



# Inklimmers

*de problematiek, praktijkvoorbeelden en maatregelen*





# Inhoudsopgave

Inklimmers, een lastig en kostbaar probleem.....	2
De problematiek .....	4
Brexit .....	5
Hoe gaan inklimmers te werk?.....	6
Drie praktijkvoorbeelden .....	8
Wat wordt er tegen inklimmers gedaan?.....	10
Welke maatregelen zijn er nog nodig?.....	11
Wat kun je als transporteurs tegen inklimmers doen? .....	12
Kun je je tegen Inklimmers verzekeren? .....	15
Code of Practice .....	16
Hoe maak je de Code of Practice eenvoudiger? .....	18
Tips bij inklimmers.....	20
Colofon/bronnen .....	21

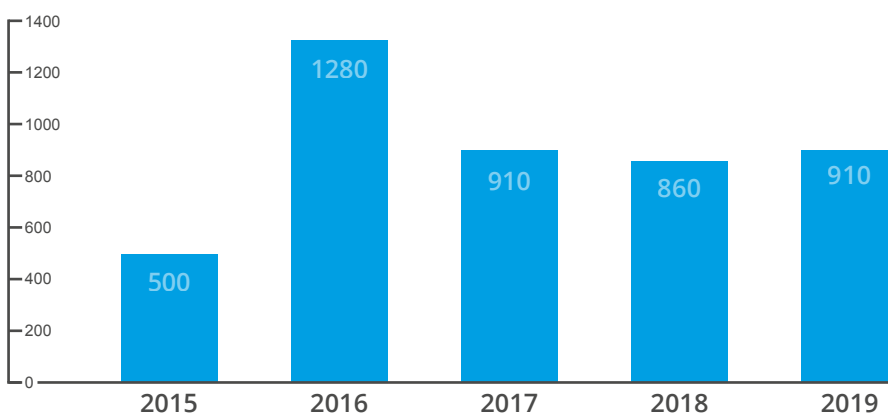


## Inklimmers; een lastig en kostbaar probleem

Het is misschien wel de angst van elke vrachtwagenchauffeur: migranten die in hun trailer Engeland proberen te bereiken. Ook wel 'inklimmers' genoemd. Wie is er verantwoordelijk als vluchtelingen in je vrachtwagen worden aangetroffen? Ongewild kun je als chauffeur in een situatie komen die grote gevolgen heeft. In Engeland zien ze je zelfs als verdachte en krijg je een boete! Dit wil je als chauffeur, maar zeker ook als transporteur voorkomen.

Om maar niet te spreken van de schade die inklimmers met zich mee brengen. Omdat ze voor langere tijd zitten opgesloten tussen de goederen, raakt de lading beschadigd of vervuild. Ook als de lading niet beschadigd is, wordt deze door de ontvanger vaak geweigerd. De verzekeraar vergoedt alleen bij zichtbare schade, dus zijn de kosten voor de transporteur. Daarnaast loopt de transporteur ook schade door vertraging van het transport op. Tot slot krijgen zowel het transportbedrijf als de chauffeur een hoge boete per aangetroffen verstekeling.

Aantal inklimmers per jaar aangetroffen in Nederland (Hoek van Holland, Europoort, IJmuiden en Vlissingen)



Bron: Koninklijke Marechaussee

Een lastig op te lossen en kostbaar probleem. Ondanks alle genomen maatregelen van ferrymaatschappijen en overheden blijft het risico van inklimmers aanwezig. En wat gaat er gebeuren als er eind dit jaar door de Brexit strengere douanecontroles komen? Hier moet je als transporteur op voorbereid zijn. Belangrijk is in ieder geval om altijd de Code of Practice te volgen.

In deze Whitepaper, die door Imbema samen met TLN is ontwikkeld, gaan we dieper in op de 'inklimmers' problematiek en wat je hiertegen kunt doen. Hiermee ben je als transporteur op de hoogte van een aantal belangrijke ontwikkelingen, weet je hoe inklimmers te werk gaan, wat de gevolgen zijn en hoe je het transport naar Engeland een stuk eenvoudiger en veiliger kunt maken. Want de technologische ontwikkelingen staan niet stil. Wij helpen je graag op weg.



**Manolo de la Fuente**

*Business Unit Manager SBS  
Imbema Transport & Logistiek*



**H el ene Minderman**

*Security Professional  
Transport en Logistiek Nederland*

## Wat zijn inklimmers?

vluchtelingen - migranten - verstekelingen - gelukszoekers

'Inklimmers' is een verzamelbegrip voor alle migranten die illegaal proberen in vrachtwagens te klimmen om ongezien het Verenigd Koninkrijk in te komen.





