

26.

Auditrapport

Audit systeemtoezicht Inspectie Leefomgeving en Transport

Naam ondernemingen:
Roelofsen Transport B.V.
Rotra Warehousing B.V.
Verhuellweg 5
6984 AA Doesburg

Colofon

Uitgegeven door	Inspectie Leefomgeving en Transport Domein Rail en Wegvervoer
Uitgevoerd door	[REDACTED] (lead-auditor) [REDACTED] (auditor)
Telefoon Informatie	[REDACTED]
ILT nummer Auditnummer	ILT/91626 756/130716/0900/1017
Datum Status Versienummer	08-09-2016 definitief 1.0

Inhoud

1	Aanleiding, opdracht, autorisatie en eindoordeel	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Opdracht	4
1.3	Jaarrapportages	4
1.4	Autorisatie	4
1.5	Eindoordeel	5
2	Gegevens onderneming	6
2.1	NAW gegevens	6
2.2	Directie en bedrijfsleiding	6
2.3	Inschrijvingen Kamer van Koophandel	6
2.4	Bedrijfsactiviteiten	6
2.5	Gegevens vakbekwaamheid en vervoersvergunning	7
2.6	Certificering(en)	8
		9
3	Doelstelling en omvang audit	10
3.1	Doelstelling	10
3.2	Afbakening audit	10
3.3	Werkwijze audit	10
3.4	Systeemcriteria	11
3.5	Identificatie geïnterviewden	11
3.6	Beoordeelde documenten	12
3.7	Beoordeelde systemen en programma's	12
3.8	Reality checks	12
		12
4	Toetskader en bevindingen	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Toetscriteria	13
4.3	Eindoordeel audit	13
4.4	Uitwerking bevindingen	13
4.5	Toetsing bevindingen aan criteria	14
		24
5	Wederhoor en afspraken	25
5.1	Wederhoor	25
5.2	Afspraken, toezicht en vervolg	25
		25
6	Bijlagen	26
6.1	Geïnterviewden	26
6.2	Documenten	26
6.3	Systemen en programma's	26
6.4	Reality-checks	28
		28

1 Aanleiding, opdracht, autorisatie en eindoordeel

1.1 Aanleiding

Op 21 december 2011 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (*hierna: ILT*) een handhavingconvenant afgesloten met de onderneming Rotrexma Holding B.V. gevestigd te 6984 AA, Doesburg, Verhuellweg 5, (*hierna: Rotrexma Holding*) Dit convenant is geldig voor 2 dochterondernemingen: Roelofsen Transport B.V. (*Hierna: Roelofsen Transport*) en Rotra Warehousing B.V., (*Hierna Rotra Warehousing*) en heeft een looptijd van 5 jaar. In dit handhavingconvenant is vastgelegd, dat de Inspectie voor verlenging van dit convenant, een audit zal uitvoeren gedurende de looptijd van dit convenant.

Dit rapport beschrijft de uitvoering en de resultaten van deze audit en de gemaakte afspraken en de hierbij gemaakte afspraken.

1.2 Opdracht

De Inspectie voert een audit uit bij Roelofsen Transport en Rotra Warehousing. Tijdens deze audit stelt de Inspectie vast of Roelofsen Transport en Rotra Warehousing haar bedrijfsprocessen en -systemen zo heeft ingericht en zodanige beheersmaatregelen heeft genomen dat de naleving van wet- en regelgeving is geborgd. De audit wordt gehouden in de periode van 13 juli 2016 tot en met 25 augustus 2016 op de bedrijfslocaties te Doesburg en Nieuw-Amsterdam.

1.3 Jaarrapportages

Bij een convenant spreken partijen af dat de ondertoezichtstaande ILT jaarlijks rapporteert met betrekking tot de naleving van wet- en regelgeving. Door Roelofsen Transport en Rotra Warehousing zijn jaarrapportages ingeleverd over de jaren 2011 tot en met 2015. Deze rapportages zijn door ILT geëvalueerd en besproken met de directie van Roelofsen Transport en Rotra Warehousing.

1.4 Autorisatie

Door middel van hun handtekening geven de LRQA opgeleide auditoren te kennen dat deze rapportage volgens de geldende richtlijnen van ILT domein Rail- en Wegvervoer tot stand is gekomen.

Functie en naam	Handtekening
Lead-auditor [Redacted]	[Redacted]

Auditor [Redacted]	[Redacted]
-----------------------	------------

1.5

Eindoordeel

De beheersmaatregelen die Roelofsen Transport en Rotra Warehousing heeft geïmplementeerd in haar kwaliteitsmanagementsysteem, zijn op dit moment *onvoldoende* om de naleving van wet- en regelgeving ten aanzien van het vervoer te borgen. De beheersmaatregelen die zijn genomen zijn onvoldoende effectief en efficiënt.

De bevindingen waarop dit eindoordeel is gebaseerd, staan in paragraaf 4.4.

De bedrijfsactiviteiten van Roelofsen Transport en Rotra Warehousing zijn vermeld in paragraaf 2.4.

De afbakening van de audit is vermeld in paragraaf 3.2.

2 Gegevens onderneming

2.1 NAW gegevens

Naam onderneming	Roelofsen Transport B.V. Rotra Warehousing B.V.
Bezoekadres	Verhuellweg 5
Postadres	6984 AA Doesburg

Naam contactpersoon	[REDACTED]
Functie	Process-controller
Telefoon contactpersoon	+ [REDACTED]
E-mailadres	[REDACTED]@rotra.nl

2.2 Directie en bedrijfsleiding

H.T.M. Roelofsen	operationeel directeur
M.M. Roelofsen	commercieel directeur

2.3 Inschrijvingen Kamer van Koophandel

KvK	09045595
Naam rechtspersoon	Roelofsen Transport B.V.
Handelsnaam	Roelofsen Transport B.V.
Bestuurders	[REDACTED] en [REDACTED]
Bedrijfsomschrijving KvK	Het verzorgen van nationale en internationale transporten, verhuizingen en bevrachtingen, de opslag en expeditie van alle soorten goederen, de exploitatie van automobiel- en garagebedrijven, besteldiensten en taxi- en autoverhuurbedrijven. De vertegenwoordiging van binnen- en buitenlandse ondernemingen, alsmede het drijven van agentuur- en commissiehandel en het ontvangen van goederen in depot of consignatie. Het deelnemen in en/of het voeren van het bestuur over andere vennootschappen of ondernemingen. Het verrichten van zodanige handelingen als met het vorenstaande direct of indirect in verband staat, alles in de meest uitgebreide zin.
Organisatiestructuur	Besloten vennootschap die onderdeel uitmaakt van de Rotrexma Holding B.V.. Enig aandeelhouder is Rotrexma Holding B.V.

KvK	005977289
Naam rechtspersoon	Rotra Warehousing B.V.
Handelsnamen	Rotra Warehousing B.V. Rotra Health Care Logistics
Bestuurders	██████████ en ██████████
Bedrijfsomschrijving KvK	Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.) De opslag van alle soorten handelsgoederen
Organisatiestructuur	Besloten vennootschap die onderdeel uitmaakt van de Rotrexma Holding B.V. Enig aandeelhouder is Rotrexma Holding B.V.

2.4

Bedrijfsactiviteiten

Activiteiten	<p>Het meer dan 100 jaar oude familiebedrijf Rotra heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld tot full service logistieke dienstverlener. Wereldwijde expeditie door de lucht, over zee, over land, over binnenwater, is gebundeld in één organisatie, de Rotrexma Holding B.V. (Koninklijke Rotra Groep)</p> <p>In deze Holding zijn werkmaatschappijen ondergebracht specifiek voor verschillende transportmodaliteiten. Deze maatschappijen zijn gevestigd in Nederland, Duitsland, Frankrijk, United Kingdom, Italy, Austria, Norway, Turkey, United States, Brazil, Saudi Arabia, United Arab Emirates, Australia, Indonesia, Singapore, Hong Kong, India, Thailand en China.</p> <p>Een tweetal werkmaatschappijen; Roelofsen Transport, die het wegtransport van groepagegoederen voor de Rotra Groep verzorgt en Rotra Warehousing, die verantwoordelijk is voor de (tijdelijke) opslag van deze goederen, vallen onder het convenant van Rotrexma/ILT. De overige werkmaatschappijen van de Rotrexma Holding B.V., vallen niet onder het convenant van Rotrexma/ILT. Dit is een bewuste keuze van de directie van deze holding.</p> <p>In 2014 is transportbedrijf Veurink International B.V. te Hardenberg failliet gegaan. Rotra Forwarding en Roelofsen Transport hebben een deel van de failliete boedel gekocht van de curator. De organisatie heeft daarbij 24 medewerkers overgenomen en 11 vrachtauto's. De activiteiten, medewerkers en middelen zijn bij Rotra Forwarding en Roelofsen Transport ondergebracht. De locatie is inmiddels verhuisd</p>
--------------	--

	<p>van Hardenberg naar Nieuw-Amsterdam.</p> <p>Mede hierdoor heeft Roelofsen Transport BV een transportvloot van 81 trekkende eenheden.</p> <p>In Doesburg en Nieuw-Amsterdam zijn distributiecentra gevestigd, waar cross-docking, sortering en bundeling van goederen en tijdelijke opslag, plaatsvindt.</p> <p>De activiteiten m.b.t. de distributie voor het wegtransport van gevaarlijke goederen, vindt plaats m.b.t. alle gevarenklassen, behalve de klassen 1, 2.3, 6.2 en 7. Het totaal aantal zendingen in 2015, was 349.113, waarvan 12962 gevaarlijke stoffen zendingen(3,7%).</p> <p>De transportmiddelen die gebruikt werden in 2015: Extern transport: - 67 trekkende eenheden; - 9 LNG trekkers; - 2 LZV's; - 4 combi's; - 323 trailers; - 14 afzetbakken; - 5 motorwagen t.b.v. van motorwagen combinaties.</p> <p>Roelofsen Transport heeft de beschikking over 105 fulltime chauffeurs, 8 parttime chauffeurs en 24 oproep chauffeurs.</p> <p>Daarnaast maakt Rotra Forwarding gebruik van geïntegreerde en niet-geïntegreerde charters.</p>
--	---

2.5

Gegevens vakbekwaamheid en vervoersvergunning

Vakbekwaamheid

Naam	[REDACTED]
Vakdiploma	Beroepsgoederenvervoer
Geldig tot	Onbeperkt

Vervoersvergunning

Naam	Eurovergunning
Nummer	NIWO nr N-03941
Geldig tot	Onbeperkt

VHIB

Op naam van:	Roelofsen Transport B.V.
Nummer	GL510448VXXX
Geldigheid t/m	10-07-2017

Veilighedsadviseur ADR

Naam	[REDACTED]
Vakdiploma	Veilighedsadviseur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR)
Geldig tot	25-11-2020

Veilighedsadviseur ADR

Naam	[REDACTED]
Vakdiploma	Veilighedsadviseur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR)
Geldig tot	19-10-2018

2.6

Certificering(en)

<i>naam certificaat</i>	<i>Geldig tot</i>
ISO 9001:2015	23-08-2019

3 Doelstelling en omvang audit

3.1 Doelstelling

Toets door middel van een audit of Roelofsen Transport en Rotra Warehousing aantoonbaar beheersmaatregelen heeft getroffen om wet- en regelgeving waar de Inspectie toezicht op houdt na te leven. Geef een oordeel of de beheersmaatregelen zodanig effectief en efficiënt in de bedrijfsprocessen en -systemen zijn geborgd, dat de risico's op overtreding van wet- en regelgeving worden beheerst.

3.2 Afbakening audit

De reikwijdte van de audit is de Arbeidstijdenwet (Atw), het Arbeidstijdenbesluit vervoer (ATBv), de Wet wegvervoer goederen (Wwg) de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en de Arbeidsomstandighedenwet (Arbo).

De scope van deze audit is gericht op het toetsen van de borging van de naleving van de wettelijke bepalingen ten aanzien van:

- de rij- en rusttijden, juist gebruik bestuurderskaart en digitale tachograaf,
- de maximaal toegestane massa en de maximaal toegestane aslasten van voertuigen (beladingsvoorschriften),
- de Europese Overeenkomst, betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR),
- toepassing voorwaarden LZV Inzet,
- vergunningplicht en eis van dienstbetrekking,
- de ARBO wetgeving (uitsluitend t.a.v. de aanwezigheid van de RI&E, preventiemedewerker en het plan van aanpak),
- de voorwaarden van 5.4.2 ADR/IMDG-code voertuig beladingscertificaat.

Tijdens de audit wordt met name de focus gelegd op de vestiging Nieuw-Amsterdam om te beoordelen hoe de implementatie van het kwaliteitsmanagementsysteem aldaar door Rotrexma Holding heeft plaatsgevonden. Tevens wordt daar de aansturing van de medewerkers en de uitvoering van hun werkzaamheden beoordeeld.

De reden hiervoor is dat in 2014 transportbedrijf Veurlink International B.V. te Hardenberg failliet is gegaan. Rotrexma Holding heeft van de curator een deel van de inboedel gekocht en deze activiteiten (werkzaamheden, mensen en middelen) ondergebracht binnen het bedrijfs- en kwaliteitsmanagementsysteem van Rotrexma Holding. Inmiddels is de vestiging Hardenberg gesloten en verplaatst naar Nieuw-Amsterdam.

Tijdens het interview op 19 juli 2016 met operationeel directeur [REDACTED] kregen de auditoren informatie over een actueel geschil tussen FNV en Roelofsen Transport, Rotra Forwarding (hierna: Rotra Forwarding) en Truck Supply Europe, (hierna: Truck Supply Europe). Het geschil gaat o.a. over de naleving CAO, toepassing artikel 26 voor het beroepsgoederenvervoer over de weg en de aansturing en salarissuitbetalingen van de Roemeense chauffeurs. Weliswaar is de audit gericht op Roelofsen Transport en Rotra Warehousing, echter gelet op de onderlinge samenhang van de activiteiten binnen Rotrexma Holding en de zorgplicht die Rotrexma Holding heeft ten opzichte van alle dochterondernemingen binnen de holding, kan ILT het geschil tussen FNV en Roelofsen Transport, Rotra

Forwarding en Truck Supply Europe, niet los zien van deze audit en de beoordeling van de verlenging van het convenant met de Rotrexma Holding. De auditoren hebben tijdens de audit dit ook direct kenbaar gemaakt aan [REDACTED] en deze informatie binnen de scope van de audit geplaatst. Tevens gaven zij hierbij aan dat zij assistentie zouden vragen van een coördinerend specialist binnen ILT, inspecteur [REDACTED] bij het beoordelen van de aansturing en de planning binnen de Rotrexma Holding en meer specifiek binnen Rotra Forwarding B.V. van de Roemeense dochteronderneming Truck Supply Europe Srl. De bevindingen van deze beoordeling zijn uitgewerkt in hoofdstuk 4.4. en als zodanig ook volgens de toetscriteria van hoofdstuk 4.2 gegradeerd.

Buiten de scope van de audit valt:

- de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden door de charters
- inhoudelijke toetsing van de RI&E en het plan van aanpak en alle andere voorschriften van de Arbo wetgeving,
- de naleving van wetgeving voor de opslag van gevaarlijke stoffen en/of andere logistieke activiteiten.

3.3 Werkwijze audit

Tijdens de audit worden de bedrijfsprocessen en -systemen, alsmede de beheersmaatregelen getoetst aan de systeemcriteria, genoemd in paragraaf 3.4.

Er vindt een documentenstudie plaats en er worden interviews gehouden. Voorts worden reality-checks uitgevoerd. Hierbij wordt getoetst of de onderneming haar systemen en processen zo heeft ingericht en beheersmaatregelen heeft genomen, dat deze leiden tot het naleven van wet- en regelgeving waar de inspectie toezicht op houdt.

3.4 Systeemcriteria

De inspectie hanteert de volgende systeemcriteria bij de beoordeling van het kwaliteitsmanagementsysteem (hierna: KMS) en de implementatie daarvan in de bedrijfsvoering:

1. De leiding toont haar verantwoordelijkheid bij de naleving van wet- en regelgeving aan;
2. Het personeel is zich bewust van het belang van de naleving van wet- en regelgeving en handelt hier ook naar;
3. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden van diegenen die te maken hebben met de naleving van wet- en regelgeving zijn gedefinieerd en bekend binnen de organisatie;
4. Het personeel beschikt over voldoende kennis en de juiste instelling om de wet- en regelgeving te kunnen naleven;
5. Het personeel beschikt over afdoende middelen om de wet- en regelgeving te kunnen naleven;
6. In de primaire -, ondersteunende- en sturingsprocessen zijn aantoonbare beheersmaatregelen opgenomen om de naleving van wet- en regelgeving te borgen;
7. De leiding monitort en toetst aantoonbaar regelmatig de borging van de naleving van wet- en regelgeving op doeltreffendheid en op verbeteringen en intervineert waar nodig.

- 3.5 Identificatie geïnterviewden**
Voor de namen en functies van de geïnterviewden wordt verwezen naar bijlage 6.1.
- 3.6 Beoordeelde documenten**
Voor een lijst met beoordeelde documenten wordt verwezen naar bijlage 6.2.
- 3.7 Beoordeelde systemen en programma's**
Voor een lijst met systemen en programma's die zijn Ingezien wordt verwezen naar bijlage 6.3.
- 3.8 Reality checks**
Voor een opsomming van de uitgevoerde reality-checks wordt verwezen naar bijlage 6.4.

4 Toetskader en bevindingen

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de toetscriteria, de uitwerking en gradaties van de bevindingen en het eindoordeel.

4.2 Toetscriteria

De inspectie maakt voor de beoordeling onderscheid in *grote tekortkomingen*, *kleine tekortkomingen* en *signalen*. Hieronder wordt verstaan:

Grote tekortkoming

Het systeem/proces is zo ingericht dat:

- één of meerdere van de 7 criteria volledig ontbreekt (PDCA-cyclus niet aantoonbaar rond);
- er gestuurd wordt op overtredingen;
- de onderneming overtredingen laat plaatsvinden zonder verbeteracties te nemen.

Kleine tekortkoming

Er wordt aan één of meerdere van de 7 criteria onvoldoende voldaan, waardoor het systeem een negatieve invloed heeft op de naleving. Er is bijvoorbeeld sprake van interne afwijkingen in het eigen systeem (tegenstrijdigheden, onjuistheden, niet consistent). Er is sprake van een nalevingrisico.

Signaal

Er is geen of nauwelijks sprake van een nalevingrisico. In de toekomst kan wel mogelijk sprake zijn van een nalevingrisico en/of een mogelijkheid dat aan één of meerdere criteria niet wordt voldaan.

4.3 Eindoordeel audit

De uitkomst van de audit wordt beoordeeld als *voldoende* of *onvoldoende*. Hieronder wordt volstaan:

Voldoende

Er is géén grote tekortkoming vastgesteld en niet meer dan 5 kleine tekortkomingen.

Onvoldoende

Er zijn één of meer grote tekortkomingen vastgesteld of meer dan 5 kleine tekortkomingen.

4.4

Uitwerking bevindingen

Hieronder zijn de bevindingen verder uitgewerkt. Bij elke bevinding is tevens de gradatie vermeld.

<p>Bevinding 01</p>	<p>In het kader van een reality-check heeft de inspectie van alle chauffeurs van Roelofsen Transport B.V, vestiging Doesburg het urenoverzicht opgevraagd van de nachtdiensten over de eerste 2 weken van mei 2016. Daaruit blijkt dat de totale arbeid 8 maal meer dan 12 uren bedroeg. Tijdens de audit is de manager operations van Rotra Forwarding over dit onderwerp geïnterviewd. Tijdens dit interview gaf hij aan dat binnen Rotra Forwarding bekend is dat de ritten van en naar Zeeland deze overtredingen creëren. Verder werd hem pas op basis van de getoonde urenoverzichten duidelijk dat de chauffeurs regelmatig zelf hun tijdstip van vertrek bepalen, waardoor sommige overtredingen zijn ontstaan. Tijdens een ander interview werd verder duidelijk dat er geen analyse plaatsvindt op genoemd wettelijk voorschrift. Rotra Forwarding heeft geen beheersmaatregelen genomen die ervoor zorgen dat de totale arbeid tijdens nachtdiensten niet langer wordt dan 12 uren.</p> <p>Aanleiding van deze reality-check zijn 2 klachten die de inspectie op 13 april 2016 en 22 mei 2016 van een chauffeur van Roelofsen Transport heeft ontvangen. Deze klachten wezen erop dat de totale arbeid die tijdens het uitvoeren van de nachtdiensten (aanvang tussen 01:00 uur en 05:00 uur) moet worden verricht, te lang is. De totale arbeid mag tijdens nachtdiensten maximaal 12 uren bedragen. N.a.v. deze klachten heeft de inspectie in april en mei 2016 zowel telefonisch als per e-mail contact gehad met de directie van Roelofsen Transport. Hierop heeft de directie van Roelofsen Transport aangegeven dat zij zich niet herkent in deze klachten en geen enkele aanleiding ziet tot het definiëren en uitzetten van correctieve acties.</p>
<p>Gradatie</p>	<p>Grote tekortkoming</p>
<p>Bevinding 02</p>	<p>De vakbond FNV heeft een geschil met Roelofsen Transport, Rotra Forwarding en Truck Supply Europe, over de naleving CAO voor het beroepsgoederenvervoer over de weg (toepassing art.26) binnen Roelofsen Transport B.V, en de aansturing en salarisuitbetalingen van de Roemeense chauffeurs, in dienst van het Roemeense transportbedrijf Truck Supply Europe, voorgelegd aan de rechter. Het geschil gaat over het al dan niet juist (moeten) toepassen van de Nederlandse CAO. Truck Supply Europe is een dochteronderneming van de Rotrexma Holding. Tijdens de audit is één van de planners van Rotrexma Forwarding hierover geïnterviewd. Uit dit interview en uit informatie vanuit het planningsysteem is door de inspectie vastgesteld dat de planning en de feitelijke aansturing van de chauffeurs van de Roemeense dochteronderneming en verdere organisatie van de transportactiviteiten van deze onderneming plaatsvindt binnen</p>

