleert of de vrachtbrief juist en compleet is ingevuld en overeenkomt met de vervoerde lading.
- *Controle veiligheid transport;* De IVW controleert of de vervoerde lading, het voertuig en de chauffeur aan alle wettelijke eisen voldoen. Om te bepalen of een rit conform wet- en regelgeving uitgevoerd wordt, moet de inspecteur eerst weten om welke lading het gaat. Deze informatie haalt hij uit de vrachtbrief. Vervolgens kijkt hij of aan alle eisen met betrekking tot verpakking en etikettering van de lading is voldaan, of de chauffeur over de juiste kwalificaties beschikt, het voertuig in de juiste conditie is, de juiste borden voert en of niet op routes gereden wordt waar, gezien de lading, niet gereden mag worden. Ook checkt de inspecteur aan de hand van vrachtbrieven of geen lading bij elkaar geladen is die in combinatie een gevaar voor de veiligheid vormt.

Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)/regiopolitie

Het korps landelijke politiediensten (KLPD) pakt criminaliteit aan, onder andere in het goederenvervoer over de weg. De KLPD doet dit door toezicht te houden op het vervoer van goederen over het Nederlandse wegennet. Daarvoor heeft de Dienst Verkeerspolitie een speciale unit, de Unit Transport- en Milieucontrole (TMC), die het (inter)nationale vrachtverkeer op autosnelwegen controleert op techniek, de wijze van belading, milieuwetgeving en vervoer van gevaarlijke (afval)stoffen. Maar zij controleren ook de documenten, lading en de rij- en rusttijden van de bestuurder.

De KLPD doet controles langs de kant van de weg bij voertuigen die verdacht zijn of bij willekeurige voertuigen in geval van een steekproef. Daarnaast verstrekt de KLPD gegevens aan andere inspecties, zoals (bijvoorbeeld) de IVW of VROM-inspectie, over vrachtwagens of vervoerders die in het verleden gecontroleerd zijn.

De KLPD/regiopolitie gebruikt de vrachtbrief om toezicht te houden op de naleving van wet- en regelgeving binnen het vrachtvervoer. Om eventuele criminele of onrechtmatige activiteiten op te sporen onderzoekt de KLPD/regiopolitie diverse informatiebronnen, waarvan de vrachtbrief er één is. Met de vrachtbriefinformatie kan – in combinatie met

andere gegevens of fysieke controles – nagegaan worden of de vrachtwagen niet te zwaar beladen is, of de goederen geëxporteerd worden, of vervoerders wel over de juiste vergunningen beschikken etc. De vrachtbrief wordt deels voor dezelfde controles gebruikt die door de IVW of VROM-inspectie uitgevoerd worden, maar deels ook voor specifieke politietaken. In het laatste geval is niet de vrachtbrief zelf onderwerp van controle maar vormt de informatie die erop staat één van de bronnen om te bepalen of er sprake is van een overtreding.

Douane

De douane doet verschillende controles op de buitengrenzen (de grenzen met niet EU-landen) en op de binnengrenzen (de grenzen met EU-landen). Controles hebben allereerst tot doel na te gaan of ondernemers zich houden aan de fiscale verplichtingen (het betalen van accijnzen). Ten tweede gaat de douane na of bedrijven zich houden aan wet- en regelgeving die de veiligheid, gezondheid, economie en milieu (VGEM) waarborgen. Bij dit laatste zorgt de douane er bijvoorbeeld voor dat het invoerverbod van vogels nageleefd wordt (vogelgriep) of dat alle passagiers uit bepaalde landen worden gecontroleerd op bolletjes slikken.

De douane controleert vrachtwagens langs de weg om te controleren of er bijvoorbeeld wel accijns betaald is. Dit speelt vooral bij wijn, bier, olie en sigaretten. Verder controleert de douane goederen op fiscale aspecten die in een andere EU lidstaat ingevoerd zijn, maar die een eindbestemming in Nederland hebben. Wanneer goederen in Nederland ingevoerd worden maar naar een andere EU lidstaat doorgevoerd worden, onderzoekt de douane de lading op de VGEM aspecten. Daarnaast doen douanecontroleurs ook inspecties voor de IVW of VROM. Douanecontroleurs zijn in dat geval zodanig opgeleid dat zij ook de inspectie kan doen die een IVW-inspecteur of VROM-inspecteur anders zou doen.

De douane gebruikt de vrachtbrief voornamelijk als extra controlemiddel. Omdat bij de goederen die de douane controleert ook douanedocumenten aanwezig moeten zijn waar ook ladinggegevens op vermeld staan, is de vrachtbrief vooral een extra bron van informatie. De herkomst en bestemming van lading wordt uit de vrachtbrief gehaald en is belangrijk in verband met fiscale verplichtingen in geval van export of import. De vrachtbrief wordt door de douane als indirecte bewijslast gebruikt, maar is geen formeel document dat standaard meegenomen wordt in het controleproces.

2.2.3 *Hulpverleningsdiensten*

Hulpverleningsdiensten zijn partijen die betrokken zijn bij de afhandeling van incidenten op de weg, ofwel betrokken zijn bij incident management. Afhankelijk van het type incident kunnen de volgende dienstverleners betrokken zijn:

- Eén of meer meldkamers
- Politie (lokaal of de KLPD)
- Brandweer
- Medische hulpverlening
- Wegbeheerder
- Berger en pechhulpverlening
- Inspectie Verkeer en Waterstaat
- Overige diensten, in het bijzonder een Salvage Transport Incident expert. Deze expert wordt alleen ingeschakeld bij complexe incidenten (met voertuigen met een ledig gewicht groter dan 3500 kg). Deze geeft bergingsadvies, waarbij een afweging gemaakt wordt tussen de maatschappelijke kosten van de ontstane files en de waarde van de lading en het voertuig.

Het zijn vooral de brandweer, de wegbeheerder, het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging en de Salvage Transport Incident expert die in aanraking komen met de vrachtbrief.

- de brandweer gebruikt de vrachtbrief om de aard van de lading te bepalen en in te schatten welke acties noodzakelijk zijn om het incident af te handelen.
- de wegbeheerder gebruikt de ladinggegevens om te besluiten of het incident versneld opgeruimd dient te worden of dat uitstel kan plaatsvinden.
- een berger wordt ingeschakeld door het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging. Deze partij gebruikt de ladinggegevens om een gekwalificeerde berger te benaderen.
- de Salvage Transport Incident expert gebruikt de ladinggegevens om de juiste afwegingen te maken bij het uitvoeren van incident management (o.a. adviestaken rond de berging van vrachtwagens, lading en milieueffecten).
- Een inspecteur van de Inspectie Verkeer en Waterstaat gebruikt de gegevens van de vrachtbrief om de brandweer te adviseren over de wijze waarop de lading kan worden afgevoerd en stelt de vrachtbrief voor het afvoeren van de lading op.

Omdat de brandweer een centrale rol heeft in de afhandeling van een incident, wordt dieper ingegaan op de belangen en taken van de brandweer en de functie van de vrachtbrief. Ook de rol van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt verder uitgewerkt.

Brandweer

Wat betreft het goederenvervoer heeft de brandweer een centrale rol in de afhandeling van een incident. Dat kan een ongeval op de snelweg zijn, maar ook wanneer er een vrachtauto met lekkende lading gesignaleerd wordt, komt de brandweer ter plaatse. De brandweer heeft tot doel het incident zo veilig mogelijk en met de minste gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu, af te handelen. Belangrijk daarbij is om de plek van het incident zo snel mogelijk vrij te maken. De brandweercommandant is hoofd van het team dat een incident afhandelt. De brandweer schat de directe gevaren en risico's van het ongeval en de afhandeling ervan in, al dan niet geholpen door advies van andere deskundigen ter plaatse, waaronder de IVW. Afhankelijk daarvan neemt de brandweer maatregelen.

De vrachtbrief helpt de brandweer de aard van de lading te bepalen. De brandweer wil namelijk weten welke lading in geval van een incident aan boord van de truck is en, in het geval van gevaarlijke stoffen, in welke hoeveelheid. Dat bepaalt of er sprake is van een acuut gevaar en hoe het incident het beste afgehandeld kan worden. De vrachtbrief, maar ook de kemlerborden op de vrachtwagen, geeft deze informatie. Ook wordt de vervoerder of afzender soms opgebeld om aanvullende informatie over de lading te achterhalen. In geval van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt hierbij gebruik gemaakt van een noodnummer van het bedrijf namens wie de lading vervoerd wordt. Dit noodnummer staat op de gevarenkaart, een schriftelijke instructie voor de chauffeur en eventuele hulpverleners hoe om te gaan met de aanwezige stof in het geval van een incident.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Wanneer een ongeluk met een vrachtwagen heeft plaatsgevonden, komt de IVW in het geval van “complexere” incidenten (zoals ongevallen waarbij sprake is van vervoer van gevaarlijke stoffen, maar ook bijv. kettingbotsingen waarbij vrachtauto's zijn betrokken) ter plaatse om advies te geven aan brandweer en bergers of de lading overgepompt moet worden, hoe met beschadigde verpakking omgegaan moet worden etc. De IVW gebruikt de vrachtbrief om te achterhalen welke stoffen of goederen vervoerd worden.

Bij gevaarlijke lading levert de gevarenkaart additionele informatie over de eigenschappen van de stoffen en over de wijze waarop de lading dient te worden behandeld. Ook is relevant om te weten of de vrachtwagen al lading gelost heeft omdat er nog reststoffen aanwezig kunnen zijn. Op basis van deze informatie zorgt de IVW er vervolgens ook voor dat de lading op een veilige wijze en volgens de vervoerswetgeving afgevoerd wordt. Het komt voor dat de brandweer, ook al heeft ze zelf ook alle kennis en kunde in huis om de lading veilig te stellen, wacht op de aanwezigheid van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Overigens is het niet in alle situaties even belangrijk om inzicht te krijgen in de lading. Ter illustratie: Wanneer een vrachtauto gekanteld is en bijvoorbeeld vloeistof (bijv. diesel, maar ook een gevaarlijke stof) lekt doen hulpverleners een beroep op de vrachtbrief, terwijl dit niet noodzakelijk is indien een vrachtauto met pech of door een licht ongeval tot stilstand is gekomen op de vluchtstrook. In het laatste geval wordt de vrachtauto gewoon door een berger weggesleept.

2.3 Gewenste verbeteringen

In het voorgaande is duidelijk geworden welke rol de vrachtbrief speelt in de logistieke keten, wie de vrachtbrief gebruikt en met welk doel. In de praktijk zijn talrijke situaties waarneembaar waarin de vrachtbrief er anders uitziet dan wettelijk voorgeschreven of niet helemaal overeenkomt met de werkelijk vervoerde lading. Dit hoeft voor de direct betrokken partijen, de afzender of vervoerder, niet direct tot problemen te leiden, maar voor andere partijen die deze informatie eveneens gebruiken, wel. Uit de gevoerde interviews kwamen knelpunten en wensen naar voren. Deze worden in deze paragraaf samengevat.

2.3.1 Partijen in het logistieke proces

Afzender

De geïnterviewde afzenders hebben geen brandende kwesties ten aanzien van de standaard vrachtbrief. Het is een tamelijk standaard proces (bijv. CMR/AVC voorwaarden zijn algemeen bekend) dat hen helpt de afspraken met vervoerders en klanten vast te leggen. Als verbeterpunten worden wel genoemd:

- *Administratieve lasten*; Het feit dat de vrachtbrief in het geval van het vervoer van gevaarlijke stoffen in alle talen van de landen waar het vervoer doorheen gaat, moet worden opgesteld, wordt veel genoemd als een administratieve last. Ook het feit dat verschillende landen op bepaalde aspecten andere eisen stellen ten aanzien van de vrachtbrief, wordt als lastig ervaren. Sommige afzenders gebruiken hun eigen vrachtbonnen of afleverlijsten om het logistieke proces te documenteren of maken al gebruik van een digitale vrachtbrief; in dat geval wordt de standaard vrachtbrief, de CMR bijvoorbeeld, als een administratieve last gezien die alleen gebruikt wordt 'omdat het door internationale afspraken moet'. Dit is bijvoorbeeld het geval bij contractvervoer, waarbij de standaard vrachtbrief in principe alleen aanwezig is voor de toezichthoudende instanties. Andere afzenders gebruiken juist de standaard vrachtbrief in hun eigen proces omdat deze er toch is, gezien de wettelijke verplichting en het bovendien duidelijk gedocumenteerd is onder welke voorwaarden vervoerd wordt. In dat geval wordt dit document niet als een administratieve last ervaren.
- *Flexibilisering vrachtbrief*; In het logistieke proces veranderen orders en ritten vaak nog als de chauffeur al onderweg is. De vrachtbrief (maar ook de verzendlijst) die vooraf is opgemaakt, moet daarom tijdens de rit nog aangepast worden om zo alle documenten in orde te hebben. Omdat de afzender dit zelf dan niet meer kan doen, de

documenten zijn immers afgegeven aan de vervoerder, zien zij voordelen in het op afstand wijzigen van vrachtbrieven (en de verzendlijst), zodat deze kort voor het lossen nog aangepast kunnen worden.

- *Tracking en tracing*; De vrachtbrief is voor afzenders een belangrijk document om te achterhalen waar producten zijn, hoe lang het vervoer duurt en of de goederen in goede staat zijn afgeleverd. Doordat het vervoer door derden plaatsvindt, heeft de afzender geen grip meer om het product nadat het de poort verlaten heeft. Afzenders ervaren dit als bijzonder onprettig. Vandaar dat vervoerders tracking en tracingsystemen ter beschikking stellen, zodat de afzender kan zien of het product al geleverd is en onder welke condities. Informatie afkomstig uit de vrachtbrief speelt hierbij een belangrijke rol. Digitalisering vergemakkelijkt dit proces.

Geadresseerde

Op basis van de interviews met afzenders en vervoerders mag geconcludeerd worden dat geadresseerden tevreden zijn met de huidige vrachtbrief. In geval van de standaard vrachtbrief weten ze precies waar getekend moet worden voor ontvangst of welke gegevens noodzakelijk zijn om tot betaling over te gaan. Wanneer de geadresseerde echter vaak goederen ontvangt van dezelfde afzender is er soms behoefte aan elektronische afhandeling van de facturatie. Hierbij wordt dan vaak niet meer gebruik gemaakt van de vrachtbrief maar van een verzendlijst. Dit omdat er sprake is van een vertrouwensrelatie tussen de afzender en de geadresseerde en de privaatrechtelijke rol van de vrachtbrief door een langlopend contract of service level agreement wordt afgedekt.

Vervoerders

Ook onder geïnterviewde vervoerders wordt de standaard vrachtbrief meestal als een gegeven beschouwd waar weinig aan veranderd hoeft te worden. Het wordt door TLN en KNV, de twee belangrijkste brancheorganisaties van vervoerders zelfs als een zeer waardevol document gezien dat belangrijk is om het logistieke proces goed te laten verlopen. Deze visie wordt niet altijd gedeeld door vervoerders; er zijn ook vervoerders die aangeven zelf weinig te doen met de standaard vrachtbrief behalve dan dat wat zij wettelijk verplicht zijn ermee te doen. De snelheid van het facturatieproces wordt wel genoemd als verbeterpunt. Chauffeurs verzamelen vrachtbrieven van ritten en sturen deze per post aan het hoofdkantoor van de vervoerder of brengen deze eens in de zoveel tijd naar kantoor. Het kan lang duren voor de vrachtbrief dan op kantoor is, soms wel een aantal weken. Omdat de vrachtbrief het startpunt vormt voor het opstellen van de vervoernota en veel afzenders de vrachtbrief met de factuur mee gezonden willen krijgen, kan de vervoerder hierdoor niet altijd snel factureren. Ook raken soms documenten zoek. Bij uitbesteed vervoer komt het voor dat vergeten wordt de vrachtbrief op te sturen, terwijl charters dan al wel betaald zijn omdat dit per rit gebeurt (en niet op basis van de lading). In dat geval is er helemaal geen vrachtbrief terwijl de klant hier wel om vraagt.