Foto: Sue Martin

## De problematiek

Het probleem van verstekelingen die aan boord van een vrachtwagen proberen te klimmen is er altijd al geweest. Alleen gebeurde het vroeger af en toe eens een keer. Dat veranderde toen er in 2015 een enorme vluchtelingenstroom naar Europa op gang kwam. Illegale migranten proberen vanuit verschillende zeehavens aan boord van een vrachtwagen naar het Verenigd Koninkrijk te komen. Ze laten zich met gevaar voor eigen leven, vaak geholpen door mensensmokkelaars, opsluiten in trailers en containers. Met alle gevolgen van dien. Ook komt het

regelmatig voor dat migranten onder een vrachtwagen klimmen en zich aan de as klampen. Bij Calais zorgden dit voor bedreigende situaties en enorme vertragingen.

Nadat eind 2016 de migrantenoversteekplaats in Noord-Frankrijk is gesloten – de beruchte ‘Jungle van Calais’ – verschoof het probleem zich ook naar andere plekken. Steeds meer migranten proberen nu via Belgische en Nederlandse zeehavens naar de overkant te komen. Het nieuws stond er het afgelopen jaar vol mee:

19-11-19 **25 verstekelingen levend aangetroffen in koelcontainer op veerboot**

06-11-19 **Twaalf volwassenen en vier kinderen in vrachtwagen haven IJmuiden**

23-10-19 **Engelse politie vindt 39 doden in vrachtwagen**

07-08-19 **De Marechaussee treft 21 vreemdelingen in koelwagen Hoek van Holland**

16-06-19 **Zwangere vrouw en vijf kinderen tussen autobanden in vrachtwagen**

27-05-19 **Speurhond slaat aan op koelwagen: vijftien vreemdelingen aangetroffen**

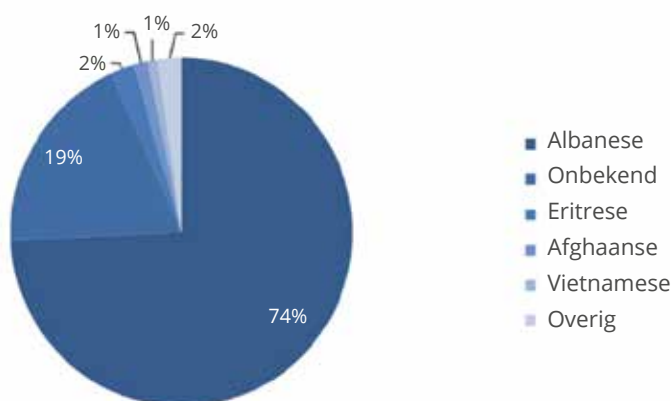
11-05-19 **Politie vindt 34 asielzoekers in vrachtwagen in Vlaardingen**

De meesten van deze inklimmers (voornamelijk jonge mannen) komen uit Albanië. Dit is geen oorlogsgebied. Ze verlaten het land vrijwillig omdat het één van de armste landen van Europa is. 1 op de 3 jongeren onder de 25 is werkloos. Ze hebben niks te verliezen. Vanwege economische motieven willen zij naar het Verenigd Koninkrijk reizen: 'Het beloofde land'. Het VK heeft geen nationale identiteitskaart, wat het relatief makkelijk maakt om illegaal een baan te krijgen en een toekomst op te bouwen. Vaak woont er al familie. Zo heb je in Engeland een grote illegale Albanese gemeenschap, waar iedereen elkaar helpt aan zwarte baantjes en woonruimte. Tot slot is de taal ook een pluspunt.

Door de strengere controles in de havens, verplaatst het probleem zich nu steeds meer naar het binnenland van Nederland. Migranten proberen al eerder op de route in de vrachtwagen te klimmen, zoals langs de A16, A15 en de A12. Maar ook in Gelderland of Limburg worden steeds vaker inklimmers gesignaleerd. Chauffeurs hebben dat niet altijd in de gaten.

In België zijn veel parkeerplaatsen langs de snelwegen naar de havens gesloten. Hierdoor parkeren chauffeurs vaker op onveilige parkeerplaatsen. Dit maakt het voor migranten weer makkelijker om in een trailer te klimmen.

**Nationaliteit mensen die illegaal de oversteek naar het Verenigd Koninkrijk proberen te maken:**



Bron: Koninklijke Marechaussee

## Zorgt de Brexit voor een toename van het aantal inklimmers?



Met de Brexit is TLN bang voor een mogelijk extra stroom inklimmers in de havens. Er zijn tot en met 31 december 2020 geen andere douane procedures dan nu. In de loop van 2020 wordt er meer duidelijk over de nieuwe regels. Maar dat er dingen gaan veranderen is wel zeker. Zo zullen er douane procedures komen.