	<p>Rotra Forwarding in Doesburg. Rotra Forwarding is eveneens een dochteronderneming van Rotrexma Holding. Truck Supply Europe en Rotra Forwarding vallen buiten de werkingsfeer van het handhavingconvenant met ILT. Gelet echter op het feitelijk aansturen van de Roemeense chauffeurs vanuit Nederland, de Nederlandse CAO die moet worden toegepast; de onderlinge samenhang van de activiteiten binnen Rotrexma Holding; en de zorgplicht die Rotrexma Holding heeft ten opzichte van alle dochterondernemingen binnen de holding, kan de inspectie het geschil tussen FNV en Roelofsen Transport, Rotra Forwarding en Truck Supply Europe niet buiten de beoordeling van de verlenging van het convenant houden. Zolang de planning en feitelijke aansturing van de chauffeurs van Truck Supply Europe vanuit Rotra Forwarding Doesburg geschiedt en het geschil met de FNV over de naleving van de CAO zowel voor Truck Supply Europe alsook Roelofsen Transport B.V. niet volledig is opgelost en afgehandeld zal dit een verlenging van het convenant in de weg staan.</p> <p>Roemeense chauffeurs van Truck Supply Europe genieten hun wekelijkse rusttijd op de bedrijfslocatie van de Rotrexma Holding. In de ruimte waar zij verblijven zijn geen slaapfaciliteiten aanwezig welke voldoen als alternatief voor een overnachting. Zij brengen echter hun wekelijkse rusttijd door in het voertuig. Vanuit artikel 8 lid 8 EU 561/2006 kan worden afgeleid dat normale wekelijkse rusttijden niet in een voertuig mogen worden doorgebracht.</p> <p>Naast de wettelijke verplichting dient Rotrexma Holding, ook in de hoedanigheid van haar zorgplicht en goed werkgeverschap, de Roemeense chauffeurs van Truck Supply Europe, die hun wekelijkse rusttijd moeten nemen buiten hun standplaats, een alternatief te bieden voor het nemen van deze rusttijd buiten het voertuig.</p>
Gradatie	Grote tekortkoming
Bevinding 03	<p>Wanneer een bestuurder dit zo verkliest, mogen <u>dagelijkse</u> rusttijden en <u>verkorte</u> wekelijkse rusttijden buiten de standplaats in een voertuig worden doorgebracht indien dit voor iedere bestuurder behoorlijke slaapfaciliteiten biedt en het voertuig stilstaat. Dit is wettelijk voorgeschreven in artikel 8 lid 8 EU verordening 561/2006.</p> <p>Voor de dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden buiten hun standplaats dient Roelofsen Transport, wanneer een chauffeur dit zo verkliest voor een behoorlijk slaapfaciliteit te zorgen.</p> <p>Tijdens interviews in Nieuw-Amsterdam is gebleken dat de vanuit die vestiging aangestuurde chauffeurs niet de mogelijkheid wordt geboden om hun wekelijkse rusttijd buiten het voertuig te nemen. Uit interviews in Doesburg is gebleken dat deze mogelijkheid mondeling aan de Nederlandse chauffeurs bekend is gemaakt. In de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat de chauffeurs hun dagelijkse rust, verkorte wekelijkse rusttijd en wekelijks rust (buiten standplaats) buiten hun voertuig kunnen genieten. Over deze wettelijke verplichtingen is Roelofsen</p>

	<p>Transport door de inspectie reeds eerder in een gesprek op 10 juli 2015 en 9 september 2015, en per brief op 15 juli 2015 en 29 september 2015 op de hoogte gebracht. In een e-mailbericht van [redacted] van 10 september 2015, gaf zij aan dat de strekking van artikel 8 lid 8 EU 561/2006 in beleidsdocumenten en werkinstructies, voor de chauffeurs zullen worden opgenomen. Tijdens de audit is niet aangetoond dat dit daadwerkelijk is gebeurd.</p>
Gradatie	Kleine tekortkoming
<p>Bevinding 04</p>	<p>Uit een interview en functiebeschrijving is gebleken dat de coördinator operationele trainingen verantwoordelijk is gesteld voor de controle op de registratie van de rij en rusttijden. Gebleken is dat hij niet volledig controleert op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een juist gebruik van de bestuurderskaart (worden alle werkzaamheden geregistreerd op de bestuurderskaart of alleen op de dagstaat en komen deze overeen); - Een juist gebruik van de digitale tachograaf (diverse overtredingen van de te korte rust zijn te wijten aan onjuiste bediening van de digitale tachograaf bij het inschepen of ontschepen van een veerboot); - De digitale C&M bestanden en afwijkingen op volledigheid. <p>Uit een reality check in Dianta (uitleessysteem digitale tachograaf van de inspectie) is gebleken dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diverse dagen geen bestuurderskaart wordt gebezigd zoals op 4 maart 2016 vanaf 19:39 tot 20:55 uur gereden en geladen/gelost en op 26 februari 2016 15:40 tot 15:52 uur gereden. - Niet of niet tijdig de bestuurderskaarten worden uitgelezen, waardoor geen informatie aanwezig is bliv. vanaf 13 t/m 18 maart 2016 betreffende chauffeur [redacted] en vanaf 15 t/m 25 maart 2016 betreffende chauffeur [redacted]. Hiervan is alleen informatie vanuit de digitale tachograaf aanwezig. - Niet of niet tijdig de digitale tachograaf wordt uitgelezen waardoor geen informatie aanwezig bliv. op 24 en 25 maart 2016 betreffende chauffeur [redacted]. - De overtredingentabel EU van Roelofsen Transport over de maand februari 2016, van alle 114 chauffeurs van vestiging Doesburg, 26 minder overtredingen aangaf (23 procent) dan dat de inspectie met haar eigen uitleessysteem over dezelfde periode vaststelde. <p>Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat de bestuurderskaarten en de digitale tachograaf op tijd en volledig worden uitgelezen om een volledige en betrouwbare analyse op de rij- en rusttijd uit te kunnen voeren.</p>
Gradatie	Grote tekortkoming
<p>Bevinding 05</p>	<p>Niet iedereen werkt conform de voorgeschreven procedures/werkinstructies en het handboek. Hieronder een aantal voorbeelden: Procedure Uitvoeren van wegtransport (P2.400).</p>

	<ul style="list-style-type: none">- Overtredingen worden gemeld bij de coördinator operationele trainingen door de chauffeurs van vestiging Doesburg, maar moeten worden gemeld bij de fleet supervisor;- Overtredingen van meer dan 2 uren moeten worden voorgelegd aan de operationeel directeur. Tijdens het interview met de fleet supervisor bleek dat dit niet gebeurt. Dit werd bevestigd door de operationeel directeur. Alleen bij extreme weersomstandigheden wordt overleg gepleegd;- Uit een interview is gebleken dat de teamleider van de vestiging Nieuw-Amsterdam zelfstandig beslissingen neemt bij overtredingen boven de 2 uren en niet in overleg met de operationeel directeur;- Overtredingen worden gemeld door de chauffeurs vestiging NWA bij de teamleider en niet bij de fleet supervisor.- De fleet supervisor mag beslissingen nemen bij overtredingen onder de 2 uren. Deze beslissingsbevoegdheid is niet beschreven voor de teamleider;- Door de teamleider van de vestiging Nieuw-Amsterdam worden interne memo's aan de chauffeurs gestuurd n.a.v. gemaakt overtredingen, terwijl hiervoor waarschuwingsbrieven zijn voorgeschreven;- Er is geen waarschuwingsbrief i.v.m. overtredingen rij- en rusttijden gestuurd aan chauffeur [REDACTED] terwijl hij in het eerste kwartaal van 2016, 15 overtredingen had begaan. <p>Bedrijfsnoodplan (W106): hierin is een alarmeringsprocedure voor calamiteiten met gevaarlijke stoffen (ADR) opgenomen, waarin is vermeld dat calamiteiten gemeld moeten worden bij de veiligheidsadviseurs. Uit een interview is gebleken dat na een incident in Nieuw-Amsterdam de teamleider en brandweer worden gebeld.</p> <p>Checklisten transporten met gevaarlijke stoffen: op de checklist staat vermeld dat de chauffeur en de safety advisor de ingevulde checklisten moeten ondertekenen. In Nieuw-Amsterdam worden deze checklisten ondertekend door de chauffeur en de warehousemedewerker niet zijnde de safety advisor.</p> <p>Instructie Uitvoeren van (poort) controles (K1.26): hierin staat dat minimaal 40 vrachtauto's per maand gecontroleerd moeten worden op o.a. documenten, voertuiguitrusting. In Nieuw-Amsterdam worden ongeveer 3 a 4 vrachtauto's per maand gecontroleerd.</p> <p>Tijdens interviews is geconstateerd dat de medewerkers bekend zijn met het bestaan van procedures/werkinstructies en handboeken af weten, maar vaak niet (meer) bekend zijn met de inhoud.</p> <p>Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat toezicht wordt gehouden op de uitvoering en bekendheid van de procedures/werkinstructies en handboeken. Vastgesteld is dat de uitvoering en bekendheid van deze procedures en werk-instructies in de praktijk niet conform het KMS plaatsvindt. Het niet opvolgen van de procedures, werk-instructies en het handboek levert een risico op m.b.t. het naleven van wet en regelgeving en levert een onvolledig beeld op in het proces van monitoren, analyseren, evalueren en verbeteren.</p>
--	--

Gradatie	Kleine tekortkoming
Bevinding 06	<p>De procedure Melden van (bijna) ongevallen en gevaarlijke situaties (P7.510) maakt o.a. Inzichtelijk op welke wijze (bijna)ongevallen en gevaarlijke situaties moeten worden gemeld en afgehandeld. Ook is er een bedrijfsnoodplan (W106), waarin een alarmeringsprocedure voor calamiteiten met gevaarlijke stoffen (ADR) is opgenomen en hierin staat vermeld dat calamiteiten gemeld moeten worden bij de veiligheidsadviseurs. In het handboek crossdocking is ook het melden van calamiteiten met gevaarlijke stoffen opgenomen.</p> <p>In deze documenten is vermeld welke instanties en/of veiligheidsadviseurs geïnformeerd moeten worden. De ILT is hierin niet opgenomen.</p> <p>Deze meldplicht is ook niet opgenomen in het chauffeurshandboek voor situaties buiten de vestigingen. Binnen de vestiging Nieuw-Amsterdam is, n.a.v. het incident met een verpakking gevaarlijke stoffen in februari 2016, een document opgemaakt waarin de volgende punten opgenomen zijn.</p> <p>Wat te doen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij brand - Bij een ongeval - Bij een ontruiming. <p>Uit interviews is gebleken dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - niet alle medewerkers weten welke incidenten met gevaarlijke stoffen gemeld moeten worden; - niet alle incidenten met gevaarlijke stoffen worden gemeld; <p>In de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - welke (bijna) ongevallen en gevaarlijke situaties gemeld moeten worden; - dat meldingsplichtige incidenten bij de inspectie gemeld moeten worden in het kader van artikel 47 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen; - de rapportageplicht als bedoeld in 1.8.5. ADR.
Gradatie	Kleine tekortkoming
Bevinding 07	<p>Een aantal warehousemedewerkers van Rotra Warehousing belaadt hulftrailers met gevaarlijke stoffen bestemd voor Engeland (RO-RO vervoer). Voor het correct beladen van de trailers hanteert Rotra Warehousing een z.g. bewustwording voertuigbeladingcertificaat, waarin de voorwaarden zijn opgenomen zoals is voorgeschreven in 5.4.2. ADR/IMDG. De warehousemedewerkers moeten dit document invullen en ondertekenen, waarmee ze aangeven dat ze de voorwaarden hebben gecontroleerd. Dit certificaat wordt ingevuld vanuit de rol als belader en niet vanuit de rol als afzender. Indien Rotra Forwarding of Roelofsen Transport ook afzender is dan is het hanteren van dit certificaat alleen onvoldoende, want dan hebben deze deze bedrijven meer IMDG verplichtingen waaronder het opstellen van een afzendersverklaring conform 5.4.1.6.1 IMDG.</p>

	<p>Uit een reality-check is gebleken dat dit document wordt gebruikt en ingevuld. Uit een interview met een assistent teamleider warehouse, bleek dat hij van sommige controlepunten in het document niet weet wat van hem verlangd werd. Hij beschikt niet over een werkinstructie of iets anders waarin het gebruik van dit formulier wordt voorgeschreven en nader uitgelegd. Hierdoor bestaat het risico op niet eenduidig werken en niet voldoen aan wet- en regelgeving.</p> <p>In 2016 is aan de warehousemedewerkers een z.g. ADR awarenessstraining gegeven, waarin het aspect van het beladen van trailers voor het zeevervoer aan de orde is gekomen. Uit de verstrekte PowerPointpresentatie blijkt dat hierin onvoldoende invulling is gegeven aan de functiespecifieke opleiding (zie tabel 1.3.1.5 IMDG), ten aanzien van stuwage (7.3 IMDG) en samenladingsverboden (7.2 IMDG).</p> <p>De voorschriften voor o.a. het segregeren en de stuwage vanuit de IMDG (de hoofdstukken 7.2 en 7.3) voor het beladen van de hulptrailers met gevaarlijke stoffen bestemd voor Engeland zijn niet nader uitgewerkt en ook niet elders vastgelegd de bedrijfsprocessen en -systemen.</p>
Gradatie	Kleine tekortkoming
Bevinding 08	<p>Binnen het KMS is een procedure "Het houden van interne audits" (P 7.300) vastgesteld. In deze procedure staat o.a. beschreven dat alle aspecten binnen het KMS, die van invloed zijn op de kwaliteit van de logistieke dienstverlening, minimaal 1x per jaar aan een Interne audit onderworpen moeten worden. Processen of afdelingen binnen de Rotrexma Holding waar het risico op problemen ten aanzien van kwaliteit groter is komen in aanmerking voor een hogere auditfrequentie. De primaire processen: uitvoeren van wegtransport (P2.400) en inhuren van charters (activiteit transport P3.100) zijn meer dan 4 jaar niet onderworpen aan een Interne audit. Rotra Warehousing en Roelofsen Transport voldoet v.w.b. de auditfrequentie niet aan haar procedure voor het houden van interne audits. Op de interne KVGM auditplanning 2016 staat vermeld dat de activiteiten: Wegtransport en Transport op respectievelijk 22-8-2012 en 11-04-2012 de laatste Interne audit hebben gehad. In de planning voor 2016 stonden Interne audits hiervoor ingepland op 07-07-2016 en 02-06-2016. Deze Interne audits zijn niet uitgevoerd, maar doorgeschoven naar het laatste kwartaal van 2016.</p> <p>In 2014 is transportbedrijf Veurlink International BV failliet gegaan. Rotrexma Holding heeft een gedeelte van de activiteiten van de curator gekocht. Een gedeelte van de werknemers en voertuigen is overgenomen. Het gehele wagenpark is aangepast en in de kleuren van Roelofsen Transport gebracht. De werkwijze, procedures en administratieve handelingen die gelden voor Roelofsen Transport B.V. zijn uitgerold binnen de vestiging Nieuw-Amsterdam. Vanaf 1 mei 2015 vallen de activiteiten van dit voormalig transportbedrijf binnen het KMS van de Rotra group.</p> <p>Niet aangetoond werd dat Roelofsen Transport en Rotra Warehousing met een Interne audit heeft vastgesteld dat o.a. de</p>

	primaire processen: Uitvoeren van Wegtransport (P2.400) en de activiteit Transport (Inhuren charters (P3.100), op dezelfde wijze worden toegepast binnen de vestiging Nieuw-Amsterdam.
Gradatie	Kleine tekortkoming

Bevinding 09	Roelofsen Transport en Rotra Warehousing geeft invulling aan de taken waarvoor ze vanuit wet- en regelgeving verantwoordelijk zijn. Zie hoofdstuk 1.4 ADR. Echter zijn niet <i>alle plichten</i> waarvoor ze als geadresseerde, belader, lossen, verpakker, vervoerder en eventueel afzender verantwoordelijk zijn, geborgd in de systemen, processen en methoden. Tijdens een interview in Nieuw-Amsterdam is geconstateerd dat het personeel niet op de hoogte is van de veiligheidsplicht van lossen (1.4.3.7 ADR). Namelijk: Er worden geen passende maatregelen getroffen tijdens het lossen als blijkt dat er verpakkingen zodanig zijn beschadigd dat het losproces in gevaar wordt gebracht. De opleiding die warehousemedewerkers hebben gehad en het toezicht dat op hun werkzaamheden wordt uitgevoerd, leiden evenmin tot een beheerste situatie bij het lossen en beladen van de gevaarlijke stoffen tijdens overslag/crossdocking. Roelofsen Transport en Rotra Warehousing hebben onvoldoende beheersmaatregelen getroffen om wet- en regelgeving ten aanzien van het beladen en lossen van gevaarlijke stoffen in het proces van overslag/crossdocking te borgen.
Gradatie	Kleine tekortkoming

Bevinding 10	Roelofsen Transport beschikt vanaf mei 2015 over 2 LZV's. Voor beide LZV's zijn ontheffingen aanwezig. Het gebruik van deze ontheffingen met bijlagen en beperkende voorwaarden zijn in een e-mail d.d. 11 mei 2015 door de fleet supervisor manager aan de afdeling Benelux van Rotra Forwarding bekend gemaakt. De werkwijze is tijdens het interview uitgelegd. Deze nieuwe werkwijze (inzet van de LZV met het gebruik van de ontheffing en de bijlagen) is echter niet geborgd in de bedrijfsprocessen en -systemen. De inzet van de LZV en de gestelde voorwaarden worden niet gemonitord; geanalyseerd en geëvalueerd en leveren geen managementinformatie op.
Gradatie	Signaal

Bevinding 11	Roelofsen Transport maakt gebruik van tijdelijke en oproep chauffeurs als er onvoldoende chauffeurs beschikbaar zijn. Roelofsen Transport betreft chauffeurs via uitzendbureaus. Alleen uitzendbureaus die zijn aangewezen door de minister van Infrastructuur en Milieu mogen dit. Een chauffeur heeft dan o.a. een 'verklaring ter beschikkingstelling' nodig. De chauffeur dient deze onderweg bij controle te kunnen tonen. Er kon niet worden aangetoond dat de Inhuur volgens de voorwaarden van de Wet wegvervoer goederen plaatsvindt. In de bedrijfsprocessen en -systemen zijn de voorwaarden die volgens de Wet wegvervoer goederen hiervoor gelden niet geborgd.
Gradatie	Signaal

Bevinding 12	Niet alle documenten, zoals procedures, werkinstructies en checklijsten, zijn voorzien van een titel, document-versienummer en datum, zoals voorgeschreven in procedure Beheersing van gedocumenteerde informatie (P1.200). Bijvoorbeeld: het bewustwording voertuigbeladingcertificaat en de functiebeschrijvingen.
Gradatie	Signaal
Bevinding 13	Niet alle documenten, werkinstructies/procedures, zijn up to date en volledig. Een aantal voorbeelden. In het handboek chauffeur, wordt vermeld dat z.g. verlofverklaringen (patronaal attest) meegevoerd moeten worden terwijl hiervoor geen wettelijke verplichting meer bestaat. In het bedrijfsnoodplan (hierin wordt gesproken over Rijksverkeersinspectie) en de ADR handleiding (onjuiste/verouderde schriftelijke instructies) Daarnaast ontbreken o.a. de voorschriften voor het rijden van de bebouwde kom en de routeplicht in de ADR handleiding. En in de instructie Uitvoeren van (poort) controles (K1.26) is de checklist transporten met gevaarlijke stoffen niet opgenomen. Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat bij wijziging van wet- en regelgeving of het hanteren van andere werkwijzen alle van toepassing zijnde documenten gewijzigd en/of aangevuld worden.
Gradatie	Signaal
Bevinding 14	Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat bij wijziging van wet- en regelgeving of het hanteren van nieuwe (b.v. LZV Inzet) of andere werkwijzen alle van toepassing zijnde documenten gewijzigd en/of aangevuld worden. Hierdoor kan in de bedrijfsprocessen een risico ontstaan op niet naleving van wet en regelgeving.
Gradatie	Kleine tekortkoming
Bevinding 15	Afwijkingen met gevaarlijke stoffen en aslastoverschrijdingen worden alleen gecontroleerd voor vertrek en niet onderweg. Afwijkingen met gevaarlijke stoffen worden gemeld bij de planners, maar hiervan worden geen registraties bijgehouden. Deze afwijkingen worden alleen per e-mail naar de klant gestuurd. Alle voertuigen zijn uitgerust met aslastmeters, zodat chauffeurs eventuele aslastoverschrijdingen onderweg kunnen constateren. De informatie die komt uit de controles voor vertrek wordt gebruikt voor het aantonen van het nalevingsniveau en dit nalevingsniveau is opgenomen in de jaarrapportage voor de inspectie. Afwijkingen met gevaarlijke stoffen en aslastoverschrijdingen onderweg worden niet geregistreerd, gemonitord en geanalyseerd en ze leveren geen managementinformatie op. Het beeld m.b.t. de naleving van wet en regelgeving dat Roelofsen Transport en Rotra Warehousing jaarlijks aan de inspectie presenteert is hierdoor onvolledig.
Gradatie	Signaal

Bevinding 16	Tijdens (beoordelings)gesprekken wordt naleving wet- en regelgeving besproken met de chauffeurs. Dit betreffen dan alleen overtredingen van rij- en rusttijden. Overige overtredingen zoals ADR voorschriften en overbelading komen niet aan bod, waardoor het proces van bewustmaking van de chauffeur en verbetering van de naleving onvoldoende wordt toegepast.
Gradatie	Signaal
Bevinding 17	Rotra Forwarding heeft niet aangetoond volgens welke criteria de beoordelingsprestatie van de naleving van wet- en regelgeving wordt gemeten, zoals opgenomen in het beoordelingsverslag van de jaarlijkse charterbeoordeling. Hierdoor is het risico aanwezig op niet het eenduidig beoordelen van de charters.
Gradatie	Signaal
Bevinding 18	In het jaarverslag voor de Inspectie is de doelstelling voor de naleving van de rij- en rusttijden benoemd en is aangegeven dat deze doelstelling voor 2015 gehaald is. Deze doelstelling maakt geen onderdeel uit van de in het KMS opgenomen kwaliteitsdoelstellingen 2015-2016. Voor de naleving beladingsvoorschriften en ADR zijn echter geen doelstellingen bepaald. Hierdoor is niet bekend wat het gewenste resultaat is van de naleving van deze wet- en regelgeving. In de directiebeoordeling KVG 2015, zijn de uitkomsten van de metingen van de kwaliteitsdoelstellingen over 2015 vastgelegd. Naleving wet- en regelgeving is hierin geen onderwerp.
Gradatie	Signaal
Bevinding 19	In het jaarverslag voor ILT over 2015, heeft ILT onjuistheden geconstateerd. In het overzicht van de percentage overtredingen per 1000 km, van de chauffeurs in Nieuw-Amsterdam, is het percentage 0,15 vermeld. Dit percentage klopt niet als uitkomst van de berekening met het eindtotaal overtredingen (334) en aantal gereden km x 1000 (1461). Het vermelde percentage (-24%) afwijking t.o.v. doelstelling is hierdoor ook onjuist. Gelet op de bevinding 04, kan verder gesteld worden dat de nalevingscijfers van de rij- en rusttijden zoals ze vanuit Roelofsen Transport worden aangeleverd voor het jaarverslag niet betrouwbaar zijn. Hierdoor ontstaat het risico dat de directie bij het nemen van beslissingen uitgaat van verkeerde informatie.
Gradatie	Signaal
Bevinding 20	Rotra Warehousing heeft een beveiligingsplan conform 1.10 ADR opgesteld voor haar vestiging in Doesburg. Binnen de vestiging Nieuw-Amsterdam heeft geen monitoring plaatsgevonden van de aard en hoeveelheid van gevaarlijke goederen welke via deze vestiging worden overgeslagen en vervoerd. Hierdoor is niet bekend of deze vestiging een beveiligingsplan moet vaststellen en invoeren.
Gradatie	Signaal