2.3.2 *Toezicht en Inspectie*

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De volgende verbeterpunten worden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat genoemd:

- *Onvolledige ladinginformatie*; De inspecteurs van de IVW willen weten welke lading in de vrachtwagen geladen is, zowel tijdens een controle of in geval van een calamiteit. Inspecteurs signaleren dat onvolledige vervoerdocumenten de grootste overtreding betreffen in het wegvervoer. Zo komt het in de praktijk voor dat op de vrachtbrief andere gegevens staan dan wat er daadwerkelijk geladen is, dat er geen vrachtbrief is terwijl dit wel verplicht is, dat lading aangeduid wordt met een handelsnaam

of dat er alleen ‘divers stukgoed’ vermeld staat op de vrachtbrief. In dat geval is niet duidelijk om welke lading het precies gaat en is aanvullend onderzoek of navraag nodig om te kunnen controleren of de vervoerder op de juiste manier met de lading omgaat. In geval van een calamiteit vertraagt dit de afhandeling. Anderzijds wordt de kanttekening geplaatst dat het niet altijd even belangrijk is om precies te weten wat de lading is. Soms is door de situatie van een ongeval of doordat de vrachtwagen van een erkende verlader is die geen gevaarlijke stoffen vervoert, al duidelijk wat er moet gebeuren, zonder de daadwerkelijke inhoud van de lading te kennen.

- *Overclassificatie*; Soms weten bedrijven niet precies hoe gevaarlijk de stof is en hoe zij ermee om moeten gaan. Het komt ook voor dat vervoerders in een rondrit steeds meer gevaarlijke goederen oppikken en dus aan steeds strengere eisen moeten voldoen naarmate de rit vordert. Bedrijven nemen dan soms vooraf het zekere voor het onzekere en ‘overclassificeren’ de lading of nemen maatregelen die strenger zijn dan nodig (i.c. het uitklappen van de kemlerborden en het tonen van de gevarenkaart). In geval van een calamiteit kan de situatie daardoor aan de buitenkant (door de kemlerborden of vervoerdocumenten) heel gevaarlijk uit zien, terwijl dit in de praktijk niet zo is. Dit kan leiden tot onnodige vertraging bij de afhandeling.
- *Veiligheidscultuur en de vrachtbrief*; De IVW inspecteurs betwijfelen of bedrijven het nut van de vrachtbrief inzien als middel om de maatschappelijke veiligheid van transport te bevorderen. De vrachtbrief is immers het document dat inspectiediensten en hulpverleners “in geval van” inzicht geeft in de vervoerde lading. Dat kan een verklaring zijn voor het feit dat er, in de ogen van de inspecteurs, veel “overtredingen” zijn met betrekking tot het vervoerdocument (o.a. het niet of niet volledig invullen van verplichte velden (zoals NAW gegevens van de afzender, vervoerder en/of geadresseerde).

KLPD/regiopolitie

Het korps landelijke politiediensten (KLPD)/regiopolitie wil de informatie beter benutten die nodig is voor de controle van het wegtransport. Hun stelling is dat de informatie wel aanwezig is, maar dat controleurs langs de weg hier nog onvoldoende gebruik van maken. Enerzijds komt dit doordat controleurs geen compleet beeld hebben van welke informatie zij allemaal moeten verzamelen op de plek van de controle en anderzijds ligt een aantal informatiebronnen buiten de KLPD/regiopolitie, bij andere inspectiediensten bijvoorbeeld. Daarbij zou ook de informatie van uitgevoerde controles beter vastgelegd moeten worden. Doel is om de controles meer te structureren en meer diepgang te krijgen in de controles. Dat zou de pakkans moeten vergroten. De vrachtbrief is een bron van informatie, maar omdat deze alleen in combinatie met de fysieke lading waarde heeft, is het niet direct noodzakelijk deze te digitaliseren, hooguit dat het opslaan ervan achteraf nog informatiewaarde heeft.

Douane

In het douaneproces spelen documenten een grote rol en digitalisering ervan biedt grote voordelen binnen de administratieve organisatie van de douane. Daarom is de douane volop bezig met digitalisering van allerlei documenten rondom invoer en uitvoer van goederen. Ook het gebruik van informatiebronnen van andere inspectiediensten is zeer gewenst. Omdat voor de douane de vrachtbrief niet het meest belangrijke document is, zien zij weinig voordelen in het gebruiken van een digitale vrachtbrief in plaats van het papieren document.

2.3.3 *Hulpverleningsdiensten*

Brandweer

De taak van de brandweer is om het incident zo snel mogelijk op te ruimen en de weg vrij te maken. De vrachtbrief kan hiertoe bijdragen doordat informatie over de lading gebruikt kan worden om aanvullende informatie te ontvangen om beter te kunnen beslissen wat gegeven de situatie de meest gewenste aanpak is. De brandweer signaleert dat de papieren vrachtbrief niet altijd volledig is ingevuld. Dit zorgt ervoor dat de afhandeling van het incident vertraagd wordt; men moet immers aanvullende gegevens gaan inwinnen bij de afzender of de vervoerder. Daarnaast wil de brandweer graag informatie over de lading hebben op het moment dat zij op weg zijn naar het incident. Dit helpt hen vooraf in te schatten welke maatregelen ter plekke noodzakelijk zijn.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De Inspectie Verkeer en Waterstaat wil in het geval van “complexere” incidenten snel inzicht in de vrachtgegevens. Dit helpt de IVW om te bepalen hoe de lading dient te worden behandeld. Zoals hiervoor al beschreven is voor de brandweer, blijkt in de praktijk dat de vrachtbrief niet altijd volledig is ingevuld. Dit leidt tot extra vertraging bij de afhandeling van het incident.

2.4 **Conclusie**

De vrachtbrief in het wegvervoer wordt door verschillende partijen voor verschillende doelen gebruikt. In de logistieke keten wordt de vrachtbrief door afzenders en vervoerders gebruikt voor het vastleggen van de vervoersovereenkomst en vervoersvoorwaarden. Door het aftekenen van de vrachtbrief accepteren geadresseerden de door de vervoerder afgeleverde goederen. Voor toezicht en inspectie gebruiken de Inspectie Verkeer en Waterstaat, KLPD/regiopolitie en douane de vrachtbrief als informatiebron bij het controleren van de lading, het voertuig en de chauffeur. Via deze inspecties ziet de overheid toe op eerlijke concurrentie in het wegvervoer en veilig vervoer van goederen over de weg. Bij incident management wordt de vrachtbrief door de brandweer en andere hulpverleners gebruikt voor het identificeren van de lading en het bepalen van de wijze waarop de lading dient te worden behandeld en afgevoerd. Daarbij is tijdige, juiste en volledige informatie over de lading essentieel om adequaat te kunnen handelen en de maatschappelijke veiligheid te kunnen garanderen.

Een vrachtbrief is verplicht voor het binnenlandse beroepsgoederenvervoer en internationaal vervoer dat valt onder CMR bepalingen. Er zijn aanvullende regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (via het ADR) en afvalstoffen (VROM). Partijen die lading vervoeren door middel van eigen vervoer zijn niet verplicht een vrachtbrief op te stellen, mits er geen sprake is van het vervoer van gevaarlijke stoffen of afvalstoffen. Met het vervallen van de inschrijvingsverplichting voor het eigen vervoer heeft het eigen vervoer geen verplichting meer tot het beschikbaar stellen van gegevens over de lading. Het beroepsgoederenvervoer dat via langlopende contracten wordt ingehuurd door afzenders die het transport inplannen gebruiken eveneens geen vrachtbrief. Naar schatting is maar voor 25% van de vervoerbewegingen over de weg een verplichting een vrachtbrief te gebruiken.

3 DE MOGELIJKHEDEN VAN DE DIGITALE VRACHTBRIEF

3.1 Inleiding

Het elektronisch uitwisselen van gegevens is de afgelopen jaren een gemeengoed geworden in de logistieke sector. Het meest bekende voorbeeld hiervan zijn tracking en tracing systemen waarbij met boordcomputers actuele informatie vanuit de vrachtwagen naar de planningsafdeling van het transportbedrijf gestuurd wordt. Ook zendingsgegevens die op de vrachtbrief worden vermeld worden soms elektronisch uitgewisseld. Dit leidt tot een efficiëntere verwerking van gegevens door verlader, vervoerder als ontvanger.

De digitale vrachtbrief wordt gezien als een middel om de communicatie tussen afzender, vervoerder en geadresseerde verder te vergemakkelijken en efficiënter plaats te laten vinden waardoor diverse voordelen te behalen zijn. Voor elke actor worden de voordelen kort besproken. Daarnaast mogen de juridische aspecten niet uit het oog verloren worden. In dit hoofdstuk wordt het juridisch kader van de digitale vrachtbrief dan ook beschreven. De digitale vrachtbrief is niet nieuw. Er zijn al enkele initiatieven in de sector aanwezig. Paragraaf 3.3 geeft hiervan een overzicht.

3.2 Juridisch kader van de digitale vrachtbrief

Het gebruik van een digitale vrachtbrief roept een aantal juridische vragen op. Daarbij is het overigens van belang of digitalisering slechts ter aanvulling van de ‘papieren praktijk’ dient of dat beoogd wordt deze laatste te vervangen. Met name in het laatste geval wordt immers de vraag gesteld hoe bestaande juridische kaders zich verhouden tot de nieuwe technologie en of deze juridisch toelaatbaar zijn. Daarbij kan wederom een privaatrechtelijk en een publiekrechtelijk perspectief onderscheiden worden.

3.2.1 *De digitale vrachtbrief in privaatrechtelijke context*

In de relatie tussen de diverse bij een vervoersovereenkomst betrokken partijen (privaatrechtelijk perspectief) richten de juridische vragen zich met name op de juridische status en bewijskracht van een elektronisch document en een elektronische handtekening in verhouding tot de bestaande praktijk van papier en pen. Bij de totstandkoming van de bestaande wetgeving is immers doorgaans geen rekening gehouden met vormen van elektronisch berichtenverkeer. In dit verband hoeft de vroeger bij elektronische gegevensuitwisseling bestaande problematiek van de juridische status van een ‘elektronische handtekening’ inmiddels geen belemmering meer te vormen voor het gebruik van een digitale vrachtbrief. Dit is het gevolg van de Europese Richtlijn elektronische handtekeningen/Wet elektronische handtekeningen². Ook voorziet de AVC 2002 (art. 2) in het mogelijke gebruik van elektronische documenten.

Art. 8:1119 BW, waarin bepaald wordt dat partijen een vrachtbrief *kunnen* opstellen, bepaald dat de ondertekening van de vrachtbrief ook kan plaatsvinden door stempeling of enig ander kenmerk van oorsprong. Hierbij is in het bijzonder gedacht aan ontwikkeling van ‘documentloos’ vervoer met behulp van elektronische berichtgeving (EDI). De langs deze weg verstrekte informatie kan slechts bewijskracht worden toegekend wan-

² Richtlijn 99/93/EG en art. 3:15a -3:15c BW

neer wordt vastgesteld uit welke bron die gegevens afkomstig zijn³. In de praktijk fungeren als zodanig in aanvulling op de AVC de door de Stichting Vervoeradres opgestelde Voorwaarden voor het Elektronisch Berichtenverkeer.

Het CMR (dat van toepassing is op internationaal vervoer en dat partijen verplicht tot het opmaken van een vrachtbrief) bepaalt niets over de vraag of ook een elektronische vrachtbrief gebruikt kan worden. Omdat het CMR een op papier vastgelegde en ondertekende vrachtbrief tot uitgangspunt neemt, roept het gebruik van een elektronisch alternatief diverse vragen op. De toepassing van een aantal bepalingen uit het verdrag levert onmiskenbare moeilijkheden op bij het ontbreken van een papieren vrachtbrief.

Het opstellen van aanvullende regels voor elektronische varianten van de vrachtbrief verdient daarom de voorkeur. Inmiddels is er een voorstel voor een protocol bij het verdrag opgesteld dat uitgaat van de elektronische vrachtbrief als functionele equivalent van de papieren versie⁴. Dit voorstel vormt echter nog onderwerp van discussie en laat een aantal belangrijke vragen onbeantwoord (bijvoorbeeld of er nog steeds een papieren kopie vereist is die de goederen vergezeld, zoals is voorgeschreven in art. 5 CMR)

3.2.2 *De digitale vrachtbrief in publiekrechtelijke context*

Zoals eerder uiteengezet speelt de vrachtbrief ook een rol in regelgeving met een publiekrechtelijk karakter. Daarmee wordt bedoeld op van de overheid uitgaande, het publiek belang dienende regels waarvan de overtreding van overheidswege wordt gesancioneerd door het opleggen van administratieve of strafrechtelijke sancties. Een voorbeeld van een dergelijk voorschrift vormt de in art. 29 van de Wet goederenvervoer over de weg vastgelegde verplichting tot het opmaken van een vrachtbrief. Dit betekent dat, voor zover de wet geen elektronische versie van de vrachtbrief zou toelaten, chauffeurs altijd ook een papieren versie op zak zouden moeten hebben om geen boete te riskeren. In art. 105 Besluit goederenvervoer over de weg, waarin de vereisten van de vrachtbrief nader worden uitgewerkt, wordt inmiddels het gebruik van een elektronische vrachtbrief toegelaten. Kort gezegd wordt daarin bepaald dat de verplichting tot het meevoeren van een vrachtbrief niet geldt indien het beroepsvervoer betreft waarvan de op dat vervoer betrekking hebbende vrachtbriefgegevens gestructureerd en genormeerd via een elektronisch systeem worden uitgewisseld. De aard en inhoud van de bescheiden die in dat geval aan de in artikel 43 van de wet bedoelde ambtenaren ter inzage dienen te worden gegeven, worden bij ministeriële regeling vastgesteld. Zolang een geharmoniseerde internationale regeling op dit terrein ontbreekt, zal echter de internationale chauffeur wel degelijk een geprinte versie van de vrachtbrief in zijn cabine moet hebben. Ook het eerder genoemde voorstelprotocol bij het CMR zou daarin geen verandering brengen, aangezien nationale wetgevingen nog steeds het voor handen hebben van een papieren versie van de vrachtbrief kan voorschrijven⁵. Om tot een daadwerkelijke gelijkschakeling van de papieren en de elektronische vrachtbrief te komen, ook op het terrein van het publiekrecht, dient er dan ook internationale regelgeving te komen. Zoals eerder aan de orde kwam bevat ook de wetgeving die betrekking heeft op het vervoer van gevaarlijke stoffen verplichtingen tot het meevoeren van bepaalde documenten aan boord van het voertuig. Op dit terrein doet zich een vergelijkbare discussie voor als in het kader van het CMR. Ook hier zal om tot een daadwerkelijke gelijkschakeling van de papieren en de elektronische vrachtbrief te komen, besluitvorming op internationaal niveau moeten plaatsvinden.

³ MvT 15966, Parl. Gesch. 8, p. 1083, 1085

⁴ TRANS/SC.1/2005/1, te vinden op: www.unece.org

⁵ Zie ook de opmerkingen van Nederland in de in het vorige noot genoemde document

3.3 Huidige vormen van de digitalisering van de vrachtbrief

De vrachtbrief kan op verschillende manieren worden gedigitaliseerd. Er lopen diverse initiatieven binnen de transport sector voor het digitaliseren van de vrachtbrief. De motivatie om met digitalisering te starten ligt o.a. bij kostenbesparingen (o.a. archiveringskosten), het verminderen van het verlies van documenten en het beter inzicht krijgen in de transportketen.

In deze rapportage wordt gesproken van een digitale vrachtbrief in de volgende twee situaties:

1. Er vindt digitaal uitwisseling van vrachtbriefinformatie plaats tussen de afzender, vervoerder en geadresseerde. Daarbij wordt in de privaatrechtelijke aspecten van de vrachtbrief voorzien door onderlinge afspraken tussen afzender en vervoerder (vervoersvoorwaarden ed.) of door de dienstverlening van de service. Daarbij wordt er conform wettelijke verplichting en ter informatie en instructie aan de chauffeur ook een papieren vrachtbrief opgesteld en meegestuurd. Deze vorm van de digitale vrachtbrief biedt vooral voordelen voor de afzender, vervoerder en geadresseerde. Deze digitale vrachtbrief speelt zich geheel af in het privaatrechtelijke domein. De bestuursrechtelijke belangen (toezicht en inspectie en incident management) worden hierbij nog afgedekt door de papieren vrachtbrief.