Deze procedures gaan voor grote vertragingen bij de havens zorgen. Dit betekent lange wachtrijen buiten de hekken van de ferryterminals, waardoor het voor inklimmers makkelijker wordt aan boord van een vrachtwagen te klimmen. Bedrijven die zaken doen met het Verenigd Koninkrijk moeten zich hierop voorbereiden.

**Een Brits onderzoek maakte een berekening:** In Dover komen iedere dag 10.000 vrachtwagens aan. Als het 70 seconden kost om elke vrachtwagen te controleren, komt de wachttijd op een dag of zes. De Britten hebben aangekondigd niet alle lading te gaan controleren, maar toch.



## Hoe gaan inklimmers te werk?

### De Individuele inklimmers

Individuele 'inklimmers' proberen zelfstandig illegaal de oversteek naar het Verenigd Koninkrijk te maken. Vaak plannen ze hun reis op basis van informatie van vrienden en kennissen. Ze boeken een goedkope vlucht van Tirana naar Amsterdam. Deze reis is makkelijk want Albanezen mogen drie maanden visumvrij door Europa reizen. Via google maps zoeken ze uit hoe ze bij de Rotterdamse haven komen. Het moeilijkste is om op het rangeerterrein van Hoek van Holland te komen. Als ze over de hekken klimmen worden ze aangehouden.

Veel migranten verblijven in oude bunkers tot ze een gaatje in het hek of een andere sluiproute hebben gevonden. Soms springen ze de Nieuwe Waterweg in om zwemmend de hekken en het schrikdraad te omzeilen. Op het terrein bij Hoek van Holland snijden ze het zeil van een vrachtwagen open en klimmen ze in een laadruimte. Aan de binnenkant plakken ze de snee weer dicht. Deze groep criminelen heeft een grote kans om opgepakt te worden. Alhoewel ze zeggen de reis zelfstandig gepland te hebben zit hier ook vaak een mensensmokkelnetwerk achter.





### Georganiseerde mensensmokkelaars

Het georganiseerde mensensmokkel netwerk bestaat vaak uit Albanese maffia. De Albanese maffia is inventief, ze vinden steeds weer nieuwe plekken of manieren om migranten te smokkelen. Via vrachtwagens, rubberboten, zeiljachten of kleine vliegtuigjes. Ze opereren als professionele bedrijven en laten weinig sporen achter.

Voor duizenden euro's kun je in een koelcontainer of een afgesloten laadruimte mee naar Engeland. Vanuit verzamelplekken worden migranten 's-nachts door mensensmokkelaars opgepikt om ze

buiten het zicht van de camera's naar een parkeerterrein langs de snelweg te vervoeren. Hier worden ze in de laadruimte van een vrachtwagen op transport naar het Verenigd Koninkrijk gezet.

Door de goede isolatie is het moeilijk om inklimmers in koelcontainers te vinden. Migratiehonden zijn zeer effectief als middel voor het controleren van vrachtwagens op inklimmers en worden ook ingezet bij controles van koelcontainers.

*“Door de goede isolatie is het moeilijk om inklimmers in koelcontainers te vinden.”*





## Drie praktijkvoorbeelden

### 1 H.J. van Bentum Trailer Service

Bij H.J. van Bentum Trailer Service, gespecialiseerd in transport naar het Verenigd Koninkrijk, kennen ze het probleem van inklimmers al jaren. “We proberen het inklimmen zoveel mogelijk te voorkomen door de Code of Practice van de UK Border Force te volgen”, zegt adjunct-directeur Casper Beijen. “Onze chauffeurs hebben de opdracht de vrachtwagens en de lading zoveel mogelijk te controleren, maar hoe ver kun je daarin gaan? Er zijn bij een concullega zelfs inklimmers in een palletbox gevonden.

Ook laten we onze chauffeurs overnachten op beveiligde parkeerplaatsen. Maar het is toch te gek dat wij ons moeten verstoppen achter hekken, omdat de overheden de boel niet onder controle hebben. Er moeten goede grenscontroles komen aan de buitengrenzen van Europa om de toestroom van inklimmers te voorkomen. Nu zitten vervoerders en ferrymaatschappijen met hoge kosten voor preventieve maatregelen en schades als gevolg van inklimpraktijken. Ik hoorde laatst zelfs dat een vervoerder naast de boete ook nog € 2.800 moest betalen voor het retourticket van een inklimmer. Dat kan toch niet. Hierdoor wordt het steeds lastiger om chauffeurs te vinden die naar het Verenigd Koninkrijk willen rijden. Inklimmers worden steeds agressiever en gewelddadiger. Verzekeringspremies zullen alleen maar hoger worden door de toegenomen lading- en materieelschades.