Bevinding 21	Uit een interview met een medewerker en de presentatie van de ADR awareness sessie 2016 is gebleken dat deze opleiding geen onderdelen met betrekking tot de bewustmaking voor de beveiliging 1.10 ADR omvat.
Gradatie	Signaal
Bevinding 22	Roelofsen Transport vervoert gevaarlijke goederen in opdracht van Rotra Forwarding met verschillende UN nummers. Hieronder kunnen gevaarlijke goederen zitten waarvoor algemene en/of bijzondere voorschriften gelden voor het laden, lossen en de behandeling. Voor de aanvullende voorschriften voor bepaalde gevarenklassen en specifieke goederen, zoals opgenomen 7.5.11 ADR, zijn in het bedrijfsproces geen beheersmaatregelen genomen. In het acceptatieproces van een nieuwe klant is dit ook niet geborgd. Uit een interview met de veiligheidsadviseur ADR is gebleken dat binnen Rotra Warehousing en Roelofsen Transport niet bekend is of er andere bijzondere bepalingen dan CV28 op hun vervoer van gevaarlijke goederen van toepassing zijn.
Gradatie	Kleine tekortkoming
Bevinding 23	<p>In de bedrijfsprocessen- en systemen is niet geborgd dat de Interne ADR veiligheidsadviseur voldoende invulling geeft aan de hem opgedragen wettelijke taken zie bevinding 05-06-07-09-13-15-20-21-22 en 24, hierna op hoofdlijnen kort samengevat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - controleren op de juiste uitvoering en bekendheid met procedures/werkinstructies vervoer gevaarlijke stoffen; - controleren of de medewerkers een passende opleiding hebben ontvangen; - vaststellen of de wettelijke bepalingen (veiligheidsplichten) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn geïmplementeerd en worden nageleefd; - de werkwijzen controleren die de naleving van de voorschriften betreffende het identificeren van de vervoerde gevaarlijke goederen ten doel hebben; - het controleren of het personeel dat aangewezen is voor het vervoer of het laden en lossen van gevaarlijke goederen, beschikt over gedetailleerde uitvoeringsprocedures en instructies; - het invoeren van controlemethoden om ervoor te zorgen dat de voorschriften met betrekking tot het laden en lossen worden nageleefd; en - de aanwezigheid van een beveiligingsplan overeenkomstig 1.10.3.2. ADR.
Gradatie	Kleine tekortkoming
Bevinding 24	Uit het plan van aanpak van de RI&E voor de vestiging Nieuw-Amsterdam is gebleken dat een bergingsverpakking moest worden aangeschaft. Tijdens een reality check is geconstateerd dat dit vat niet UN gekeurd was, terwijl dit wel noodzakelijk was. In de bedrijfsprocessen en -systemen zijn de ADR eisen voor een

	dergelijke verpakking niet geborgd. Daarnaast is niet geborgd dat bij binnenkomst van een verpakking voor gevaarlijke goederen een controle plaatsvindt op het UN kenmerk.
Gradatie	Kleine tekortkoming

Bevinding 25	Voor de afdeling Crossdock van Rotra warehousing vestiging Doesburg is een handboek opgesteld. In dit handboek is vastgelegd hoe de werkwijze is betreffende Inslag, opslag, overslag en uitslag van goederen in Doesburg. Dit handboek is van toepassing op deze vestiging. De medewerkers van de vestiging Nieuw-Amsterdam hebben dit handboek ook uitgereikt gekregen en zij moeten ook werken conform dit handboek. Echter in dit handboek staat vermeld dat dit alleen van toepassing is op de vestiging Doesburg. Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat alle uitgereikte documenten ook van toepassing zijn op Nieuw-Amsterdam.
Gradatie	Signaal

Bevinding 26	Tijdens interviews is aangegeven dat door Roelofsen Transport geen cabotagevervoer wordt verricht zoals vermeld in de Verordening (EG Nr. 1072/2009). Niet kon worden aangetoond dat in de bedrijfsprocessen en -systemen actief hierop wordt gemonitord. Ook zijn de voorwaarden voor de naleving van de wettelijke bepalingen van het cabotagevervoer niet bekend binnen Roelofsen Transport en Rotra Forwarding. Hierdoor bestaat het risico dat Roelofsen Transport en Rotra Forwarding in de bedrijfsprocessen niet op tijd maatregelen nemen, als zij wel cabotageritten gaat uitvoeren of doen laten uitvoeren, om te voldoen aan de voorwaarden voor naleving van de wettelijke bepalingen van het cabotagevervoer.
Gradatie	Kleine tekortkoming

4.5 Toetsing bevindingen aan criteria

Aantal grote tekortkomingen	3
Aantal kleine tekortkomingen	11
Signalen	12

Gezien de toetscriteria (zie paragraaf 4.2 en 4.3) is het eindoordeel van deze audit: *onvoldoende*.

5 Wederhoor en afspraken

5.1 Wederhoor

Op 2 augustus 2016 is het concept auditrapport naar de directie van Roelofsen Transport en Rotra Forwarding gestuurd, zodat beiden kennis kan nemen van de bevindingen en kan aangeven of de bevindingen worden (h)erkend. Feltelijke onjuistheden kunnen tot bijstelling van de rapportage leiden. Dit staat bekend als toepassen van wederhoor.

Op 31 augustus 2016 heeft het eindgesprek over de uitgevoerde audit plaatsgevonden. Tijdens dit eindgesprek waren namens Roelofsen Transport en Rotra Warehousing aanwezig: [REDACTED] en [REDACTED]

In het eindgesprek zijn de auditbevindingen besproken. De directie van Roelofsen Transport en Rotra Warehousing, gaf in het gesprek aan dat de auditbevindingen worden (h)erkend. Ten aanzien van één bevinding (02) heeft de directie echter een voorbehoud gemaakt. In een toegezonden e-mail bericht aan ILT van 1 en 6 september 2016, heeft Roelofsen Transport en Rotra Warehousing tekstuele en enkele inhoudelijke opmerkingen gemaakt over het auditrapport, die door het auditteam zijn beoordeeld. Het rapport is op enkele plaatsen tekstueel en inhoudelijk aangepast. De gradatie van bevinding 03 is gewijzigd.

5.2 Afspraken, toezicht en vervolg

Het oordeel "onvoldoende" betekent dat Roelofsen Transport en Rotra Warehousing op dit moment niet voldoet aan de systeemcriteria.

De tekortkomingen en signalen zoals opgenomen onder 4.4 moeten uiterlijk 1 maart 2017 zijn opgelost. Afgesproken is dat Roelofsen Transport en Rotra Warehousing uiterlijk 14 september 2016 aan ILT doorgeeft of zij het convenant wilt verlengen en of zij tevens het plan van aanpak toestuurt met verbetermaatregelen en termijnen.

Naar verwachting van de directie van Rotrexma Holding, Roelofsen Transport en Rotra Warehousing zullen de tekortkomingen en signalen niet voor 21 december 2016 opgelost zijn. Hierdoor kan het huidige convenant niet verlengd worden en komt te vervallen. Roelofsen Transport en Rotra Warehousing vallen dan vanaf deze datum onder het reguliere objecttoezicht.

Als de Rotrexma Holding, Roelofsen Transport en Rotra Warehousing de tekortkomingen en signalen wilt oplossen, een nieuw convenant wilt afsluiten of het huidige convenant wilt verlengen, zal zij uiterlijk 1 maart 2017 of zoveel eerder een rapportage aan ILT dienen te sturen. Uit deze rapportage zal moeten blijken, welke verbetermaatregelen zij voor het oplossen van de tekortkomingen en signalen heeft genomen en hoe zij in haar bedrijfsproces heeft getoetst dat de genomen verbetermaatregelen ook werken en effectief zijn. ILT beslist op basis van deze rapportage of een follow-up audit zal worden uitgevoerd. Op basis van de uitkomst van de follow-up audit zal ILT beslissen of Rotrexma Holding, inzake Roelofsen Transport en Rotra Warehousing voor een nieuw of verlenging van het huidige convenant in aanmerking komt.

6 Bijlagen

6.1 Geïnterviewden

Naam	Functie
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]

6.2 Documenten

Naam document	Nr.	Versie	datum
Bewustwording voertuigbeladingscertificaat	--	--	15-07-16
Overzicht chauffeurs Nieuw-Amsterdam en Doesburg	--	--	--
Overtredingentabel EU maand 1 ^e kwartaal 2016	--	--	26-06-16
Functiebenaming Coördinator Operationele Trainingen	--	--	--
Overzicht procedures	--	--	12-07-16
Organisatieschema Rotra Group Roelofsentransport	K.1.37	19	05-06-13
Handboek chauffeur Roelofsen Transport BV	--	15	01-01-15
ADR Handleiding	--	6	01-01-15
Handboek Crossdocking		00	14-06-16
Huishoudelijk Reglement	I 1.44	06	01-01-14
Kwaliteitsdoelstellingen 2015-2016	K 1.34	07	01-05-15
Procedure het houden van interne audits	P7.300	3.0	26-01-15
Interne auditplanning	--	17	18-05-16
Arbeidsovereenkomst bepaalde tijd	--	--	--
Profiel van de functie	--	0.0	--
Directiebeoordeling KGVM 2015 Rotra	--	--	--
Notulen Afdelingsvergadering BU Benelux 3 ^e kwartaal 15	K1.02	--	16-11-09
Verslag chauffeursvergadering 01-05-2015	--	--	--
Beoordelingsformulier 2015 Warehousemedewerker	I 1.67	07	26-08-15
Beoordelingsformulier 2015 Overslag	I 1.67	07	26-08-15
Formulier persoonlijke gegevens	I 3.99	07	04-02-15

Overzicht Klachten 2015	K.1.06	--	27-06-16
Flowchart Overtredingen Rij- en rusttijdenwet	W 1.52a	03	27-02-16
Procedure Uitvoeren van wegtransport	P 2.400	2.8	10-10-15
Bedrijfsnoodplan	W. 1.06	08	16-10-12
Procedure opleiden en beoordelen	P 5.200	3.1	10-09-13
Procedure melden van (bijna) ongevallen en gevaarlijke situaties	P 7.510	2.1	06-10-14
Mailbericht Fleetsupervisor Inzet LZV	--	--	11-05-15
Ontheffing LZV	20160096 88	--	29-04-16
Optac Overtredingentabel EU Rij- en rusttijden	--	--	Febr 2016.
Diverse Interne memo's Nieuw-Amsterdam, periode 06-11-15 t/m 10-03-16.	--	--	--
Interne Poortcontrole Ingevuld op 01-02-2016, 10-02-16 en 25-02-16.	I.1.35	07	29-08-11
Checklist Transporten met gevaarlijke stoffen	I.292	01	12-09-14
Verslag werkoverleg Nieuw-Amsterdam 26-04-16 en 13-05-16.	--	--	--
Beoordelingsformulier charters Beoordelingsjaar 2015	K 1.31	08	28-03-11
Charterovereenkomst Rotra-Albers Transport BV	--	--	09-06-16
Interne transporthandelingen (cross-docken) ADR geclassificeerde transport gereede goederen.	--	--	--
Uitvoeren van (poort)controles	K 1.26	--	
Hazardous goods Incident report	--	1.0	01-03-16
Map met documentatie over Truck Supply Europe Srl, zoals Inspectierapporten Roemeense Autoriteiten, Uitreksel KvK, Arbeidsovereenkomsten, Productie.	--	--	--
Facturering TSE-Rotra Forwarding B.V.	--	--	--
Procedure Inhuren van charters	P3.100	--	--
Procedure Accountdesk	P.2.600	2	30-09-15
ADR Awarenessstraining 2016	--	--	--
ADR jaarverslag 2015	--	--	21-03-16
RI&E Arboverbetermaatregelen 2013-2015	--	--	--
RI&E Toetsbrief Gezond Transport	2014.3784 GG/ST	--	07-11-14
Plan van aanpak RI&E vestiging Nieuw-Amsterdam	--	--	18-03-16
RI&E 2013-2016	--	--	--
Afwezigheidsregistratie chauffeurs maand februari 2016	--	--	--
Nieuwsbericht Boordcomputer 2016	--	--	--
Afschrijvingstabel Charterwalj-Exmijro	--	--	10-11-14
Financieel Leasecontract Charterwalj-Exmijro	--	--	22-10-14
Algemene Financieel Lease voorwaarden Charterway-TSE	--	--	22-10-14

Huurovereenkomst Exmijro-TSE	--	--	03-14
Invoice huur voertuigen Exmijro-TSE	--	--	29-04-16
Dagafschrift Exmijro afschrijving MB financieel service	--	--	03-08-15

6.3 Systemen en programma's

Naam systeem of programma	In gebruik bij
ITMS planningssysteem	Planning
CSU klachten registratie	CSU

6.4 Reality-checks

Aard reality-check
Opgevraagd maandrapportage over de maand mei 2016 van alle productiecijfers voor de directie om vast te stellen of nalevingcijfers van de rij en rusttijden, overbelading en ADR inzichtelijk zijn.
Opgevraagd en Ingezien een tweetal Ingevulde charterbeoordelingsformulieren.
Ingezien beoordelingsformulieren van medewerkers Nieuw-Amsterdam en Doesburg.
Een viertal personeeldossiers Ingezien.
Map met waarschuwingsbrieven nav overtredingen rij- en rusttijden Ingezien.
Een uitdraai digitale tachograaf met overtredingen vergeleken met waarschuwingsbrief voor [REDACTED] en [REDACTED]
Naar aanleiding van het incident in Nieuw-Amsterdam met gevaarlijke stoffen, het opgemaakte document hoe te handelen bij incidenten opgevraagd en beoordeeld.
Opgevraagd registratie van gemelde overtredingen rij- en rusttijden van de fleetmanager.
CSU klachtenregistratie systeem bekeken
Aan de hand van ITMS plannerssysteem In Nieuw-Amsterdam gekeken hoe ritten worden samengesteld
Aan de hand van het planningssysteem vastgesteld hoe geborgd is dat een LZV niet zwaarder beladen wordt dan 60 ton.
Het proces mbt het versturen van waarschuwingsbrieven met steekproeven gecontroleerd.
In 2 personeeldossiers gezien dat deze chauffeurs opgeleid zijn voor besturen van LZV's.
Verslagen plannersoverleg Ingezien.
Map Ingezien met ingevulde checklisten poortcontroles.
Overzicht overtreding 2016 vergeleken met gegevens Dianta.
Ingevulde bewustwording voertuigbeladingcertificaten voor beladen RORO-trailers Ingezien
Rondje gelopen door de loods en aanwezigheid PBM's en nieuwe bergingsverpakking gecontroleerd.
De planning van de ritten van Rotra Forwarding naar Italië en Duitsland laten uitleggen adhv het planningssysteem.
Uitleg en inzage over de facturatie tussen TSE en de Rotrexma Holding.
Alle 238 digitale C en M bestanden van alle chauffeurs Roelofsen Transport opgevraagd over de maand februari 2016, de volledigheid betrouwbaarheid en de registratie van de rij- en rusttijden gecontroleerd.
Opleiding 1.3 ADR inhoudelijk beoordeeld.
Opgevraagd op de vestiging Nieuw-Amsterdam een map met Ingevulde formulieren mbt de controles van de voertuiguitrusting.

27.



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rotrexma Holding B.V.
Roelofsen Transport B.V.
Rotra Warehousing B.V.
t.a.v. [REDACTED]
Verhuelweg 5
6984AA Doesburg

Inspectie Leefomgeving en
Transport
ILT/Rail en Wegvervoer
Handhaving Gevaarlijke
Stoffen
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht
www.ilent.nl

Contactpersoon
Meld- en Informatiecentrum
T 088 489 00 00
F 030 236 31 99

Datum 26 september 2016
Betreft Monitoring convenantafspraken Rotra ILT

Ons kenmerk: ILT-
2016/51082

Geachte [REDACTED]

In juli 2017 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (*hierna: de Inspectie*), een audit gehouden in verband met de afspraken vastgelegd in het handavingsconvenant tussen de Rotrexma Holding en de Inspectie. Hierin staat vermeld dat de Inspectie voor verlenging van dit convenant een audit zal uitvoeren. Tijdens deze audit is onderzocht in hoeverre Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V. aantoonbaar haar processen beheerst ten aanzien van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Wet wegvervoer goederen en de ARBO wetgeving.

Het eindoordeel van deze audit is dat de naleving van genoemde wet- en regelgeving onvoldoende in de bedrijfsprocessen wordt beheerst. Zoals in het auditrapport opgenomen dienen de tekortkomingen en signalen uiterlijk 1 maart 2017 zijn opgelost. Voor de auditbevindingen en de onderbouwing van het eindoordeel verwijs ik kortheidshalve naar het vastgestelde- en hierbij gevoegde auditrapport met het nummer: ILT/91626.

Namens de directie van Rotrexma Holding, Roelofsen Transport en Rotra Warehousing gaf u aan dat de tekortkomingen en signalen niet voor 21 december 2016 (afloop huidige convenant) opgelost zullen zijn. Wel zal er gestreefd worden dat de tekortkomingen en signalen op 1 maart 2017 zullen zijn opgelost.

Hierdoor kan echter het huidige convenant niet verlengd worden en komt met ingang van 21 december 2016 te vervallen. Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V. vallen vanaf deze datum onder het reguliere (object)toezicht.

Als de Rotrexma Holding, Roelofsen Transport en Rotra Warehousing de tekortkomingen en signalen wilt oplossen, een nieuw convenant wilt afsluiten of het huidige convenant wilt verlengen, zal zij uiterlijk 1 maart 2017 of zoveel eerder een rapportage aan de Inspectie dienen te sturen. Uit deze rapportage zal moeten blijken, welke verbetermaatregelen zij voor het oplossen van de tekortkomingen en signalen heeft genomen en hoe zij in haar bedrijfsproces heeft getoetst dat de genomen verbetermaatregelen ook werken en effectief zijn.

De inspectie beslist op basis van deze rapportage of een follow-up audit zal worden uitgevoerd. Op basis van de uitkomst van de follow-up audit zal de inspectie beslissen of de Rotrexma Holding, inzake Roelofsen Transport en Rotra Warehousing voor een nieuw of verlenging van het huidige convenant in aanmerking komt. In het gesprek op 25 augustus 2016 heb ik u al aangegeven dat dit mede afhankelijk zal zijn van de ontwikkelingen binnen de inspectie ten aanzien van systeemtoezicht en convenanten.

Inspectie Leefomgeving en
Transport
ILT/Rail en Wegvervoer
Handhaving Gevaarlijke
Stoffen

Datum
26 september 2016

Mocht u met betrekking tot de inhoud van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u met mij contact opnemen.

Voor alle vragen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen kunt u zich wenden tot het Meld en Informatiecentrum van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het telefoonnummer is 088 - 489 0000 of via Internet: www.IlenT.nl.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,

DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER,


28.



> ILT- Europeaan 40 - 3526 KS Utrecht
Rqelofsen Transport B.V.
t.a.v. [REDACTED]
Verhuellweg 5
6984 AA DOESBURG

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer
Algemeen
Contactpersoon
[REDACTED]
T [REDACTED]
E mail [REDACTED]@ilent.nl

Ons kenmerk
ILT-2016/ 80955

Datum 13-10-2016
Betreft Administratie controle LZV

Geachte [REDACTED]

Hierbij bericht ik u dat er in uw onderneming een administratiecontrole ingesteld zal worden naar de naleving van de bepalingen ter zake het gebruik van Lange Zwaardere Voertuigen (LZV).

De Inspectie Leefomgeving en Transport (de Inspectie) heeft een analyse gemaakt op basis van de lijst van ontheffinghouders en de resultaten van de in de voorafgaande 6 maanden gehouden wegcontroles. Daarbij is vastgesteld dat in uw bedrijf vervoer wordt verricht met één of meer LZV's. Aan het gebruik en de inzet van LZV's zijn specifieke eisen gesteld.

Deze controle wordt gehouden om met name de rol van uw onderneming te onderzoeken in relatie tot naleving van deze specifieke bepalingen.

De administratiecontrole zal worden uitgevoerd op **woensdag 19 oktober 2016** omstreeks **09.00 uur** op het vestigingsadres van de onderneming. De controle wordt samen met mijn collega [REDACTED] uitgevoerd.

De controle heeft betrekking op de maand oktober 2016.

Tijdens de controle worden de volgende onderwerpen besproken en onderzocht:

Specifieke eisen m.b.t. inzet Langere en Zwaardere Voertuigen:

- a. De voertuigconfiguraties
 - specifieke LZV-keuring per voertuigdeel
 - aanwezigheid van aslastmeters
 - lengte van de LZV-configuratie
- b. De chauffeurs
 - de opleiding
 - getuigschrift
- c. De vervoerde goederen;
 - soort
 - hoeveelheid / gewicht
- d. Routing
 - aanwezigheid en gebruik (digitale) wegenkaart
 - aanrijroutes

- e. Werkinstructies
 - planning
 - chauffeurs
- f.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer
Algemeen

Daar waar mogelijk en/of noodzakelijk zal inzage worden gevraagd in de verschillende beschelden.

Datum
13-10-2016

Ik stel het op prijs dat u het genoemde beschikbaar heeft, zodat hiervan inzage kan worden genomen.

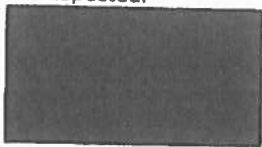
Ons kenmerk
ILT-2016/ 80955

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,

DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER,

Inspecteur



29.



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Inspectieverslag LZV

Roelofsen Transport B.V.


24-10-2016

Inhoud

Algemene gegevens	3
Aantal en soorten ontheffingen.....	3
Wagenpark	3
Personeel.....	4
Lading.....	4
Gewicht.....	4
Infrastructuur.....	4
Verbeterpunten.....	5

INSPECTIE VERSLAG

Jumbo

Algemene gegevens

Inspectiedatum: 19-10-2016
Inspecteur(s): [REDACTED]

Zowel vervoerder als LZV-ontheffinghouder;

Roelofsen Transport B.V. (Rotra)
Verhuellweg 5
6984 AA Doesburg

Aanspreekpunt Rotra: Hoofd Planning [REDACTED] tevens bij gesprek [REDACTED]

Aantal en soorten ontheffingen

Rotra gebruikt enkel Basisontheffing LZV, geldig voor één jaar. Ze zijn in mei 2015 gestart met de eerste LZV Inzet. Hebben net hun eerste ervaringsjaar achter de rug. De LZV's worden dagelijks op wisselende trajecten ingezet, met stukgoedzendingen naar verschillende losadressen.

Borging juist gebruik van ontheffing voertuig:

Rotra heeft nog geen LZV voertuig verkocht. Heeft echter ook in het bedrijfsproces nog geen borging dat dan de LZV ontheffing bij de RDW doorgehaald moet worden, waardoor geen misbruik van de ontheffing kan worden gemaakt. RDW heeft er voor gekozen dat de LZV voertuigdelen afzonderlijk gekeurd moeten worden en dat de keuring wordt vermeld op het kentekenbewijs. Daarmee wordt de ontheffing feitelijk overdraagbaar. ILT zal nog met de RDW overleggen over de LZV-ontheffing in relatie tot de keuring van de afzonderlijke voertuigdelen en de tenaamstelling op het kenteken. De ontheffing hoeft niet te worden doorgehaald. Dit is nog onderwerp van gesprek met de RDW.

Wagenpark

Rotra beschikt over 67 trekkende eenheden, waaronder 9 z.g. LNG trekkers, 4 combi's en 5 motorwagens. Zij heeft 2 LZV trekkende voertuigen (65-BFX-5 en 55-BF-7) en 30 aanhangwagens die LZV gekeurd zijn. Geen buitenlandse gekentekende LZV. Het zijn allemaal uitwisselbare configuraties. Deze LZV configuraties blijven daardoor binnen de maximale lengte van 25,25 mtr. Althans daar gaat Rotra vanuit, ze zijn LZV goedgekeurd dus zal lengte LZV configuratie ook volgens Rotra voldoen. Echter in het bedrijfsproces is niet geborgd dat door fysieke meting vastgesteld wordt dat elke LZV configuratie ook daadwerkelijk aan maximale lengte van 25,25 mtr voldoet.

