

# Operational manual wegvervoerder

APM Terminals  
Maasvlakte II

maart 2022

## Contents

1. Introductie .....	4
2. Voormeldingsproces .....	4
2.1 Voormelding en aanvragen slotreferentie .....	4
2.1.1 Aanleveren volle container .....	5
2.1.2 Aanleveren lege container .....	5
2.1.3 Afhalen volle container .....	5
2.1.4 Afhalen lege container .....	5
2.2 Terugkoppeling .....	5
2.2.1 Import container .....	5
2.2.2 Export container .....	5
2.3 Voormelding aan slotreferentie koppelen .....	6
2.3.1 Bestaande slotreferenties koppelen .....	6
2.3.2 Bestaande TAR code splitsen .....	6
2.4 Slottijd .....	6
2.4.1 Slottijd dag .....	6
2.4.2 Slottijd nacht .....	6
2.4.3 Slottijd weekend .....	6
2.5 Openingstijden .....	6
2.5.1 Gate openingstijden .....	6
2.5.2 Yard openingstijden .....	6
2.5.3 Openingstijden tijdens kerst en nieuwjaar .....	7
2.5.4 Openingstijden tijdens overige feestdagen .....	7
2.6 Voormelding wijzigen .....	7
2.7 Douanedocumenten .....	7
2.8 Breakbulk .....	7
2.9 Status Voormelding .....	8
2.9.1 Status PA OK .....	8
2.9.2 Status PA NOK .....	8
3. Aankomst procedure .....	8
3.1 Veiligheidsvoorschriften .....	8
3.2 Security In .....	9
3.2.1 Problemen bij Security In .....	9
3.3 Visual Gate In .....	9
3.4 Gate In .....	10
3.5 Problemen bij Gate In .....	10
3.5.1 Intercom .....	10

Afdeling: Operations	
3.5.2 Waiting Area .....	10
3.6 Land Side Truck Transfer Zone .....	10
4. Procedure laden & lossen .....	11
4.1 Normale containers .....	11
4.2 Special Areas .....	11
5. Vertrek procedure .....	11
5.1 Visual gate out .....	11
5.2 Gate Out .....	12
5.3 Douane Parking .....	12
5.4 Security Out .....	12
6. Calamiteiten .....	12
6.1 Sluiting van terminal .....	12
6.2 Parkeerplaats .....	13
6.3 Terminal (her)opening .....	13
7. Communicatie .....	13
7.1 Operationele website .....	13
7.2 Wat te doen bij schade .....	13
7.3 Website .....	13
7.4 E-learning programma .....	14
Bijlage 1: Contactgegevens .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Bijlage 2: Lijst met afkortingen .....	17
Bijlage 3: Plattegrond APM Terminals Maasvlakte II .....	18
Bijlage 4: Portbase informatiestroom Melding Container Achterland .....	19
Bijlage 5: Voorwaarden containerstatus OK .....	20
Bijlage 6: Error codes .....	21
Bijlage 7: Fysieke documenten .....	22
Bijlage 8: Type douane blokkades .....	23

## 1. Introductie

De operationele procedures die zijn weergegeven in deze manual zijn specifiek voor alle wegvervoerders die APM Terminals Maasvlakte II (APMT MVII) willen bezoeken. De volgorde van de hoofdstukken komt overeen met de volgorde van procedures die de wegvervoerders moeten doorlopen wanneer zij een bezoek brengen aan APMT MVII. APMT MVII is een sterk geautomatiseerde terminal. De communicatie tussen de wegvervoerder en APMT MVII verloopt via de service Melding Container Achterland van Portbase. De service Melding Container Achterland van Portbase is bereikbaar via de website van Portbase of via EDI in uw eigen inhuis-computersysteem.

Deze operational manual is samengesteld om de wegvervoerders een duidelijk beeld te geven van de verschillen procedures bij APMT MVII om zo onze gezamenlijke processen te stroomlijnen. Dit document wordt ondersteund door de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: Contactgegevens;
- Bijlage 2: Lijst met afkortingen;
- Bijlage 3: Plattegrond APM Terminals MVII;
- Bijlage 4: Portbase informatiestroom Melding Container Achterland;
- Bijlage 5: Voorwaarden containerstatus OK;
- Bijlage 6: Error codes;
- Bijlage 7: Fysieke documenten;
- Bijlage 8: Type douane blokkades.