## 2

**Schavemaker Logistics**

Bij Schavemaker Logistics en Transport herkennen ze het probleem van inklimmers. “Gelukkig rijden wij met een beperkt aantal vrachtwagens op Engeland”, zegt Susanne Dirksen, salesmanager bij Schavemaker Logistics en Transport. “Hiernaast hebben wij een crossdock in Breda, waardoor we zonder stops naar de havens rijden. Verder hebben wij er bewust voor gekozen om geen ‘ferrytransport’ op onze trailers te zetten. Hierdoor weten potentiële inklimmers niet waar we naartoe gaan. Natuurlijk hebben we onze chauffeurs ook goed geïnstrueerd. Ze weten waar de zwakke plekken op bepaalde routes zitten en weten dat ze hier alert moeten zijn en door moeten blijven rijden. Ook volgen wij de Code of Practise van de UK om te voorkomen dat migranten meeliften. Lukt dit wel, dan heeft dit vergaande gevolgen, zoals ladingderving, schade aan materieel en impact op de betreffende chauffeur.

*“Het zou goed zijn als vrachtwagens in alle havens door een scan zouden gaan.”*

“Het zou goed zijn als vrachtwagens in alle havens door een scan zouden gaan. Steekproeven zijn onvoldoende. Ook zou er meer samengewerkt moeten worden tussen AFTO, TLN, Zeehavenpolitie en andere betrokken instanties. Dat gebeurt nog te weinig. Hiernaast moet de overheid bijdragen aan de kosten die worden gemaakt om inklimmers tegen te houden. De betreffende gemeenten zijn er immers ook bij gebaat dat er geen illegalen rondhangen.” Dirksen houdt haar hart vast voor de Brexit. “Dat gaat ongetwijfeld tot files leiden bij de ferry’s. Een goed moment voor inklimmers om weer een poging te wagen, met alle gevolgen van dien...”

## 3

**Boom Transport**

Het familiebedrijf Boom Transport uit Venray rijdt al sinds de jaren 80 via Calais op Engeland. Met name in 2015 en 2016 was dat echt een uitdaging. Meerdere vrachtwagens werden bekogeld met stenen, er werd met stokken op voertuigen geslagen en een chauffeur werd bedreigd met een mes. Maar ook zonder incidenten was de situatie bedreigend. ‘Stel je voor: je schuift zes uur lang aan in de file. En zes uur lang zwerven er groepen van dertig, veertig man om je auto heen die er in, onder of op proberen te klimmen. Je kunt alleen maar blijven zitten en met lede ogen toezien wat er gebeurt’, zegt Peter Boom. ‘Los daarvan weet je als chauffeur van tevoren al dat je uren stilstaat, of er nu iets gebeurt of niet. Dat gaat gewoon frustreren’, vult zoon Boy aan. Daarnaast betekenden de vele vertragingen, veroorzaakt door de acties van migranten én de uitgebreide controles, hogere kosten. ‘De chauffeurs staan daar niet voor hun plezier. De loonkosten lopen gewoon door’, legt Peter Boom uit. ‘Tot grote financiële problemen heeft dat gelukkig niet geleid. Wij zijn een gezond bedrijf, maar zonder de problemen bij Calais hadden we een beter jaar gehad.

Gelukkig zijn de vluchtelingen de vrachtwagens van Boom Transport nooit ingekomen. Het bedrijf verzorgt geconditioneerd transport. Dat betekent dat de trailers sowieso goed zijn afgesloten. En omdat het risico op verstekelingen al veel langer bestaat, nam Boom Transport lang geleden al extra maatregelen. Een flinke pin in de deur van de cabine, een extra beugel op de palletkist en een extra zwaar gecertificeerd slot op de deuren van de trailer. ‘Daar kom je alleen met een snijbrander of hele zware slijptol in’, zegt Peter Boom.