De type LZV die Rotra gebruikt, is een vrachtauto met dolly en aanhangwagen. (Type D uit de afbeeldingen van de leidraad)

De inzet van de LZV gekeurde voertuigen, loopt altijd via de hoofd planning die LZV toewijst. De planning stel configuratie, traject en soort goederen vast. Er is een z.g. LZV trailerlijst waaruit planner kan selecteren. Deze werkwijze is het laatste jaar in het dagelijks werk ontwikkeld. Is echter niet in processen of werkinstructies geborgd, waardoor risico's op fouten of op niet eenduidig werken. Rotra werkt eraan om op termijn in plansysteem op te nemen de automatische koppeling van LZV configuratie aan een LZV opdracht.

Personeel

Chauffeurs zijn allemaal LZV opgeleid en hebben een LZV certificaat. Er zijn 6 eigen LZV chauffeurs. Is voldoende om verlof/ziekte te kunnen opvangen. Bij extremen, omschakeling van LZV naar reguliere motorwagen. Planning weet (zit in de hoofden) welke chauffeurs kunnen worden ingezet met LZV certificaat. Echter zij moeten aan hoofd planning of zijn vervanger, of hij een LZV chauffeur kan aanleveren. De hoofd planner heeft een overzichtslijst van de beschikbare en inzetbare gekwalificeerde LZV chauffeurs. Deze werkwijze is echter ook niet geborgd in het planningsproces. Eén chauffeur heeft een LZV certificaat dat onbeperkt geldig is. Er is een opleidings- en voortgangssysteem, (UNIT-FOR-SYST). Hierin staan alle opleidingen met verloopdatum. HRM beheert dit en alarmeert betreffende afdeling, hoofd planning d.m.v. z.g. pop-up bericht, dat over 3 maanden LZV certificaat verloopt. Van hem wordt tijdige actie verwacht met terugkoppeling in systeem.

Lading

De lading die met LZV wordt vervoerd bestaat uit stukgoederen. Daarvoor is de opbouw van de configuraties enkel ook geschikt. De planning van de stukgoederen, gaat handmatig met parameters. Planners weten dat er geen ADR goederen ingepland mogen worden. Dit is echter nog niet geborgd. Zit in hoofden planners. In toekomst ook daarvoor een tool in het planningsysteem bouwen, waardoor de planner een foutmelding krijgt als hij een ADR zending of andere verbodsgoederen in LZV wilt plannen.

Gewicht

De planner houdt rekening met de toewijzing van de stukgoederen aan de LZV met het totaalgewicht van 60 ton. Op elk LZV voertuig zitten aslastmeters, die buitenaf en in de display van het dashboard afgelezen kunnen worden. Het laadpersoneel en chauffeurs hebben in hun werkinstructies staan dat zij na het laden de aslasten van de voertuigen moeten controleren en bij overschrijding dit moeten (laten) herstellen. Dit geldt voor alle voertuigen, niet specifiek toegeschreven naar LZV. Deze overschrijdingen moeten zij melden en worden geregistreerd. De data uit de unit van de aslastmeter of voertuigunit (motormanagement) wordt nu niet uitgelezen. De mogelijkheid bestaat volgens de technische mensen van Rotra wel. Rotra wist niet dat dit kon. Gaat men zeker gebruik van maken om te monitoren op naleving aslasten en totale massa van 60 ton. De controle op de afleesnauwkeurigheid (100 kg) en technische werking aslastmeter wordt nu meegenomen tijdens periodieke keuring/onderhoud. Dit is echter niet geborgd in het bedrijfsproces. De werkinstructies die een LZV chauffeur heeft, is een informatieblad met daarop een 13-tal aandachtspunten waaronder beperking maximale totale massa van 60 ton. Dit informatieblad is een los document niet geborgd in een werkinstructie of proces.

Infrastructuur

De digitale wegenkaart is voor de chauffeur in zijn voertuig beschikbaar. Daarop kan hij de route invoeren (DWO) en de tablet bepaalt vervolgens de toegestane LZV (groen) route. De chauffeur heeft zo altijd de meest actuele weginformatie. Ziet ook gelijk op de tablet of het onderliggende wegennet wel of niet toegestaan is voor de LZV. Krijgt ook de ingeplande route. De planner heeft hetzelfde systeem, dus weet vooraf over welke wegen hij de chauffeur kan sturen. Op losadressen van het onderliggende wegennet waar de LZV niet mag komen, wordt de dolly en trailer afgekoppeld op een parkeerplaats. De solo vrachtauto lost dan de stukgoederen. Dit is de verantwoordelijkheid van de chauffeur. Bij een nieuw losadres, waarbij het adres nog niet is vrijgegeven voor LZV, dan zou de RDW de aanvraag binnen 3 weken moeten afhandelen. Dit duurt soms erg lang wel eens 6 maanden. Dit zou volgens Rotra verkort moeten worden. De tussentijdse maatregelen zijn zichtbaar voor de chauffeur op zijn tablet. Op de DWO site is zichtbaar dat de Merwede brug (rood) niet toegestaan is voor LZV. Is bekend bij planning en chauffeurs.

Verbeterpunten

In het bedrijfsproces moet geborgd worden:

-De wegebijlage, beperkingen en algemene voorschriften LZV.

Meer specifiek:

- Huidige werkwijze opnemen in processen/werkinstructies van de inzet en gebruik LZV binnen Roelofsen Transport;
- Borging van elke LZV configuratie maximale lengte van 25,25 mtr;
- Borging huidige werkwijze inzet LZV configuratie en LZV chauffeur;
- Borging enkel vervoer in LZV van toegestane goederen;
- Borging geen ADR goederen, of groter dan 1.1.3 ADR.
- Monitoring maximaal toegestane gewicht van 60 ton en aslasten.
- Uitlezen databestanden aslastmeters/motormanagement
- Borging periodieke controle/keuring aslastmeters.
- Monitoring van LZV chauffeurs juist gebruik wegennet, met name op ritten naar laad/los adressen die niet toegestaan via het onderliggende wegennet en bij actuele tussentijdse maatregelen voor voertuigen zwaarder dan 50 ton.
- Borging beperkte inzet weersomstandigheden.

30.



> ILT Europeaan 40 - 3526 KS Utrecht
Roelofsen Transport B.V.
t.a.v. Directie, [REDACTED]
Verhuellweg 5
6984 AA DOESBURG

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer
Algemeen

Contactpersoon

T [REDACTED]
E mail [REDACTED]@ilent.nl

Ons kenmerk
ILT-2016/ 80958

Datum 24 oktober 2016
Betreft Administratie controle LZV

Geachte [REDACTED]

Op 19 oktober 2016 heb ik samen met mijn collega [REDACTED] uw onderneming bezocht in het kader van het toezicht op de naleving van de Wegenverkeerswet 1994. Het onderzoek was gericht op de inzet en het gebruik binnen uw onderneming van Langere en Zwaardere Voertuigen (hierna: LZV). Uw onderneming beschikt sinds 2015 over 2 z.g. RDW basisonthefingen LZV die u inzet voor het vervoer van stukgoederen naar wisselende adressen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) houdt toezicht op dit vervoer.

Het gebruik en de inzet van LZV is toegestaan, mits aan de algemene voorschriften LZV en beperkingen LZV (onthefingsvoorwaarden) wordt voldaan zoals is vermeld in de RDW ontheffing. De wettelijke grondslag hiervoor is opgenomen in artikel 149a, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, het besluit ontheffingsverlening exceptioneel vervoer, Artikel 87 RVV, regeling voertuigen, beleidsregelkeuring en ontheffingsverlening LZV.

Tijdens dit bezoek hebben we namens u, met [REDACTED] en [REDACTED] de inzet van de LZV binnen uw onderneming en de eerder genoemde LZV ontheffingsvoorwaarden besproken.

Tijdens dit gesprek hebben we het volgende vastgesteld:

- Voorafgaand aan de inzet van elke wisselende LZV configuratie wordt niet vastgesteld of er geen overschrijding plaatsvindt van de maximale lengte van 25,25 mtr;
- Inzet en werkwijze binnen het planningsproces van LZV configuratie en LZV gekwalificeerde chauffeur, gebeurt nu op aangeven van de hoofdplanning of zijn plaatsvervanger. Dit is niet vastgelegd in het bedrijfsproces;
- De planners weten welke goederen zij in de LZV mogen laden en welke niet. In het geautomatiseerde planningssysteem is dit niet geborgd, dit is op termijn wel de bedoeling;
- Ondanks het beleid binnen uw onderneming dat er helemaal géén gevaarlijke goederen met de LZV mogen worden vervoerd, komt dat niet overeen met de informatie die aan de LZV chauffeurs is verstrekt. In de notitie aan de LZV chauffeur staat namelijk dat hij beslist geen gevaarlijke

- goederen mag rijden (boven 1000 punten);
- Er vindt geen monitoring plaats van het maximaal toegestane gewicht van 60 ton en de maximale toegestane aslasten;
- Er wordt nog geen gebruik gemaakt van het uitlezen van de databestanden van de aslastmeters/motormanagement van de LZV voertuigen. Dit wordt verder door uw onderneming uitgezocht;
- Het onderhoud en de inspectie van de aslastmeters wordt nu meegenomen tijdens het reguliere onderhoud van de LZV. In de werkinstructies zal de controle op de toegestane afleesnauwkeurigheid (100 kg) en technische werking van de aslastmeters, tijdens het reguliere onderhoud van de LZV als vast controlepunt worden opgenomen;
- Er is geen actieve monitoring op het juist gebruik maken van het toegestane wegennet door de LZV chauffeur. Met name op ritten naar laad/los adressen die niet toegestaan zijn via het onderliggende wegennet en bij actuele tussentijdse maatregelen voor voertuigen zwaarder dan 50 ton;
- In het bedrijfsproces is de beperking van de inzet van de LZV tijdens buitengewone weersomstandigheden, niet geborgd.

ILT
 Rail en Wegvervoer
 Handhaving Wegvervoer
 Algemeen

Datum
 24-10-2016

Ons kenmerk
 ILT-2016/ 80958

Uit het gesprek en de verstrekte documentatie en toelichting op de huidige werkwijze van de inzet LZV, werd duidelijk dat de LZV ontheffingsvoorschriften onvoldoende zijn geborgd in het bedrijfsproces.

Tijdens het gesprek hebben we aangegeven dat u in de rol van vervoerder verantwoordelijk bent voor de juiste inzet van de LZV. U dient ervoor te zorgen dat de LZV inzet en het gebruik aan alle wettelijke voorschriften voldoet.

Gemaakte afspraken:

- U zorgt ervoor dat de naleving van alle LZV ontheffingsvoorwaarden, binnen uw onderneming in de bedrijfsprocessen worden geïmplementeerd;
- U voert controles (monitoring) uit op de naleving van het maximale toegestane gewicht en aslasten van de LZV;
- Controle op de LZV chauffeurs op juist gebruik maken van het toegestane wegennet en spreekt bij afwijkingen chauffeurs hierop aan;
- Richting de planners en chauffeurs van de LZV wordt de beperking op het verbod van gevaarlijke stoffen (hoeveelheden niet groter dan bedoeld in 1.1.3 ADR) duidelijk gecommuniceerd en gecontroleerd;

Met deze brief wordt de administratiecontrole afgesloten. Ik waardeer uw positieve bijdrage aan dit onderzoek en dank u hartelijk voor de medewerking.

Tenslotte wil ik u onder aandacht brengen dat u de mogelijk heeft om gebruik te maken van ons Informatiecentrum, te bereiken via telefoonnummer; 088-489000 of via Internet: www.ilent.nl

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,

DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER,



ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer
Algemeen

Datum
24-10-2016

Ons kenmerk
ILT-2016/ 80958

31.



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Roelofsen Transport B.V.

[Redacted]
Vernieuwweg 3
6984AA Doesburg

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Goederenvervoer
Algemeen

Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

[Redacted]
T +31(0)88-489 00 00
Meld- en Informatiecentrum

Ons kenmerk
ILT-2016/87497

Datum 8 november 2016
Betreft convenant met ILT

Geachte [Redacted]

Onlangs is in de media het bericht verspreid dat ILT het convenant met Rotra niet zal verlengen. Daarbij is in de media de indruk gewekt dat dit besluit op voorspraak van FNV is genomen. Dit is niet het geval.

ILT heeft in juli 2016 een audit uitgevoerd. ILT vindt dat er een aantal verbeteringen nodig is.

De verlenging van het convenant hangt af van nader overleg tussen ILT en Rotra daarover en de verbeteringen die Rotra realiseert. De inzet van Rotra en ILT is het convenant opvolging te geven.

DE DIRECTIEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER

[Redacted]

32.

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

Bevinding	Omschrijving	Gradatie	Actie	Deadline
01	<p>In het kader van een reality-check heeft de inspectie van alle chauffeurs van Roelofsen Transport B.V. vestiging Doesburg het urenoverzicht opgevraagd van de nachtdiensten over de eerste 2 weken van mei 2016. Daaruit blijkt dat de totale arbeid 8 maal meer dan 12 uren bedroeg. Tijdens de audit is de manager operations van Rotra Forwarding over dit onderwerp geïnterviewd. Tijdens dit interview gaf hij aan dat binnen Rotra Forwarding bekend is dat de ritten van en naar Zeeland deze overtredingen creëren. Verder werd hem pas op basis van de geloofde urenoverzichten duidelijk dat de chauffeurs regelmatig zelf hun tijdstop van vertrek bepalen, waardoor sommige overtredingen zijn ontstaan. Tijdens een ander interview werd verder duidelijk dat er geen analyse plaatsvindt op genoemd wettelijk voorschrift. Rotra Forwarding heeft geen beheersmaatregelen genomen die ervoor zorgen dat de totale arbeid tijdens nachtdiensten niet langer wordt dan 12 uren.</p> <p>Aanleiding van deze reality-check zijn 2 klachten die de inspectie op 13 april 2016 en 22 mei 2016 van een chauffeur van Roelofsen Transport heeft ontvangen. Deze klachten wezen erop dat de totale arbeid die tijdens het uitvoeren van de nachtdiensten (aanvang tussen 01:00 uur en 05:00 uur) moet worden verricht, te lang is. De totale arbeid mag tijdens nachtdiensten maximaal 12 uren bedragen. N.a.v. deze klachten heeft de inspectie in april en mei 2016 zowel telefonisch als per e-mail contact gehad met de directie van Roelofsen Transport. Hierop heeft de directie van Roelofsen Transport aangegeven dat zij zich niet herkent in deze klachten en geen enkele aanleiding ziet tot het definiëren en uitzetten van correctieve acties.</p>	Grote tekortkoming	<ul style="list-style-type: none"> - Maandelijks opmaak, analyse en rapportage performance nachtdiensten - Rapport 'vertrektijden binnenland' verstreken aan Fleet: inzicht in verwachte vertrek & aankomsttijd - Controle op daadwerkelijke vertrektijd vs opdracht planning, correctieve acties en vastlegging hiervan - Opmaak automatisch dagelijks rapport vertrektijd vs daadwerkelijk vertrek 	<p>Eind nov 2016</p> <p>Eind nov 2016</p> <p>Eind nov 2016</p> <p>Q1 2017</p>
02	<p>De vakbond FNV heeft een geschil met Roelofsen Transport, Rotra Forwarding en Truck Supply Europe, over de naleving CAO voor het beroepsgeederenvervoer over de weg (toepassing art.26) binnen Roelofsen Transport B.V. en de aansturing en salarisuitbetalingen van de Roemeense chauffeurs, in dienst van het Roemeense transportbedrijf Truck Supply Europe, voorgelegd aan de rechter. Het geschil gaat over het al dan niet juist (moeten) toepassen van de Nederlandse CAO. Truck Supply Europe is een dochteronderneming van de Rotrexma Holding. Tijdens de audit is één van de planners van</p>	Grote tekortkoming	<ul style="list-style-type: none"> - Instructie aan expediteurs en chauffeurs tijdstop vertrek - Ritten Zeeland analyseren m.b.t. geconstateerde overtredingen nachtdiensten 	<p>gereed</p> <p>gereed</p>
			In afwachting van datum hoorzitting. Zie ook brief Bax Advocaten d.d. 20 oktober 2016 aan ILT t.a.v. [REDACTED]	

Actiejijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
 Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

	<p>Rotrexma Forwarding hierover geïnterviewd. Uit dit interview en uit informatie vanuit het planningsstelsel is door de inspectie vastgesteld dat de planning en de feitelijke aansturing van de chauffeurs van de Roemeense dochteronderneming en verdere organisatie van de transportactiviteiten van deze onderneming plaatsvindt binnen Rotra Forwarding in Doesburg. Rotra Forwarding is eveneens een dochteronderneming van Rotrexma Holding.</p> <p>Truck Supply Europe en Rotra Forwarding vallen buiten de werkingsfeer van het handhavingconvenant met ILT.</p> <p>Gelet echter op het feitelijk aansturen van de Roemeense chauffeurs vanuit Nederland, de Nederlandse CAO die moet worden toegepast, de onderlinge samenhang van de activiteiten binnen Rotrexma Holding; en de zorgplicht die Rotrexma Holding heeft ten opzichte van alle dochterondernemingen binnen de holding, kan de inspectie het geschil tussen FNV en Roelofsen Transport, Rotra Forwarding en Truck Supply Europe niet buiten de beoordeling van de verlenging van het convenant houden. Zolang de planning en feitelijke aansturing van de chauffeurs van Truck Supply Europe vanuit Rotra Forwarding Doesburg geschiedt en het geschil met de FNV over de naleving van de CAO zowel voor Truck Supply Europe als ook Roelofsen Transport B.V. niet volledig is opgelost en afgehandeld zal dit een verlenging van het convenant in de weg staan.</p> <p>Roemeense chauffeurs van Truck Supply Europe genieten hun wekelijkse rusttijd op de bedrijfslocatie van de Rotrexma Holding. In de ruimte waar zij verblijven zijn geen slaafaciliteiten aanwezig welke voldoen als alternatief voor een overnachting. Zij brengen echter hun wekelijkse rusttijd door in het voertuig. Vanuit artikel 8 lid 8 EU 56/1/2006 kan worden afgeleid dat normale wekelijkse rusttijden niet in een voertuig mogen worden doorgebracht.</p> <p>Naast de wettelijke verplichting dient Rotrexma Holding, ook in de hoedanigheid van haar zorgplicht en goed werkgeverschap, de Roemeense chauffeurs van Truck Supply Europe, die hun wekelijkse rusttijd moeten nemen buiten hun standplaats, een alternatief te bieden voor het nemen van deze rusttijd buiten het voertuig.</p>		
--	---	--	--

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

03	<p>Wanneer een bestuurder dit zo verkiest, mogen <u>dagelijkse rusttijden</u> en <u>verkorte wekelijkse rusttijden</u> buiten de standplaats in een voertuig worden doorgebracht indien dit voor iedere bestuurder behoorlijke slaapfaciliteiten biedt en het voertuig stilstaat. Dit is wettelijk voorgeschreven in artikel 8 lid 8 EU verordening 561/2006.</p> <p>Voor de <u>dagelijkse rusttijden</u> en <u>verkorte wekelijkse rusttijden</u> buiten hun standplaats dient Roelofsen Transport, wanneer een chauffeur dit zo verkiest, voor een behoorlijk slaapfaciliteit te zorgen.</p> <p>Tijdens interviews in Nieuw-Amsterdam is gebleken dat de vanuit die vestiging aangestuurde chauffeurs niet de mogelijkheid wordt geboden om hun wekelijkse rusttijd buiten het voertuig te nemen. Uit interviews in Doesburg is gebleken dat deze mogelijkheid mondeling aan de Nederlandse chauffeurs bekend is gemaakt. In de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat de chauffeurs hun dagelijkse rust, verkorte wekelijkse rusttijd en wekelijks rust (buiten standplaats) buiten hun voertuig kunnen genieten. Over deze wettelijke verplichtingen is Roelofsen Transport door de inspectie reeds eerder in een gesprek op 10 juli 2015 en 9 september 2015, en per brief op 15 juli 2015 en 29 september 2015 op de hoogte gebracht. In een e-mailbericht van [redacted] van 10 september 2015, gaf zij aan dat de strekking van artikel 8 lid 8 EU 561/2006 in beleidsdocumenten en werkinstructies, voor de chauffeurs zullen worden opgenomen. Tijdens de audit is niet aangetoond dat dit daadwerkelijk is gebeurd.</p> <p>Uit een interview en functiebeschrijving is gebleken dat de coördinator operationele trainingen verantwoordelijk is gesteld voor de controle op de registratie van de rij en rusttijden.</p> <p>Gebleken is dat hij niet volledig controleert op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een juist gebruik van de bestuurderskaart (worden alle werkzaamheden geregistreerd op de bestuurderskaart of alleen op de dagstaat en komen deze overeen); - Een juist gebruik van de digitale tachograaf (diverse overtredingen van de korte rust zijn te wijten aan onjuiste bediening van de digitale tachograaf bij het inschepen of ontschepen van een veerboot); - De digitale C&M bestanden en afwijkingen op volledigheid. <p>Uit een reality check in Dianta (uitleessysteem digitale tachograaf van de inspectie) is gebleken dat:</p>	Kleine tekortkoming	<p>Dagelijkse rusttijd en verkorte wekelijkse rusttijden buiten de standplaats mag in het voertuig genoten worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - communiceren chauffeurs RT - chauffeursvergadering - vereenvoudigen handboek chauffeur 	gereed gereed Q1 2017
04	<p>Grote tekortkoming</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maandelijks opmaak, analyse en rapportage C & M bestanden - Maandelijks resultaten bespreken met Operationeel Managers cc Process Controller - Controle tijdig en volledig uitlezen bestuurderskaart - Controle tijdig en volledig uitlezen digitale tachograaf - Jaarlijkse training rij- en rusttijden chauffeurs en planning 	Grote tekortkoming	<p>Maandelijks opmaak, analyse en rapportage C & M bestanden</p> <p>Maandelijks resultaten bespreken met Operationeel Managers cc Process Controller</p> <p>Controle tijdig en volledig uitlezen bestuurderskaart</p> <p>Controle tijdig en volledig uitlezen digitale tachograaf</p> <p>Jaarlijkse training rij- en rusttijden chauffeurs en planning</p>	Eind nov 2016 Eind nov 2016 Eind nov 2016 Eind nov 2016 Q1 2017

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Roetra Logistics Solutions B.V.