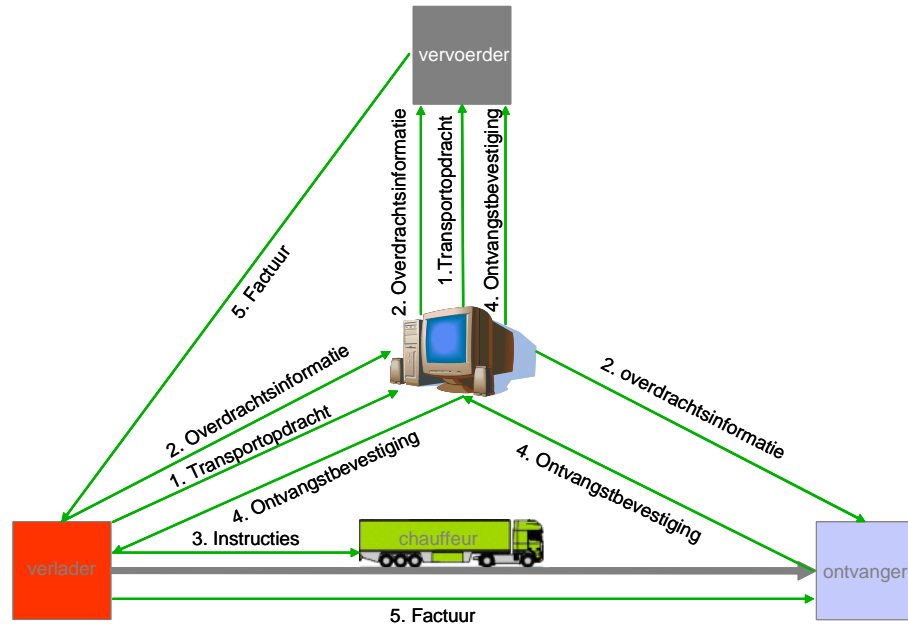
Voorbeeld A: Elektronische uitwisseling van vrachtbriefinformatie

Een aanbieder van de digitale vrachtbrief is *Transwide*. *Transwide* biedt IT-oplossingen die het transport proces ondersteunen. *Transwide* biedt als onafhankelijke partij een neutrale interface tussen afzenders en vervoerders door middel van een aantal real-time online informatie platforms. De dienstverlening van *Transwide* bestaat uit vijf verschillende functionaliteiten:

- twCall-off: verstuurt een transportopdracht naar de vervoerder
- twSlot: reserveert een tijdslot bij de verlader voor het ophalen van de goederen
- twDoc: zorgt voor de aanmaak van de vrachtbrief
- twControl: geeft waarschuwingen door indien er veranderingen ontstaan in het vervoer
- twData: geeft managementinformatie over het transport

twDoc is de functionaliteit die bijzonder interessant is in het kader van dit project. twDoc geeft de verlader de mogelijkheid om op basis van gegevens in zijn eigen transport management systeem en de Transwide-software automatisch een elektronische vrachtbrief (eCMR) op te stellen. Deze elektronische vrachtbrief is direct voor alle partijen zichtbaar en opvraagbaar (vervoerder, geadresseerde). De betreffende partijen krijgen ook een melding dat de elektronische vrachtbrief beschikbaar is. Na ontvangst van de lading wordt deze vrachtbrief elektronisch afgetekend door zowel de verlader als de vervoerder middels het portal. Om dit mogelijk te maken heeft iedere partij zijn eigen gebruikersnaam en wachtwoord. Vervolgens wordt de eCMR als pdf-bestand aangemaakt en opgeslagen binnen het portal en wordt aan alle partijen gemeld dat de goederen verzonden zijn. De chauffeur ontvangt echter nog twee papieren exemplaren, één voor de vervoerder en één voor de ontvangende partij. Dit is enerzijds van belang omdat wetgeving vereist dat een papieren vervoersdocument aanwezig is en daarnaast is het niet altijd gebruikelijk dat de ontvanger aangesloten is op een Transwide-portal. Wanneer de chauffeur arriveert bij de ontvanger tekent deze bij voorkeur voor ontvangst via het portal. Alle partijen worden hier vervolgens automatisch geïnformeerd.

Transwide is wereldwijd al geïmplementeerd door verschillende (grote) verladers en vervoerders (o.a. DSM, Solvay en Vos Logistics).



Figuur 3: De werking van Transwide

Voorbeeld B: Digitalisering van ontvangstbevestiging en digitale verzending naar afzender

Een andere vorm van digitalisering van de vrachtbrief wordt aangeboden door de Stichting Vervoeradres. Zij bieden een digitale pen aan die in combinatie met speciaal papier en software gebruikt moet worden. In de pen zit behalve een inktpatroon ook een camera die de bewegingen van de pen registreert en opslaat. Door gebruik te maken van speciaal digitaal papier, waarop een heel fijn patroon van kleine puntjes is aangebracht, kan de camera de bewegingen van de pen volgen en opslaan. Een zender/ontvanger, die zich ook in de pen bevindt, zendt het handschrift via bluetooth naar de telefoon van de chauffeur, die vervolgens alle gegevens automatisch als e-mail doorstuurt aan de vervoerder. Deze kan met speciale software de handgeschreven gegevens koppelen aan een elektronische vrachtbrief. Daardoor ziet de digitale vrachtbrief er hetzelfde uit als de papieren vrachtbrief. Met *de digitale pen* kan ook bij geadresseerden die geen of geen geavanceerde informatiesystemen bezitten of beschikken over een Transwide portal, toch een digitale ontvangstbevestiging worden verkregen. Omdat de verlader in de meeste gevallen de vrachtbrief opmaakt is het overigens wel van belang dat hij ook investeert in de techniek. De verlader moet namelijk software aanschaffen die ervoor zorgt dat de voorgedrukte informatie op de digitale vrachtbrief opgeslagen wordt. Wincanton uit 's-Heerenberg is de eerste gebruiker van *de digitale pen*, terwijl de pen al een aantal jaren op de markt verkrijgbaar is [Logistiek.nl; 8 april 2006].

2. Complete vervanging van de papieren vrachtbrief door een digitale vrachtbrief. Hierbij vervalt de verplichting voor de vervoerder tot het beschikken over een papieren vrachtbrief tijdens de uitvoering van het vervoer. Wellicht dat de chauffeur toch nog een laad- en loslijst en/of andere instructies op papier meekrijgt, maar dit

document hoeft niet meer aan wettelijke verplichtingen te voldoen. Bij de invoering van een volledige digitale vrachtbrief zullen ook de publieke organisaties voor toezicht en inspectie en incident management gebruik moeten maken van de digitale vrachtbrief. Afhankelijk van de technologische oplossing waarvoor wordt gekozen krijgen deze organisaties de informatie online aangeleverd vanuit de afzender, vervoerder, geadresseerde of zelfs uit het voertuig.

Voorbeeld A: Koerierdiensten

Grote koerierdiensten hebben vaak zeer uitgebreide systemen geïmplementeerd. Zij vereisen dat afzenders digitaal vervoersdocumenten opstellen (via het internet) en dat geadresseerden elektronisch ondertekenen op handhelds. Door volledig elektronisch te werken kan de gegevensuitwisseling gemakkelijker en efficiënter worden uitgevoerd.

Voorbeeld B: Van den Anker

Van den Anker gebruikt PDA's (met draadloze communicatie) die alle logistieke informatie doorgeven aan de thuisbasis. Er wordt dus niet gebruik gemaakt van boordcomputers. De PDA's kunnen ook gebruikt worden om elektronische vrachtbrieven en gevarenkaarten op te slaan. Dit wordt op dit moment nog niet gedaan, maar Van den Anker vindt dit wel wenselijk omdat hierdoor het gehele logistieke proces geautomatiseerd kan worden en kostenbesparingen kunnen worden gerealiseerd.

3.4 Voordelen van de digitale vrachtbrief

In de interviews met de eerder genoemde stakeholders zijn diverse voordelen, wensen en belangen ten aanzien van de invoering van de digitale vrachtbrief naar voren gekomen. Voor elke stakeholder zullen kort de belangrijke aspecten worden besproken.

3.4.1 Partijen in het logistieke proces

Afzender

De digitale vrachtbrief kan door een afzender gebruikt worden om de geadresseerde vooraf te informeren over het transport. Deze digitale vrachtbrief kan bestaan naast de papieren vrachtbrief die met de chauffeur wordt meegegeven. Ook kan de afzender een elektronische bevestiging krijgen van de levering of kan de afzender de vrachtbrief nog aanpassen voordat de goederen overgedragen worden aan de geadresseerde. Hierdoor wordt het transport veel inzichtelijker en flexibeler voor de afzender en kan hij direct ingrijpen indien er tijdens het transport fouten zijn ontstaan (bijv. beschadigingen aan het product). Tot slot kan fraude voorkomen worden, doordat de informatie op de digitale vrachtbrief overeen moet komen met de informatie op de papieren vrachtbrief die aanwezig is bij het transport over de weg.

Geadresseerde

De geadresseerde die af en toe een zending ontvangt geeft er vaak nog de voorkeur aan om op papier te ondertekenen voor ontvangst. Elektronisch tekenen op een handheld geeft de geadresseerde vaak minder vertrouwen. Bovendien weet de geadresseerde in welk veld getekend moet worden doordat de vrachtbrief volledig gestandaardiseerd is. Daardoor zijn er voor de geadresseerde die af en toe een zending ontvangt geen directe voordelen aan te wijzen door het gebruik van de digitale vrachtbrief. Bovendien betekent digitalisering van de vrachtbrief dat ook de geadresseerde over de noodzakelijke apparatuur moet beschikken om digitaal te werken. Dit is niet altijd het geval. Een

voorbeeld hiervan is een bouwplaats of het MKB, waar verschillende goederen worden afgeleverd, maar digitalisering nog niet een gemeenschappelijk goed is.

Wanneer er sprake is van een regelmatige aanvoer, waarbij de geadresseerde iedere keer een papieren vrachtbrief ontvangt, dan heeft digitalisering echter wel voordelen. Hij kan dan namelijk controleren of de goederen al verzonden zijn en controleren of de juiste hoeveelheid verzonden is. Dit helpt de geadresseerde o.a. bij de voorraadplanning. Bovendien kunnen de administratieve lasten verlicht worden, doordat er digitaal gegevens uitgewisseld kunnen worden en fysieke archivering niet meer noodzakelijk is.

Vervoerder

Door digitaal te werken heeft de vervoerder eerder inzicht in de volledig ingevulde vrachtbrief, waardoor het facturatieproces vervroegd kan worden. Nu verzamelen de chauffeurs de vrachtbrieven van een aantal weken alvorens deze per post naar kantoor verstuurd worden. Daarnaast komt het voor dat vrachtbrieven kwijtraken of niet verstuurd worden. Door digitaal te gaan werken zal de kans hierop kleiner worden. Bovendien kan een digitale vrachtbrief zorgen voor een administratieve kostenbesparing, doordat archivering van de vrachtbrieven vergemakkelijkt wordt en informatie daardoor makkelijker nagezocht kan worden. Tot slot kan digitalisering van de vrachtbrief voordelen bieden in het geval van onverwachte retourladingen of het lossen van deelpartijen. Vrachtgegevens (zoals geadresseerde) kunnen dan namelijk last minute aangepast worden.

3.4.2 *Toezicht en Inspectie*

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Het toezicht op het wegverkeer is nu georganiseerd op basis van 'professional judgement' en onderlinge kennisdeling. Er is echter geen management informatie beschikbaar over controles die in het verleden zijn uitgevoerd. Daardoor is er ook weinig bekend over het gedrag van bedrijven en komt het voor dat een verlader/logistieke dienstverlener/vervoerder meerdere malen op een dag wordt gecontroleerd door verschillende inspecteurs. Door digitalisering van de vrachtbrief kunnen de controle werkzaamheden van inspecteurs meer gepland worden op basis van ervaringen uit het verleden (o.a. door digitale vrachtbriefgegevens te analyseren en digitale rapportages ter beschikking te stellen aan de inspecteur). Hierdoor kan de IVW beter toezien op eerlijke concurrentie in het wegvervoer en het veilig vervoer van goederen over de weg, doordat de focus komt te liggen op de vervoerders die met enige regelmaat wet- en regelgeving overtreden.

Daarnaast kan de digitale vrachtbrief ertoe bijdragen dat de inspecteurs van de IVW voor de daadwerkelijke staandehouding (in geval van weginspecties) inzicht krijgen in de lading en de ervaringen uit het verleden met de betreffende vervoerder. Op basis van deze gegevens kan besloten worden of het noodzakelijk is de betreffende vrachtauto aan te houden of dat het beter is om de focus te leggen op een andere vrachtauto.

Tot slot kunnen de digitale vrachtgegevens uitgewisseld worden met andere overheidsinstanties (bijv. brandweer, KLPD/regiopolitie en douane). Dit leidt tot de gewenste administratieve lastenverlichting, doordat bedrijven bijv. naw-gegevens niet meer hoeven aan te leveren bij de IVW.

KLPD/regiopolitie

De KLPD/regiopolitie ziet geen directe voordelen in het gebruik van een digitale vrachtbrief. Mogelijk kan het opslaan van gecontroleerde vrachtbrieven meer informatie opleveren over het transport en de overtredingen die begaan worden. Hierdoor kan in de toekomst op risicoprofielen gecontroleerd worden waardoor de pakkans vergroot wordt en er efficiënter gewerkt kan worden. Om in de toekomst op risicoprofielen te controleren is het in het kader van data-mining absoluut noodzakelijk om digitaal gegevens uit te wisselen. De vrachtbrief is in dit geheel een klein radertje en als zodanig niet essentieel in digitale vorm. Het belangrijkste is om de verschillende bestaande informatiebronnen naast elkaar te leggen zodat onregelmatigheden of verdachte zaken sneller zichtbaar worden.

De KLPD merkt op dat inzicht krijgen in verschillende digitale gegevens van verschillende instanties lastig is. Dit wordt veroorzaakt doordat elk systeem een eigen ingang (sleutel) heeft tot de informatie. Wanneer de digitale vrachtbrief gerealiseerd wordt en deze gegevens ook beschikbaar gesteld worden aan overige overheidsinstanties is het van belang hier extra aandacht aan te besteden. Alleen op die manier kan de informatie afkomstig uit de digitale vrachtbrief relevant zijn voor de werkzaamheden van handhavingdiensten zoals de KLPD/regiopolitie.

Douane

Digitalisering van de vrachtbrief is voor de douane niet van primair belang, omdat de vrachtbrief voor de douane niet van cruciaal belang is bij het binnenlands vervoer. Digitalisering is in het algemeen wel van belang bij andere documenten die de douane moet controleren. Het project 'Papierloos' heeft tot doel alle documenten/bescheiden die nodig zijn rondom invoer- en uitvoeraangiften te digitaliseren. Voor de Belastingdienst heeft dit als voordeel dat er niet meer zo veel documenten hoeven te worden gecontroleerd/gearchiveerd. Ook wordt het dan mogelijk om betere risico-analyses te maken en te besluiten wat er wel/niet gecontroleerd moet gaan worden.

Omdat de douane zelf nauwelijks te maken heeft met de vrachtbrief zijn er geen specifieke randvoorwaarden te benoemen voor de digitale vrachtbrief t.b.v. inspectie- en hulpverleningsdiensten. Wel heeft de douane voldoende ervaring met de digitalisering van douanedocumenten. Hier zijn belangrijke lessen uit te leren. Zo schrijft de EU wetgeving voor dat specifieke douanedocumenten te allen tijde overlegd moeten worden en de douane deze documenten moet afstempelen. Een zelfde soort wetgeving kan ook van toepassing zijn op de vrachtbrief. Ook wil de douane graag gebruik maken van alle bronnen van informatie die elders beschikbaar zijn. Op die manier kan effectiever gecontroleerd worden. De digitale beschikbaarheid van vrachtbriefgegevens kan hieraan bijdragen.