## Wat wordt er tegen inklimmers gedaan?

**Naast de ontruiming van Calais namen autoriteiten en bedrijven de afgelopen jaren nog meer maatregelen tegen inklimmers. Zo investeerde de Eurotunnel fors in de beveiliging van het eigen terrein en een snellere doorloop.**

### **Ferry maatschappijen**

Ook ferry maatschappijen namen extra veiligheidsmaatregelen, zoals een hoger hekwerk met schrikdraad om het haventerrein, camera observatiesystemen met 24-uursmonitoring en camera's in de grond om de onderkant van voertuigen te filmen, ter bestrijding van zogenoemde assenhangers. Daarnaast worden speurhonden en warmtecamera's ingezet om inklimmers te kunnen detecteren.

De Koninklijke Marechaussee controleert steekproefsgewijs met honden, röntgenapparatuur en warmtecamera's op verstekelingen bij terminals. Met name migratiehonden zijn een groot succes. Die zijn speciaal opgeleid om mensen te ruiken. Hiernaast probeert de Koninklijke Marechaussee niet alleen migranten te vinden, maar ook mensensmokkelaars op te sporen. Ze voeren samen met een aantal andere Europese landen en Europol opsporingsonderzoeken uit om de kopstukken aan te pakken. Andere belangrijke maatregelen zijn controles bij de binnengrenzen, op luchthavens en aan de EU-buitengrens.



# Welke maatregelen zijn er nog nodig?

Ondanks de extra genomen maatregelen glippen er toch nog verstekelingen door de controles heen. Volgens TLN zijn er veel meer maatregelen nodig.

## 100 % controle zeehavens

Zo pleit de brancheorganisatie voor 100 procent controles in alle zeehavens met afvaarten richting Engeland. Er moeten meer scanners komen, zodat alle vrachtwagens worden gecontroleerd. Het is hierbij belangrijk om niet de snelheid van logistieke processen te frustreren.

## Boetes

Transporteurs en chauffeurs bij wie een verstekeling wordt aangetroffen moeten niet meer worden behandeld alsof het criminelen zijn en bestraft worden met hoge boetes.

## Veilige routes & parkeerplaatsen

Daarnaast moeten de routes naar de zeehavens goed gemonitord en beveiligd worden. Er moeten meer beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens komen. Voorzien van 'slimme' camera's, die verdachte bewegingen kunnen detecteren.

TLN signaleert dat chauffeurs door een tekort aan beveiligde terreinen, vaak noodgedwongen op slecht beveiligde en slecht verlichte parkeerplaatsen langs de snelweg staan. Hier kunnen inklimmers gemakkelijk in de vrachtwagen komen.

## Delen van informatie

Tot slot vraagt TLN opsporingsdiensten om risicovolle locaties en trends / ontwikkelingen over inklimmers met TLN te delen, zodat ze haar leden tijdig kan waarschuwen.



# Wat kun je als transporteurs tegen inklimmers doen?

Migranten worden steeds inventiever en zullen er alles aan doen om illegaal (verstopt in vrachtwagens) mee naar Engeland te reizen. TLN adviseert transporteurs zelf voorzorgsmaatregelen te nemen om zich tegen inklimmers te beveiligen. Wij geven een aantal tips.



## 1 Vermijd risico's en stop niet onderweg

Het is van belang om op de juiste wijze te handelen en risico te vermijden. Neem daarom adequate voorzorgsmaatregelen. Bedenk dat de meest risicovolle momenten zich voordoen op de routes van en naar de havens en in en nabij de havens. Neem dus altijd de kortste route en probeer niet te stoppen onderweg. Als je niet stopt, wordt het voor migranten lastig je vrachtwagen in te klimmen.

## 2 Gebruik zeilentrailer risicovol

Dichte trailers zijn veiliger dan schuifzeiltrailers, omdat inklimmers bij zeilentrailers de zeilen open snijden. Mocht je toch een schuifzeiltrailer willen gebruiken, gebruik dan een schuifzeilsysteem voorzien van aluminium panelen. Of laat 'smart' zeilen ontwikkelen, die een signaal geven als het zeil opengesneden wordt.

## 3 TAPA TSR certificering

Laat je als transporteur TAPA TSR certificeren. Als je werkt volgens de TAPA TSR standaard is het transport goed beveiligd.

## 4 Monteer extra sloten

Voorzie de achterdeuren van je vrachtwagen van een Kiwa SCM gekeurd beveiligingsslot. Een gekeurd slot zorgt voor een ijzersterke beveiliging. Hiernaast laten verstekelingen een trailer of container voorzien van een extra slot eerder staan.

## 6 Code of practice

Controleer voor vertrek en na elke stop je vrachtwagen en leg dit vast in de 'vehicle checklist'. Voer vóór het binnengaan van de Britse controlezone een eindcontrole uit. Deze checklist dient als bewijs voor de immigratiedienst van de UK, dat je er alles aan hebt gedaan om verstekelingen buiten je vrachtwagen te houden.