## 2. Voormeldingsproces

De communicatie tussen de wegvervoerder en APMT MVII over de voormelding verloopt via de service Melding Container Achterland van Portbase (PCS). In bijlage 4 vindt u de Portbase informatiestroom voor de service Melding Container Achterland van Portbase. Dit is een schematische weergave van de elektronische berichtenuitwisseling. Wanneer het systeem van APMT MVII signaleert dat er een onderdeel van het voormeldingsproces niet in orde is, dan ontvangt de wegvervoerder een error code. De betekenissen van de verschillende codes zijn te vinden in bijlage 6.

### 2.1 Voormelding en aanvragen slotreferentie

De eerste stap in het proces is het voormelden van de containers via de service Melding Container Achterland van Portbase (PCS). Bij het aanmaken van de voormelding (PA) wordt automatisch een slotreferentie (TAR: Truck Appointment Reference) aangevraagd. Alle containers dienen via de service Melding Container Achterland van Portbase voorgesproken te worden. Na het versturen van de voormelding worden de referentie en de status informatie van de voormelding automatisch teruggekoppeld via de service Melding Container Achterland van Portbase.

Ook is het mogelijk alleen een status aanvraag te doen via PCS, u maakt dan nog geen definitieve voormelding, maar krijgt wel alle informatie betreffende de status van de container. Deze voormelding zorgt er niet voor dat u een tijdslot boekt en u krijgt dan ook geen TAR code.

### **2.1.1 Aanleveren volle container**

In Portbase moet de volgende informatie ingevuld worden:

- Containernummer;
- Estimated Time of Arrival (ETA) Truck;
- Zegelnummer;
- Boekingnummer;
- Terminal;
- TAR code (optioneel).

### **2.1.2 Aanleveren lege container**

In Portbase moet de volgende informatie ingevuld worden:

- Containernummer;
- ETA truck;
- TAR code (optioneel);
- Referentienummer.

### **2.1.3 Afhalen volle container**

In Portbase moet de volgende informatie ingevuld worden:

- Containernummer;
- ETA Truck;
- Terminal;
- Pincode;
- TAR code (optioneel).

### **2.1.4 Afhalen lege container**

In Portbase moet de volgende informatie ingevuld worden:

- Containernummer;
- Size type;
- ETA truck;
- Referentienummer.

## **2.2 Terugkoppeling**

### **2.2.1 Import container**

Bij het doen van de voormelding van een import container krijgt de vervoerder de volgende informatie teruggekoppeld van APMT MVII:

- Indien nog niet gelost; verwachte lostijd;
- Status commerciële vrijstelling;
- Aanwezigheid douanedocumentatie;
- Informatie blokkades.

Zodra een nog niet geloste (maar wel voorgemelde) container gelost wordt, zal er automatisch een terugkoppeling naar de wegvervoerder plaatsvinden. Bij elke verandering in de status van de container wordt er een nieuw bericht gestuurd. Let op: dit is een indicatie en hier kunnen geen rechten aan ontleend worden.

### **2.2.2 Export container**

Bij het doen van de voormelding van een export container krijgt de vervoerder de volgende informatie teruggekoppeld van APMT MVII:

- Aanwezigheid douanedocumentatie;
- Correctheid boekingsnummer;

Afdeling: Operations

- Correctheid shipping line;
- Informatie blokkades;
- Cargo opening / cargo close.

## **2.3 Voormelding aan slotreferentie koppelen**

### **2.3.1 Bestaande slotreferenties koppelen**

Bij het aanmaken van de voormelding bestaat ook de mogelijkheid om deze aan een al bekende slotreferentie te koppelen. Als de chauffeur meerdere containers op de terminal komt halen of brengen binnen één bezoek, is het dus noodzakelijk om de voormeldingen voor nieuwe containers te koppelen aan een al aangemaakte TAR code. Dit kan gedaan worden door het al bekende TAR nummer in te voeren in de service Melding Container Achterland van Portbase tijdens het voormelden van een nieuwe container.

Wanneer twee (of meerdere) bezoeken (TAR codes) samengevoegd moeten worden tot één bezoek, dient de wegvervoerder een van de TAR codes aan te passen, zodat alle containers binnen het bezoek dezelfde TAR code hebben en tijdslot.

### **2.3.2 Bestaande TAR code splitsen**

Wanneer een vervoerder twee slotreferenties gekoppeld heeft en later besluit dat ze toch gesplitst moeten worden, moet een van de twee bestaande containers gecancelled worden. Voor deze container moet dan een nieuwe voormelding gedaan worden.