05	<ul style="list-style-type: none"> - Diverse dagen geen bestuurderskaart wordt gebezigd zoals op 4 maart 2016 vanaf 19:39 tot 20:55 uur gereden en geladen/gelost en op 26 februari 2016 15:40 tot 15:52 uur gereden. - Niet of niet tijdig de bestuurderskaarten worden uitgelezen, waardoor geen informatie aanwezig is bijv. vanaf 13 t/m 18 maart 2016 betreffende chauffeur [redacted] en vanaf 15 t/m 25 maart 2016 betreffende chauffeur [redacted]. Hiervan is alleen informatie vanuit de digitale tachograaf aanwezig. - Niet of niet tijdig de digitale tachograaf wordt uitgelezen waardoor geen informatie aanwezig bijv. op 24 en 25 maart 2016 betreffende chauffeur [redacted]. - De overtreddingentabel EU van Roelofsen Transport over de maand februari 2016, van alle 114 chauffeurs van vestiging Doesburg, 26 minder overtredingen aangaf (23 procent) dan dat de inspectie met haar eigen uitleessysteem over dezelfde periode vaststelde. Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat de bestuurderskaarten en de digitale tachograaf op tijd en volledig worden uitgelezen om een volledige en betrouwbare analyse op de rij- en rusttijd uit te kunnen voeren. 	Kleine tekortkoming	<ul style="list-style-type: none"> - Praktijk en naleving (vermelde) procedures aanscherpen - Genoemde procedures inhoudelijk controleren op juistheid en volledigheid - Bespreken en monitoren juiste naleving procedures, incl. rapportages, in Nieuw Amsterdam - Inhoudelijke kennis omtrent core procedures vergroten: periodiek centraal stellen in afdeling overleggen etc 	Gereed Gereed
	<ul style="list-style-type: none"> - Niet iedereen werkt conform de voorgeschreven procedures/werkinstructies en het handboek. Hieronder een aantal voorbeelden: Procedure Uitvoeren van wegtransport (P2.400). Overtredingen worden gemeld bij de coördinator operationele trainingen door de chauffeurs van vestiging Doesburg, maar moeten worden gemeld bij de fleet supervisor. Overtredingen van meer dan 2 uren moeten worden voorgelegd aan de operationeel directeur. Tijdens het interview met de fleet supervisor bleek dat dit niet gebeurt. Dit werd bevestigd door de operationeel directeur. Alleen bij extreme weersomstandigheden wordt overleg gepleegd; - Uit een interview is gebleken dat de teamleider van de vestiging Nieuw-Amsterdam zelfstandig beslissingen neemt bij overtredingen boven de 2 uren en niet in overleg met de operationeel directeur; - Overtredingen worden gemeld door de chauffeurs vestiging NWA bij de teamleider en niet bij de fleet supervisor. 			Q1 2017 Dec 2016 Gereed Q1 2017

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

06	<ul style="list-style-type: none"> - De fleet supervisor mag beslissingen nemen bij overtredingen onder de 2 uren. Deze beslissingsbevoegdheid is niet beschreven voor de teamleider. - Door de teamleider van de vestiging Nieuw-Amsterdam worden interne memo's aan de chauffeurs gestuurd n.a.v. gemaakt overtredingen, terwijl hiervoor waarschuwingsbrieven zijn voorgeschreven. - Er is geen waarschuwingsbrief i.v.m. overtredingen rij- en rusttijden gestuurd aan chauffeur [REDACTED], terwijl hij in het eerste kwartaal van 2016, 15 overtredingen had begaan. Bedrijfsnoodplan (W106): hierin is een alarmeringsprocedure voor calamiteiten met gevaarlijke stoffen (ADR) opgenomen, waarin is vermeld dat calamiteiten gemeld moeten worden bij de veiligheidsadviseurs. Uit een interview is gebleken dat na een incident in Nieuw-Amsterdam de teamleider en brandweer worden gebeld. Checklistten transporten met gevaarlijke stoffen: op de checklist staat vermeld dat de chauffeur en de safety advisor de ingevulde checklistten moeten ondertekenen. In Nieuw-Amsterdam worden deze checklistten ondertekend door de chauffeur en de warehousemedewerker niet zijnde de safety advisor. Instructie Uitvoeren van (poort) controles (K1.26): hierin staat dat minimaal 4 vrachtauto's per maand gecontroleerd moeten worden op o.a. documenten, voertuiguitrusting. In Nieuw-Amsterdam worden ongeveer 3 a 4 vrachtauto's per maand gecontroleerd. Tijdens interviews is geconstateerd dat de medewerkers bekend zijn met het bestaan van procedures/werkinstructies en handboeken af weten, maar vaak niet (meer) bekend zijn met de inhoud. Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat toezicht wordt gehouden op de uitvoering en bekendheid van de procedures/werkinstructies en handboeken. Vastgesteld is dat de uitvoering en bekendheid van deze procedures en werkinstructies in de praktijk niet conform het KMS plaatsvindt. Het niet opvolgen van de procedures, werkinstructies en het handboek levert een risico op m.b.t. het naleven van wet en regelgeving en levert een onvolledig beeld op in het proces van monitoren, analyseren, evalueren en verbeteren. <p>De procedure Meiden van (bijna) ongevallen en gevaarlijke situaties (P7.510) maakt o.a. inzichtelijk op welke wijze (bijna)ongevallen en gevaarlijke situaties moeten worden gemeld en afgehandeld. Ook is er</p>	Kleine tekortkoming	-	Procedures periodiek op agenda diverse afdeling overleggen plaatsen ter bespreking	Q1 2017
----	--	---------------------	---	--	---------

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Roira Logistics Solutions B.V.

<p>07</p>	<p>een bedrijfsnoodplan (W106), waarin een alarmeringsprocedure voor calamiteiten met gevaarlijke stoffen (ADR) is opgenomen en hierin staat vermeld dat calamiteiten gemeld moeten worden bij de veiligheidsadviseurs. In het handboek crossdocking is ook het melden van calamiteiten met gevaarlijke stoffen opgenomen. In deze documenten is vermeld welke instanties en/of veiligheidsadviseurs geïnformeerd moeten worden. De ILT is hierin niet opgenomen. Deze meldplicht is ook niet opgenomen in het chauffeurshandboek voor situaties buiten de vestigingen. Binnen de vestiging Nieuw-Amsterdam is, n.a.v. het incident met een verpakking gevaarlijke stoffen in februari 2016, een document opgemaakt waarin de volgende punten opgenomen zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij brand - Bij een ongeval - Bij een ontruiming. <p>Lift interviews is gebleken dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - niet alle medewerkers weten welke incidenten met gevaarlijke stoffen gemeld moeten worden; - niet alle incidenten met gevaarlijke stoffen worden gemeld; <p>In de bedrijfsprocessen en –systemen is niet geborgd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - welke (bijna) ongevallen en gevaarlijke situaties gemeld moeten worden; - dat meldingsplichtige incidenten bij de inspectie gemeld moeten worden in het kader van artikel 47 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen; - de rapportageplicht als bedoeld in 1.8.5. ADR. 	<p>Kleine tekortkoming</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Juiste procedure delen met warehouse medewerkers Doesburg en Nieuw Amsterdam - Opmaak A3 met daarin de belangrijkste zaken samengevat betreffende laden, lossen en ADR - ADR awareness training aanvullen met voorschriften stuwege en 	<p>Dec 2016 Dec 2016 Q1 2017 Eind nov 2016</p>
<p>07</p>	<p>Een aantal warehousemedewerkers van Roira Warehousing belaaft huftrailers met gevaarlijke stoffen bestemd voor Engeland (RO-RO vervoer). Voor het correct beladen van de trailers hanteert Roira Warehousing een z.g. bewustwording voertuigbeladingscertificaat, waarin de voorwaarden zijn opgenomen zoals is voorgeschreven in 5.4.2. ADR/MDG. De warehousemedewerkers moeten dit document invullen en ondertekenen, waarmee ze aangeven dat ze de voorwaarden hebben gecontroleerd. Dit certificaat wordt ingevuld vanuit de rol als belader en niet vanuit de rol als afzender. Indien Roira Forwarding of Roelofsen Transport ook afzender is dan is het hanteren</p>	<p>Kleine tekortkoming</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Juiste procedure delen met warehouse medewerkers Doesburg en Nieuw Amsterdam - Opmaak A3 met daarin de belangrijkste zaken samengevat betreffende laden, lossen en ADR - ADR awareness training aanvullen met voorschriften stuwege en 	<p>Gereed Eind nov 2016 Dec 2016</p>

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

	<p>van dit certificaat alleen onvoldoende, want dan hebben deze deze bedrijven meer IMDG verplichtingen waaronder het opstellen van een afzendersverklaring conform 5.4.1.6.1 IMDG.</p> <p>Uit een reality-check is gebleken dat dit document wordt gebruikt en ingevuld. Uit een interview met een assistent teamleider warehouse, bleek dat hij van sommige controlepunten in het document niet weet wat van hem verlangd werd. Hij beschikt niet over een werkinstructie of iets anders waarin het gebruik van dit formulier wordt voorgeschreven en nader uitgelegd. Hierdoor bestaat het risico op niet eenduidig werken en niet voldoen aan wet- en regelgeving.</p> <p>In 2016 is aan de warehousemedewerkers een z.g. ADR awareness training gegeven, waarin het aspect van het beladen van trailers voor het zeevervoer aan de orde is gekomen. Uit de verstrekte PowerPointpresentatie blijkt dat hierin onvoldoende invulling is gegeven aan de functiespecifieke opleiding (zie tabel 1.3.1.5 IMDG), ten aanzien van stuwage (7.3 IMDG) en samenladingsverboden (7.2 IMDG).</p> <p>De voorschriften voor o.a. het segregeren en de stuwage vanuit de IMDG (de hoofdstukken 7.2 en 7.3) voor het beladen van de huiftrailers met gevaarlijke stoffen bestemd voor Engeland zijn niet nader uitgewerkt en ook niet elders vastgelegd de bedrijfsprocessen en -systemen.</p>		<p>samenladingsverboden vanuit de IMDG (hoofdstuk 7.2 en 7.3)</p>	
08	<p>Binnen het KMS is een procedure "Het houden van interne audits" (P 7.300) vastgesteld. In deze procedure staat o.a. beschreven dat alle aspecten binnen het KMS, die van invloed zijn op de kwaliteit van de logistieke dienstverlening, minimaal 1x per jaar aan een interne audit onderworpen moeten worden. Processen of afdelingen binnen de Rotrexma Holding waar het risico op problemen ten aanzien van kwaliteit groter is komen in aanmerking voor een hogere auditfrequentie. De primaire processen: uitvoeren van wegtransport (P2.400) en inhuren van charters (activiteit transport P3.100) zijn meer dan 4 jaar niet onderworpen aan een interne audit. Rotra Warehousing en Roelofsen Transport voldoet v.w.b. de auditfrequentie niet aan haar procedure voor het houden van interne audits. Op de interne KVGGM auditplanning 2016 staat vermeld dat de activiteiten: Wegtransport en Transport op respectievelijk 22-8-2012 en 11-04-2012 de laatste interne audit hebben gehad. In de planning voor 2016 stonden interne audits hiervoor ingepland op 07-07-2016 en 02-06-2016. Deze interne</p>	Kleine tekortkoming	<ul style="list-style-type: none"> - Systematiek interne audits herbeoordelen - Genoemde procedures en processen alsnog auditen - Primaire processen Nieuw Amsterdam auditen en vastleggen middels een auditrapport 	<p>Q4 2016</p> <p>1 dec 2016</p> <p>Eind nov 2016</p>

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

	<p>audits zijn niet uitgevoerd, maar doorgeschoven naar het laatste kwartaal van 2016.</p> <p>In 2014 is transportbedrijf Veurink International BV failliet gegaan. Rotrexa Holding heeft een gedeelte van de activiteiten van de curator gekocht. Een gedeelte van de werknemers en voertuigen is overgenomen. Het gehele wagenpark is aangepast en in de kleuren van Roelofsen Transport gebracht. De werkwijze, procedures en administratieve handelingen die gelden voor Roelofsen Transport B.V. zijn uitgerold binnen de vestiging Nieuw-Amsterdam. Vanaf 1 mei 2015 vallen de activiteiten van dit voormalig transportbedrijf binnen het KMS van de Rotra group.</p> <p>Niet aangehouden werd dat Roelofsen Transport en Rotra Warehousing met een interne audit heeft vastgesteld dat o.a. de primaire processen: Uitvoeren van Wegtransport (P2.400) en de activiteit Transport (inhuren charters (P3.100), op dezelfde wijze worden toegepast binnen de vestiging Nieuw-Amsterdam.</p>			
09	<p>Roelofsen Transport en Rotra Warehousing geeft invulling aan de taken waarvoor ze vanuit wet- en regelgeving verantwoordelijk zijn. Zie hoofdstuk 1.4 ADR. Echter zijn niet <i>alle</i> plichten waarvoor ze als geadresseerde, belader, lossen, verpakker, vervoerder en eventueel afzender verantwoordelijk zijn, geborgd in de systemen, processen en methoden. Tijdens een interview in Nieuw-Amsterdam is geconstateerd dat het personeel niet op de hoogte is van de veiligheidsplicht van lossen (1.4.3.7 ADR). Namelijk: Er worden geen passende maatregelen getroffen tijdens het lossen als blijkt dat er wordt gebracht. De opleiding die warehousemedewerkers hebben gehad en het toezicht dat op hun werkzaamheden wordt uitgevoerd, leiden evenmin tot een beheerste situatie bij het lossen en beladen van de gevaarlijke stoffen tijdens overslag/crossdocking. Roelofsen Transport en Rotra Warehousing hebben onvoldoende beheersmaatregelen getroffen om wet- en regelgeving ten aanzien van het beladen en lossen van gevaarlijke stoffen in het proces van overslag/crossdocking te borgen.</p>	<p>Kleine tekortkoming</p>	<p>Juiste procedure delen met warehouse medewerkers Doesburg en Nieuw Amsterdam m.b.t. beladen en lossen van gevaarlijke stoffen in het proces van overslag/crossdocking</p> <p>opmaak A3 met daarin de belangrijkste zaken samengevat betreffende laden, lossen en ADR (zie ook bevinding 07)</p>	<p>Gereed</p> <p>Eind nov 2016</p>
10	<p>Roelofsen Transport beschikt vanaf mei 2015 over 2 LZV's. Voor beide LZV's zijn ontheffingen aanwezig. Het gebruik van deze ontheffingen met bijlagen en beperkende voorwaarden zijn in een e-mail d.d. 11 mei</p>	<p>Signaal</p>	<p>Werkwijze LZV incl. beperkende voorwaarden opnemen: o handboek chauffeur</p>	<p>Jan 2017</p>

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
 Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

11	<p>2015 door de fleet supervisor manager aan de afdeling Benelux van Rotra Forwarding bekend gemaakt. De werkwijze is tijdens het interview uitgelegd. Deze nieuwe werkwijze (inzet van de LZV met het gebruik van de ontheffing en de bijlagen) is echter niet geborgd in de bedrijfsprocessen en -systemen. De inzet van de LZV en de gestelde voorwaarden worden niet gemonitord, geanalyseerd en geëvalueerd en leveren geen managementinformatie op.</p>	<p>Signal</p>	<p>o uitvoeren wegtransport</p>	<p>Gereed</p>
12	<p>Roelofsen Transport maakt gebruik van tijdelijke en oproep chauffeurs als er onvoldoende chauffeurs beschikbaar zijn. Roelofsen Transport betreft chauffeurs via uitzendbureaus. Alleen uitzendbureaus die zijn aangewezen door de minister van Infrastructuur en Milieu mogen dit. Een chauffeur heeft dan o.a. een 'verklaring ter beschikkingstelling' nodig. De chauffeur dient deze onderweg bij controle te kunnen tonen. Er kon niet worden aangetoond dat de inhuur volgens de voorwaarden van de Wet wegvervoer goederen plaatsvindt. In de bedrijfsprocessen en -systemen zijn de voorwaarden die volgens de Wet wegvervoer goederen hiervoor gelden niet geborgd.</p>	<p>Signaal</p>	<p>- Betrekking chauffeurs via uitzendbureau bespreken binnen Directie Overleg en besluit nemen omtrent uitvoering en borging</p> <p>- Besluit DO mededelen in OPS overleg</p>	<p>Gereed</p>
13	<p>Niet alle documenten, zoals procedures, werkstructies en checklijsten, zijn voorzien van een titel, document- versienummer en datum, zoals voorgeschreven in procedure Beheersing van gedocumenteerde informatie (P1.200). Bijvoorbeeld: het bewijsvoering voertuigbeladingscertificaat en de functiebeschrijvingen. Niet alle documenten, werkstructies/procedures, zijn up to date en volledig. Een aantal voorbeelden. In het handboek chauffeur, wordt vermeld dat z.g. vertofverklaringen (patronaal attest) meegevoerd moeten worden terwijl hiervoor geen wettelijke verplichting meer bestaat. In het bedrijfsnoodplan (hierin wordt gesproken over Rijksverkeersinspectie) en de ADR handleiding (onjuiste/verouderde schriftelijke instructies) Daarnaast ontbreken o.a. de voorschriften voor het rijden van de bebouwde kom en de routeplicht in de ADR handleiding. En in de instructie Uitvoeren van (poort) controles (K1.26) is de checklist transporten met gevaarlijke stoffen niet opgenomen. Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat bij wijziging van wet- en regelgeving of het hanteren van andere werkwijzen alle van toepassing zijnde documenten gewijzigd en/of aangevuld worden.</p>	<p>Signaal</p>	<p>- Controle en follow-up ISO proof zijn documenten binnen KMS</p> <p>- Monitoren dat alle documenten binnen KMS up to date en correct zijn</p> <p>- Genoemde onvolledigheden procedures aanpassen</p>	<p>Q1 2017</p> <p>Q1 2017</p> <p>Q4 2016</p>

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

		Kleine tekortkoming	Controle en follow-up	Q1 2017
14	Binnen de bedrijfsprocessen en –systemen is niet geborgd dat bij wijziging van wet- en regelgeving of het hanteren van nieuwe (b.v. LZV Inzet) of andere werkwijzen alle van toepassing zijnde documenten gewijzigd en/of aangevuld worden. Hierdoor kan in de bedrijfsprocessen een risico ontstaan op niet naleving van wet en regelgeving.		- Controle en follow-up	
15	Afwijkingen met gevaarlijke stoffen en aslastoverschrijdingen worden alleen gecontroleerd voor vertrek en niet onderweg. Afwijkingen met gevaarlijke stoffen worden gemeld bij de planners, maar hiervan worden geen registraties bijgehouden. Deze afwijkingen worden alleen per e-mail naar de klant gestuurd. Alle voertuigen zijn uitgerust met aslastmeters, zodat chauffeurs eventuele aslastoverschrijdingen onderweg kunnen constateren. De informatie die komt uit de controles voor vertrek wordt gebruikt voor het aantonen van het nalevingsniveau en dit nalevingsniveau is opgenomen in de jaarrapportage voor de inspectie. Afwijkingen met gevaarlijke stoffen en aslastoverschrijdingen onderweg worden niet geregistreerd, gemonitord en geanalyseerd en ze leveren geen managementinformatie op. Het beeld m.b.t. de Warehousing jaarlijks aan de inspectie presenteert is hierdoor onvolledig.	Signaal	- Procedure omgang afwijkingen gevaarlijke stoffen en aslastoverschrijdingen onderweg: <ul style="list-style-type: none"> o opnemen in vereenvoudigd handboek chauffeur o opnemen en procedure uitvoeren wegtransport o bespreken tijdens chauffeurs overleg - afwijkingen onderweg registreren in CSU klachten tool	Q1 2017 Dec 2016 Gereed Gereed
16	Tijdens (beoordelings)gesprekken wordt naleving wet- en regelgeving besproken met de chauffeurs. Dit betreffen dan alleen overtredingen van rij- en rusttijden. Overige overtredingen zoals ADR voorschriften en overbelading komen niet aan bod, waardoor het proces van bewustmaking van de chauffeur en verbetering van de naleving onvoldoende wordt toegepast.	Signaal	- Beoordelingsformulier herbeoordelen en indien nodig aanpassen met wet- en regelgeving: <ul style="list-style-type: none"> o ADR o overbelading 	Q1 2017
17	Rotra Forwarding heeft niet aangegeven volgens welke criteria de beoordelingsprestatie van de naleving van wet- en regelgeving wordt gemeten, zoals opgenomen in het beoordelingsverslag van de jaarlijkse charterbeoordeling. Hierdoor is het risico aanwezig op niet het eenduidig beoordelen van de charters.	Signaal	- Criteria voor beoordeling wet- en regelgeving vaststellen: wanneer welke score	Q4 2016
18	In het jaarverslag voor de inspectie is de doelstelling voor de naleving van de rij- en rusttijden benoemd en is aangegeven dat deze doelstelling voor 2015 gehaald is. Deze doelstelling maakt geen onderdeel uit van de in het KMS opgenomen kwaliteitsdoelstellingen	Signaal	- Doelstelling rij- en rusttijden toevoegen aan Roelofsen Transport (niet op Holding niveau)	Dec 2016

Actielijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

19	<p>2015-2016. Voor de naleving beladingsvoorschriften en ADR zijn echter geen doelstellingen bepaald. Hierdoor is niet bekend wat het gewenste resultaat is van de naleving van deze wet- en regelgeving. In de directiebeoordeling KVGGM 2015, zijn de uitkomsten van de metingen van de kwaliteitsdoelstellingen over 2015 vastgelegd. Naleving wet- en regelgeving is hierin geen onderwerp.</p> <p>In het jaarverslag voor ILT over 2015, heeft ILT onjuistheden geconstateerd. In het overzicht van de percentage overtredingen per 1000 km, van de chauffeurs in Nieuw-Amsterdam, is het percentage 0,15 vermeld. Dit percentage klopt niet als uitkomst van de berekening met het eindtotaal overtredingen (334) en aantal gereden km x 1000 (1461). Het vermelde percentage (-24%) afwijking t.o.v. doelstelling is hierdoor ook onjuist. Gelet op de bevinding 04, kan verder gesteld worden dat de nalevingscijfers van de rij- en rustijden zoals ze vanuit Roelofsen Transport worden aangeleverd voor het jaarverslag niet betrouwbaar zijn. Hierdoor ontstaat het risico dat de directie bij het nemen van beslissingen uitgaat van verkeerde informatie.</p>	Signaal	- Borgen dat administratie juiste cijfers rapporteert	Gereed
20	<p>Rotra Warehousing heeft een beveiligingsplan conform 1.10 ADR opgesteld voor haar vestiging in Doeburg. Binnen de vestiging Nieuw-Amsterdam heeft geen monitoring plaatsgevonden van de aard en hoeveelheid van gevaarlijke goederen welke via deze vestiging worden overgeslagen en vervoerd. Hierdoor is niet bekend of deze vestiging een beveiligingsplan moet vaststellen en invoeren.</p>	Signaal	- Indien benodigd volgens vereisten: opmaak en communicatie beveiligingsplan voor Nieuw Amsterdam	Q4 2016
21	<p>Uit een interview met een medewerker en de presentatie van de ADR awareness sessie 2016 is gebleken dat deze opleiding geen onderdelen met betrekking tot de bewustmaking voor de beveiliging 1.10 ADR omvat.</p>	Signaal	- ADR awareness presentatie uitbreiden met gedeelte beveiliging 1.10ADR	Q4 2016
22	<p>Roelofsen Transport vervoert gevaarlijke goederen in opdracht van Rotra Forwarding met verschillende UN nummers. Hieronder kunnen gevaarlijke goederen zitten waarvoor algemene en/of bijzondere voorschriften gelden voor het laden, lossen en de behandeling. Voor de aanvullende voorschriften voor bepaalde gevaarclasses en specifieke goederen, zoals opgenomen 7.5.11 ADR, zijn in het bedrijfsproces geen beheersmaatregelen genomen. In het acceptatieproces van een nieuwe klant is dit ook niet geborgd. Uit een interview met de veiligheidsadviseur ADR is gebleken dat binnen Rotra Warehousing en Roelofsen Transport niet bekend is of er andere</p>	Kleine tekortkoming	- In acceptatieproces nieuwe klant eventuele aanwezigheid aanvullende voorschriften voor bepaalde gevaarclasses en specifieke goederen (ADR7.5.11) opnemen - Maandelijkse rapportage en analyse	Q4 2016 Q4 2016

Actiejst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

	Bijzondere bepalingen dan CV28 op hun vervoer van gevaarlijke goederen van toepassing zijn.		- Tekst sleutel in ITMS toevoegen m.b.t. bijzondere bepalingen laden/lossen/vervoer	Q1 2017
23	<p>In de bedrijfsprocessen- en systemen is niet geborgd dat de interne ADR veiligheidsadviseur voldoende invulling geeft aan de hem opgedragen wettelijke taken zie bevinding 05-06-07-09-13-15-20-21-22 en 24, hierna op hoofdlijnen kort samengevat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - controleren op de juiste uitvoering en bekendheid met procedures/werkinstructies vervoer gevaarlijke stoffen; - controleren of de medewerkers een passende opleiding hebben ontvangen; - vaststellen of de wettelijke bepalingen (veiligheidsplichten) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn geïmplementeerd en worden nageleefd; - de werkwijzen controleren die de naleving van de voorschriften betreffende het identificeren van de vervoerde gevaarlijke goederen ten doel hebben; - het controleren of het personeel dat aangewezen is voor het vervoer of het laden en lossen van gevaarlijke goederen, beschikt over gedetailleerde uitvoeringsprocedures en instructies; - het invoeren van controlemethoden om ervoor te zorgen dat de voorschriften met betrekking tot het laden en lossen worden nageleefd; en - de aanwezigheid van een beveiligingsplan overeenkomstig 1.10.3.2. ADR. 	Kleine tekortkoming	<ul style="list-style-type: none"> - Beoordeling functie & uitvoering safety advisor wettelijke taken functie - Poortcontroles: 40x Doesburg en 8x Nieuw-Amsterdam 	Q1 2017 Q4 2016
Bevinding 24	<p>Uit het plan van aanpak van de RI&E voor de vestiging Nieuw-Amsterdam is gebleken dat een bergingsverpakking moest worden aangeschaft. Tijdens een reality check is geconstateerd dat dit vat niet UN gekeurd was, terwijl dit wel noodzakelijk was. In de bedrijfsprocessen en -systemen zijn de ADR eisen voor een dergelijke verpakking niet geborgd. Daarnaast is niet geborgd dat bij binnenkomst van een verpakking voor gevaarlijke goederen een controle plaatsvindt op het UN kenmerk.</p> <p>Voor de afdeling Crossdock van Rotra warehousing vestiging Doesburg is een handboek opgesteld. In dit handboek is vastgelegd hoe de werkwijze is betreffende inslag, opslag, overslag en uitslag van</p>	Kleine tekortkoming	<ul style="list-style-type: none"> - Zorgdragen dat aangeschafte verpakking Nieuw Amsterdam alsnog UN gekeurd wordt - Borging controle op UN keurmerk bij binnenkomst van toekomstige aan te schaffen verpakkingen 	Eind nov 2016 Q4 2016
Bevinding 25		Signaal	<ul style="list-style-type: none"> - Alle handboeken en procedures daar waar mogelijk toepasbaar maken voor alle betrokken locaties 	Q1 2017

Bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016

- VERTROUWELIJK -

Actiejijst bevindingen ILT audit verlenging convenant juli 2016
 Roelofsen Transport B.V. & Rotra Logistics Solutions B.V.

