

‘Indianenverhalen en halve waarheden’

Nieuwsblad Transport 24 februari 2012

Chaos in de luchtvracht in 2013? Expert Dick Meijaard van PMT Smartpoint vindt dat er veel onzin circuleert over de nieuwe EU-regels erkend verlader.

Europa wordt in 2013 heus niet geconfronteerd met een explosie aan onbekende luchtvracht, stelt de expert.

Meijaard wil het wel van de daken van de honderden vrachtloodsen op Schiphol schreeuwen: ‘laat je gewoon goed informeren en wees er tijdig bij. Dan valt het best mee’. “Wij hebben nog ruim een jaar de tijd om ons voor te bereiden op de nieuwe EU- regels voor de erkend verlader.”

Chaos die de Europese verladersorganisatie ESC claimt, voorziet hij niet. “Wat ik wel zie, is veel chaos in de berichtgeving over de nieuwe regels, bewust of onbewust.”

Meijaard wijst er op dat de nieuwe regelgeving binnen de EU wel een vrij complexe materie is en dat de buitenstaander daardoor door de bomen het bos niet meer ziet. “Elk land heeft zijn eigen interpretatie van de regels en dat kan best verwarrend zijn”, zegt hij. Zo heeft België pas onlangs de inzet van speurhonden goedgekeurd om zendingen op explosieven te controleren. Op het gebruik van detectie-apparatuur voor luchtspoormonsters, die in Nederland al bijna tien jaar door PMT Smartpoint wordt gedaan, is bij de zuiderburen nog steeds onderwerp van diepgaande studies. “Met andere EU-lidstaten zijn die verschillen nog groter.”

Meijaard wil in de Nederlandse markt de angst voor chaos wegnemen. Hij wijst er op dat de databank van de Nederlandse luchtvrachtkoepel ACN 5.000 leden telt, die voor het kleine bedrag van 25 euro ooit erkend verlader zijn geworden. “Van dat aantal is hooguit een vijfde regelmatig bezig met het versturen van luchtvracht”, schat hij. “Dat volledige ACN-bestand is dan ook ernstig vervuild en geen goede graadmeter. Ik denk dat er in Nederland maximaal maar zo’n 1.000 ondernemingen actief bezig zijn met het regelmatig versturen van luchtvracht. Het is alleen voor deze bedrijven interessant om zich te laten registreren als bekend verlader. De rest is veel beter af om de lading straks via de expediteur te laten controleren. Dat is veel voordeliger.”

Voor de kleine duizend verladers is het wel de hoogste tijd om zich te registreren als bekend verlader bij de Koninklijke Marechaussee (KMar), aldus Meijaard. “Ze moeten natuurlijk niet een paar maanden voor de deadline komen met een aanvraag of wachten tot april 2013. Dan weet je zeker dat je te laat bent.”

Tot nu toe is de toeloop van aanvragen tegengevallen, moet ook hij erkennen, maar dat heeft volgens hem hoofdzakelijk te maken met de geringe aandacht in de markt voor de nieuwe regels. “Er wordt binnen de branche heftig gefantaseerd over de veiligheidscontroles. Er zijn veel indianenverhalen en halve waarheden. Zo zijn in april 2011 de maatregelen aangescherpt om de inspecties beter uit te voeren. Een hardnekkig gerucht in de markt is nu dat controles met sporenonderzoek, ETD, niet langer zijn toegestaan. Niet waar. Naast vaste deeltjes worden nu ook dampdeeltjes bij de inspecties meegenomen. Dat betekent dat er naast een veegmonster ook deeltjes moeten worden opgezogen. Daarmee is de apparatuur nog steeds goedgekeurd. Voor goederen die vacuüm zijn verpakt, is deze methode natuurlijk onzinnig want die goederen komen niet in contact met de lucht.

Een ander misvatting is volgens Meijaard dat speurhonden pallets met een hoogte van 2,20 meter niet meer mogen controleren. “Vanaf de grond is de limiet voor honden nu bijgesteld naar een hoogte van 1,30 meter. Daarboven ruiken ze weinig en is de inzet van honden minder betrouwbaar. In de praktijk betekent dit dat wij bijvoorbeeld voor de maindeckpallets een bouwput nodig hebben om de lading te laten zakken op de juiste hoogte voor de speurhonden. Een andere oplossing is een verhoging, waarop de hond met zijn begeleider langs de pallets kan lopen. Het zijn kleine aanpassingen omdat de overheid ook steeds meer inhoudelijk heeft nagedacht over de toepasbaarheid van de regels, maar de markt reageert alsof alles niet meer mag.

PMT zegt een groot deel van de vrachtmarkt op Schiphol te bedienen met adviezen en opleidingen over de nieuwe regels. Daarnaast controleert het bedrijf ongeveer 85% van de onveilige vracht die aan expediteurs op Schiphol wordt aangeboden. Deze inspecties gebeuren nu hoofdzakelijk nog ambulantly, maar PMT heeft onlangs bij Schiphol Express een permanent inspectiepunt opgezet met speurhonden, luchtsproenonderzoek en een röntgenscan. Daar kunnen onder meer volledige Europallets worden gescand.