## **2.4 Slottijd**

### **2.4.1 Slottijd dag**

Een tijdslot is 30 minuten en duurt van kwart voor tot kwart over en van kwart over tot kwart voor. Er geldt een tolerantie van 45 minuten voor en 45 minuten na het tijdslot. Voor een slot van 13.15 – 13.45 geldt dus dat u van 12.30 tot 14.30 de terminal op mag.

Het tijdslot dat uitgegeven wordt is gebaseerd op de door de truckoperator aangegeven ETA. Als het maximale aantal slots binnen een bepaald tijdsvenster uitgegeven is, wordt een slot binnen het eerstvolgende tijdsvenster met beschikbare tijdsloten uitgegeven en teruggekoppeld.

### **2.4.2 Slottijd nacht**

Omdat het 's nachts doorgaans minder druk is op de terminal, hanteert APMT MVII gedurende de nacht andere slottijden. APMT MVII zal 's nachts een slottijd hanteren van 00.01 tot 03.45. Ook hier geldt een tolerantie van 45 minuten voor en 45 minuten na het tijdslot.

### **2.4.3 Slottijd weekend**

Ook in het weekend hanteert APMT MVII andere slottijden. APMT MVII hanteert in het weekend één groot slot van vrijdag 20.15 tot maandag 03.45, wederom met een tolerantie van 45 minuten voor en 45 minuten na het tijdslot. Dit slot is onderverdeeld in 2 opties, het zaterdag en het zondag slot.

## **2.5 Openingstijden**

### **2.5.1 Gate openingstijden**

De gate van APMT MVII is 24 uur per dag en 7 dagen per week geopend.

### **2.5.2 Yard openingstijden**

Wegvervoerders dienen bij het aanleveren van exportcontainers rekening te houden met de Yard Opening Time (YOT). De YOT is bij APMT MVII vastgesteld op 5 dagen voor ETA diepzeeschip, vanaf 00.01 op die dag. Mocht een diepzeeschip dus op donderdag 29 september 14.00 uur binnen komen, mogen vervoerders containers aanleveren vanaf zaterdag 24 september 00.01. Vervoerders kunnen tot 24 uur voor ETA

Afdeling: Operations

diepzeeschip containers aanleveren. Late arrivals (LAR) kunnen alleen met toestemming van de rederij behandeld worden.

Bijzonderheden met betrekking tot de YOT worden gecommuniceerd via de website van APMT MVII (<https://www.apmterminals.com/nl/maasvlakte>)

### **2.5.3 Openingstijden tijdens kerst en nieuwjaar**

24 en 31 december is de terminal gesloten, informatie omtrent de sluitingstijden en geldende tijdsloten vindt u op [www.apmterminals.com/nl/maasvlakte](http://www.apmterminals.com/nl/maasvlakte)

### **2.5.4 Openingstijden tijdens overige feestdagen**

Op Goede Vrijdag, tweede paasdag, Bevrijdingsdag (5 mei), Hemelvaartsdag en Pinkstermaandag gelden de gebruikelijke openingstijden.

### **2.6 Voormelding wijzigen**

Als een wegvervoerder het verkregen tijdslot niet kan halen of wil vervroegen, is het zijn verantwoordelijkheid om een update te versturen op de verwachte aankomsttijd om zo zijn slottijd aan te passen. De wegvervoerder is zelf verantwoordelijk om een verkregen tijdslot voor de start van het tijdslot te cancelen. Dit geldt ook bij file of wanneer de gate gesloten is. Wanneer de wegvervoerder niet op komt dagen tijdens het tijdslot, wordt dit in het systeem van APMT MVII opgeslagen als een no show. Wanneer dit vaak voorkomt dan gaat APMT MVII in gesprek met de wegvervoerder. Mocht er geen verbetering optreden, kan APMT MVII besluiten om de vervoerder beperkingen op te leggen.

### **2.7 Douanedocumenten**

Douanedocumenten moeten door de expediteur of verlader aangemeld worden via de service Melding Export Documentatie (MED) of Melding Import Documentatie (MID) van Portbase. In geval van uitzondering zou de vervoerder dit ook zelf kunnen doen.

### **2.8 Breakbulk**

Het aanmelden van breakbulk gaat niet via de service Melding Container Achterland van Portbase. Het aanmelden van breakbulk loopt altijd via de rederij. De rederij neemt vervolgens contact op met het breakbulk team van APMT MVII.