Bevinding 26	<p>goederen in Doesburg. Dit handboek is van toepassing op deze vestiging. De medewerkers van de vestiging Nieuw-Amsterdam hebben dit handboek ook uitgereikt gekregen en zij moeten ook werken conform dit handboek. Echter in dit handboek staat vermeld dat dit alleen van toepassing is op de vestiging Doesburg. Binnen de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat alle uitgereikte documenten ook van toepassing zijn op Nieuw-Amsterdam.</p> <p>Tijdens interviews is aangegeven dat door Roelofsen Transport geen cabotagevervoer wordt verricht zoals vermeld in de Verordening (EG Nr. 1072/2009). Niet kon worden aangevoerd dat in de bedrijfsprocessen en -systemen actief hierop wordt gemonitord. Ook zijn de voorwaarden voor de naleving van de wettelijke bepalingen van het cabotagevervoer niet bekend binnen Roelofsen Transport en Rotra Forwarding. Hierdoor bestaat het risico dat Roelofsen Transport en Rotra Forwarding in de bedrijfsprocessen niet op tijd maatregelen nemen, als zij wel cabotageritten gaat uitvoeren of doen laten uitvoeren, om te voldoen aan de voorwaarden voor naleving van de wettelijke bepalingen van het cabotagevervoer.</p>	Kleine tekortkoming	<ul style="list-style-type: none"> - Handboek crossdock inhoudelijk toepasbaar maken voor Nieuw Amsterdam 	Q4 2016
			<ul style="list-style-type: none"> - Beschrijven & communiceren voorwaarden cabotage vervoer - Bepalen risicovolle processen o.b.v. EU verordening waar mogelijk cabotage kan plaatsvinden en deze periodiek toetsen. - Maandelijkse analyse en rapportage aan process controller naleving wettelijke bepalingen cabotage vervoer middels steekproef 	<p>Q4 2016</p> <p>Q1 2017</p> <p>Q1 2017</p>

33.



No. 607/011216/0900/3017/8076

Betreft: Onderzoek TSE

Bijlage: Overzicht relevante artikelen

RAPPORT

Op donderdag 1 december 2016 hebben wij, [REDACTED] en [REDACTED] beiden inspecteurs bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), een onderzoek ingesteld naar een aantal bedrijven dat behoort tot de Rotrexma Holding B.V. (Rotrexma), gevestigd te 6984 AA Doesburg, Verhuellweg 5. In het bijzonder is er gekeken naar de onder de holding vallende Roemeense vervoersonderneming Truck Supply Europe S.R.L. (TSE) gevestigd te 100072 Ploiesti, Bulevardul Republicii 178 / 1st floor.

Het onderzoek is uitgevoerd te Doesburg op de locaties Verhuellweg 3 en 5, Kraakselaan 5 en in gebouw de Blikvanger. Tijdens het onderzoek is er een livestream beeldverbinding geweest met de onderneming TSE in Roemenië.

Bij dit onderzoek hebben wij het volgende vastgesteld:

- De onderneming TSE is een vervoeronderneming die werkelijk en op duurzame wijze in Roemenië is gevestigd;
- De aansturing en planning van de voertuigen en de chauffeurs wordt uitgevoerd vanuit Roemenië;
- De chauffeurs van TSE kunnen vrij over hun tijd beschikken indien zij hun weekendrusten in Doesburg genieten;
- In de periode 8 augustus 2016 tot en met 4 september 2016 hebben uitsluitend in Nederland woonachtige chauffeurs vervoerswerkzaamheden verricht ten behoeve van Roelofsen Transport B.V..

De ILT heeft een handhavingconvenant afgesloten met twee dochterondernemingen van Rotrexma te weten Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V.. De ILT heeft geen handhavingconvenant afgesloten met de andere bedrijven die in dit rapport worden genoemd. Dit onderzoek is verricht naar aanleiding van een bevinding tijdens een audit voor verleningen van het handhavingconvenant met Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V.

De bevinding heeft geresulteerd in de volgende onderzoeksvragen:

1. Hoe is de planning en feitelijke aansturing van de TSE chauffeurs geregeld ten aanzien van vervoersopdrachten die voor de Rotrexma bedrijven worden uitgevoerd?
2. Kunnen de chauffeurs van TSE vrijelijk over hun tijd beschikken tijdens hun in Doesburg doorgebrachte weekendrusten?

Uitgangspunten voor beantwoording van de onderzoeksvragen zijn:

- artikel 3 lid 1 onder a) van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009. Dit artikel bepaalt dat een onderneming, die het beroep van wegvervoerder uitoefent, werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat dient te zijn gevestigd;
- artikel 1.1 van de Arbeidstijdenwet, het begrip 'werkgever'; en
- artikel 4 onder h) van de Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 het begrip 'wekelijkse rusttijd'.

Door ons rapporteurs wordt opgemerkt dat hetgeen wij in dit rapport hebben vermeld, is vastgesteld aan de hand van de documenten die ons zijn getoond, zaken en

systemen die wij hebben ingezien, gesprekken die wij hebben gevoerd en motorvoertulgbestanden die wij hebben geanalyseerd. Er is geen dossier met bewijsmiddelen aangelegd.

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van twee casuïstieken. Hierbij werden twee verschillende zendingen van goederen stapsgewijs gevolgd vanaf het moment van aanbieden tot en met de levering van de goederen, inclusief alle administratieve handelingen en de onderliggende documentatie. Bij de ene zending werd het wegtransport uitgevoerd door TSE en bij de andere zending werd het wegtransport uitgevoerd door een willekeurig gekozen charter. Deze charter is Enzerink Transport B.V. uit Vaassen.

De regie van de vervoersopdrachten ligt bij Rotra Forwarding B.V. (Forwarding). Dit is een dochteronderneming van Rotrexma en fungeert als een expeditiebedrijf. Forwarding heeft vervoerscontracten afgesloten met TSE en Enzerink. Vrachten worden vastgelegd en verwerkt in het digitaal bedrijfssysteem van Forwarding. De expediteur van Forwarding zoekt daar een charter bij en legt daarna contact met die charter. Dit gaat telefonisch of per mail. Tijdens die communicatie wordt de vrachtprijs vastgelegd en worden vervoersvoorwaarden bepaald. De charter bepaalt welk trekkend voertuig en chauffeur een rit gaat uitvoeren. De communicatie tussen vervoerder en de chauffeur verloopt volledig via de charter. De chauffeur van de charter levert bij terugkomst in Doesburg dat gedeelte van de ritadministratie in wat betrekking heeft op de vervoerde goederen. Een deel van deze administratie behoudt de chauffeur voor zijn eigen bedrijf. De charter dient aan de hand van de administratie van de chauffeur een factuur in voor de uitgevoerde activiteiten bij Forwarding. Die facturen zijn betaald. De stappen bij TSE en Enzerink Transport B.V. zijn identiek.

Via een rechtstreekse beeldverbinding hebben we contact gehad met TSE in Roemenië. We hebben het kantoor gezien en de manager gesproken. Voorafgaande aan het contact zijn de namen genoemd van de Roemeense contactpersonen. Namen van de contactpersonen van TSE met Forwarding kwamen overeen. Het kantoor beschikt over een archief en we hebben vervoersdocumenten kunnen inzien.

De Roemeense Inspectie (ISCTR) heeft in mei 2016 een onderzoek bij TSE uitgevoerd en vastgesteld dat er sprake was van een werkelijke en duurzame onderneming. De Roemeense Inspectie heeft dit in een rapport vastgelegd.

Ons, rapporteurs, is aangetoond dat feitelijke planning en aansturing van de TSE chauffeurs wordt verricht door TSE in Roemenië. TSE beschikt over een werkelijke en duurzame vestiging in Roemenië en kan worden aangemerkt als werkgever.

Ten slotte hebben wij de locatie in Doesburg bezocht waar chauffeurs van TSE een ruimte hebben om hun vrije tijd door te brengen. Deze locatie is voorzien van internet, een keuken, douches en een relaxruimte. Er zijn geen bedden op die locatie aanwezig.

Wij hebben bij twee chauffeurs van TSE een interview afgenomen. Zij verklaarden in dienst te zijn van TSE. Zij ontvangen hun ritopdrachten van de planning in Roemenië. De namen van de Roemeense planners kwamen overeen met de namen die we eerder de dag hebben gehoord. Zij verklaarden tevens op welke wijze zij de weekendrusten in Doesburg doorbrachten. We hoorden daarbij dat zijn dan vrijelijk over hun tijd kunnen beschikken.

De chauffeurs verklaarden dat TSE over meer soortgelijke locaties, zoals in Doesburg, beschikt in Europa.

Ter controle hebben wij de data uit de tachograaf van de chauffeurs gedownload. Hierbij stelden wij vast dat de bepalingen van de arbeidstijdenwetgeving zijn nageleefd.

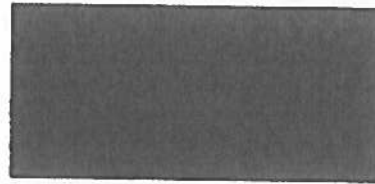
Ons, rapporteurs, is aangetoond dat de chauffeurs van TSE tijdens hun weekendrust vrijelijk over hun tijd kunnen beschikken.

Voor de inzet van chauffeurs binnen de onderneming Roelofsen Transport B.V. zijn van 85 motorvoertulgen van de onderneming Roelofsen Transport B.V. de motorvoertulgbestanden geanalyseerd. Hierbij hebben wij, middels een steekproef,

vastgesteld dat geen buiten Nederland woonachtige bestuurders in de periode van 8 augustus 2016 tot en met 4 september 2016 vervoerwerkzaamheden hebben verricht ten behoeve van Roelofsen Transport B.V.

Waarvan door ons naar waarheid is opgemaakt dit rapport, gesloten en ondertekend te Utrecht op vrijdag 16 december 2016.

De rapporteurs

A large black rectangular redaction box covering the signature of the first reporter.A small black rectangular redaction box covering the name of the first reporter.A large black rectangular redaction box covering the signature of the second reporter.A small black rectangular redaction box covering the name of the second reporter.

Bijlage:

Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen

Artikel 3

Verelsten voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer
Ondernemingen die het beroep van wegvervoerondernemer uitoefenen moeten:

- a. werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd zijn;
- b. betrouwbaar zijn;
- c. voldoende financiële draagkracht bezitten, en
- d. de verelste vakbekwaamheid bezitten.

Arbeidstijdenwet

Artikel 1:1

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. werkgever:

1°. degene jegens wie een ander krachtens arbeidsovereenkomst of publiekrechtelijke aanstelling gehouden is tot het verrichten van arbeid, behalve indien die ander aan een derde ter beschikking wordt gesteld voor het verrichten van arbeid, welke die derde gewoonlijk doet verrichten;

2°. degene aan wie een ander ter beschikking wordt gesteld voor het verrichten van arbeid als bedoeld onder 1°;

b. werknemer: de ander bedoeld onder a.

2 In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt mede verstaan onder:

a. werkgever: degene die zonder werkgever of werknemer in de zin van het eerste lid te zijn, een ander onder zijn gezag arbeid doet verrichten;

b. werknemer: de ander bedoeld onder a.

Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006

Artikel 4

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

h) „wekelijkse rusttijd”: een wekelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een „normale wekelijkse rusttijd” en een „verkorte wekelijkse rusttijd” omvat.

34



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres: Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

Rotrexma Holding B.V.
 t.a.v. [REDACTED]
 Verhuellweg 5
 6984 AA DOESBURG

ILT
 Rail en Wegvervoer
 Handhaving Gevaarlijke
 Stoffen
 Graadt van Roggenweg 500
 3531 AH Utrecht
 Postbus 16191
 2500 BD Den Haag
 Contactpersoon
 Meld- en Informatiecentrum
 T 088 489 00 00

naam inspecteurs
 [REDACTED]
 [REDACTED]

Ons kenmerk
 Briefnummer ILT 2016/95477

Bijlage

Datum 19 december 2016
Betreft Niet verlengen convenant

Geachte [REDACTED]

Op 21 december 2011 heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat, per 1 januari 2012 opgegaan in de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), een convenant afgesloten met Rotrexma Holding B.V. voor de duur van 5 jaren.

Conform de afspraken in dit convenant heeft de Inspectie in juli 2016 een audit uitgevoerd. Het eindoordeel van deze audit is "onvoldoende". Dit betekent dat Rotrexma Holding B.V., in casu de ondernemingen Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V. sinds 16 september 2016 genaamd Rotra Logistics Solutions B.V., niet meer voldoet aan de systeemcriteria.

Rotrexma Holding B.V. zal ondanks ultieme inspanningen niet in staat zijn om voor de afloop van het convenant te voldoen aan de systeemcriteria. Het huidige convenant, dat afloopt op 21 december 2016, zal daardoor niet worden verlengd. Rotrexma Holding B.V., Roelofsen Transport B.V. en Rotra Logistics Solutions B.V. vallen vanaf 22 december 2016 derhalve weer onder het reguliere objecttoezicht.

ILT heeft er vertrouwen in dat Rotrexma Holding B.V., Roelofsen Transport B.V. en Rotra Logistics Solutions B.V., de verbeteringen aantoonbaar in het bedrijfsproces realiseren, waardoor zij weer voldoen aan de systeemcriteria. ILT verwacht dat er kansen zijn het convenant binnen redelijke termijn opvolging te kunnen geven.

Mocht u over deze brief nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de contactpersonen genoemd in het colofon.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
 namens deze,
 DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT,

[REDACTED]

Mr. A. van den Bos

[REDACTED]

35.



edisonstraat 86
7006 re doetinchem

postbus 218
7000 ae doetinchem

t +31 (0) 314 37 55 00
f +31 (0) 314 33 21 48

bax@baxadvocaten.nl
baxadvocaten.nl

bax@baxbelastingkundigen.nl
baxbelastingkundigen.nl

stichting beheer dergengelden
BAX advocaten te doetinchem
iban nl62 abna 0533 4422 14
bic abnanl2a

Inspectie voor de Leefomgeving en Transport
T.a.v. [redacted]
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

URGENT

Doetinchem, 20 oktober 2016

Uw ref.:
Onze ref.: 600544/cor [redacted]
Inzake: Roelofsen Transport-FNV
Doorkiesnr.: 0314 - [redacted]
E-mail: [redacted]@baxadvocaten.nl

Geachte [redacted],

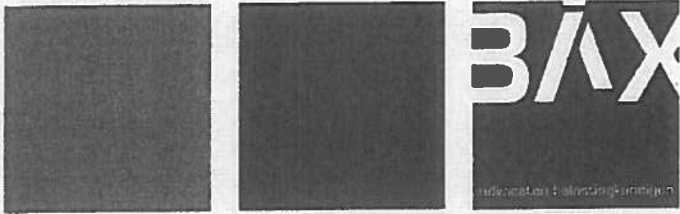
Tot mij wendde zich Roxtrema Holding B.V., Roelofsen Transport B.V en Rotra Warehousing B.V., hierna gezamenlijk te noemen: Rotra, in verband met het navolgende.

Tussen Rotra en de ILT geldt een convenant (bijlage), dat tussen Rotra enerzijds en de voormalig Inspecteur-Generaal, mw. mr. J. Thunnissen namens de ILT anderzijds, is gesloten op 16 december 2011. Het convenant heeft een looptijd van vijf jaar en eindigt behoudens verlenging op 16 december 2016. De samenwerking in het kader van dit convenant is door Rotra gedurende de afgelopen jaren als zeer constructief ervaren, en Rotra is door de ILT ook regelmatig als voorbeeld voor de mogelijkheden van systeemtoezicht aangewezen.

In het kader van dat convenant heeft in juli 2016 een audit plaatsgevonden, naar aanleiding waarvan een auditrapport door de ILT is opgesteld. lead-auditor en auditor waren [redacted] respectievelijk [redacted]. In dat rapport zijn een aantal grote en een aantal kleine tekortkomingen in vastgesteld en wat signaleringen.

Rotra was verrast door de toon en strekking van het definitieve auditrapport, dat Rotra op 27 september 2016 heeft ontvangen. Rotra had nimmer voor de toezending van het conceptrapport signalen opgevangen dat er iets substantieel niet in de haak was, of de verlenging van het convenant ter discussie stond.





Hetgeen niet wegneemt dat Rotra de geconstateerde tekortkomingen/verbeterpunten zeer serieus neemt en voornemens was en is om die volledig weg te nemen, voor zover dat in haar macht ligt.

Zij moest echter ook constateren dat ten aanzien van één geconstateerde grote tekortkoming (bevinding 2, ik zend u bijgaand de relevante passages) daaraan niet kán voldoen. En ook niet begreep waarom die in het rapport kwam. Dit betreft een geschil omtrent de uitleg van de cao Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen tussen FNV en Rotra. Die partijen verschillen van mening over de uitleg van die cao. Dat verschil van mening is thans partieel voorgelegd aan de rechter (het geschil zoals dat bestaat ten aanzien van de salariering van het personeel van Roelofsen Transport B.V.).

Hoewel Rotra er voor kiest om dat geschil te laten beslechten door de instantie die daar in een rechtsstaat voor aangewezen is, de onafhankelijke rechter, schuwt FNV niet om via ledenberichten en de media aandacht te vragen voor haar standpunt, op een – naar mening van Rotra – voor de FNV typerende wijze.

Ook afgelopen weekend is Rotra getroffen door buitengewoon negatieve media-aandacht. Ik verwijs naar bijgevoegde mediaberichten.

Op zichzelf komt hetgeen de FNV in de media brengt natuurlijk voor haar rekening. En normaliter zou die berichtgeving wellicht door velen zijn afgedaan als typische FNV-uitlatingen waarvan nog niet aanstonds valt aan te nemen dat die op feiten berusten.

Tot haar grote ontsteltenis las Rotra echter ook in diezelfde berichtgeving dat de ILT het convenant met Rotra niet zal verlengen. Dat gegeven, gecombineerd met de uitlatingen van de heer Atema (FNV) op de website van de FNV dat de FNV informatie met de ILT heeft gedeeld met de vraag om het convenant te beëindigen, zal bij velen de indruk wekken dat de aantijgingen van de FNV juist zijn en de kwalificaties die de FNV daaraan verbindt eveneens.

Deze berichtgeving in de media leidt tot (zeer aanzienlijke) schade aan de zijde van Rotra, hetgeen ook blijkt uit het feit dat inmiddels één opdrachtgever kenbaar heeft gemaakt vanwege de berichtgeving geen zaken meer te zullen doen met Rotra. Ook van diverse andere opdrachtgevers zijn signalen ontvangen die dezelfde kant op wijzen.



Indachtig het gegeven dat a) het convenant door de voormalig Inspecteur-Generaal zelf is gesloten en Rotra nog niet had gehoord dat er op dat niveau of uw niveau reeds besloten was dat het convenant niet verlengd zou worden en b) reeds op 26 september was besproken dat er op 17 oktober 2016 inhoudelijk over het rapport zou worden gesproken met de auditors (zie brief 26 september Rotra) waarbij de bevindingen uit de audit besproken en toegelicht zouden worden door de ILT, zal u niet verbazen dat Rotra onaangenaam verrast was door de publieke mededeling dat het convenant niet verlengd zal worden. Waarbij die mededeling naar oordeel van Rotra ook nog eens in strijd is met de overeengekomen vertrouwelijkheid (art. 5 lid 7 van het Convenant).

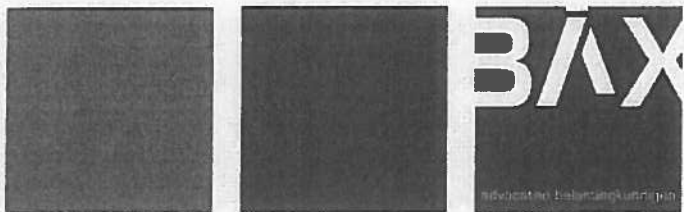
De mededeling in de pers dat het convenant niet zal worden verlengd, impliceert dus dat de bespreking van hedenochtend ofwel "voor de bühne" was en dat de beslissing reeds door de bevoegde persoon is genomen zonder dat de moeite is genomen dat aan Rotra mee te delen, ongeacht of Rotra het convenant wil verlengen. Althans als die mededeling juist is en reeds door de bevoegde persoon is genomen.

Daarbij zij aangetekend dat, zou die beslissing reeds zijn genomen, dat niet strookt met hetgeen onder 5.2 van het auditrapport staat vermeld. Namelijk dat, indien Rotra het huidige convenant wil *verlengen*, zij uiterlijk 1 maart 2017 een rapportage aan ILT dient te sturen waaruit moet blijken welke verbetermaatregelen zij heeft getroffen en hoe zij het effect daarvan zelf heeft getoetst (zie de gemarkeerde passages van de bijgevoegde delen van het auditrapport). Waarna, op basis van dat rapport óf een follow-up audit, zal worden beslist of er (verder) verlengd zal worden of niet. Die opmerking wekt immers zonder meer de indruk dat indien Rotra dat wenst, een verlenging tot in elk geval 1 maart 2017 aanvaardbaar is, en zij tot dat moment de tijd krijgt om verbeteringen door te voeren.