## 8 CO2 check

Maak gebruik van de CO2 check, leg dit vast en zorg voor een bewijsdocument dat u die check heeft laten doen.

## 5 Criminaliteitstraining

TLN biedt een criminaliteitstraining aan; met een module hoe inklimmers te voorkomen? Deze training telt mee voor Code-95. Chauffeurs leren hoe ze de controles uit moeten voeren en de 'Vehicle checklist' op de juiste manier te gebruiken.

## 7 Tachograaf

Maak onmiddellijk een print-out van de tachograaf als je langer moet doorrijden dan toegestaan. Of als je door vertraging bij de terminalde rijtijd hebt overschreden om aan boord van de trein of boot te komen. Of als het vinden van een veilige parkeerplaats meer tijd kost.

## 9 Geen reclame

Zet weinig reclame op de wanden van je trailer. Als je 'Ferry transport' op je trailer zet dan weten migranten dat je naar het Verenigd Koninkrijk gaat en vergroot je de kans op inklimmers.





## 10 Geavanceerde sloten

Met een elektronisch slot bepaal je zelf wanneer en door wie het slot wordt opengemaakt. Ook kun je hiermee de geschiedenis aflezen en aantonen dat de deuren van je trailer dicht zijn gebleven.

## 11 Monitor je lading

Wanneer je kwetsbare lading vervoert is het aan te raden je lading real time te monitoren. Hiermee kun je automatisch een rapport opleveren, waarin staat vermeld wat er precies met je lading is gebeurd en of deze tegen de afgesproken condities is vervoerd.

## 12 Rij- en rusttijdenverordening

Zorg dat richtsnoer 1 op rij- en rusttijdenverordening 561/2006 in verschillende talen in de cabine aanwezig is. Deze richtlijn beschrijft dat chauffeurs onder uitzonderlijke omstandigheden incidenteel mogen afwijken van de maximale rijtijden. Deze richtlijn is te downloaden via QR code:

[https://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/driving\\_time/guidance\\_notes\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en)





# Kun je je tegen inklimmers verzekeren?

De schade veroorzaakt door 'inklimmers' wordt steeds groter voor de transportsector. Het gaat hierbij niet alleen meer om kapotgesneden zeilen, geforceerde deuren of vernielde sloten. Schade aan lading, schade door vertraging van het transport en het verlies van opdrachtgevers veroorzaken hogere kosten. Tegen sommige schades kan een transporteur zich verzekeren. Andere schade, zoals het verlies van opdrachtgevers, is niet te verzekeren. Deze kosten zijn altijd voor de transporteur.

## Schade aan vrachtwagens

Schade aan vrachtwagens kan worden afgedekt met een motorrijtuigenverzekering. Alleen heb je hier veelal wel te maken met een eigen risico. Dit eigen risico geldt per gebeurtenis. Als er dus 10x iets gebeurt, krijg je ook 10x het eigen risico voor je kiezen. Sommige verzekeraars hanteren een lager eigen risico, als je aan de beveiligingseisen voldoet. Welke eisen dit zijn, is afhankelijk van het soort goederen dat je vervoert. Vraag je verzekering naar de voorwaarden.



## Schade aan lading

Een vervoerders aansprakelijkheidsverzekering dekt schade aan de lading, waar de transporteur aansprakelijk voor is. Alleen lost deze verzekering niet alle problemen op. Logistieke aansprakelijkheidsverzekeringen zijn gebaseerd op het internationale CMR verdrag. Hierin staat vermeld wanneer een vervoerder aansprakelijk is voor schade aan zijn lading en voor welke bedragen. Deze bedragen kunnen lager zijn dan de werkelijke schade. De verzekeraar keert de volledige schade dan niet uit. Ook heb je te maken met een eigen risico per gebeurtenis.



Wanneer er verstekelingen bij de lading hebben gezeten, wordt de lading vaak door de ontvanger geweigerd. Ook als er geen directe schade te zien is. Ze weten dan niet wat er met de spullen is gebeurd. Maar een verzekeraar vergoedt alleen bij zichtbare schade, waardoor de transporteur voor de schade opdraait. Hoewel een transporteur het feitelijk gezien niet verplicht is, voelt hij zich in zulke situaties toch gedwongen om de schade te vergoeden om zijn klant te vriend te houden.



Schade door vertraging van het transport zijn niet altijd in je aansprakelijkheidsverzekering meegenomen. Let hierop bij het afsluiten van een verzekering.