De douanedocumentatie voor breakbulk moet volgens het normale proces via de service Melding Export Documentatie (MED) of Melding Import Documentatie (MID) van Portbase ingediend worden.

## 2.9 Status Voormelding

### 2.9.1 Status PA OK

Alleen trucks die zich binnen het gegeven tijdslot (inclusief tolerantie) melden met een TAR-nummer en een voormelding met de status PA OK (Pre-Announcement OK), zullen op de terminal toegelaten worden. De wegvervoerder kan via de service Melding Container Achterland van Portbase zien of aan de benodigde formaliteiten is voldaan om een status PA OK te krijgen. In het geval er meerdere handelingen binnen een TAR plaatsvinden, dus wanneer er meerdere containers worden gehaald of gebracht, moeten al deze containers een status PA OK hebben.

De matrix in bijlage 5 is een schematische weergave van de benodigde criteria voor een juiste voormelding in de service Melding Container Achterland van Portbase.

### 2.9.2 Status PA NOK

Wanneer de status PA NOK (Pre-Announcement NOT OK) is, worden de redenen hiervoor aangegeven. Op basis hiervan kunnen maatregelen worden genomen om een status PA OK te krijgen.

Containers die 60 minuten voor het aanbreken van het tijdslot nog geen status PA OK hebben, worden automatisch geannuleerd. Mocht de TAR code uit meerdere containers bestaan zullen enkel degene welke een PA NOK hebben geannuleerd worden.

## 3. Aankomst procedure

### 3.1 Veiligheidsvoorschriften

Elk individu op het terrein van APMT MVII moeten voldoen aan de veiligheidsregels die gelden op de terminal. Hieronder volgen enkele regels en beveiligingsmaatregelen:

- Toegang tot de terminal is op eigen risico;
- Personen onder de 18 jaar en (huis)dieren zijn niet toegestaan;
- Verschillende veiligheid gerelateerde wetgevingen (International Ship and Port facility Security Code (ISPS) en Authorised Economic Operator (AEO) zijn van toepassing op APMT MVII, volg daarom de aanwijzingen van de beveiliging en het APMT MVII personeel altijd strikt op;
- Je moet in staat zijn om je altijd te kunnen legitimeren (een geldige identiteitskaart of paspoort is noodzakelijk);
- De beveiliging op de terminal voert willekeurige controles uit;
- Een video surveillance systeem waakt over de terminal;
- De Nederlandse verkeersregels gelden op de terminal, tenzij anders staat vermeld. De maximum snelheid op de terminal is 30 km/u of langzamer, afhankelijk van de situatie. Inhalen is verboden;
- Roken of open vuur op de terminal is verboden;
- Zonder toestemming mogen er geen foto's of video opnames gemaakt worden;
- Het gebruik, bezit of het handelen in alcohol en drugs is verboden, willekeurige controles worden uitgevoerd, deelname hieraan is verplicht;
- Verplicht gebruik van PBM (Persoonlijk beschermingsmiddel); veiligheidsschoenen, veiligheid vest en veiligheidshelm in het operationeel gebied;
- Operationele gebieden zijn ten strengste verboden om te betreden in verband met het gebruik van automatische voertuigen;
- Wees alert op verkeer en gevaarlijke apparatuur op het terrein;
- Chauffeurs mogen alleen de truck verlaten op de daarvoor aangewezen plekken;
- 
- Wanneer chauffeurs voor het eerst de terminal bezoeken moeten zij allereerst het veiligheidsfilmpje bekijken;
- Werkzaamheden aan een truck mogen alleen worden uitgevoerd na toestemming van de beveiliging;



Afdeling: Operations

- Bijrijders zijn verboden tenzij hiervoor expliciet toestemming is verleend door APMT MVII, het aanmelden van een chauffeur in opleiding kan gedaan worden door een aanvraag per mail te versturen naar [mvii.security@apmterminals.com](mailto:mvii.security@apmterminals.com)
- Containers los/vastmaken op het chassis mag alleen in de stack lanen en alleen als in de laan ernaast geen stackkraan werkzaam is;
- Het is verboden buiten een Parking-zone of buiten de stack-lanen de truck te verlaten;
- Containers mogen niet op de terminal worden omgelabelled;
- Alle incidenten dienen ten alle tijden gerapporteerd te worden op het volgende telefoonnummer: **+31 (0)683076494**.