3.4.3 Hulpverleningsdiensten

Brandweer

De brandweer is erg positief over de digitalisering van de vrachtbrief. Zij redeneert dat hoe meer informatie vooraf beschikbaar is over de vervoerde lading, hoe minder fouten er ter plekke gemaakt kunnen worden (veroorzaakt door het mondeling overdragen van informatie). Dit zorgt ervoor dat het incident sneller en effectiever afgerond kan worden. De brandweer verwijst hierbij o.a. naar het systeem dat inzichtelijk maakt waar de airbags en de brandstoftoevoer van verschillende type personenauto's zich bevinden. Door het kenteken van het voertuig in te voeren via een tablet PC heeft de brandweer inzicht in alle noodzakelijke informatie. Dit bespaart tijd en het redt levens.

Om het incident management proces te optimaliseren is het van belang dat de brandweer informatie krijgt over de lading op het moment dat zij op weg zijn naar het incident. Daardoor weet de bevelvoerder vooraf wat hij ter plekke kan verwachten. Ook kan de bevelvoerder bepalen of er acuut gevaar is. Nu wordt deze informatie (vaak) ter plekke mondeling overgedragen, waardoor er gegevens verloren kunnen gaan of verkeerde informatie wordt doorgegeven. Het komt ook voor dat de brandweer geen inzicht heeft in de ladinggegevens, bijvoorbeeld wanneer de vrachtwagencombinatie is uitgebrand of dat de chauffeur niet meer bij kennis is en de brandweer uit verschillende vrachtbrieven moet opmaken welke lading nog aanwezig is. Het is tevens belangrijk dat de vrachtgegevens centraal en real-time beschikbaar zijn. Het is dan essentieel dat alle partijen die in het kader van incident management betrokken zijn dezelfde codering gebruiken. Daarnaast is het voor de hulpverleningsdiensten belangrijk dat de gegevens actueel zijn. Hierbij is het vooral voor de brandweer niet zo van belang om te weten hoeveel er van een bepaalde stof vervoerd wordt, maar is het veel belangrijker vooraf te weten welke stof vervoerd wordt. Alleen op die manier kan vooraf bepaald worden wat men op de plek van het incident kan verwachten en welke maatregelen noodzakelijk zijn.

De toegang tot de vrachtbriefgegevens zou volgens de brandweer het beste ontsloten kunnen worden via het kenteken, hoewel er ook situaties denkbaar zijn waarbij het kenteken niet zichtbaar is (bijv. in het geval van explosiegevaar moet men het kenteken van afstand aflezen, wat vaak moeilijk is) of dat het kenteken niet geregistreerd staat op naam van een vervoerder maar op die van een leasemaatschappij. Daarnaast merkt men op dat extra vertraging ontstaat in geval van incident management indien de stofnaam die aangegeven staat op de vrachtbrief afwijkt van de gegevens op de vrachtbrief. Digitaliseren van de vrachtbrief lost dit knelpunt niet op.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn neutraal tot gematigd positief over de digitale vrachtbrief. Voor de inspecteurs van de IVW is het belangrijk dat de gegevens afkomstig uit de digitale vrachtbrief ter plaatse uitleesbaar en betrouwbaar zijn. De digitale vrachtbrief die on-line te raadplegen is, heeft voordelen omdat deze beschikbaar is nog voordat een inspecteur ter plaatste is. Wanneer alle vrachtbrieven digitaal ter beschikking komen kan de IVW automatisch controleren of de vrachtbrief juist en volledig is ingevuld en eventueel sancties opleggen aan bedrijven die de vrachtbrief onjuist gebruiken. Er zijn ook kanttekeningen te plaatsen. De inspecteurs merken op dat computersystemen je in de praktijk nog wel eens in de steek laten. Zo wordt ter illustratie aangegeven dat de database van de RDW t.b.v. kentekengegevens niet (altijd) te raadplegen valt omdat de verbinding met de server niet tot stand komt. Ook willen de inspecteurs graag documenten ter plekke opslaan en uitprinten (dit laatste kan eventueel ook op kantoor). Dit is van belang in verband met de bewijslast. De inspecteurs van de IVW willen graag voorkomen dat de vervoerders de vrachtbrieven elektronisch aanpassen nadat de controle heeft plaatsgevonden.

Daarnaast leidt digitalisering van de papieren vrachtbrief niet automatisch tot de gewenste verbeteringen van de kwaliteit van gegevens in het incident management proces. De inspecteurs van de IVW constateren dat de er nu veelal sprake is van onvolledige of onduidelijke ladinginformatie op de vrachtbrief. Afzender zetten bijvoorbeeld soms zeer algemene beschrijvingen van de lading op de vrachtbrief die voor de inspecteurs nauwelijks aanvullende informatie bieden. Alleen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is zeer gedetailleerd omschreven aan welke eisen de beschrijving van de lading

moet voldoen. Wanneer de huidige papieren vrachtbrief gedigitaliseerd wordt leidt dit niet tot een verbetering van de kwaliteit van de gegevens.

3.5 Conclusie

Digitalisering van de vrachtbrief leidt tot verschillende voordelen, die afhankelijk zijn van de betrokken stakeholder:

Partijen betrokken in het logistieke proces: De logistieke keten wordt met behulp van de digitale vrachtbrief transparanter. Vervoerders (inclusief eventuele charters of subcontractors) en geadresseerden kunnen direct na het aanmaken van de vrachtbrief de gegevens bekijken. Met een digitale handtekening bij aflevering kan de afzender ook direct zien of de goederen volgens opdracht en afspraak zijn afgeleverd en door de geadresseerde zijn geaccepteerd. Voorbeelden van de digitale vrachtbrief zijn *Transwide* en *de digitale pen*. Ondanks de voordelen van de digitale vrachtbrief zijn TLN en KNV voorstander van het handhaven van de huidige papieren vrachtbrief. Niet alleen omdat niet alle transportbedrijven beschikken over moderne informatietechnologie, maar ook omdat aan de vrachtbrief een vervoerovereenkomst en vervoervoorwaarden zijn gekoppeld die de vervoerder helderheid en bescherming biedt.

Partijen betrokken bij inspectie van voertuig en lading: Bij toezicht en inspectie zijn er voordelen voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Voor de douane en de KLPD/regiopolitie zijn er wel voordelen, maar de vrachtbrief is slechts een van de informatiebronnen die door deze partijen worden geraadpleegd. De digitale vrachtbrief biedt operationele efficiency tijdens wegkantcontroles. Wanneer inspecteurs de vrachtbrief digitaal kunnen opvragen na het invoeren van het kenteken wordt het mogelijk om de selectie van te inspecteren voertuigen te baseren op de gegevens uit de vrachtbrief. Daarbij kan gekozen worden voor een bepaald type lading of onduidelijk gedefinieerde lading, specifieke afzenders of transporteurs en/of onjuist of onvolledig ingevulde vrachtbrieven. Er is echter weinig draagvlak bij het bedrijfsleven om informatie uit de vrachtbrief te delen met publieke partijen voor toezicht en inspectie. Enerzijds is men bevreesd dat dit zal leiden tot administratieve lastverzwaring en hogere kosten. Anderzijds is het voor bedrijven niet duidelijk waarom de IVW deze gegevens wil ontvangen. Men is bang dat de IVW de gegevens gebruikt om de inspectiewerkzaamheden te professionaliseren waardoor de inspectiedruk toeneemt. Dit is echter niet de intentie van de IVW.

Partijen betrokken bij incident management: In het kader van incident management is het kunnen beschikken over actuele gegevens over de lading belangrijk, vooral als het gaat om gevaarlijke stoffen. De brandweer en de IVW zijn beter en sneller geïnformeerd als ze direct toegang krijgen tot de ladinggegevens van een bij een incident betrokken voertuig. Met de papieren vrachtbrief krijgen hulpverleners pas inzicht in de lading als ze ter plaatste komen. Met de digitale vrachtbrief kan direct na een melding bepaald worden welke veiligheidsmaatregelen dienen te worden genomen en welk materieel de brandweer en bergers moeten meenemen. Het bedrijfsleven herkent de toegevoegde waarde van het ontsluiten van de informatie uit de vrachtbrief in het kader van incident management, maar heeft het gevoel dat dit alleen belangrijk is bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Anderzijds geeft men aan dat er al alternatieven beschikbaar zijn om aan de vrachtgegevens te komen (kemlerborden, noodnummers, gevarenkaarten, etc.).

4 ONTWIKKELINGEN BIJ ANDERE MODALITEITEN

Ook bij andere vervoersmodaliteiten zijn ontwikkelingen gaande waarin meer informatie tussen de betrokken partijen op digitale wijze uitgewisseld wordt. In dit hoofdstuk worden de diverse initiatieven beschreven.

4.1 Binnenvaart

In de binnenvaart is in 2001 het project STIS⁶ gestart dat beoogde de informatie-uitwisseling tussen alle betrokken partijen in de binnenvaart te optimaliseren door het opzetten van diverse informatiediensten. Het initiatief voor STIS is vanuit de overheid genomen en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat, ondersteund door TNO, was verantwoordelijk voor het eindresultaat. Het doel van STIS was om de binnenvaart veiliger, vlotter, efficiënter en flexibeler te maken door informatie te delen. Het resultaat van STIS was het ontwerp voor een aantal informatiediensten, variërend van gegevens over geplande reizen van binnenvaartschippers voor vaarwegmanagers (t.b.v. overzicht van de verkeerssituatie) tot informatie-uitwisseling tussen hulpdiensten in geval van een calamiteit. Uit de set van geschetste informatiediensten heeft AVV vervolgens gekozen om een aantal diensten in de praktijk te realiseren en zo River Information Services (RIS) te ontwikkelen. Tegelijkertijd is het project ook op Europees niveau gestart, onder de naam COMPRIS. Dit heeft onder meer geleid tot een RIS-directive, waarin aan de lidstaten wordt voorgeschreven dat zij informatie over zaken als het weer en vaarweginformatie elektronisch aan de binnenvaartsector ter beschikking moeten stellen.

Eén van de diensten die in het kader van RIS is opgepakt is het digitaliseren van documenten die benodigd zijn voor import- en exportladingen of internationaal transitovervoer. Onder de noemer van *Papierarm Varen* is een pilot project opgezet waarbij gebruik wordt gemaakt van elektronische documenten. Gekozen is om de pilot op kleine schaal te beginnen, namelijk op schepen die tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam feederdiensten onderhouden. Dit houdt in dat zij containers tussen beide havens verplaatsen ten behoeve van zeeschepen.

Deze pilot, die in de eerste helft van 2004 heeft plaatsgevonden en waaraan diverse partijen meededen (zie kader), werd geleid door Rijkswaterstaat.

Deelnemers Papierarm Varen [www.informatie.binnenvaart.nl]

Container binnenvaartschip RIAD	Bureau Telematica Binnenvaart
MTA barge operator	Rijkswaterstaat
Barge Planning Centre Sliedrecht	Douane
ECT containerterminal Rotterdam	Waterpolitie
Hessen NoordNatie containerterminal Antwerpen	Justitie
P&O Ports containerterminal Antwerpen	Port Infolink
Mitsui containervervoerder zeeschepen	

⁶ Scheepvaart Transport Informatie Services

In de pilot werden alle vervoersdocumenten, douaneformulieren en vergunningen, kortom alle documentatie voor het containervervoer, elektronisch uitgewisseld tussen de betrokken partijen. Omdat het in de binnenvaart al gebruikelijk was dat schepen zich bij vaarwegbeheerders en havenautoriteiten voormelden met lading- en vaargegevens via het systeem BICS⁷, kon binnen deze pilot gebruik gemaakt worden van bestaande communicatiemiddelen. Naast BICS werd gebruik gemaakt van EDI berichten, internet en email. Zo werden al bestaande informatie aan elkaar geknoopt. De resultaten hebben geleid tot een handboek Papierarm Varen, dat bijna gereed is. Hierin staat beschreven hoe de berichtenuitwisseling idealiter verloopt en tussen welke partijen.

In de pilot liep men tegen een aantal belemmeringen op:

1. De gegevens waarmee de vrachtbrief gevuld wordt, komen uit de bedrijfssystemen van veelal grote rederijen. Om te zorgen dat de gegevens in het juiste format ingelezen konden worden op de vrachtbrief, moest de rederij zijn systeem aanpassen. Omdat grote rederijen internationaal werken en besluitvorming over aanpassing van IT-systemen meestal op het hoofdkantoor plaatsvindt, werd deze aanpassing soms pas na een aantal jaren gerealiseerd.
2. De transportorders zoals uitgewisseld tussen carrier en barge operator waren niet gestandaardiseerd. Daardoor was het noodzakelijk eerst afspraken te maken over wat er precies in de transportorder berichten opgenomen moet worden en wat de betekenis is van de toegepaste codes.
3. Afspraken over privacy, rechtsgeldigheid van elektronische gegevensuitwisseling en de daarbij horende aansprakelijkheid zijn noodzakelijk om het proces effectief te laten verlopen. Deze afspraken waren vooraf niet gemaakt, waardoor men in de praktijk tegen een aantal barrières is opgelopen. Zo wilden toezicht- en inspectiediensten inzicht in de apparatuur (i.c. de PC) die de schipper gebruikt voor het elektronisch uitwisselen van gegevens. Dit gaat echter in tegen het recht van privacy, omdat de PC ook voor privé-doeleinden gebruikt wordt. Daarom is in het handboek papierarm varen het voorstel opgenomen dat alleen ladinggegevens ingezien mogen worden door handhavers. Ook wat betreft de aansprakelijkheid kwamen er een aantal problemen naar voren. Nu geldt een doorslagformulier als bewijsmateriaal, maar indien gegevens elektronisch uitgewisseld worden dan is het van belang dat alle elektronische documenten met elkaar overeenkomen om zo fraude te voorkomen.

Ondanks het feit dat de betrokkenen erkennen dat elektronische berichtenuitwisseling nuttig is, blijkt het echter in de praktijk moeilijk een partij te vinden die het initiatief neemt om het concept papierarm varen op landelijke schaal op te zetten, hierin te investeren en vervolgens in te voeren. Voordat de volgende stap gezet kan worden, van pilot naar realisatie, zal de branche zelf actie moeten ondernemen en zal wet- en regelgeving op dit gebied aangepast moeten worden. De belangrijkste aanpassing betreft het verwijderen van de verplichting papieren documenten bij het vervoer aanwezig te hebben, maar ook de wetgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen zal zo aangepast moeten worden dat deze aansluit bij de binnenvaartsector. Zo worden partijen als barge-operator en terminal-operator niet genoemd in de huidige wet- en regelgeving. Daardoor is handhaving op basis van de wet niet mogelijk.

4.2 Luchtvaart

In de luchtvracht sector wordt de vrachtbrief airwaybill (AWB) genoemd. Formeel is de airwaybill het contract tussen de afzender en de luchtvaartmaatschappij. In de praktijk

⁷ Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem, zie www.bics.nl voor meer informatie

levert de logistiek dienstverlener deze namens de afzender aan bij de luchtvaartmaatschappij. Sinds 1 januari 2002 is het op Schiphol min of meer verplicht om de airwaybill voor exportzendingen ook elektronisch (e-AWB) aan te leveren; het aanleveren ervan behoort tot de zogeheten 'ready for carriage' procedure. Dat betekent dat wanneer de airwaybill niet elektronisch aangeleverd wordt, extra administratiekosten worden doorbelast aan de afzender. De e-AWB vervangt de papieren airwaybill overigens niet; de AWB moet ook nog gewoon met de vracht meegezonden worden. De procedurele verplichting rondom de e-AWB heeft ervoor gezorgd dat nagenoeg alle logistiek dienstverleners de vrachtbrief elektronisch opsturen. Voordat deze door Air Cargo Netherlands, de brancheorganisatie voor de luchtvrachtsector, ingevoerde verplichting gold (met als doel Schiphol sterker te maken t.o.v. de overige luchthavens), waren dit er veel minder, waaruit blijkt dat niet alle bedrijven direct de voordelen zagen van de e-AWB.