## Code of Practice

The UK Border Force heeft een zogeheten Code of Practice opgesteld, waaronder een vehicle checklist met eisen voor chauffeurs die naar het Verenigd Koninkrijk rijden. Het doel is inklimmers te voorkomen.

Als transporteur is het cruciaal je chauffeurs te informeren over het belang om de Code of Practice op de juiste wijze toe te passen. Helaas gebeurt dit in de praktijk onvoldoende. Het heeft grote gevolgen wanneer je de Code of Practice niet naleeft.

De “vehicle checklist” dient na iedere stop door de chauffeur ingevuld te worden. Het achteraf invullen wordt door de UK Border Force niet geaccepteerd. Wanneer de UK Border Force een inklimmer in de vrachtwagen aantreft, krijgen zowel de chauffeur als de werkgever een boete van maximaal 2000 GBP per aangetroffen verstekeling.

Beveiligingschecklist voor voertuigen					
Naam bedrijf:		Voertuignummer:			
Vracht ingeladen in:		Trailernummer:			
Op (datum):					
Controle	Na inladen	1* x stoppen	2* x stoppen	Laatste controle	Extra controle indien de tijd die is verstreken tussen controle door anderen en inscheping langer dan 15 min. is.
	Datum:	Datum:	Datum:	Check (3)	
Voertuig/trailer binnenkant	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee
Zeil en dak gecontroleerd op schade	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee
Externe bakken gecontroleerd	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee
Gecontroleerd onder het voertuig	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee
TIR touw bevestigd en gecontroleerd (1)	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee
Verzegeling bevestigd en gecontroleerd (2)	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee
Hangslot bevestigd en gecontroleerd (2)	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee	Ja / Nee
Verzegeling-/hangslotnummer					
Controle door anderen (e.g CO2, PMMW)	Ja / Nee				
Cabine gecontroleerd	Ja / Nee	Ja / Nee			
Tijdstip van controle					
Locatie van controle					
Handtekening chauffeur					

### CONTROLE TIPS

Een fysieke controle van TIR-kabel, verzegeling en hangsloten is van groot belang:

Wees alert op een doorgesneden en weer met lijm of haak vastgemaakte TIR-kabel en controleer de kabel hierop.

Controleer of verzegelingen en hangsloten niet zijn doorgesneden of gebroken en gerepareerd. Als een hangslot moeilijk geopend of gesloten kan worden, kan dit erop wijzen dat ermee geknoeid is. Verzegelingen worden ook regelmatig ‘vakkundig’ weer gerepareerd!

## Accreditatiesysteem

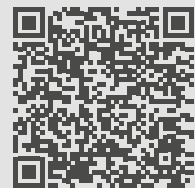
Het is cruciaal om de Code of Practice voorschriften en beveiligingsmaatregelen te implementeren in de bedrijfsprocedures. Transportondernemers die de Code of Practice volledig hebben geïmplementeerd kunnen bij de UK Border Agency een aanvraag tot accreditatie indienen. Alle procedures moeten zijn gedocumenteerd en dit moet ook kunnen worden aangetoond. Dit kun je bijvoorbeeld doen door de Code of Practice op te nemen in het chauffeurs handboek en/of door ze te bespreken tijdens het werkoverleg en dit met notulen vast te leggen.

Accreditatie wil echter niet zeggen dat er geen boetes meer worden opgelegd. Als transporteur krijg je geen boete, maar de chauffeur valt niet onder het bereik van het accreditatiesysteem. Dit betekent dat boetes wel opgelegd kunnen worden aan de chauffeur. TLN benadrukt dat accreditatie altijd in combinatie met naleving van de Code of Practice moet plaatsvinden. Accreditatie is dus geen vervanging van de Code of Practice.

Indien je aan de voorwaarden voldoet, dan kun je de aanvraag tot accreditatie indienen bij de UK Border Agency: [www.gov.uk/government/publications/application-to-join-civil-penalty-accreditation-scheme](http://www.gov.uk/government/publications/application-to-join-civil-penalty-accreditation-scheme)

De documenten van de Code of Practice zijn op de site van TLN  
in het Nederlands beschikbaar:

[www.tln.nl/thema-verstekelingen/verdieping-verstekelingen-code-of-practice-voorschriften/](http://www.tln.nl/thema-verstekelingen/verdieping-verstekelingen-code-of-practice-voorschriften/)





## Hoe maak je de Code of Practice eenvoudiger?

Het met de hand invullen en bijhouden van de vehicle checklist vergt nogal wat tijd en discipline van de chauffeur. In de praktijk gaat het dan ook vaak fout, met alle gevolgen van dien. De chauffeur wordt als verdachte gezien en de chauffeur en transporteur krijgen een boete. Met de huidige technologische ontwikkelingen kun je het checken van het voertuig en de beveiliging een stuk eenvoudiger en veiliger maken.