### 3.2 Security In

Om de operatie veilig en vlot te laten verlopen, moeten de chauffeurs een aantal processen doorlopen om uiteindelijk de containers te laden / lossen. De verschillende punten waar de wegvervoerder langskomt tijdens het proces, zijn weergegeven in een plattegrond in bijlage 3. De eerste stap in dit proces is de Security In (SI). Hier moet de chauffeur de cargo card aanbieden, het TAR nummer ingeven en er wordt een kentekenplaatscan uitgevoerd. Indien het kenteken niet (goed) gelezen is wordt de chauffeur gevraagd het kenteken in te voeren voor er om de TAR gevraagd wordt. Daarnaast wordt er een Finger Vein scan uitgevoerd, hierbij wordt er een ader in de vinger van de chauffeur gescand door een biometrische lezer en vergeleken met de informatie op de cargo card. Chauffeurs kunnen op de terminal een Finger Vein op de cargo card laten zetten bij de security.

Indien chauffeurs niet beschikken over een cargo card, kunnen zij terecht bij Secure Logistics op Maasvlakte Plaza.

#### 3.2.1 Problemen bij Security In

##### Truck Parking

Wanneer er zich problemen voordoen bij de Security In, moet de truck geparkeerd worden op de Truck Parking (P-TR). Hier zullen de trucks ook terecht komen wanneer er zich calamiteiten voordoen en de terminal voor korte tijd gesloten moet worden. Bij langdurige sluiting wordt de Truck Parking afgesloten.

### 3.3 Visual Gate In

Na de Security In komt de truck bij de Visual Gate In (VGI). Hier wordt de container gescand en er wordt gelijk gecontroleerd of de volgende punten overeenkomen met de voormelding:

- Containernummer;
- Size/type;
- Zegel Y/N;
- Genset Y/N;
- IMO placards / IMO klasse;
- Deurrichting;
- Bundels/OOG;
- Top en/of Bottom rail van Tank container.

Let erop dat bij deze scan een maximum snelheid geldt van 15 km/h. Indien chauffeurs te hard door deze scan rijden, is er het risico dat de container onterecht positief wordt gescand.

Daarnaast worden ook de truck en het chassis gescand op de volgende punten:

- Kenteken;
- Profiel;
- Remain On Truck (ROT) containers;
- Container positie(s);
- Nucleaire scan.

Afdeling: Operations

Mocht er een container op chassis staan die niet (goed) is voorge meld, dan wordt deze als ROT verwerkt en dus niet afgenomen.

### **3.4 Gate In**

Na de Visual Gate In komt de truck bij de Gate In (GI). Hier moet de chauffeur wederom de cargocard aanbieden. Daarnaast moeten de volgende gegevens ingevoerd worden:

- ROT bevestigen
- Gewenste container positie;
- Gewenste deurrichting;

De chauffeur ontvangt een routingticket en Electronic Interchange Receipt (EIR) (optioneel).

### **3.5 Problemen bij Gate In**

#### **3.5.1 Intercom**

Indien een probleem optreedt tijdens Gate-In, kan de chauffeur contact opnemen via de intercom.

#### **3.5.2 Waiting Area**

Wanneer de Transfer Points (TP) van een stack bezet zijn, wordt de chauffeur via het routingticket naar de Waiting Area (P-WT) gedirigeerd. In de waiting area wordt de chauffeur via het matrixbord geïnformeerd wanneer hij zich naar de pedestal van de waiting area kan begeven (blijven staan tot het kenteken op het bord verschijnt). Bij de pedestal biedt de chauffeur de cargocard aan. Vervolgens krijgt hij een nieuw routingticket waarmee hij zijn weg naar de stack kan vervolgen.

Indien een probleem optreedt kan de chauffeur contact opnemen via de intercom.

### **3.6 Land Side Truck Transfer Zone**

Via het routingticket wordt de chauffeur naar een Land Side Truck Transfer Zone (LS-TRK-TZ) verwezen. Elke Land Side Truck Transfer Zone bestaat uit 4 lanen (TP's). Alléén op de linkerlaan (1) kan een 3 TEU truck behandeld worden. Dit geldt ook voor een 20-20 breaker of een ander speciaal chassis.