De airwaybill gaat niet direct van de logistiek dienstverlener naar de luchtvaartmaatschappij, maar wordt via Cargonaut verzonden. Cargonaut is een ICT dienstverlener die ervoor zorgt dat data van de ene partij aan de andere gestuurd wordt, ongeacht het format of de applicatie waaruit deze data afkomstig zijn. Zo levert de logistiek dienstverlener in dit geval zijn e-AWBs af bij Cargonaut, die vervolgens deze informatie distribueert naar de betreffende luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en de douane. Voordeel hiervan is dat gegevens, ongeacht welk format, eenvoudig doorgestuurd worden naar welke partij dan ook. Nadeel is dat aan de dienstverlening van Cargonaut kosten verbonden zijn.

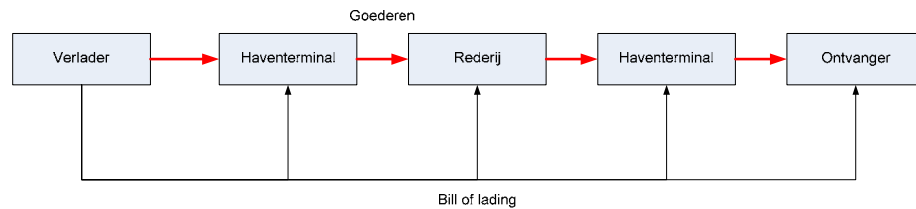
Over het algemeen staan op de airwaybill echter vrij summiere gegevens over de lading; deze wordt soms bijvoorbeeld aangeduid als 'general cargo'. Noch de luchtvaartmaatschappij, noch de douane weet dan welke lading er exact geladen wordt. Onder druk van de Amerikaanse autoriteiten is in 2004 gestart met het inzenden van de elektronische House Airwaybill. De housewaybill, zoals deze in de volksmond genoemd wordt, bevat meer gedetailleerde ladinginformatie die voorheen alleen tussen verlader en logistiek dienstverlener gebruikt werd. De douane gebruikt deze ladinginformatie ten behoeve van export scanprocedures op Schiphol. Door vooraf te weten welke lading op Schiphol aangeleverd gaat worden, selecteert de douane vooraf welke zendingen gescand moeten worden. Voor zendingen met bestemming Noord-Amerika beschikken luchtvaartmaatschappijen ook over deze informatie om US Customs op de hoogte te stellen van welke lading hun kant op komt.

Elektronische vrachtbriefinformatie is in de luchtvrachtsector dus vooral een extra informatiestroom naast de papieren documentenstroom. De voordelen van deze digitale informatie liggen vooral bij de logistieke partijen (luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, logistiek dienstverleners, afzenders) en de douane. Voorinformatie en tracking en tracing functionaliteiten zijn voor de logistieke partijen de voornaamste functies van deze informatie, terwijl het voorselecteren van de lading voordelen voor de douane biedt. Omdat het papieren document zelf niet vervangen is, spelen hier geen juridische vraagstukken in relatie tot digitalisering.

4.3 Zeevaart

In de zeevaart wordt de lading aan boord van een schip op de Bill of Lading vermeld. Binnen de logistieke keten wordt deze informatie vaak elektronisch uitgewisseld, naast de papieren documenten, om zo de partijen in de keten te informeren over de lading die

eraan komt. Omdat in de zeevaart lading soms pas verkocht wordt als het al onderweg is van de ene naar de andere haven, wordt de Bill of Lading onderweg nog aangepast. In dat geval is het praktisch dat de informatie digitaal wordt verstuurd en aangepast.



Figuur 4: Voorbeeld van keten met zeevaart

Meestal worden dit soort systemen binnen een keten opgezet of worden berichten ook per email verstuurd waarbij de afzonderlijke schakels hun systemen niet op elkaar aanpassen.

Waar wel standaarden of informatiediensten zijn ontstaan is rondom zeehavens. In de Rotterdamse haven worden deze aangeboden door Port Infolink. Port Infolink is een port community systeem dat in augustus 2002 is opgericht door Deltalinqs, de douane en het Havenbedrijf Rotterdam. Het doel van Port Infolink is om de processen in de transportketens die via de Rotterdamse haven lopen door middel van online informatie- en communicatiediensten te verbeteren. Op die manier moet de efficiëntie in de logistieke keten verhoogd worden⁸. De rol van Port Infolink is vergelijkbaar met de rol van Cargonaut op Schiphol.

Eén van de diensten die Port Infolink aanbiedt is ‘Melding Lading’. Via dit systeem kunnen rederijen en cargadoors met een eigen in-huis systeem hun import/aanvoer aangiften doen bij de douane. Ook de geadresseerden van de lading kunnen via Port Infolink op de hoogte worden gebracht van de aankomst van de lading door de agent van de rederij. Dit heeft dus niet direct betrekking op de vrachtbrief zelf maar wel op vrachtgegevens.

4.4 Spoorvervoer

Binnen het goederenvervoer per spoor zijn twee soorten vrachtbrieven in omloop; de ARV-vrachtbrief en de CIM-vrachtbrief. De ARV-vrachtbrief – afgeleid van Algemeen Reglement Vervoer – is bestemd voor nationaal gebruik. Een vaste lay-out is niet voorgeschreven. Wel is bepaald welke basisgegevens hierop vermeld moeten staan, zoals plaats en datum van het opmaken, gegevens van de afzender, de vervoerder die de overeenkomst sluit, de daadwerkelijke vervoerder, de geadresseerde, het wagonnummer, etc.

De CIM-vrachtbrief is bedoeld voor grensoverschrijdend vervoer en is gebaseerd op internationale railvervoerwetgeving zoals dat is vastgelegd in het COTIF Verdrag. De onderdelen van het COTIF Verdrag regelen zaken als rechten, plichten en aansprakelijkheid in het railgoederenvervoer. Het CIM-document bestaat uit een 5-delig drukformulier, waarvan de verschillende deelnemers een doorslag ontvangen (de geadresseerde, de spoorwegmaatschappij van aankomstland, de douane in het bestemmingsland, de afzender en de spoorwegmaatschappij van vertrekland).

⁸ Brochuremateriaal Port Infolink, 2006

Het formulier bevat essentiële gegevens zoals:

- Naam van afzender
- Naam van de geadresseerde
- Bestemmingsstation
- Route
- Wagonnummer(s), eventueel via een relevé, een aanvullende wagonlijst
- Gewicht van de lading
- Omschrijving van de goederen
- De op het vervoer betrekking hebbende kosten
- RID-code (bij gevaarlijke stoffen)
- Douane-informatie
- Eventuele bijlagen, zoals analyses van chemische stoffen en/of douanedocumenten

Door de liberalisering van de spoorwegsector worden vanaf medio 2006 nieuwe wetten van kracht. Daardoor wordt het mogelijk om over te stappen op een elektronische vrachtbrief. Nu is men nog verplicht om doorslagen te gebruiken. Het grote voordeel van deze wijziging is dat verladers die veel via het spoor vervoeren elektronisch gegevens kunnen gaan uitwisselen met de spoorvervoerder en de afzender. Dit betekent een administratieve lastenverlichting en een daling van de archiveringskosten van papieren documenten. Wanneer de verlader of de afzender niet de mogelijkheid heeft om digitaal te werken (of dit eenvoudigweg niet wil omdat deze slechts sporadisch goederen via het spoor vervoert) is het altijd mogelijk om te blijven werken met de doorslagen of een papieren afdruk te maken voor de betreffende stakeholders. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft het overigens wel verplicht dat de spoorvervoerder tijdens het vervoer een papieren afdruk van de vrachtbrief bewaart in de locomotief.

Railion biedt klanten nu al de mogelijkheid om de vrachtbrief voor internationaal vervoer elektronisch aan te bieden middels het bibi-systeem. De klant voert de vrachtgegevens via het internet in en stuurt de gegevens door naar Railion. Railion verstuurt vervolgens een ontvangstbevestiging aan de klant, waardoor deze weet met welke treinrit de vracht/wagon mee zal gaan. Nadat de goederentrein op het spoorwegemplacement is samengesteld, drukt Railion alle bijbehorende elektronische vrachtbrieven af en legt deze vervolgens in de cabine van de locomotief. Daarnaast wisselt Railion elektronisch vrachtbriefgegevens uit aan buitenlandse railvervoerders en ontvangers indien deze daar behoefte aan hebben.

In de loop van 2006 start Railion een proef “vrachtbriefloos rijden”. Tijdens deze proef zal er tijdens het vervoer geen fysieke vrachtbrief meer aanwezig zijn, maar zijn de vrachtgegevens wel elektronisch opvraagbaar. Bij deze proef is Corus (staalbedrijf) betrokken als verlader. Er is voor het vervoer van staal gekozen omdat dit de minste risico's oplevert in het geval van een incident. Hierdoor is het ook niet zo belangrijk dat een fysieke vrachtbrief aanwezig is in de locomotief. Een elektronische versie voldoet in dergelijke gevallen.

4.5 Conclusie

Digitalisering van (onder andere) vrachtgegevens lijkt in andere modaliteiten dan het wegvervoer wat verder ontwikkeld te zijn. Wanneer het vrachtbrieven betreft bestaat de digitale vrachtbrief echter vaak wel naast het papieren exemplaar. De papieren vrachtbrief is een communicatiemiddel door de keten heen voor de operationele taken van magazijnmedewerkers, mensen die laden, lossen enzovoorts. De voordelen worden

vooral gezocht in het kunnen beschikken over voorinformatie (wat komt er aan) en het tracken en traceren van lading (waar is het (geweest)).

Er is een aantal logische verklaringen te noemen waarom digitalisering in andere modaliteiten verder ontwikkeld is dan het wegvervoer:

- In de binnenvaart spelen diverse overheidsdiensten een rol in het goederenvervoer, meer dan in het wegvervoer. Vaarwegbeheerders, brug- en sluiswachters spelen direct een rol in het operationele proces en eisen vaak informatie van commerciële partijen. In het wegvervoer spelen dit soort partijen geen rol; vanuit overheidszijde spelen alleen inspectie- en hulpverleningsdiensten een rol. Inspectiediensten bijvoorbeeld leveren zelf niet direct een bijdrage aan het operationele proces, hooguit op de lange termijn wanneer bedrijven zich bewust worden van operationele tekortkomingen waardoor de veiligheid in gevaar komt. Bedrijven zullen daarom minder, dan bij vaarwegbeheerders het geval is, geneigd zijn om direct aan de informatiewensen van een inspectiedienst te voldoen.
- In de internationale ketens waarin zee- en luchtvaart een rol spelen, spelen de douane en (lucht)havenautoriteiten een grote rol. Deze partijen, zeker de douane, kunnen vaak vanuit hun publieke taak eisen of de verplichting opleggen om bepaalde informatie elektronisch te ontvangen. Commerciële partijen moeten aan deze informatie-eis voldoen en digitalisering helpt hen dit op een efficiënte manier te doen.
- Eén aspect waarop luchthavens en havens met elkaar concurreren is efficiënte logistieke afhandeling bij afhandelaars en zeeterminals. Vaak is dit alleen te bereiken door informatie uit te wisselen met de logistieke partijen. Daarom is er de afgelopen jaren een aantal initiatieven opgezet om rondom een (lucht)haven informatie uit te wisselen en hier standaarden voor te ontwikkelen.

Hoewel er al één en ander bereikt is op het gebied van digitalisering in de luchtvracht- en binnenvaartsector, zie je ook daar geen sectorinitiatieven direct slagen die proberen tot sectorbrede standaarden te komen voor logistieke processen. Een standaard digitale vrachtbrief is er dus niet. Vaak duurt het lang om sectorbrede initiatieven van de grond te krijgen, alleen al omdat er veel partijen bij betrokken zijn. Daarnaast willen bedrijven hun investeringen op relatief korte termijn terugverdienen en hebben zij niet de lange adem, het geduld of soms ook niet het belang, om met elkaar tot een dergelijke standaard te komen. Er moet dus altijd een trekkende partij zijn en dit is vrijwel altijd een overheidsdienst die direct belang heeft bij de digitalisering.

5 DE IVW EN DE DIGITALE VRACHTBRIEF

In de vorige hoofdstukken is voornamelijk ingegaan op de rol van de (digitale) vrachtbrief in het logistieke proces en de betrokken actoren. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van hoe een digitale vrachtbrief door de IVW gebruikt kan worden.

5.1 Vrachtbrief en de huidige rol en werkwijze

Zoals is beschreven in de voorgaande hoofdstukken speelt de vrachtbrief een rol in twee kernprocessen van de IVW:

1. Transportinspecties;
2. Vrijmaken van de weg en het afvoeren van lading na incidenten;

Transportinspecties; Op dit moment worden vrachtauto's staande gehouden op basis van fysieke kenmerken van het voertuig in combinatie met ervaringen van de IVW-inspecteurs. De vrachtbrief wordt door de inspecteurs gebruikt als checklist voor de te controleren aspecten. Voor deze controle is het niet essentieel dat de vrachtbrief digitaal of hard-copy wordt aangeleverd tijdens de inspectie, maar door wet- en regelgeving en de werkwijze is het nu noodzakelijk dat de vrachtbrief op papier beschikbaar is. De IVW kan het bedrijfsleven tegemoet komen door bij transportinspecties de digitale vrachtbrief te accepteren naast de papieren vrachtbrief, waardoor de voordelen van een digitale vrachtbrief zowel in privaatrechtelijke als publiekrechtelijke context benut worden.

Indien de gegevens zoals vermeld op de digitale vrachtbrief voorafgaand aan het transport door het bedrijfsleven beschikbaar gesteld worden aan inspectie- en hulpverleningsdiensten wordt het ook mogelijk om de selectie van de te inspecteren voertuigen te baseren op de gegevens afkomstig uit de digitale vrachtbrief. Daarbij kan gekozen worden voor een bepaald type lading of onduidelijk gedefinieerde lading, specifieke afzenders of transporteurs en/of onjuist of onvolledig ingevulde vrachtbrieven.

Vrijmaken van de weg en het afvoeren van lading na incidenten: De IVW is verantwoordelijk voor het begeleiden van het incident management proces, het afgeven van de vrachtbrief voor het afvoeren van lading na incidenten en het bepalen van de condities waaraan het afvoeren van de lading moet voldoen. De digitale vrachtbrief biedt de mogelijkheid om snel en adequaat te kunnen reageren op een situatie, nog voordat de inspecteur van de IVW op de betreffende locatie aanwezig is. Aan de hand van de digitale informatie over de lading kan de inspecteur bepalen of en zo ja welke additionele informatie over de lading en of het voertuig noodzakelijk is. Er kan direct contact worden opgenomen met de betreffende afzender en vervoerder. Daarnaast biedt de digitale vrachtbrief uitkomst als door omstandigheden de fysieke vrachtbrief onbereikbaar of onvindbaar is of kunnen digitale gegevens gebruikt worden voor het opstellen van de vrachtbrief voor het afvoeren van lading na incidenten.

Samengevat: de digitale vrachtbrief kan een positieve bijdrage leveren aan de efficiëntie en effectiviteit van transportinspecties en incident management door het (sneller) ontsluiten van de informatie van de vrachtbrief. Wel moet worden opgemerkt dat de mate waarin dit leidt tot voordelen voor de IVW sterk afhankelijk is van de kwaliteit van de beschrijving van de lading. In veel gevallen is de lading zo algemeen beschreven dat het digitaliseren nauwelijks toegevoegde waarde heeft.

5.2 Digitale vrachtbrief en Toezicht in Beweging

In de beleidsnota ‘Toezicht in Beweging’ geeft de IVW haar visie op de rol en activiteiten van de IVW als toezichthouder. De IVW wil veranderen van een organisatie die zich richt op het handhaven van de bestaande wetgeving naar een proactieve organisatie die de ontwikkelingen in de transportsector volgt en vooral optreedt daar waar excessen voorkomen en het level playing field, de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid in het geding zijn. Dit wordt mogelijk als de sector zelf, door eigen verantwoordelijkheid en zelfregulering, in staat is een duurzame en gezonde sector te creëren. De IVW als toezichthouder concentreert zich dan op de bedrijven die zich aan de zelfregulering onttrekken en regelmatig en bewust de regels overtreden. De IVW zoekt naar instrumenten om de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven te stimuleren door bedrijven die aantoonbaar deze verantwoordelijkheid nemen te belonen met een vermindering van de administratieve lastendruk en inspectiedruk.