Ook de email 27 september jl. van auditor [REDACTED], waarvan ik een afschrift bijvoeg, maakt helder maakt dat de intentie was dat het convenant zou kunnen worden verlengd.

Gisterochtend is echter door de auditors tot twee keer toe nogmaals meegedeeld dat er geen sprake zal zijn van een verlenging omdat Rotra niet voor de datum waarop het convenant afloopt alle tekortkomingen en signaleringen zal hebben opgelost, waaronder het geschil met de FNV. Overigens is door de auditors ook helder gemaakt dat over de inhoud van de bevindingen niet te discussiëren valt en in het voortraject dat slechts feitelijke onjuistheden voor correctie mochten worden aangedragen.

Rotra heeft begrepen dat de spelregels tussendoor zijn veranderd, want hoewel de auditrapportage sowieso niet uitblinkt in helderheid, zeker als het gaat om de termijnen waarbinnen Rotra iets zou moeten doen om de verlenging niet in gevaar te brengen gezien tegen de achtergrond van dag van de ontvangst van de eindbrief en het definitieve rapport, is het standpunt van de auditors thans kennelijk dat van een verlenging geen sprake meer kan zijn. Maar hooguit nog van een nieuw convenant per 1 maart 2017.



Rotra veronderstelt echter dat de betrokken auditors niet bevoegd zijn om daarover te beslissen, en dat die beslissing nog helemaal niet (bevoegd) is genomen.

Tegen bovenstaande achtergrond gaat Rotra er van uit dat er sprake is van een miscommunicatie in/aan de pers. Dat is er dan echter wel één met (potentieel) verstreckende gevolgen, nu die miscommunicatie klaarblijkelijk heeft plaatsgevonden in het kader van de uittalingen/beschuldigingen van de FNV. En één die lichtvaardig bij het publiek de indruk kan wekken dat de aantijgingen van de FNV op feiten berusten en die (mede) ten grondslag liggen aan het "besluit" om niet te verlengen.

Of anders gezegd, juist de mededeling van de woordvoerder giet een "officieel" sausje over de bepaald krenkende en naar oordeel van Rotra op drijfzand gebaseerde aantijgingen van de FNV, en dat wordt niet beter door de mededeling op de website van de FNV, die pretendeert dat het niet verlengen plaatsvindt op háár verzoek.

Het persbericht van de FNV doet overigens direct de vraag rijzen of het waar is dat FNV informatie aan de ILT heeft verzonden over een door haar uitgevoerd onderzoek dat betrekking heeft op Rotra. En ook, indien die informatie van belang was voor het antwoord op de vraag of het convenant zal worden verlengd, waarom die informatie niet (tijdig) is gedeeld met Rotra, zodat zij daar op kon reageren.

Ik noem een aantal belangrijke omstandigheden:

- a) het handhavingsconvenant heeft betrekking op de wijze waarop de ILT terughoudend van haar controle/handhavingsbevoegdheden gebruik zal maken gelet op de eigen systeemcontrole door Rotra;
- b) de ILT heeft geen enkele handhavingsbevoegdheid op het gebied van de nakoming van civielrechtelijk overeengekomen (al dan niet collectieve) arbeidsvoorwaarden;
- c) er bestaat een verschil van inzicht over de juridische interpretatie van enerzijds artikel 26 van de toepasselijke cao en anderzijds kennelijk (zo begrijpt Rotra) de toepasselijkheid van die cao op activiteiten van een andere onderneming tussen Rotra en de FNV;
- d) het enkele (voort)bestaan van dat geschil staat blijkens de auditrapportage zonder meer aan verlenging van het convenant in de weg, óók als alle andere punten verholpen zouden zijn. De facto wordt hiermee druk uitgeoefend op Rotra om de (ongegronde) eisen van de FNV in te willigen, ook in het geval Rotra rechtens het gelijk aan haar zijde heeft. De vrije toegang van Rotra tot de onafhankelijke rechter wordt hiermee oneigenlijk belemmerd;
- e) De FNV claimt dat het contract niet zal worden verlengd op háár verzoek, alsook dat zij informatie naar aanleiding van een "grondig" onderzoek aan de ILT heeft verstrekt, waarmee Rotra niet bekend is;



- f) In de media verschijnt het bericht dat de persvoorlichter (die overigens mogelijk in een opzette van de FNV is getrapt) heeft bekendgemaakt dat het convenant niet zal worden verlengd, vóórdat Rotra zoiets heeft vernomen van een functionaris op het niveau dat verwacht mag worden bij belangrijke beslissingen als het sluiten of verlengen van het convenant;
- g) Tussen de convenantspartijen is vertrouwelijkheid overeengekomen.

Deze omstandigheden zullen bij menigeen niet alleen de wenkbrauwen doen fronsen, maar wekken de indruk dat de ILT vatbaar is voor (oneigenlijke) invloed van een partij als de FNV om de door de FNV gewenste beslissingen te krijgen. Waarbij ik aanteken dat ik niet kan inzien waarom [redacted] verheugd zou kunnen zijn, zoals hij in de media kenbaar heeft gemaakt, dat het convenant niet wordt verlengd. Althans anders dan vanwege mogelijke bij hem levende rancuneuze gevoelens. De werknemers van Rotra of leden van de FNV worden daar volgens mij niet beter van. Maar evenmin kan ik inzien waarom de ILT, gelet op haar publiekrechtelijke taken, een convenant niet zou willen verlengen omdat tussen Rotra en de FNV een verschil van inzicht bestaat met betrekking tot de uitleg en toepasselijkheid van de louter in civielrechtelijke verhoudingen relevante cao. En dat geldt temeer nu de FNV nog niet door de rechter in het gelijk is gesteld en derhalve nog geenszins vaststaat dat Rotra de cao heeft geschonden.

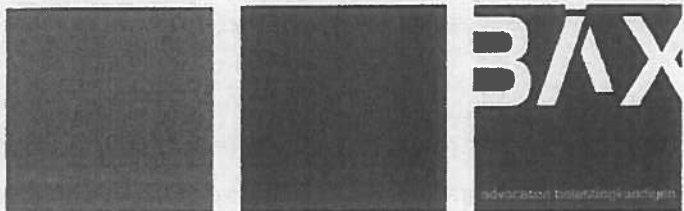
Verzoek reactie

Tegen bovenstaande achtergrond verzoek ik met de **allergrootste spoed schriftelijk** aan Rotra te berichten dat de mededelingen zoals vervat in de Telegraaf, op www.nu.nl en op de website van de FNV, niet juist zijn en dat er nog niet is besloten omtrent het al dan niet verlengen van het convenant met Rotra. Rotra heeft daarbij een zéér groot en rechtmatig belang gelet op de eerder genoemde gevolgen die tot zeer aanzienlijke schade aan de zijde van Rotra leiden.

Indien mijn veronderstelling echter onjuist is en wel reeds *bevoegdlijk* is besloten dat het convenant niet zal worden verlengd, verzoek ik u dat eveneens aan Rotra schriftelijk te bevestigen, onder toezending van een afschrift van de voorafgaande beslissing waaruit het mandaat/de volmacht van de heer Van Baal blijkt, indien die beslissing bevoegd door hem genomen is.

In het bijzonder vraag ik daarbij dan om nadere toelichting ten aanzien van tekortkoming 2 uit het auditrapport, nu niet, althans niet zonder nadere motivering die ontbreekt, valt in te zien waarom de ILT een convenant niet wil verlengen vanwege een geschil tussen Rotra en een vakbond omtrent de uitleg van een cao-bepaling, waarvan de beslechting aan de burgerlijke-rechter is voorbehouden. En ten aanzien waarvan de ILT geen handhavingsbevoegdheid heeft.

Meer in het bijzonder zou ik dan graag gemotiveerd willen vernemen waarom als een tekortkoming wordt aangemerkt het feit dat FNV en Rotra dit geschil niet buiten rechte hebben kunnen oplossen en het uitblijven van een oplossing aan verlenging in de weg staat.



De tekst van de motivering van die tekortkoming sub 2 lezende, zou snel de indruk kunnen ontstaan dat een publiekrechtelijk lichaam oneigenlijke druk (waarvoor ook andere termen kunnen worden gebruikt) uitoefent op Rotra om Rotra te forceren een route te bewandelen die voor haar de weg naar een rechterlijke toetsing omtrent de beschuldigingen van FNV afsnijdt. Lees: buigen voor de FNV of anders wordt het convenant niet verlengd.

Daarnaast verzoek ik u Rotra te berichten

- a) of u van oordeel bent dat het bestaan van een verschil van inzicht met betrekking tot de uitleg van de cao tussen een convenantspartij en een vakbond aan verlenging van het convenant in de weg moet staan (zoals de auditrapportage vermeldt), ook ongeacht of er reeds een rechterlijke oordeel is gegeven omtrent de gegrondheid van de in casu door de FNV geuite beschuldigingen,
- b) of u mijn mening deelt dat in casu oneigenlijke druk op Rotra wordt uitgeoefend om tot een schikking met FNV te komen, die dan natuurlijk niets anders kan inhouden dan dat Rotra moet buigen voor de FNV.

Verzoek onderzoek

Verder verzoek ik u te onderzoeken hoe mogelijk is geworden dat in de Gelderlander van zaterdag 15 oktober jl., terwijl Rotra gisteren bevestigd heeft gekregen dat er geen WOB-verzoek van de FNV bij de ILT is ontvangen, letterlijk citeert uit de brief van 26 september 2016 van [REDACTED], zulks tegen de achtergrond van de in het convenant overeengekomen vertrouwelijkheid zoals die volgt uit de eerder genoemde bepaling, en Rotra van uw bevindingen op dat punt te informeren (dat is minder spoedeisend dan het eerste verzoek), alsook of u daarin aanleiding ziet corrigerende maatregelen te treffen teneinde herhaling te voorkomen.

Verder verzoek ik u te onderzoeken of de FNV en zo ja op welke wijze, heeft getracht de inhoud van de audit (en daarmee ook het rapport) te beïnvloeden, welke informatie er door de FNV is verstrekt, waarom die informatie niet (tijdig) met Rotra is gedeeld.

In verband met de spoedeisendheid doe ik u onderstaand een tekstvoorstel voor een brief zoals die aan Rotra zou kunnen worden gestuurd en die Rotra graag zou ontvangen, zodat Rotra die op haar website kan plaatsen. Rotra heeft geen behoefte aan verdere aandacht in de media, maar uiteraard kan zij moeilijk bezwaar maken tegen een corrigerend/verhelderend persbericht van de ILT met gelijke strekking, indien dat uw voorkeur geniet. Het gaat Rotra er vooral om dat zij bij haar personeel en haar klanten de indruk die de verschenen berichtgeving kan hebben veroorzaakt, kan nuanceren en zo hopelijk verdere schade kan beperken.

Ik merk op dat ik heb getracht de voorgestelde tekst zo neutraal mogelijk te houden, zonder afbreuk te doen aan het doel: het wegnemen van de gewekte indruk dat er reeds definitief door een bevoegde persoon is besloten om niet te verlengen, én het wegnemen van de door de FNV gesuggereerde samenhang met haar (op feitelijk dan wel juridisch drijfzand berustende) beschuldigingen. Het tekstvoorstel laat zonder meer de ruimte om op een later moment alsnog te besluiten om niet te verlengen.



Tekstvoorstel:

"Geachte [REDACTED]

Hierbij bericht ik u dat ik betreur dat in de media het onjuiste bericht is verspreid dat de ILT het convenant met Rotra niet zal verlengen en dat dit bericht in de context van aan het adres van Rotra geuite beschuldigingen door de FNV is geplaatst, waardoor ten onrechte de indruk kan ontstaan dat de ILT de beschuldigingen door de FNV voor waar aanneemt en de beslissing op verzoek van de FNV is genomen.

De door Rotra gemaakte kanttekeningen bij de auditrapportage verdienen nadere bestudering en de beslissing omtrent het al dan niet verlengen kan mede daarvan afhankelijk zijn."

Het spreekt voor zich dat overleg over tekst mogelijk is.

Verder bericht ik u dat tijdens het auditgesprek van gisteren door de auditors is aangegeven dat u bereid zou zijn tot een gesprek op korte termijn. Dat wordt zeer gewaardeerd en van die mogelijkheid zou Rotra graag gebruik maken. Hetgeen niet afdoet aan het grote belang bij een zeer snelle reactie van uw zijde op bovenstaande.

Ik merk op dat een meer inhoudelijke reactie naar zijn aard minder urgent wordt indien de suggestieve berichtgeving in de media, met het officiële sausje dat daarover is gegoten door een verwevenheid te pretenderen tussen de (niet genomen, naar ik nog steeds aanneem) beslissing om het convenant niet te verlengen en de beschuldigingen van de FNV, door Rotra kan worden genuanceerd aan de hand van een louter op dat punt door haar te ontvangen brief, bijvoorbeeld met een inhoud zoals hierboven voorgesteld. Een reactie die Rotra kan helpen bij het weg nemen van de indruk die bij derden kan zijn ontstaan na lezing van de berichten in de media, ontvang ik graag uiterlijk morgen voor 16:00 uur.

Tot het geven van een nadere toelichting vindt u mij uiteraard steeds bereid.

Onder dankzegging voor de aan deze brief te besteden aandacht, teken ik,

Bijlagen:

1. convenant
2. mediaberichtgeving met markeringen
3. delen auditrapport
4. brief 26 september Rotra en reactie (email) [REDACTED] 27 september

BIJLAGE 1



Datum
21 december 2011

Convenant

Inspectie Verkeer en Waterstaat¹ en Rotrexma Holding B.V.

De ondergetekenden,

De minister van Infrastructuur en Milieu handelend als bestuursorgaan, in deze vertegenwoordigd door de inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat, mevr. Mr. J. Thunnissen, hierna te noemen: de inspectie;

en:

Rotrexma Holding B.V., (hierna te noemen Rotra) gevestigd te 6984 AA, Doesburg, Verhuellweg 5, eigenaar van Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V.
Rotrexma Holding B.V. wordt in deze vertegenwoordigd door [REDACTED] hierna te noemen: Rotra;

gezamenlijk te noemen: 'partijen'.

Overwegende dat:

- Rotra verantwoordelijk is voor een veilig en duurzaam transport en daarmee verantwoordelijk is voor naleving van de vigerende wet- en regelgeving.
- De inspectie tot taak heeft het houden van toezicht op de naleving van de vigerende wet- en regelgeving.
- Partijen er naar streven om op basis van wederzijds vertrouwen afspraken te maken om de naleving van wet- en regelgeving te optimaliseren, de toezichtlast te verminderen en de dienstverlening te vergroten.
- Een goede naleving van wet- en regelgeving, die een ondertoezichtstaande borgt in een managementsysteem, de basis geeft voor vertrouwen waarbij toezicht tot het minimum beperkt kan blijven.
- Uit het vooronderzoek, bestaande uit een audit, follow-up audit en een tussentijdse toets monitoringstraject door de inspectie uitgevoerd, waarbij tijdens de tussentijdse toets monitoringstraject nog 2 kleine tekortkomingen en 5 signalen zijn vastgesteld, blijkt dat Rotra de risico's op het gebied van veiligheid en de naleving van wet- en regelgeving in beeld heeft en werkt aan het verder verminderen van de risico's en optimaliseren van de naleving van wet- en regelgeving.
- Rotra uiterlijk 1 april 2012, de verbetermaatregelen voor de vastgestelde tekortkomingen en signalen zoals ze tijdens de tussentijdse toets monitoringstraject zijn waargenomen en vermeld in bijlage 3.8 van het eindrapport van deze toets, volgens de in deze bijlage opgenomen termijnen heeft opgelost.

Artikel 1. Doel en uitgangspunten

De inspectie wil een convenant afsluiten met organisaties waarvan is aangetoond dat zij hun wettelijke verplichtingen goed na leven en die intrinsiek gemotiveerd zijn om hierbij de risico's adequaat te beheersen. Goede resultaten bij eerdere inspecties zijn een voorwaarde. Als een organisatie hieraan voldoet maakt de inspectie afspraken over de wijze waarop zij toezicht houdt en stapt daarmee af van het reguliere toezicht. In de nieuwe vorm van toezicht beoordeelt de inspectie de kwaliteit van de beheersingsmaatregelen en de borging om wet- en regelgeving na te

¹ Met ingang van 1 januari 2012: Inspectie Leefomgeving en Transport

leven en risico's te minimaliseren. Deze beheersing moet gebaseerd zijn op een plan-do-check-act methodiek.

Het doel van dit convenant is de afspraken vast te leggen die partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid hebben gemaakt om een effectief en efficiënt toezicht te realiseren met een minimale toezichtintensiteit.

Rotra neemt hiertoe haar eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van naleving, veiligheid en duurzaamheid, brengt periodiek, minimaal één keer per kalenderjaar, de risico's op deze gebieden in kaart en streeft aantoonbaar naar het beheersen van deze risico's.

De partijen streven hiermee naar een optimale naleving van de vigerende wet- en regelgeving door Rotra en daarmee naar een optimale veiligheid en duurzaamheid, bij een minimale verstoring van de bedrijfsprocessen.

Rotrexma Holding B.V., is enig aandeelhouder van de ondernemingen Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V., beiden gevestigd te 6984 AA Doesburg, Verhuellweg 5. De afspraken die zijn vastgelegd in dit convenant gelden voor Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V.

Artikel 2. Begripsbepalingen

In dit convenant wordt verstaan onder:

- A. *Audit*: Een audit is een methodiek waarbij wordt onderzocht in hoeverre een onderneming aantoonbaar processen beheerst die gerelateerd zijn aan de naleving van wet- en regelgeving waar de inspectie op toeziet.
- B. *Kleine tekortkoming*: Een kleine tekortkoming betekent dat aan één of meer van de zeven auditcriteria onvoldoende wordt voldaan, waardoor het systeem een negatieve invloed heeft op de naleving en er sprake is van een nalevingsrisico.
- C. *Signaal*: Een signaal betekent dat er geen of nauwelijks sprake is van een nalevingsrisico. In de toekomst kan wel mogelijk sprake zijn van een nalevingsrisico en/of een mogelijkheid dat aan één of meerdere criteria niet wordt voldaan.
- D. *Plan Do Check Act*: Plan Do Check Act (PDCA) is een vierstappenplan dat gebruikt wordt als methode om tot kwaliteitsverbetering te komen. Deze methode wordt ook wel de Deming circle genoemd.

Artikel 3. Afspraken Rotra

Rotra spreekt het volgende met de inspectie af.

1. Heeft de inspanningsverplichting om het aantal afwijkingen van de relevante wet- en regelgeving te reduceren en te streven naar nul procent afwijkingen c.q. overtredingen.
2. Zorgt voor, beheert en onderhoudt een managementsysteem waarin de naleving van de wet- en regelgeving alsmede de continue kwaliteitsverbetering op het gebied van veiligheid worden beheerst. Verzamelt en registreert hiervoor structureel de benodigde gegevens en ontwikkelt hiervoor relevante kwaliteitsprestatie indicatoren (KPI's).
3. Identificeert de risico's van veiligheid, inclusief de risico's van niet- naleving, specificeert de grootste risico's voor de onderneming en de samenleving en analyseert de wijze waarop deze worden beheerst. Zij verzamelt en registreert hiervoor structureel de benodigde gegevens en rapporteert deze jaarlijks – uiterlijk vóór 1 april – aan de inspectie.
4. Specificeert in deze jaarlijkse rapportage de afwijkingen m.b.t. de naleving van de wet- en regelgeving, inclusief de omvang en gerelateerde risico's ervan en de voortgang van de corrigerende en preventieve maatregelen ter voorkoming van herhaling. Rotra toont aan dat openstaande acties en maatregelen zo snel mogelijk, doch uiterlijk binnen 6 maanden na vaststelling worden afgehandeld, behoudens acties en maatregelen die redelijkerwijs een langere tijd nodig hebben.
5. Registreert incidenten, voorvallen en (bijna) ongevallen met gevaarlijke goederen en de gevolgen hiervan en rapporteert hierover jaarlijks – uiterlijk vóór 1 april – aan de inspectie. Ongevallen met gevaarlijke goederen waartoe wettelijke verplichtingen bestaan worden ook altijd per direct gemeld aan de inspectie.
6. Stelt jaarlijks doelen vast met betrekking tot de beheersing van de risico's en de naleving van de wet- en regelgeving, heeft de inspanningsverplichting deze doelen na te streven en communiceert hierover jaarlijks – uiterlijk vóór 1 april – met de inspectie.

7. Meldt significante wijzigingen in het managementsysteem, in het bestuur en/of het management van de onderneming en overige significante wijzigingen in de onderneming en de bedrijfsprocessen terstond aan de inspectie.
8. Verstreckt uitsluitend vervoeropdrachten (aan derden), die passen binnen haar eigen kwaliteitseisen op het gebied van veiligheid en naleving van de wettelijke voorschriften en ziet erop toe dat de werkzaamheden door derden conform deze voorschriften worden uitgevoerd.
9. Stemt ermee in dat de inspectie op elk willekeurig moment een vervolgmeting kan doen om te onderzoeken in hoeverre de onderneming haar verplichtingen is nagekomen. Verstreckt daartoe alle gegevens en bescheiden en verleent de volledige medewerking.
10. Stelt voor het onderhouden van het contact met de inspectie een contactpersoon aan.

Artikel 4. Afspraken inspectie

De inspectie spreekt het volgende met Rotra af.

1. Gedurende de looptijd van dit convenant voert de inspectie – in goed overleg met Rotra – een audit uit ter verificatie van de in dit convenant gemaakte afspraken. De inspectie stemt de planning van de audit tijdig af met Rotra en verstreckt informatie over de scope van de audit.
2. Gedurende de looptijd van het convenant voert de inspectie geen reguliere object- en bedrijfsinspecties uit bij Rotra, uitgezonderd de Inspecties/audits die de inspectie op basis van internationale regelgeving/afspraken verplicht is uit te voeren. Dergelijke inspecties vinden in afstemming en in goed overleg met Rotra plaats.
3. De inspectie beoordeelt en evalueert jaarlijks de door Rotra opgemaakte rapportage (zoals bedoeld in de leden 3, 4, 5 en 6 van art. 3). Bij de beoordeling kan de inspectie gebruik maken van signalen en inspectieresultaten van derden. Indien één van de partijen dit wenst, wordt de rapportage (en de beoordeling) in gezamenlijk overleg besproken.
4. De inspectie stelt voor het onderhouden van het contact met Rotra een contactpersoon aan.