## 4. Procedure laden & lossen

### 4.1 Normale containers

Wanneer de truck aankomt bij de Land Side Truck Transfer Zone, moet de truck voor de veiligheidslijn geparkeerd worden. Nadat de chauffeur dit gedaan heeft, kan hij uitstappen en moet hij het chassis gereed maken. Dit is naast de Truck Parking de enige locatie op de terminal waar de chauffeur zijn cabine verlaat. De chauffeur mag het chassis alleen prepareren indien de stackkraan in de naast gelegen laan geen handeling uitvoert. Na het gereed maken van het chassis moet de cargocard aangeboden worden. Daarna moeten een aantal veiligheidsvragen beantwoord worden. Hierna kan de container automatisch geladen/gelost worden, de chauffeur dient hiervoor de veiligheidsknop continu ingedrukt te houden wanneer het zwaailicht brandt. Doordat de veiligheidsknop continu ingedrukt moet worden blijft de chauffeur op een veilige locatie staan en kan hij niet in de cabine blijven. Nadat de container op het chassis gezet is moet de chauffeur het zegelnummer noteren. Bij de gate out wordt hem om dit nummer gevraagd.

Omdat elke Land Side Truck Transfer Zone bestaat uit 4 lanen, kan het voorkomen dat er meerdere lanen bezet zijn. De stackkraan hanteert echter geen FiFo (First in first out) principe, maar Dual Cycling op één of meerdere trucks. Dit houdt in dat verschillende trucks tegelijkertijd geholpen kunnen worden, afhankelijk van de posities van de containers in de stack. Het Terminal Operating System (TOS) selecteert de meest optimale planning. Een gevolg hiervan is dat het kan voorkomen dat een chauffeur eerder aankomt dan een collega chauffeur, maar later de terminal verlaat. Hierdoor kunnen er op de terminal meer trucks in een uur behandeld worden.

### 4.2 Special Areas

De Special Areas worden onder andere gebruikt voor het behandelen van OOG, gensets en bundels. Ook hier moet de chauffeur zijn cargocard bij de pedestaal aanbieden. De afhandeling vindt hier plaats met een reach stacker.

Wanneer in de Gate In wordt aangegeven dat de gewenste deurrichting van de op te halen container naar voren is, of wanneer APMT MVII een fout heeft gemaakt met betrekking tot de deurrichting, dan kan in de Special Area de container gedraaid worden. Dit zal gedaan worden met een reach stacker.

## 5. Vertrek procedure

### 5.1 Visual gate out

Wanneer het laden/lossen van de container succesvol is verlopen, vinden er nog een aantal controles plaats voordat de truck de terminal kan verlaten. Allereerst komt de truck langs de Visual Gate Out (VGO). Hier wordt de container gescand en er wordt gelijk gecontroleerd of de volgende punten overeenkomen met de voormelding:

- Containernummer;
- Size/Type;
- Zegel Y/N;
- Genset Y/N;
- IMO plackards / IMO klasse;

Daarnaast worden ook de truck en het chassis gescand op de volgende punten:

- Kenteken;
- Profiel;
- ROT;
- Container positie;
- Nucleaire scan.

Let erop dat ook bij deze scan een maximum snelheid geldt van 15 km/h. Indien chauffeurs te hard door deze scan rijden, is er het risico dat de container onterecht positief wordt gescand.

## 5.2 Gate Out

Na de Visual Gate Out komen de trucks terecht bij de Gate Out (GO). Hier moet de chauffeur de cargocard aanbieden. Daarnaast moet het zegelnummer voor de opgezette container ingegeven worden. Ook wordt er hier een foto van het dak getoond, zodat de chauffeur kan kijken of er schade is. De rest van de container kan de chauffeur zelf visueel beoordelen.

Verder kan er bij de Gate Out een douane zegel aangebracht worden indien dit nodig is. Schade kan via de intercom aangegeven worden aan de Gate Clerk. Wanneer dit allemaal gedaan is, moeten de handelingen bevestigd worden. Tot slot ontvangt de chauffeur een EIR / Terminal departure ticket.

## 5.3 Douane Parking

Wanneer na de nucleaire scan blijkt dat een container positief wordt bevonden, wordt de truck gedirigeerd naar de Douane Parking (P-Cus). Hier zijn een beperkt aantal parkeerplaatsen voor fase 2 van de nucleaire meting. Het kenteken staat op het matrix bord bij deze parkeervakken. Zodra het kenteken wegvalt mag de chauffeur zijn weg vervolgen naar de Security Out. Wordt het kenteken rood dan zal de douane fysiek komen meten. De chauffeur dient hier op te wachten en kan de terminal niet verlaten tot dat de douane vrijgave gegeven heeft.