De digitale vrachtbrief kan mogelijk door de IVW als laagdrempelig instrument worden gebruikt om zelfregulering te stimuleren en transportinspecties en incident management te verbeteren. De sector geeft zelf namelijk aan dat zij toegevoegde waarde ziet in een digitale gevaarlijke stoffen vrachtbrief voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat en hulpverleningsdiensten, die de gegevens gebruiken in het geval van incidenten om zo het afhandelingproces efficiënter te laten verlopen en de externe veiligheid te vergroten. Deze gegevens kunnen ook gebruikt worden voor het efficiënter inrichten van het inspectieproces. Bij wegkantcontroles kan dan vooraf aan de hand van de digitaal opvraagbare vrachtbrief worden besloten of er aanleiding is voor de inspecteurs van de IVW om de betreffende vrachtwagen te inspecteren (bijv. doordat de ladinggegevens op de vrachtbrief niet overeenkomen met de informatie op de kemlerborden of doordat noodzakelijke ladinggegevens niet zijn ingevuld op de vrachtbrief). Bij bedrijven die hun vrachtbrief digitaal ontsluiten kan vooraf digitaal worden gecontroleerd of de vrachtbrief compleet en juist is ingevuld. Wanneer er een real-time koppeling kan worden gelegd naar de gegevens over het voertuig (RDW), de vergunningen van het bedrijf en de kwalificaties van de chauffeur kan een groot deel van de informatie al worden gecontroleerd voordat een truck staande wordt gehouden voor inspectie. Als alle informatie goed is, is alleen een juiste identificatie van de chauffeur, een korte technische inspectie van lading en voertuig noodzakelijk. Dit bespaart zowel de IVW als de transporteur kostbare tijd. De IVW kan op deze manier per dag meer voertuigen efficiënter inspecteren, terwijl de sector minder tijd verliest door inspectiewerkzaamheden.

Als uit eerder uitgevoerde controles blijkt dat niet alleen de vrachtbrief, maar ook de vergunningen en diploma's van de chauffeur en de lading aan alle wettelijke eisen en voorschriften voldoen, zakt het bedrijf in de ranking om de volgende keer te worden geïnspecteerd. Bedrijven die herhaaldelijk goed scoren worden dan minder vaak gecontroleerd. Natuurlijk is de vrachtbrief niet de enige controle die door de IVW tijdens wegkantcontroles wordt uitgevoerd. Andere controlepunten zoals het naleven van rij- en rusttijden moeten ook meegewogen worden in de beslissing om een voertuig wel of niet voor inspectie stil te zetten. Dit mechanisme is vergelijkbaar met de concepten van ‘known shipper’ en ‘Authorized Economic Operator’ dat door de douane wordt gehanteerd en ontwikkeld. Het Nederlandse systeem van certificering van bedrijven die verladen als geregistreerd verlader geschiedt nu op vrijwillige basis. De gedachte daarbij is dat bedrijven die zich registreren, bekend zijn bij de douane en daarom minder vaak onderworpen worden aan fysieke controles. Het systeem van registratie als “bekende afzender” is in ieder geval transparant. Met het certificaat Authorized Economic Opera-

tor geeft een bedrijf aan dat het vrijwillig voldoet aan door de douane vastgestelde eisen op het gebied van security. Lading van een Authorized Economic Operator kan door de douane sneller worden verwerkt en wordt door terminals, zonder inspectie, doorgelaten aan de poort.

Met de sector dient echter overlegd te worden of de door de IVW geboden prikkel voor zelfregulering en elektronisch toezicht (minder en efficiëntere controles en het versneld afhandelen van incidenten) van voldoende omvang is om de noodzakelijke inspanningen bij het bedrijfsleven te compenseren. Het bedrijfsleven dient immers te investeren in het ter beschikking stellen van digitale vrachtbriefgegevens (voor gevaarlijke stoffen) aan de IVW. De kans op een wegkantinspectie en/of incident is immers relatief laag te noemen, waardoor de inspanningen wellicht niet opwegen tegen de baten in de vorm van lastenverlichting en services. Aansluiten bij reeds beschikbare informatiesystemen is dan ook noodzakelijk om de drempel voor toetreding te verlagen. Hierbij dienen ook afspraken gemaakt te worden over de wijze waarop de IVW omgaat met de ter beschikking gestelde informatie. Dit kan een opmaat voor de invoering van nieuwe vormen van toezicht op andere gebieden zoals bijvoorbeeld rij- en rusttijden, waarbij informatie uit boordcomputers in een vorm van zelfregulering wordt betrokken.

5.3 Ontsluiting van de digitale vrachtbrief t.b.v. inspectie- en hulpverleningsdiensten

Om te kunnen garanderen dat private en publieke partijen online toegang krijgen tot de tot de voor hen noodzakelijke gegevens van de (digitale) vrachtbrief is het van belang een IT-architectuur op te stellen die aangeeft waaraan de IT-systemen van de verschillende partijen aan moeten voldoen. Grofweg kunnen er drie varianten (met ieder een eigen mate van vrijwillige deelname) onderscheiden worden die het mogelijk maken om de gewenste informatie te verkrijgen in het geval van incidenten of bij het houden van toezicht:

1. Het uitlezen van informatie die opgeslagen is in het voertuig zelf;
2. Het uitlezen van decentrale databases; en
3. Het opzetten van een centrale database.

Iedere variant heeft zijn eigen voor- en nadelen. Tabel 1 geeft hiervan een schematisch overzicht. Op iedere variant wordt in deze paragraaf dieper ingegaan.

Tabel 1: Overzicht van voor- en nadelen van de verschillende alternatieven

Alternatieven	Voordelen (+)/ Nadelen (-)
Het uitlezen van informatie die opgeslagen is in het voertuig zelf	<ul style="list-style-type: none"> + Chauffeur beschikt over de meeste recente informatie in het voertuig en kan zelf wijzigingen doorvoeren tijdens de rit - Huidige technologie voor het uitlezen van data uit voertuigen over 100 tot 500 meter is nog niet volwassen (belangrijk bij calamiteiten) - Na de introductie van eCall kan ontwikkeling plaatsvinden om een uitgebreide set van gegevens vanuit het voertuig aan de meldkamer te verzenden
Het uitlezen van een decentrale database	<ul style="list-style-type: none"> + De informatie komt vanuit de bron; maar overheid is wel afhankelijk van de toegang tot andere systemen - Er dienen met zeer veel marktpartijen afspraken gemaakt te worden over de toegang tot de data; veel onderhoud aan interfaces bij bedrijven. - Kosten voor het bedrijfsleven zijn hoger dan bij centrale database; Iedere afzender en vervoerder dient zijn eigen systemen zo aan te passen dat deze gebruikt kan worden door inspectie- en hulpverleningsdiensten - Niet alle afzenders en vervoerders hebben geavanceerde ICT faciliteiten voor een eigen online database
Het opzetten van een centrale database	<ul style="list-style-type: none"> + Overheid heeft altijd toegang tot de benodigde data. + Moment van informatieoverdracht is eenduidig te bepalen + Overheid kan monitoren of data wordt vernieuwd of aangepast + Ladinggegevens kunnen gemakkelijk gedeeld worden met overige overheidsinstanties - Overheid heeft geen zicht of bedrijven alle vrachtbrieven insturen of alleen die zonder overtredingen

5.3.1 *Het uitlezen van informatie die opgeslagen is in het voertuig zelf*

Bij de eerste variant bevinden de vrachtgegevens zich in het voertuig zelf. Deze gegevens kunnen bijvoorbeeld opgeslagen zijn op een RFID-tag (radio frequency identification (RFID) is een methode om van afstand informatie op te slaan en te lezen van zogenaamde RFID-tags die op objecten zitten), op een PDA of op een in-car telematic system. Vooral het opslaan van gegevens op een RFID-tag heeft een aantal praktische bezwaren. De informatie die op de RFID-tag aanwezig is moet namelijk van grote afstand uitgelezen kunnen worden. Zo is in het kader van incident management een minimale reikwijdte van 400 meter gewenst vanwege ontploffingsgevaar bij gevaarlijke stoffen. Bij een PDA of een in-car telematic system waarbij de gegevens ook beschikbaar zijn via een back-office (de PDA of het in-car telematic system wordt alleen gebruikt voor de communicatie met de chauffeur) speelt dit probleem niet. Indien er geen acuut gevaar bestaat kunnen de gegevens gewoon afgelezen worden en wanneer dit wel het geval is, dan kunnen dezelfde gegevens via de back-office opgevraagd worden.

Overigens is de markt van in-car telematic systems sterk in beweging. Zo heeft het project Global System for Telematics een architectuur ontwikkeld om allerlei diensten op een gestandaardiseerde wijze aan te bieden aan een "kastje" in het voertuig. Het jaar 2006 wordt gebruikt om door middel van enkele demonstratiecases aan te tonen hoe het systeem werkt. Daarna is het aan de markt om diensten te ontwikkelen die gebruik maken van deze gemeenschappelijke architectuur. Uitwisseling van voertuiggegevens en

communicatie met de chauffeur behoort tot de mogelijkheden. Het is niet ondenkbaar dat er diensten beschikbaar gesteld worden waarbij elektronisch vervoerdocumenten worden uitgewisseld. Mogelijk kan de IVW bij dit soort ontwikkelingen aansluiten door het bedrijfsleven de mogelijkheid te bieden papierloos te rijden. Dit betekent dan wel dat de IVW-inspecteur de mogelijkheid moet hebben om de elektronische vrachtbriefgegevens uit te lezen.

Tot slot is het in het kader van incident management belangrijk om de ontwikkelingen op het gebied van eCall te volgen. Vanaf 2009 wordt het verplicht om alle nieuw geleverde vrachtauto's uit te rusten met een automatisch noodoproepsysteem. Het principe van eCall is dat vrachtauto's in staat zijn om bij een ongeval of noodgeval automatisch de nooddiensten te informeren en de positie, identiteit etc. van het voertuig door te geven. Wanneer deze gegevens gekoppeld worden aan de gegevens die beschikbaar zijn bij de overheid of service providers, kunnen hulpverleningsdiensten voordat men arriveert bij het incident al inzicht krijgen in wat men op de plek van het ongeval kan verwachten.

5.3.2 *Het uitlezen van decentrale database*

Bij een decentrale database zijn de vrachtgegevens te raadplegen bij de afzender of de vervoerder. Het nadeel is dat voor de communicatie tussen de IVW en de vervoerders/afzenders afspraken gemaakt moeten worden over de wijze waarop de toegang tot de data georganiseerd wordt. Dat betekent dat de IVW met enige duizenden transportbedrijven, afzenders en geadresseerden een koppeling met het informatiesysteem moet maken. Daarbij zullen vervoerders en afzenders voorwaarden stellen aan het inzien van vrachtgegevens door derden. De belangrijkste voorwaarde die op dit moment wordt voorzien is dat de gegevens alleen ter beschikking gesteld zullen worden in het geval van incidenten, waardoor de toegevoegde waarde van het systeem voor inspectiediensten zoals de IVW verkleind wordt. Bovendien moet ieder bedrijf binnen zijn eigen systeem veelal ook aanpassingen maken om de data op een dusdanige wijze samen te brengen dat deze gebruikt kan worden door inspectie- en hulpverleningsdiensten. Tot slot hebben niet alle vervoerders en afzenders geavanceerde ICT faciliteiten. Dit heeft enerzijds te maken met de bedrijfsomvang en anderzijds met de beperkte noodzaak om te gaan digitaliseren.

5.3.3 *Het opzetten van een centrale database*

Wanneer vrachtgegevens opgeslagen worden in een centrale database, die door de overheid wordt opgezet en beheerd, hebben toezichthoudende organisaties, zoals de Inspectie Verkeer en Waterstaat en hulpverlenende instanties altijd inzicht in de lading. Het is de taak van elke afzender of vervoerder die een vrachtbrief opstelt dat deze voorafgaand aan de uitvoering van het vervoer wordt aangemeld bij de centrale database en gedurende de uitvoering van het vervoer actueel gehouden wordt. De informatie kan worden ingebracht door aan te sluiten bij bestaande systemen in de markt (bijv. via elektronische berichten of via directe koppelingen met de systemen die beschikbaar zijn bij de afzender en/of vervoerder (zoals *Transwide* of *de digitale pen*)) of via een webportal waar gegevens handmatig ingevoerd kunnen worden. Het voordeel van een centrale database is dat de Nederlandse overheid zelf de standaard kan bepalen die aansluit bij de reeds beschikbare systemen in de markt. Zij is immers de initiatienemer. De IVW kan er dan voor zorgen dat alle inspecteurs een tablet-PC krijgen waarmee ze toegang krijgen tot de centrale database, waardoor deze hen kan ondersteunen bij het uitvoeren van de dagelijkse werkzaamheden.

Een goed voorbeeld van een centrale database is te vinden in de regio Rijnmond. Daar is een systeem (het zogenaamde CRP: Centraal Registratie Punt) beschikbaar dat inzicht geeft in de gevaarlijke stoffen die op bedrijfsterreinen aanwezig zijn. Het CRP is opgezet om bij incidenten efficiënter en effectiever te werk te kunnen gaan. Wanneer een calamiteit ontstaat, is het van groot belang dat de hulpdiensten weten of er gevaarlijke stoffen in of (dicht) bij de opslagplaats liggen, welke dit zijn en in welke hoeveelheid. Nu weet men dit – buiten kantooruren – pas wanneer men aankomt op de plaats van het incident en de gegevens uit het KESO-kastje kan halen (zie ook www.crp.rotterdam.nl). Het CRP is als pilot opgezet in september 2000. In eerste instantie is een bottom-up benadering toegepast waarbij bedrijven vrijwillig inzicht geven in de aanwezige gevaarlijke stoffen. Te zijner tijd zal deze wijze van registratie middels het CRP in de milieuwetgeving worden opgenomen. Overigens nemen nu al ca. 50 tot 60 bedrijven vrijwillig deel aan het systeem. Sinds kort neemt ook Railion deel aan het CRP. Railion geeft de wagonnummers en de geladen gevaarlijke stoffen door aan de brandweer. Dit was relatief eenvoudig te realiseren doordat Railion deze informatie al in hun interne bedrijfsstelsysteem opgeslagen had. Met behulp van (tablet) PC's update de brandweer iedere twee minuten de gegevens uit het CRP. Bedrijven laden hun actuele voorraadgegevens in het systeem op basis van de omloopsnelheid. Voor een stof die snel van eigenaar wisselt dient vaker een voorraadupdate gegeven te worden dan een stof waarbij dit niet het geval is (bijv. iedere 4 uur i.p.v. één keer per week).

5.4 Juridische implicaties

Bij het nadenken over mogelijkheden tot ontsluiting van ladinggegevens ten behoeve van inspectie- en hulpverleningsdiensten kan ook de vraag gesteld worden welke juridische implicaties van de verschillende opties van toepassing zijn. Vragen richten zich onder andere op de vormgeving van een eventuele juridische verplichting voor de aanlevering van deze gegevens, regulering van het gebruik van deze gegevens (wie mag deze gegevens onder welke voorwaarden inzien?) en de toedeling van verantwoordelijkheden als blijkt dat gegevens onvolledig en onjuist blijken te zijn en daardoor schade ontstaat. Op deze plaats kunnen in dit verband slechts enkele, meer indicatieve opmerkingen worden gemaakt.

Allereerst spreekt het voor zich dat voor een goed functioneren van een dergelijke digitale database vereist is dat deze correcte en geactualiseerde informatie bevat. Om dit te bewerkstelligen dient (waarschijnlijk) de nodige juridische regelgeving opgesteld te worden. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan een wettelijke verplichting voor bedrijven en chauffeurs om de vereiste gegevens aan te leveren t.b.v. van een centrale database c.q. de onder hun verantwoording vallende decentrale database up-to-date te houden.