Artikel 5. Aanvullende afspraken

1. Dit convenant geldt alleen tussen partijen onderling en heeft geen externe werking.
2. Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.
3. Wanneer één van de partijen constateert dat de inspanningsverplichtingen door de ander redelijkerwijs niet voldoende worden nagekomen, streven partijen ernaar dit in onderling overleg te herstellen met tijdsgebonden afspraken over acties en/of maatregelen.
4. Bij het vaststellen van afwijkingen van wet en regelgeving zal dit tussen partijen worden besproken. Indien overtredingen vastgesteld worden, al dan niet door Rotra zelf, dan is handhaving en/of opsporing en uitwisseling van informatie met het Openbaar Ministerie, overeenkomstig de daarbij geldende afspraken, niet uitgesloten.
5. De partijen voeren eenmaal per kalenderjaar overleg over de rapportage opgemaakt door Rotra en de beoordeling hiervan door de inspectie. De voorwaarden en afspraken, genoemd in dit convenant, zullen tijdens dit overleg eveneens aan de orde komen.
6. Bij het onderling verstrekken van gegevens zijn partijen wederzijds verplicht en verantwoordelijk voor de verwerking daarvan.
7. Partijen gaan vertrouwelijk om met de informatie die op grond van dit convenant tussen partijen wordt uitgewisseld, tenzij wettelijk anders is voorgeschreven.
8. De inspectie kan de bedrijfsnaam van Rotrexma Holding B.V., Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V. op haar Internetsite publiceren in een lijst van bedrijfsnamen met wie de inspectie een convenant heeft afgesloten.
9. Bij beëindiging van het convenant zal de inspectie de bedrijfsnaam of bedrijfsnamen, zoals bedoeld in lid 8 op haar internetsite verwijderen uit de lijst van bedrijfsnamen met wie de inspectie een convenant heeft afgesloten.
10. Rotra kan op haar Internetsite melding maken van het convenant met de inspectie gedurende de looptijd van het convenant.
11. Rotra heeft de intentie om dit convenant verder uit te breiden naar de onderneming Rotra Air & Ocean B.V. die betrokken is bij het vervoer van gevaarlijke goederen en eveneens valt onder de Rotrexma Holding B.V. Vóór 1 januari 2014 zal de inspectie bij Rotra Air & Ocean B.V. een systeemaudit uitvoeren. Nadat de systeemaudit bij de onderneming Rotra Air & Ocean B.V. is uitgevoerd, zal bekeken worden of een nieuw convenant (voor Rotra) zal worden opgesteld.

Artikel 6. Geschilbeslechting

1. Ingeval van een geschil in verband met dit convenant, waaronder tevens begrepen de interpretatie en uitvoering van het convenant, streven partijen er naar om het geschil in onderling overleg in der minne te regelen. Van een geschil is sprake zodra ten minste één van de partijen dat stelt.

Artikel 7. Looptijd

1. Dit convenant treedt in werking op de dag van ondertekening door partijen en wordt voor de duur van 5 jaren aangegaan.
2. Partijen spreken af om enkele maanden voor het verstrijken van de looptijd van het convenant de bevindingen te evalueren en een besluit te nemen over de eventuele verlenging van het convenant.

Artikel 8. Wijziging

1. Indien zich omstandigheden voordoen die aanleiding kunnen geven dit convenant te wijzigen, zullen partijen hiertoe in onderling overleg treden.
2. Elke partij kan de andere partij verzoeken het convenant te wijzigen met uitzondering van de looptijd. De wijzigingen worden pas effectief na instemming van partijen.
3. De partijen spreken af om de afspraken in- en de voorwaarden van het convenant opnieuw te bespreken en het convenant indien nodig aan te passen, als de uitkomsten van de systeemaudit bij de onderneming Rotra Air & Ocean B.V. daartoe aanleiding geven. De looptijd van dit convenant blijft echter ongewijzigd.

Artikel 9. Opzegging en beëindiging

1. De partijen kunnen dit convenant met onmiddellijke ingang opzeggen en beëindigen.
2. De opzegging dient schriftelijk te geschieden door of namens een beslissingsbevoegde persoon. Partijen zijn gehouden de reden(en) voor opzegging te motiveren.
3. Indien het convenant wordt opgezegd of beëindigd vervallen de afspraken van dit convenant per direct en is het reguliere toezicht wederom van toepassing.

Aldus overeengekomen in tweevoud en ondertekend te Doesburg op 21 december 2011.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR-GENERAAL VERKEER EN
WATERSTAAT

Rotrexma Holding B.V.
namens deze,
DE DIRECTEUR ROTREXMA HOLDING B.V.

Mr. J. Thunnissen
Doesburg, 21 december 2011

Doesburg, 21 december 2011



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



BIJLAGE 2



Mediaberichten inzake ILT-Rotra (de meest relevante passages gemarkeerd)

www.nu.nl/ondernemen/4336053/transportbedrijf-koninklijke-rotra-gedagvaard-fnv-.html

"Vakbond FNV heeft transportbedrijf Koninklijke Rotra uit Doesburg gedagvaard omdat het zijn Nederlandse chauffeurs zou onderbetalen.

Daarnaast zou het bedrijf Roemeense chauffeurs "weken achter elkaar" in hun cabine laten bivakkeren, tegen een maandloon van 288 euro.

FNV spreekt van "stevige misstanden" bij het bedrijf, die ingaan tegen het handhavingsconvenant dat Rotra met de Inspectie Leefomgeving en Transport heeft gesloten.

De inspectie heeft daarom volgens de bond laten weten geen vertrouwen meer te hebben in de onderneming. Het convenant wordt niet verlengd, waardoor het bedrijf weer onder regulier toezicht van de inspectie komt te staan.

De Telegraaf, vrijdag 14 oktober 2016

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zal het handhavingsconvenant met het transportbedrijf Koninklijke Rotra niet verlengen.

Volgens een woordvoerder is het bedrijf onvoldoende in staat om te controleren of de regels ten aanzien van de Arbeidstijdenwet, de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen, de Wet Wegvervoer Goederen en de ARBO-wetgeving ook daadwerkelijk worden nageleefd.

Het handhavingsconvenant houdt in dat de inspectie het toezicht op de bedrijven met wie een convenant is afgesloten minimaliseert. Het transportbedrijf is in dit geval grotendeels zelf verantwoordelijk voor het toezicht.

De FNV reageert verheugd op het besluit. Bestuurder Edwin Atema laat weten dat de inspectie in actie is gekomen nadat de vakbond een grondig onderzoek had ingesteld naar misstanden bij Koninklijke Rotra. „Daaruit komt naar voren dat het transportbedrijf chauffeurs stelselmatig heeft onderbetaald: Zij kregen bijvoorbeeld pas betaald als zij de poort verlieten. Voor de uren waarin de vracht werd gelost of geladen hebben ze geen cent gehad. En dat is in strijd met de cao”, zegt Atema.



Koninklijke Rotra zou verder gebruik maken van Roemeense chauffeurs. Uit een van de arbeidscontracten die in het bezit is van de FNV blijkt dat de betreffende chauffeur het moest doen met een maandsalaris van €288 per maand en €40 per dag om van rond te komen. „Zij zijn vaak ook nog eens weken van huis en slapen dan in hun cabines”, aldus Atema. De FNV heeft het transportbedrijf inmiddels gedagvaard. Koninklijke Rotra laat weten dat het convenant nog loopt. „We moeten nog geïnformeerd worden wat er daarna gebeurt, dus we kunnen er niets over zeggen.”

https://www.fnv.nl/over-fnv/nieuws/nieuwsarchief/2016/oktober/fnv_dagvaardt_rotra/

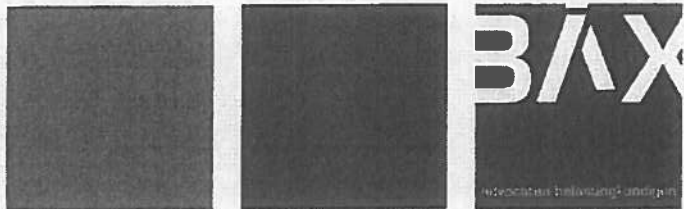
FNV dagvaardt Koninklijke Rotra wegens onderbetaling

FNV heeft transportbedrijf Koninklijke Rotra uit Doesburg gedagvaard wegens onderbetaling van haar Nederlandse chauffeurs. 'Ook zullen we de directie onder ede gaan verhoren over de inzet van Roemeense chauffeurs', zegt FNV-er Edwin Atema.

Atema, die met stichting VNB toeziet op naleving van de cao in de transportsector, legt uit: 'Ondanks dat Rotra een zogeheten handhavingsconvenant met de Inspectie Leefomgeving en Transport had afgesloten, hebben wij onderzoek gedaan naar het transportbedrijf en flinke misstanden geconstateerd. Alleen een goed presterend bedrijf komt in aanmerking voor zo'n convenant. Het bedrijf schermde er altijd mee en zei dan: 'bij ons is alles goed, pak de buurman maar aan'. Uit ons onderzoek blijkt echter dat Rotra wet- en regelgeving niet naleeft, waaronder de cao. Zo krijgen de Nederlandse chauffeurs bijvoorbeeld niet alle uren uitbetaald die ze hebben gewerkt en bivakkeren Roemeense chauffeurs weken achter elkaar in hun cabine tegen een maandloon van € 288. Dat is verboden. We hebben onze informatie gedeeld met de inspectie met de vraag het convenant te beëindigen.'

Inspectie stopt convenant met Rotra

Vandaag heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport laten weten geen vertrouwen meer te hebben in de onderneming. Het convenant wordt niet verlengd en het bedrijf komt weer onder regulier toezicht van de inspectie te staan. 'Rotra is onvoldoende in staat om te controleren of ze zich houden aan de rij-en rusttijdenwet, de wet wegvervoer goederen, de wet gevaarlijke stoffen en de arbeidstijdenwet', aldus de Inspectie. Atema: 'Het is bij Rotra dus gewoon een zootje'.



Handelswijze Rotra is valse concurrentie

Atema is blij met deze ontwikkeling. 'Koninklijke Rotra is van mening dat haar chauffeurs niet alle gewerkte uren uitbetaald hoeven te krijgen en dat haar Roemeense chauffeurs wel zes weken in hun cabine kunnen bivakkeren. Met dit business model organiseert Rotra valse concurrentie tussen zowel werkgevers als werknemers. Terecht dat ze haar convenant kwijtraakt. Maar voor ons zegt zo'n convenant überhaupt weinig. We zullen als FNV altijd zelf gedegen onderzoek op de werkvloer blijven doen.'

Race naar beneden stoppen

Mariëtte Patijn, lid van het dagelijks bestuur van de FNV: 'We zien niet alleen in het transport, maar ook in de bouw, de voedingsindustrie en bijvoorbeeld in de handel een race naar beneden. Dat treft onze leden én werkgevers die wel fatsoenlijk de cao naleven. De foute trend moet keren. Wij zullen met onze leden steeds opnieuw, net als nu, werkgevers aanpakken als ze mensen uitbuiten.'

Stichting VNB is de instantie van de FNV dat specifiek toeziet op de naleving van de cao in de transportsector. In binnen en buitenland wordt met chauffeurs onderzoek gedaan naar bedrijven en transportketens en wordt naleving afgedwongen.

BIJLAGE 3

4.4

Uitwerking bevindingen

Hieronder zijn de bevindingen verder uitgewerkt. Bij elke bevinding is tevens de gradatie vermeld.

<p>Bevinding 01</p>	<p>In het kader van een reality-check heeft de inspectie van alle chauffeurs van Roelofsen Transport B.V, vestiging Doesburg het urenoverzicht opgevraagd van de nachtdiensten over de eerste 2 weken van mei 2016. Daaruit blijkt dat de totale arbeid 8 maal meer dan 12 uren bedroeg. Tijdens de audit is de manager operations van Rotra Forwarding over dit onderwerp geïnterviewd. Tijdens dit interview gaf hij aan dat binnen Rotra Forwarding bekend is dat de ritten van en naar Zeeland deze overtredingen creëren. Verder werd hem pas op basis van de getoonde urenoverzichten duidelijk dat de chauffeurs regelmatig zelf hun tijdstip van vertrek bepalen, waardoor sommige overtredingen zijn ontstaan. Tijdens een ander interview werd verder duidelijk dat er geen analyse plaatsvindt op genoemd wettelijk voorschrift. Rotra Forwarding heeft geen beheersmaatregelen genomen die ervoor zorgen dat de totale arbeid tijdens nachtdiensten niet langer wordt dan 12 uren.</p> <p>Aanleiding van deze reality-check zijn 2 klachten die de inspectie op 13 april 2016 en 22 mei 2016 van een chauffeur van Roelofsen Transport heeft ontvangen. Deze klachten wezen erop dat de totale arbeid die tijdens het uitvoeren van de nachtdiensten (aanvang tussen 01:00 uur en 05:00 uur) moet worden verricht, te lang is. De totale arbeid mag tijdens nachtdiensten maximaal 12 uren bedragen. N.a.v. deze klachten heeft de inspectie in april en mei 2016 zowel telefonisch als per e-mail contact gehad met de directie van Roelofsen Transport. Hierop heeft de directie van Roelofsen Transport aangegeven dat zij zich niet herkent in deze klachten en geen enkele aanleiding ziet tot het definiëren en uitzetten van correctieve acties.</p>
<p>Gradatie</p>	<p>Grote tekortkoming</p>
<p>Bevinding 02</p>	<p>De vakbond FNV heeft een geschil met Roelofsen Transport, Rotra Forwarding en Truck Supply Europe, over de naleving CAO voor het beroepsgoederenvervoer over de weg (toepassing art.26) binnen Roelofsen Transport B.V, en de aansturing en salarissuitbetalingen van de Roemeense chauffeurs, in dienst van het Roemeense transportbedrijf Truck Supply Europe, voorgelegd aan de rechter. Het geschil gaat over het al dan niet juist (moeten) toepassen van de Nederlandse CAO. Truck Supply Europe is een dochteronderneming van de Rotrexma Holding. Tijdens de audit is één van de planners van Rotrexma Forwarding hierover geïnterviewd. Uit dit interview en uit informatie vanuit het planningsysteem is door de inspectie vastgesteld dat de planning en de feitelijke aansturing van de chauffeurs van de Roemeense dochteronderneming en verdere organisatie van de transportactiviteiten van deze onderneming plaatsvindt binnen</p>

	<p>Rotra Forwarding in Doesburg. Rotra Forwarding is eveneens een dochteronderneming van Rotrexma Holding. Truck Supply Europe en Rotra Forwarding vallen buiten de werkingsfeer van het handhavingconvenant met ILT. Gelet echter op het feitelijk aansturen van de Roemeense chauffeurs vanuit Nederland, de Nederlandse CAO die moet worden toegepast; de onderlinge samenhang van de activiteiten binnen Rotrexma Holding; en de zorgplicht die Rotrexma Holding heeft ten opzichte van alle dochterondernemingen binnen de holding, kan de Inspectie het geschil tussen FNV en Roelofsen Transport, Rotra Forwarding en Truck Supply Europe niet buiten de beoordeling van de verlenging van het convenant houden. Zolang de planning en feitelijke aansturing van de chauffeurs van Truck Supply Europe vanuit Rotra Forwarding Doesburg geschiedt en het geschil met de FNV over de naleving van de CAO zowel voor Truck Supply Europe als ook Roelofsen Transport B.V. niet volledig is opgelost en afgehandeld zal dit een verlenging van het convenant in de weg staan.</p> <p>Roemeense chauffeurs van Truck Supply Europe genieten hun wekelijkse rusttijd op de bedrijfslocatie van de Rotrexma Holding. In de ruimte waar zij verblijven zijn geen slaafaciliteiten aanwezig welke voldoen als alternatief voor een overnachting. Zij brengen echter hun wekelijkse rusttijd door in het voertuig. Vanuit artikel 8 lid 8 EU 561/2006 kan worden afgeleid dat normale wekelijkse rusttijden niet in een voertuig mogen worden doorgebracht.</p> <p>Naast de wettelijke verplichting dient Rotrexma Holding, ook in de hoedanigheid van haar zorgplicht en goed werkgeverschap, de Roemeense chauffeurs van Truck Supply Europe, die hun wekelijkse rusttijd moeten nemen buiten hun standplaats, een alternatief te bieden voor het nemen van deze rusttijd buiten het voertuig.</p>
Gradatie	Grote tekortkoming
Bevinding 03	<p>Wanneer een bestuurder dit zo verkiest, mogen <u>dagelijkse</u> rusttijden en <u>verkorte</u> wekelijkse rusttijden buiten de standplaats in een voertuig worden doorgebracht indien dit voor iedere bestuurder behoorlijke slaafaciliteiten biedt en het voertuig stilstaat. Dit is wettelijk voorgeschreven in artikel 8 lid 8 EU verordening 561/2006.</p> <p>Voor de dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden buiten hun standplaats dient Roelofsen Transport, wanneer een chauffeur dit zo verkiest voor een behoorlijk slaafaciliteit te zorgen.</p> <p>Tijdens interviews in Nieuw-Amsterdam is gebleken dat de vanuit die vestiging aangestuurde chauffeurs niet de mogelijkheid wordt geboden om hun wekelijkse rusttijd buiten het voertuig te nemen. Uit interviews in Doesburg is gebleken dat deze mogelijkheid mondeling aan de Nederlandse chauffeurs bekend is gemaakt. In de bedrijfsprocessen en -systemen is niet geborgd dat de chauffeurs hun dagelijkse rust, verkorte wekelijkse rusttijd en wekelijks rust (buiten standplaats) buiten hun voertuig kunnen genieten. Over deze wettelijke verplichtingen is Roelofsen</p>

5 Wederhoor en afspraken

5.1 Wederhoor

Op 2 augustus 2016 is het concept auditrapport naar de directie van Roelofsen Transport en Rotra Forwarding gestuurd, zodat beiden kennis kan nemen van de bevindingen en kan aangeven of de bevindingen worden (h)erkend. Feitelijke onjuistheden kunnen tot bijstelling van de rapportage leiden. Dit staat bekend als toepassen van wederhoor.

Op 31 augustus 2016 heeft het eindgesprek over de uitgevoerde audit plaatsgevonden. Tijdens dit eindgesprek waren namens Roelofsen Transport en Rotra Warehousing aanwezig: [REDACTED]

In het eindgesprek zijn de auditbevindingen besproken. De directie van Roelofsen Transport en Rotra Warehousing, gaf in het gesprek aan dat de auditbevindingen worden (h)erkend. Ten aanzien van één bevinding (02) heeft de directie echter een voorbehoud gemaakt. In een toegezonden e-mail bericht aan ILT van 1 en 6 september 2016, heeft Roelofsen Transport en Rotra Warehousing tekstuele en enkele inhoudelijke opmerkingen gemaakt over het auditrapport, die door het auditteam zijn beoordeeld. Het rapport is op enkele plaatsen tekstueel en inhoudelijk aangepast. De gradatie van bevinding 03 is gewijzigd.

5.2 Afspraken, toezicht en vervolg

Het oordeel "onvoldoende" betekent dat Roelofsen Transport en Rotra Warehousing op dit moment niet voldoet aan de systeemcriteria.

De tekortkomingen en signalen zoals opgenomen onder 4.4 moeten uiterlijk 1 maart 2017 zijn opgelost. Afgesproken is dat Roelofsen Transport en Rotra Warehousing uiterlijk 14 september 2016 aan ILT doorgeeft of zij het convenant wilt verlengen en of zij tevens het plan van aanpak toestuur met verbetermaatregelen en termijnen.

Naar verwachting van de directie van Rotrexma Holding, Roelofsen Transport en Rotra Warehousing zullen de tekortkomingen en signalen niet voor 21 december 2016 opgelost zijn. Hierdoor kan het huidige convenant niet verlengd worden en komt te vervallen. Roelofsen Transport en Rotra Warehousing vallen dan vanaf deze datum onder het reguliere objecttoezicht.

Als de Rotrexma Holding, Roelofsen Transport en Rotra Warehousing de tekortkomingen en signalen wilt oplossen, een nieuw convenant wilt afsluiten of het huidige convenant wilt verlengen, zal zij uiterlijk 1 maart 2017 of zoveel eerder een rapportage aan ILT dienen te sturen. Uit deze rapportage zal moeten blijken, welke verbetermaatregelen zij voor het oplossen van de tekortkomingen en signalen heeft genomen en hoe zij in haar bedrijfsproces heeft getoetst dat de genomen verbetermaatregelen ook werken en effectief zijn. ILT beslist op basis van deze rapportage of een follow-up audit zal worden uitgevoerd. Op basis van de uitkomst van de follow-up audit zal ILT beslissen of Rotrexma Holding, Inzake Roelofsen Transport en Rotra Warehousing voor een nieuw of verlenging van het huidige convenant in aanmerking komt.

BIJLAGE 4

[REDACTED]

Van: [REDACTED] - ILT [REDACTED]@ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 27 september 2016 19:21
Aan: [REDACTED] Rotra
CC: [REDACTED] - ILT
Onderwerp: afschrift eindbrief gevoegd bij auditrapport
Bijlagen: Eindbrief audit verlenging convenant Rotra september 2016.pdf

Hallo [REDACTED]

Hierbij stuur ik je alvast ter informatie de eindbrief zoals deze vandaag op de postbus is gegaan met 3 fysieke auditrapporten. Ik heb vandaag ook de aangepaste brief van je ontvangen, dank daarvoor. Nog even voor alle duidelijkheid, op basis van jullie rapportage zal moeten blijken, welke verbetermaatregelen voor het oplossen van de tekortkomingen en signalen zijn genomen en hoe in het bedrijfsproces is getoetst dat de genomen verbetermaatregelen ook werken en effectief zijn. Op basis van deze rapportage zal de inspectie beslissen of een follow-up audit zal worden uitgevoerd.

Het definitief auditrapport heb ik je al eerder op 8 september 2016 toegestuurd. In de eindbrief staat nog even vermeld de vervolgfafspraken, zoals ook opgenomen in het definitief auditrapport van 8 september 2016.

Met vriendelijke groet

[REDACTED]
Inspecteur



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ILT/Domein Rail en Wegvervoer
Handhaving Goederenvervoer Algemeen

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht |
Postbus 16191 2500 BD Den Haag

T 0031 (0)70 [REDACTED]
M 0031 (0)6 [REDACTED]
E [mailto:\[REDACTED\]@ilent.nl](mailto:[REDACTED]@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

P.O. Box 45, NL-6980 AA Doesburg
Verhuellweg 5, NL-6984 AA Doesburg
T +31 313 48 3999
F +31 313 47 6118
E info@rotra.nl - www.rotra.eu

KONINKLIJKE
ROELOFSEN TRANSPORT BV



KvK 09045595 | VAT nr. NL00474437801 | ABN-AMRO Doesburg | IBAN NL91 ABNA 0538 8376 08 | BIC ABNANL2A

ILT/Domein Rail en Wegvervoer
Handhaving Goederenvervoer Algemeen
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Doesburg, 26 september 2016

Betref: convenant Roelofsen Transport B.V. & Rotra Warehousing B.V.

Geachte [REDACTED]

Middels dit schrijven wil ik namens Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V. reageren op het auditrapport d.d. 8 september 2016.

Tekstuele, en een enkele kleine inhoudelijke, aanpassingen zijn reeds opgenomen in bovengenoemde rapport. Op 19 oktober vindt er een inhoudelijke bijeenkomst plaats tussen Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V. en de betrokken Inspecteurs van Inspectie Leefomgeving en Transport. Tijdens deze bijeenkomst zal er inhoudelijk dieper worden ingegaan op de bevindingen.

Gezien mogelijke ontwikkelingen binnen Inspectie Leefomgeving en Transport, zoals door u informeel aangegeven, in relatie tot het aspect convenant, heeft de directie van bovengenoemde bedrijven voorsnog geen besluit genomen over de voorzetting van het convenant.

Roelofsen Transport B.V. en Rotra Warehousing B.V. zullen alle in het rapport opgenomen bevindingen oppakken en er na streven deze voor 1 maart 2017 op te lossen. Rond deze datum zal Inspectie Leefomgeving en Transport een audit houden om dit te beoordelen.

Hopende U hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Rotra Warehousing B.V.

Roelofsen Transport B.V.



The following conditions shall apply exclusively to all Roelofsen Transport BV quotations, agreements, actions and words in inland road transport the Algemeen Vervoersvoorwaarden (AVV - General Transport Terms and Conditions), as deposited with the Clerk's Office of the District Courts of Amsterdam and Rotterdam. To cross-border road transport the CMR conditions. With regard to the conditions mentioned above, the applicable version is the most recent one deposited. The conditions are also available on our website www.rotra.eu. We will send you a copy of the terms and conditions free of charge on request.