### **Elektronisch slot**

Wanneer je als transporteur extra zekerheid wilt of het voor de chauffeur makkelijk wilt maken is het handig om voor een elektronisch slot te kiezen. De logistieke planning kan dan zelf bepalen wie wanneer welke sloten mag openen. Zo'n slot registreert wanneer en door wie het wordt opengemaakt en waar het tilt-koord mee verbonden is. Op het slot kun je achteraf aflezen wanneer het slot open is geweest. Een voorbeeld van zo'n slot is de SBS BDI.

### **Geavanceerd telematica slot**

Voor transportbedrijven die lading met hoge waarde of kwetsbare lading vervoeren en daarom real-time op de hoogte willen blijven van de status van de lading zijn er telematica slotoplossingen beschikbaar. Voor een trailer kan dit een slot zijn met extra (infrarood) sensoren en alarmen aan de binnenkant, zoals de SBS INLOCK. Voor een container kan dit een SBS e-containerlock zijn met trackers bij de lading. Hiermee kun je achteraf bewijzen dat er niemand bij de lading is geweest, waardoor je schade door een afgekeurde lading voorkomt.



## Welk slot heb ik nodig?

In onderstaand schema zie je wat de verschillende oplossingen voor het bijhouden van de Code of Practice kunnen betekenen.

	Seal of mechanisch slot	Slot met registratie functionaliteit		Electronisch slot met SIM-kaart en Portal op thuisbasis: met toegangscontrole systeem (compliant met de Code of Practice)	
	Handmatig (chauffeur)	Handmatig	Automatisch	Handmatig	Automatisch
<b>Direct na afronding laden – controle op:</b>					
Buitenkant / zeil	x	x			x
Instappers	x	x			x
Lading sluiten of sealen	x		x		x
Tilt cords en straps verbonden	x	x			x
Tilt cords en straps van goede kwaliteit	x	x			x
Uniek sealnummer	x		x		x
<b>Bij tussenstop, overladen, nieuwe chauffeur</b>					
Instappers	x	x			x
Lading sluiten of sealen	x		x		x
<b>Voor onboorden UK / immigratie controle</b>					
Tilt cords en straps	x	x			x
Slot of seal	x		x		x
Zeil / buitenkant	x	x			x
Check externe opslag ruimtes	x	x			x
Check in de container / trailer (mag met trackers)	x	x			x



E-Containerlock tracking unit



BDI elektronisch slot met registratie functionaliteit

# Tips bij aantreffen inklimmers

TLN benadrukt om bij een vermoeden of bij het aantreffen van inklimmers niet uit te stappen en direct het alarmnummer van de politie te bellen. Daarna ook altijd de planner of securitymanager van je bedrijf bellen.

## **Politie, brandweer, ambulance bij spoed**

Zoek in bijna heel Europa in urgente situaties hulp via

**112**

## **Calais en Noord-Frankrijk bij spoed**

Bel noodnummer politie via mobiele telefoon

**117**

## **Geen spoed**

Bel Nederlandse politie via

**0900 8844**

of vanuit buitenland

**(0031) 343 57 8844**

## **Meld Misdaad Anoniem**

Meldt gratis anoniem tips over misdrijven

**0800 7000**

### **Autoriteiten informeren**

Verder komt het regelmatig voor dat een chauffeur denkt dat alle illegale immigranten zijn voertuig hebben verlaten. Echter, bij een controle blijkt vervolgens dat er toch een aantal is achtergebleven in de vrachtwagen. TLN adviseert om ook in deze gevallen de autoriteiten te informeren over het vermoeden dat illegale immigranten zich in het voertuig bevinden.

### **Meldformulieren**

Daarnaast heeft de Marechaussee meldformulieren voor chauffeurs in twintig talen ontwikkeld. Als een chauffeur ziet dat illegalen in een vrachtwagen proberen te klimmen, dan kan hij dat met zo'n formulier, melden bij TLN en/of de transportondernemer. Die geeft het dan weer door aan de Marechaussee.

**Colofon**

Deze whitepaper is een uitgave van Imbema Transport & Logistiek in samenwerking met TLN.

Niets uit deze publicatie mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Imbema.

+31 (0)88 - 130 67 80

[www.imbema.com](http://www.imbema.com)

**Bronnen**

TLN / BDU

NOS

AD

TROUW

EenVandaag

Koninklijke Marechaussee