Gezien het mogelijk veiligheidskritische karakter van de gegevens (bijvoorbeeld waar het gevaarlijke stoffen betreft) komt tevens de vraag op naar de verantwoordelijkheid (en aansprakelijkheid) voor fouten in deze informatie en daaruit voortvloeiende schade. Het moge duidelijk zijn dat, wanneer vrachtgegevens worden opgeslagen in een centrale database, die door de overheid wordt opgezet en beheerd, zij ook een bepaalde verantwoordelijkheid voor de juistheid van de daarin opgeslagen gegevens op zich neemt die zich ook kan vertalen in aansprakelijkheid voor eventuele incorrectheden in die informatie. Mogelijk dat expliciete toewijzing van verantwoordelijkheden en (beperking van) aansprakelijkheden op dit terrein gewenst is.

Tenslotte speelt in dit verband ook het internationale karakter van het goederenvervoer een rol. Dit internationale karakter komt niet alleen tot uitdrukking in het groeiende

grensoverschrijdend vervoer, maar ook in een toenemende internationale harmonisering van regulering. Deze internationale harmonisering van regelgeving wordt veelal ingegeven door het streven geen onnodige belemmeringen op te werpen voor het internationaal vervoer. Het heeft echter wel tot gevolg dat de mogelijkheden tot het voeren van een nationaal beleid, met name voor zover dit vorm krijgt in aan de bedrijfstak opgelegde verplichtingen (bijvoorbeeld in de vorm van het moeten uitrusten van het voertuig met bepaalde technische voorzieningen), in groeiende mate op juridische beperkingen stuit. Het internationale recht zal vooral grenzen stellen aan het opleggen van nadere verplichtingen aan buitenlandse vervoerders. Deze aspecten dienen vroegtijdig in kaart te worden gebracht en op hun implicaties te worden beoordeeld.

5.5 Draagvlak digitale vrachtbrief t.b.v. inspectie- en hulpdiensten

De haalbaarheid van de digitale vrachtbrief wordt in grote mate bepaald door de bereidheid van het bedrijfsleven om digitale informatie over de lading vrijwillig ter beschikking te stellen aan de overheid. Het draagvlak voor de digitale vrachtbrief en het gebruik van gegevens door de IVW is tijdens de interviews in kaart gebracht.

5.5.1 Afzender

Afzenders vrezen dat een verplichting gebruik te maken van de digitale vrachtbrief t.b.v. de IVW en hulpdiensten zal leiden tot administratieve lastenverzwaring. Omdat de afzender in de regel de partij is die de vrachtbrief opstelt zal hij de gegevens digitaal ter beschikking moeten stellen aan de overheid. De geadresseerde en vervoerder moeten daarna zorgen dat de informatie actueel en juist blijft tijdens en na afloop van het vervoer. De partijen in de logistieke keten zullen hun interne informatiesystemen hierop moeten afstemmen. Afzenders vinden het daarom belangrijk dat indien de IVW of andere instanties gegevens wensen te ontvangen in een bepaald format, dit vooraf afgestemd is met de bedrijven. Daarnaast wensen afzenders dat de gegevens zeer goed beveiligd worden. Dit omdat het zowel vanuit commercieel als vanuit veiligheidsoogpunt niet wenselijk is dat breed bekend wordt welke producten afzenders vervoeren met welke vervoerder en naar welke geadresseerden.

Het is voor bedrijven niet duidelijk waarom de IVW deze gegevens wil ontvangen en men is daardoor bang dat de IVW de gegevens gebruikt om de inspectiewerkzaamheden te professionaliseren. Zij zien wel toegevoegde waarde in het ter beschikking stellen van vrachtbriefgegevens in het kader van incident management, maar hebben het gevoel dat dit alleen belangrijk is bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij wordt wel de opmerking gemaakt dat er al voldoende bestaande alternatieven beschikbaar zijn om aan de vrachtgegevens te komen (kemlerborden, noodnummers, gevarenkaarten, etc.), maar men het gevoel heeft dat hier in de praktijk te weinig gebruik van wordt gemaakt.

5.5.2 Geadresseerde

De geadresseerde ontslaat een afzender en vervoerder van al zijn verplichtingen nadat deze getekend heeft voor het correct ontvangen van de goederen. Dit doet hij door het ondertekenen van de (digitale) vrachtbrief. Op dat moment is de zending ook niet meer interessant voor de IVW of hulpverleners. Wanneer digitale vrachtgegevens gedeeld worden met de IVW en hulpverleners moet er een partij verantwoordelijk zijn voor het afmelden van de betreffende zending. De geadresseerde zal deze verantwoordelijkheid niet in alle gevallen op zich kunnen nemen doordat deze niet altijd de beschikbaarheid heeft over de noodzakelijke apparatuur. Daardoor krijgt de afzender of vervoerder additionele verplichtingen.

5.5.3 Vervoerder

Vervoerders willen graag weten of de IVW voor alle goederen inzicht wenst in de vrachtbriefgegevens. Zij zien hier zelf geen toegevoegde waarde in. Men ziet echter wel meerwaarde in het ter beschikking stellen van vrachtgegevens in het geval van het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar is niet bereid hier zelf in te investeren. Vervoerders geven aan dat Kemlerborden (die het type gevaar aanduiden) en noodnummers (zoals vermeld op de gevarenkaart) nu ook al een goede bron zijn om informatie te verkrijgen over de lading. Ook geven vervoerders aan dat de gegevens uit de digitale vrachtbrief alleen gebruikt mogen worden voor incident management. Het is niet de bedoeling dat zij vaker en zwaarder bestraft worden omdat ze gegevens ter beschikking stellen aan de IVW.

Daarnaast worden er in de praktijk verschillende producten in 1 vrachtauto vervoerd. Wanneer er sprake is van een gevaarlijke stof en dit product niet meer aanwezig is in de vrachtauto, dan moet het mogelijk zijn om deze lading af te melden in het informatiesysteem. Alleen dan heeft de hulpverlener in het geval van een incident goed inzicht in wat er zich op dat moment in de vrachtauto bevindt. Vervoerders vragen zich af wie hiervoor verantwoordelijk wordt.

Tot slot geven vervoerders aan dat zij vaak niet verantwoordelijk zijn voor het opstellen van de vrachtbrief; dit wordt gedaan door de afzender. Doordat zij goederen vervoeren en daardoor in aanraking komen met de IVW voelen zij zich niet altijd verantwoordelijk voor de kwaliteit van de vrachtgegevens. Bovendien voelen zij zich niet verantwoordelijk voor het invullen van de digitale vrachtbrief en het investeren in de noodzakelijke apparatuur, tenzij dit voor de eigen bedrijfsvoering kostenvoordelen met zich meebrengt (zoals het geval is voor *Transwide* en *de digitale pen*).

5.6 Conclusie

De IVW wil zich als toezichthouder veranderen van een organisatie die zich richt op het handhaven van de bestaande wetgeving naar een proactieve organisatie die de ontwikkelingen in de transportsector volgt en vooral optreedt daar waar excessen voorkomen en het level playing field, de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid in het geding zijn. Dit wordt mogelijk als de sector zelf door eigen verantwoordelijkheid en zelfregulering in staat is een duurzaam gezonde sector te creëren. De IVW als toezichthouder concentreert zich in de toekomst op de bedrijven die zich aan de zelfregulering onttrekken en regelmatig en bewust de regels overtreden. De digitale vrachtbrief kan door de IVW gebruikt worden als eerste laagdrempelige instrument om samen met het bedrijfsleven de mogelijkheden en randvoorwaarden voor zelfregulering en elektronisch toezicht te verkennen en te implementeren. De sector geeft zelf namelijk aan dat zij toegevoegde waarde ziet in een digitale gevaarlijke stoffen vrachtbrief voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat en hulpverleningsdiensten, die de gegevens gebruiken in het geval van incidenten om zo het afhandelingproces efficiënter te laten verlopen en de externe veiligheid te vergroten. Door het verstrekken van voordelen (lastenverlichting en services) en heldere communicatie over de wijze waarop de IVW omgaat met de ter beschikking gestelde informatie ervaart het bedrijfsleven de voordelen en werkwijze. Op dit moment heeft de IVW nog geen heldere visie hoe de digitale vrachtbrief kan worden gebruikt om zelfregulering bij het bedrijfsleven te stimuleren en te ontwikkelen. Daardoor kan het bedrijfsleven zelf ook moeilijk inschatten of deze voordelen opwegen tegen de kosten die gemoeid zijn met het ter beschikking stellen van digitale vrachtbriefgegevens.

6 CONCLUSIE

Het doel van dit onderzoek is het bepalen van de haalbaarheid van de digitale vrachtbrief voor het goederenvervoer over de weg en het schetsen van toepassingsmogelijkheden voor het toezicht houden in het wegvervoer. Daarbij gaat het om alle goederentypes en deelsegmenten van het wegvervoer.

In het onderzoek staan de volgende onderzoeksvragen centraal:

- Welke ontwikkelingen zijn er m.b.t. het digitaliseren van de vrachtbrief in de luchtvaart, binnenvaart, zeescheepvaart en op het spoor?
- Wat is de precieze informatiebehoefte van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en partijen betrokken bij incident management?
- Onder welke condities zijn transportondernemingen in het wegvervoer bereid mee te werken aan het digitaal beschikbaar stellen van de informatie op de vrachtbrief?
- Op welke wijze (met welke informatie- en communicatiesystemen en diensten) kan deze informatie het beste beschikbaar gesteld worden aan de IVW en de hulpdiensten?
- Wat zijn de juridische risico's m.b.t. de inhoud van de informatie (nationale- en internationale wet- en regelgeving), de wijze waarop de informatie wordt overgedragen (condities en voorwaarden)?

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen staat het bedrijfsleven niet onwelwillend tegenover het ter beschikking stellen van digitale ladinggegevens voor incident management doeleinden. Ten eerste is men bij het vervoer van gevaarlijke stoffen altijd verplicht om inzicht te geven in de lading en anderzijds begrijpt de sector goed dat de gegevens afkomstig uit de vrachtbrief noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de externe veiligheid. Natuurlijk spreekt het bedrijfsleven ook de zorg uit dat zorgvuldig met de informatie moet worden omgegaan, aangezien dit commercieel gevoelige informatie betreft die niet ter beschikking gesteld mag worden aan derden (niet zijnde inspectie- en/of hulpverleningsdiensten). Over het gebruik van de digitale gevaarlijke stoffen vrachtbrief voor toezicht en inspectie doeleinden is men minder positief. Verladers en vervoerders begrijpen (nog) niet wat de IVW met deze gegevens wil gaan doen en vrezen een toename in administratieve lasten en inspectiedruk. De haalbaarheid van de digitale gevaarlijke stoffen vrachtbrief voor de IVW heeft alleen kans als dit onderdeel is van de filosofie van Toezicht in Beweging. In dat geval is de digitale gevaarlijke stoffen vrachtbrief niet een doel op zich, maar een instrument om zelfregulering door de sector te introduceren. Het bedrijfsleven wenst geen gedwongen vervanging van de papieren vrachtbrief door de digitale gevaarlijke stoffen vrachtbrief. Enerzijds omdat er grote verschillen zijn in automatiseringsgraad bij afzenders, vervoerders en geadresseerden en anderzijds omdat de vrachtbrief bij veel logistieke partijen ook gebruikt wordt voor andere (operationele) functies waarvoor een papieren document de voorkeur geniet. Vandaar dat een digitale vrachtbrief ook nog niet ingeburgerd is in het logistieke proces (scannen van papieren vrachtbrieven of het elektronisch invullen van specifieke velden op de vrachtbrief wordt echter wel veelvuldig toegepast). De IVW kan echter wel een bijdrage leveren aan het versnellen hiervan door het gebruik van de digitale vrachtbrief als vervanging van de papieren vrachtbrief toe te staan in het wegvervoer. Op dit moment zijn vervoerders nog verplicht een papieren vrachtbrief te tonen in het geval van transportinspecties.

Het ter beschikking stellen van de digitale gevaarlijke stoffen vrachtbrief kan op drie manieren vormgegeven worden:

1. Het uitlezen van informatie die opgeslagen is in het voertuig zelf;
2. Het uitlezen van decentrale databases; en
3. Het opzetten van een centrale database.

De eerste twee varianten sluiten het beste aan bij dat wat op dit moment beschikbaar is bij de sector zelf (bijv. Transwide, de digitale pen of PDA's) en heeft dan ook de voorkeur van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Bedrijven dienen ervoor te zorgen dat deze gegevens in geval van wegkantcontroles en/of incidenten ter beschikking gesteld worden aan inspectie- en hulpverleningsdiensten. Indien bedrijven aan deze verplichting hebben voldaan, is het niet meer noodzakelijk dat bedrijven naast een digitale vrachtbrief ook gebruik maken van een papieren vrachtbrief. De laatste variant heeft een meer dwingend karakter. Hierbij wordt een centrale database ontwikkeld waarin alle informatie over het vervoer verzameld wordt. De verschillende publieke organisaties die gebruik maken van de informatie afkomstig uit de vrachtbrief kunnen via online informatie- en communicatiesystemen toegang krijgen tot de gegevens. Bedrijven kunnen er voor kiezen om de vrachtbrief zelf via een nader te ontwikkelen protocol of standaard bij deze centrale database aan te leveren of kunnen dit laten verzorgen door automatische systemen als Transwide om zo de inspanningen te minimaliseren. Voor de inspecteurs van de IVW dient een online verbinding tot stand te worden gebracht met de tablet PC's die bij inspecties worden gebruikt.

Voor een goed functioneren van de informatievoorziening dienen voor alle varianten de volgende spelregels voor de overheid (en de IVW) en bedrijfsleven vooraf te worden bepaald:

- Welke informatie dient aan inspectie- en hulpverleningsdiensten ter beschikking gesteld te worden
- Hoe kunnen inspectie- en hulpverleningsdiensten toegang krijgen tot deze gegevens
- Onder welke voorwaarden krijgt men toegang tot deze gegevens

Daarnaast dient bij het opzetten van een dergelijke informatievoorziening voor publieke partijen de nodige juridische regelgeving opgesteld te worden. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan een wettelijke verplichting voor bedrijven en chauffeurs om de vereiste gegevens ter beschikking te stellen aan de inspectie- en hulpverleningsdiensten indien daar aanleiding voor is (bijv. in het geval van een incident). Daarnaast dienen uitspraken gedaan te worden over de verantwoordelijkheid (en aansprakelijkheid) voor fouten in de informatie en mogelijk daaruit voortvloeiende schade. Tot slot dient bedacht te worden dat men altijd dient aan te sluiten bij de internationale juridische dimensie. Het delen van informatie met inspectie- en hulpverleningsdiensten mag dan wel een nationale aangelegenheid zijn, het kan op internationaal niveau van rechtswege geblokkeerd worden.