## 5.4 Security Out

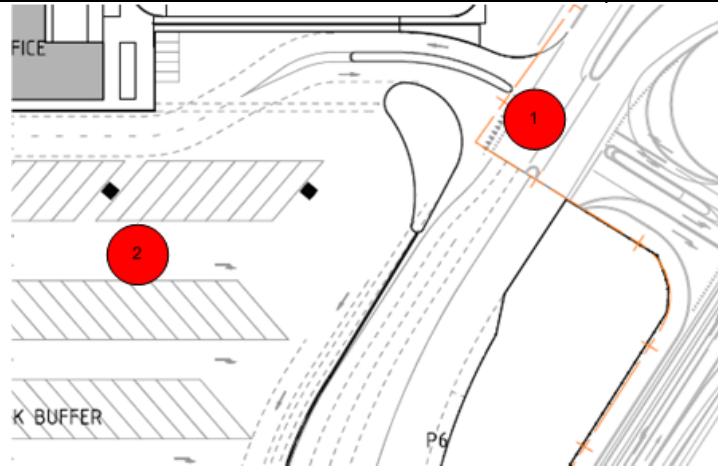
Aangekomen bij de Security Out (SO) moeten de chauffeurs allereerst hun cargocard aanbieden. Vervolgens wordt er gekeken of de truck mag vertrekken. Als dit niet het geval is, volgt er contact met de Gate Clerk via de intercom. Wanneer alles in orde is, wordt de slagboom geopend en mag de truck vertrekken.

## 6. Calamiteiten

### 6.1 Sluiting van terminal

In het geval van een calamiteit, kan het voorkomen dat de terminal gesloten wordt. Wanneer de terminal voor langere tijd gesloten wordt dan zullen de tijdsloten voor die periode geannuleerd worden. Vervoerders zullen dan niet op de terminal worden toegelaten. Bij calamiteiten is het altijd de verantwoordelijkheid van de vervoerder om een slot dat geannuleerd is of wat niet gehaald kan worden, aan te passen.

In geval van kleinere verstoringen worden de trucks verwezen naar de Truck Parking. Bij opening worden ze volgens het FiFo principe weer toegelaten. In het onderstaande overzicht van de Truck Parking staan twee punten weergegeven waar twee veiligheidsmedewerkers de trucks aanwijzingen zullen geven.



APMT MVII zal middels de terminal alerts (abonneren via <https://www.apmterminals.com/nl/maasvlakte>), de website zelf en de voormelding vervoerders berichten over de calamiteit en de verwachtingen.

## 6.2 Parkeerplaats

Wanneer de Gate voor korte tijd gesloten wordt, zal APMT MVII vervoerders op de parkeerplaats laten. Wanneer de Gate voor langere tijd gesloten zal zijn zullen vervoerders in het geheel niet op de terminal toegelaten worden en zal de beveiliging aankomende wegvervoerders instrueren over mogelijke locaties op de Maasvlakte om tijdelijk te parkeren als zij dit wensen. Via matrixborden zullen aanrijdende chauffeurs geïnformeerd worden.

## 6.3 Terminal (her)opening

Wanneer de Gate voor korte tijd gesloten is worden bij de opening van de Gate eerst de vervoerders behandeld die op de parkeerplaats staan. De tijdslot tolerantie zal opgehoogd worden, zodat de bestaande TAR codes niet verlopen. Wanneer de Gate voor langere tijd gesloten is, zullen de vervoerders behandeld worden aan de hand van de reguliere tijdsloten.

## 7. Communicatie

### 7.1 Operationele website

De individuele containerstatus wordt gecommuniceerd via Portbase. Daarnaast hebben wij een operationele website (<https://www.apmterminals.com/nl/maasvlakte>), waar operationele informatie te vinden is. Hier wordt gecommuniceerd over grote verstoringen, nieuws en operationele instructies.

### 7.2 Wat te doen bij schade

Bij APMT MVII worden vanuit alle posities camerabeelden van de container vastgelegd. Fotomateriaal is beschikbaar, de wegvervoerder dient dit op te vragen bij de rederij.

### 7.3 Website

<https://www.apmterminals.com/nl/maasvlakte> is een website die gebruikt kan worden als ondersteuning voor de wegvervoerder.