Bij het opzetten van een digitale gevaarlijke-stoffenvrachtbrief ten behoeve van inspectie- en hulpdiensten kan geleerd worden van ervaringen in de luchtvaart, binnenvaart, zeevaart en het spoorvervoer. Binnen deze sectoren zijn reeds initiatieven opgestart voor het invoeren van de digitale vrachtbrief of is de digitale vrachtbrief zelfs al toegepast binnen het logistieke proces (luchtvaart). De invoering van de digitale vrachtbrief in de binnenvaart en de zeevaart wordt vooral gedreven door de overheid vanuit het gedachtegoed het operationele proces te optimaliseren (o.a. voormelden van lading t.b.v. douane taken). In de luchtvaart daarentegen is de ontwikkeling vooral gedreven door het realiseren van voordelen binnen de logistieke keten. Ondanks de inspanningen

van de overheid verloopt de introductie van de digitale vrachtbrief binnen deze sectoren langzaam omdat er vraagstukken op technologisch, juridisch en bedrijfseconomisch gebied moeten worden opgelost alvorens men kan overgaan tot grootschalige implementatie. In het wegvervoer zijn de initiatieven om vrachtgegevens digitaal uit te wisselen afkomstig uit het bedrijfsleven zelf. Via *Transwide* en *de digitale pen* kunnen afzender, vervoerder en geadresseerde snel en efficiënt de informatie over de lading en de voortgang van het logistieke proces uitwisselen. Omdat de relatie tussen ladinggegevens en de publieke taken ten behoeve van verkeers-, incidentmanagement en douane taken binnen het wegvervoer veel beperkter is, is er tot op heden geen directe aanleiding voor de overheid om digitalisering van de vrachtbrief te stimuleren. Dit wordt versterkt doordat het huidige toezicht en inspectie nog ingericht is op het controleren van papieren vrachtbrieven. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zou de sector tegemoet kunnen komen door ook de digitale vrachtbrief als een document te accepteren dat gebruikt kan worden tijdens wegkantcontroles. Hierdoor zullen de administratieve lasten verkleind worden voor bedrijven die in het logistieke proces gebruik maken van de digitale vrachtbrief. In dat geval hoeven zij namelijk niet meer naast de digitale vrachtbrief in het bezit te zijn van een papieren vrachtbrief, die nu nog noodzakelijk is voor mogelijke wegkantinspecties. Het wordt dan ook aanbevolen een pilot op te zetten die het papierloos rijden faciliteert, waardoor early adoptors uit het bedrijfsleven de mogelijkheid hebben om in Nederland met een digitale vrachtbrief rond te rijden. Op basis van de ervaringen binnen deze pilot kan vervolgens bepaald worden of en hoe de werkzaamheden van de inspectie- en hulpverleningsdiensten efficiënter vormgegeven kunnen worden. Indien de pilot aantoont dat de digitale vrachtbrief leidt tot een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, kan bepaald worden hoe een breder gebruik van de digitale vrachtbrief gerealiseerd kan worden.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: LIJST VAN GEÏNTERVIEWDEN

Organisatie	Geïnterviewde	Afdeling en/of functie
IVW	Tamis Kwikkers	Hoofd Toezichteenheid Goederenvervoer
	Peter Bovendorp	Inspecteur
	John Compas	Inspecteur
Brandweer	Ben Janssen	Directeur
	Mario Groenendijk	Medewerker bedrijven / Afdeling preparatie
KLPD	Chris Selhorst	Unit Informatie Coördinatie
Douane	Gert van de Berg	Centrum voor proces en productontwikkeling
	Dhr. Jordaan	Centrum voor proces en productontwikkeling
	Alex Drost	Centrum voor proces en productontwikkeling
KNV	Simon Huiberts	Technology research and development
TLN	Helene Minderman	Beleidsadviseur Juridisch
	Janny Verhulst – van Eersel	Bedrijfsadviseur Juridisch
VCNL	Patrick Egberink	
Imtech	Jon Otten	
	René van Zutphen	
Eikelenboom	Albert Eikelenboom	Commercieel directeur
Nagel	Erik Nagel	
ND Logistics	Peter den Hartog	Logistics Engineer
Vos Logistics	Frank Scholte	Manager ICT
Te Winkel & Oomes	Willem van Riesen	Directeur
DSM	Anne Frans Tolboom	DSM Sourcing
Kemira	Johan Jansen	Logistics
Hoek Loos	Hans van der Have	Coördinator Centrale Logistiek
	Ben Valk	Veiligheidsadviseur
AVV	Nienke Bagchus	Projectleider Pilot Papierarm Varen
Stichting Vervoeradres	René Bruijne	Directeur
	Mw. Van Herwijnen	Secretaris
Verbond van Verzekeraars	Mw. K. Lehouck	
Rail Cargo Information Netherlands	Max Philips	Directeur voorlichtingsbureau
Railion	Dhr. Leskens	
Nefkens advies	Piet Nefkens	

BIJLAGE 2: GEBRUIKTE LITERATUUR

- Booz Allen & Hamilton, *Intelligent Transportation Systems Field Operational Test Cross-Cutting Study – Hazardous Material Incident Response*. Washington D.C., september 1998.
- Czerwenka, B., Bedarf es einer Revision der CMR zur Einführung des elektronischen Frachtbriefs im Internationalen Straßenverkehr? *Transportrecht*, Vol. 27 afl. 3 pag. IX-XII.
- Claringboudt, M.H., *The Electronic CMR waybill: print it on digital readable paper!* International Road Transport Union, december 2004.
- Claringboudt, M.H., *De elektronische vrachtbrief*, *Weg en Wagen*, nr. 46 (jaargang 16), 2003, p. 1-3.
- Claringboudt, M.H., *De digitale vrachtbrief en de digitale pen*, *Weg en Wagen*, nr. 51 (jaargang 19), 2006, p. 1-3.
- Empel, G. van, Huizink, J.B., *Goederenvervoer over zee, binnenwater en over de weg*, Deventer: Kluwer, 2000 (in het bijzonder hoofdstuk 8: derden en documenten).
- Geuens, *De elektronische CMR-vrachtbrief*, Liber Amicorum R. Wijfels, ETL, Antwerp, 2001.
- Haak, K.F., *Functies van de vrachtbrief in het wegvervoer*, *Weg en Wagen*, nr. 46 (jaargang 16), 2003, p. 4-6.
- Hendrikse, M.L. & van Huizen, Ph. H.J.G., *CMR: Internationaal vervoer van goederen over de weg*, Een praktische en rechtsvergelijkende benadering, Zutphen 2005
- Lemstra, W., *Stedelijke distributie – Samen gaan voor resultaat!*, Den Haag, juli 2004.
- Manrup Thomson, I.R., *Wet vervoer gevaarlijke stoffen*, S&J nr. 93, Deventer, 2005
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nota Vervoer gevaarlijke stoffen*. Den Haag, november 2005.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Minder lastig voor bedrijven*, Den Haag, april 2004.
- NEA transportonderzoek & training, *Blauwdruk pilotproject voertuig wal*. Rijswijk, maart 2001.
- Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding, *Incidentmanagement bij verkeersongevallen op auto(snel)wegen*, Arnhem, april 1999
- Smit, J.F.W., *Wet goederenvervoer over de weg*, S&J nr. 146, 2005.
- Stichting Vervoeradres, *De vrachtbrief Goed geregeld!*, Den Haag, november 2004.
- Transport en Logistiek Nederland, *Het vervoer van gevaarlijke stoffen – Handleiding voor de transportondernemer*. Zoetermeer, februari 2005.
- Transport en Logistiek Nederland, *Transport in cijfers – editie 2003*, Zoetermeer, 2003.

Transport en Logistiek Nederland, *Transport in cijfers – editie 2004*, Zoetermeer, 2004.

Verduijn, T.M., *BRUG: van concept naar pilot*, Delft, juni 2005.

Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie, *Responsible Care Rapport*, Leidschendam, december 2005.

Verkeerscentrum Nederland, *Quick scan vrachtauto-ongevallen op het hoofdwegennet*, Utrecht, oktober 2005.

Wesselink, A., *Nut en noodzaak van de vrachtbrief*, EVO magazine, 2005, afl. 7-8, p. 22-23.

BIJLAGE 3: RELEVANTE WETTEKSTEN

Wet goederenvervoer over de weg

Artikel 29

1. Het is verboden vervoer krachtens een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer onderscheidenlijk een communautaire vergunning als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderscheidenlijk derde lid, te verrichten indien met betrekking tot dat vervoer geen vrachtbrief is opgemaakt.

Besluit goederenvervoer over de weg

Artikel 104

1. De inhoud van de vrachtbrief, bedoeld in artikel 29, eerste lid van de wet, wordt bij ministeriële regeling vastgesteld.
2.

Artikel 105

1. De vergunninghouder is verplicht ervoor zorg te dragen dat:
 - a) de plaats en de datum van het opmaken daarvan;
 - b) een deel van de vrachtbrief vermeldende een omschrijving der goederen, de afzender, de geadresseerde en de vervoerder, in de vrachtauto, waarmee de goederen vervoerd worden, aanwezig is;
 - c) een deel van de vrachtbrief bij het ten vervoer aannemen van de goederen aan de afzender ten bewijze van ontvangst wordt afgegeven;
 - d) bij aflevering van de goederen het in onderdeel a bedoelde deel van de vrachtbrief tegelijk met de goederen wordt afgegeven tegen aftekening voor ontvangst van een daarvoor bestemd deel van de vrachtbrief.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien het beroepsvervoer betreft waarvan de op dat vervoer betrekking hebbende vrachtbriefgegevens gestructureerd en genormeerd via een elektronisch systeem worden uitgewisseld. De aard en inhoud van de bescheiden die in dat geval aan de in artikel 43 van de wet bedoelde ambtenaren ter inzage dienen te worden gegeven, worden bij ministeriële regeling vastgesteld.

Regeling Vrachtbrief 2005

Artikel 1

1. Op de vrachtbrief voor binnenlands beroepsvervoer worden de volgende aanduidingen vermeld:
 - a) de naam en het adres van de afzender;
 - b) de naam en het adres van de vervoerder;
 - c) de naam en het adres van de geadresseerde;
 - d) de gebruikelijke aanduiding van de aard van de goederen;
 - e) het brutogewicht of de op andere wijze aangegeven hoeveelheid van de goederen.
2. In de vrachtbrief kunnen de afzender en de vervoerder, naast de in het eerste lid genoemde aanduidingen, iedere andere aanduiding opnemen, die zij gezamenlijk nuttig achten.

Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR-Verdrag)

Artikel 5

1. De vrachtbrief wordt opgemaakt in drie oorspronkelijke exemplaren, ondertekend door de afzender en de vervoerder. Deze ondertekening kan worden gedrukt of vervangen door de stempels van de afzender en de vervoerder, indien de wetgeving van het land, waar de vrachtbrief wordt opgemaakt, zulks toelaat. Het eerste exemplaar wordt overhandigd aan de afzender, het tweede begeleidt de goederen en het derde wordt door de vervoerder behouden.
2. Wanneer de te vervoeren goederen moeten worden geladen in verschillende voertuigen of wanneer het verschillende soorten goederen of afzonderlijke partijen betreft, heeft de afzender of de vervoerder het recht om te eisen, dat er evenveel vrachtbrieven worden opgemaakt als er voertuigen moeten worden gebruikt of als er soorten of partijen goederen zijn.

Artikel 6

2. De vrachtbrief moet de volgende aanduidingen bevatten:
 - a) de plaats en de datum van het opmaken daarvan;
 - b) de naam en het adres van de afzender;
 - c) de naam en het adres van de vervoerder;
 - d) de plaats en de datum van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering der goederen;
 - e) de naam en het adres van de geadresseerde;
 - f) de gebruikelijke aanduiding van de aard der goederen en de wijze van verpakking en, voor gevaarlijke goederen, hun algemeen erkende benaming;
 - g) het aantal colli, hun bijzondere merken en hun nummers;
 - h) het bruto-gewicht of de op andere wijze aangegeven hoeveelheid van de goederen;
 - i) de op het vervoer betrekking hebbende kosten (vrachtprijs, bijkomende kosten, douanerechten en andere vanaf de sluiting van de overeenkomst tot aan de aflevering opkomende kosten);
 - j) de voor het vervullen van douane- en andere formaliteiten nodige instructies;
 - k) de aanduiding, dat het vervoer, ongeacht enig tegenstrijdig beding, is onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag.
2. Als het geval zich voordoet, moet de vrachtbrief nog de volgende aanduidingen bevatten:
 - a) het verbod van overlading;
 - b) de kosten, welke de afzender voor zijn rekening neemt;
 - c) het bedrag van het bij de aflevering van de goederen te innen remboursement;
 - d) de gedeclareerde waarde der goederen en het bedrag van het bijzonder belang bij de aflevering;
 - e) de instructies van de afzender aan de vervoerder voor wat betreft de verzekering der goederen;
 - f) de overeengekomen termijn, binnen welke het vervoer moet zijn volbracht;
 - g) de lijst van bescheiden, welke aan de vervoerder zijn overhandigd.
3. De partijen kunnen in de vrachtbrief iedere andere aanduiding, welke zij nuttig achten, opnemen.

ADR (Europese overeenkomst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg)

5.4.0 Any carriage of goods governed by ADR shall be accompanied by the documentation prescribed in this Chapter, as appropriate, unless exempted under 1.1.3.1 to 1.1.3.5.

5.4.1 Dangerous goods transport document and related information

5.4.1.1 General information required in the transport document

5.4.1.1.1 The transport document(s) shall contain the following information for each dangerous substance, material or article offered for carriage:

- a) the UN number preceded by the letters "UN";
- b) the proper shipping name supplemented, when applicable (see 3.1.2.8.1) with the technical name (see 3.1.2.8.1.1), as determined in accordance with 3.1.2;
- c) - for substances and articles of Class 1: the classification code given in Column (3 b) of Table A in Chapter 3.2. When, in Column (5) of Table A of Chapter 3.2, label model numbers other than 1, 1.4, 1.5 and 1.6 are given, these label model numbers, in brackets, shall follow the classification code;
- for radioactive material of Class 7: the Class number: "7";
- for substances and articles of other classes: the label model numbers given in Column (5) of Table A in Chapter 3.2. When more than one label model numbers are given, the numbers following the first one shall be given in brackets. For substances and articles for which no label model is given in Column (5) of Table A in Chapter 3.2, their class according to Column (3a) shall be given instead;
- d) where assigned, the packing group for the substance which may be preceded by the letters "PG" (e.g. "PG II"), or the initials corresponding to the words "Packing Group" in the languages used according to 5.4.1.4.1;
- e) the number and a description of the packages;
- f) with the exception of empty means of containment, uncleaned, the total quantity of each item of dangerous goods bearing a different UN number, proper shipping name or, when applicable, packing group (as a volume or as a gross mass, or as a net mass as appropriate);
- g) the name and address of the consignor;
- h) the name and address of the consignee(s);
- i) a declaration as required by the terms of any special agreement. The location and order in which the elements of information required appear in the transport document is left optional, except that (a), (b), (c) and (d) shall be shown either in sequence (a), (b), (c), (d) or in sequence (b), (c), (a), (d) with no information interspersed, except as provided in ADR. Examples of such permitted dangerous goods descriptions are: "UN 1098 ALLYL ALCOHOL, 6.1 (3), I" or "ALLYL ALCOHOL, 6.1 (3), UN 1098, I"

5.4.1.1.2 The information required on a transport document shall be legible. Although upper case is used in Chapter 3.1 and in Table A in Chapter 3.2 to indicate the elements which shall be part of the proper shipping name, and although upper and lower case are used in this Chapter to in-

dicating the information required in the transport document, the use of upper or of lower case for entering the information in the transport document is left optional.

8.1.2 Documents to be carried on the transport unit

8.1.2.1 In addition to the documents required under other regulations, the following documents shall be carried on the transport unit:

- a) The transport documents prescribed in 5.4.1, covering all the dangerous goods carried and, when appropriate, the container packing certificate prescribed in 5.4.2;
- b) The instructions in writing prescribed in 5.4.3, relating to all the dangerous goods carried;
- c) A copy of the main text of the special agreement(s) concluded in accordance with Chapter 1.5, if carriage is carried out on the basis of such agreement(s);
- d) Means of identification, which include a photograph, for each crew member, in accordance with 1.10.1.4.

8.1.2.2 Where the provisions of ADR require the following documents to be drawn up, they shall likewise be carried on the transport unit:

- a) The certificate of approval referred to in 9.1.2 for each transport unit or element thereof;
- b) The driver's training certificate prescribed in 8.2.1;
- c) The permit authorizing the transport operation, as prescribed in 5.4.1.2.1 (c), 5.4.1.2.3.3, 2.2.41.1.13 and 2.2.52.1.8.

8.1.2.3 The instructions in writing prescribed in 5.4.3 shall be kept in a readily identifiable form in the driver's cab. The carrier shall ensure that the drivers concerned understand and are capable of carrying out these instructions properly.

8.1.2.4 Instructions in writing which are not applicable to the goods which are on board the vehicle shall be kept separate from pertinent documents in such a way as to prevent confusion.