## Track & Trace

### Container status - imports

### Container status - exports

### Container status historie



Op de website kunt u onder andere informatie vinden over:

- Container informatie:
  - Container vol / leeg;
  - Diverse blokkades die op de container staan, hierbij kan gedacht worden aan douane-, klant- en terminal blokkades. De wegvervoerder kan zien welke blokkade van toepassing is op de container;
  - Container aanwezig op terminal;
  - Indien container aanwezig op terminal in welk type stack de container staat (Barge, Rail, Truck).
- Een kadeplan, het kadeplan is opgesteld uit de volgende elementen:
  - Actuele planning deep sea, feeder en barge kade;
    - YOT per schip;
    - Cargo Cut Off per schip;
    - ETA per schip;
    - ETD per schip.
  - Pro forma schema komende 14 dagen.

### 7.4 E-learning programma

APMT MVII vindt het belangrijk dat bezoekers van de terminal bekend zijn met de procedures en met de veiligheidsregels die gelden op de terminal. Daarom stelt APMT MVII een E-learning programma ter beschikking voor de wegvervoerder. APMT MVII stelt het volgen van dit e-learning programma niet verplicht, maar beveelt het wel aan. De link waarmee u terecht komt bij het e-learning programma is op te vragen bij de afdeling Health Safety Security & Environment (HSSE).

#### Contactgegevens HSSE:

E-mail [MVII.HSE@apmterminals.com](mailto:MVII.HSE@apmterminals.com)  
Telefoon +31 (0)10 754 9568

## Bijlage 1: Contactgegevens

### Algemene informatie:

#### Adres:

APM Terminals Maasvlakte II B.V.

Europaweg 910

3199 LC Maasvlakte-Rotterdam

The Netherlands

Haven nummer: 8410

Telefoon: +31 (0)10 7549500

E-mail: [reception.mvII@apmterminals.com](mailto:reception.mvII@apmterminals.com)

Website [www.apmterminals.com/nl/maasvlakte](http://www.apmterminals.com/nl/maasvlakte) (algemene informatie en operationele informatie)

### Contact per afdeling:

**Voor alle vragen met betrekking tot informatie voor containeraankomst per diepzee, binnenvaart & treinvervoer:**

#### Data EDI Center (24/7)

E-mail: [MVII.datacenter@apmterminals.com](mailto:MVII.datacenter@apmterminals.com)

Telefoon: +31 (0) 10 754 9525

+31 (0) 10 754 9526

**Voor alle vragen met betrekking tot informatie voor de aankomst van de container per vrachtwagen en vragen over Termview:**

#### Gate Department (24/7)

E-mail: [MVII.gate@apmterminals.com](mailto:MVII.gate@apmterminals.com)

Telefoon: +31 (0) 10 754 9679

+31 (0) 10 754 9684

+31 6 20 74 68 2

**Voor alle vragen over tijdssloten voor schepen en treinen:**

#### Berth and Rail Planning

E-mail: [MVII.berthplanning@apmterminals.com](mailto:MVII.berthplanning@apmterminals.com)

Telefoon: +31 (0) 10 754 9671

**Voor alle vragen met betrekking tot diepzee, binnenvaart en trein windows die de komende 24 uur aankomen:**

#### Short Term Planning (24/7)

Telefoon: +31 (0) 6 10 88 3644

Afdeling: Operations

**Voor spoogerelateerde vragen zoals: Status update sloten van huidige dag / contactlijn tractieleveranciers / Aanpassen windows met hoge prioriteit – na kantooruren.**

**PCO (aansturing)**

E-mail: [mvii.pco@apmterminals.com](mailto:mvii.pco@apmterminals.com)

Telefoon: +31 10-7549630

**Overige contacten:**

**Vessel Planning**

E-mail: [MVII.vesselplanning@apmterminals.com](mailto:MVII.vesselplanning@apmterminals.com)

Telefoon: +31 (0) 10 754 9673

+31 (0) 10 754 9674

**Special Cargo & Reefers**

E-mail: [MVII.specialcargo@apmterminals.com](mailto:MVII.specialcargo@apmterminals.com)

E-mail: [MVII.reefers@apmterminals.com](mailto:MVII.reefers@apmterminals.com)

Telefoon: +31 (0) 10 754 9647

**Customer Service**

Email: [judith.versteeg@apmterminals.com](mailto:judith.versteeg@apmterminals.com)

Phone: +31 (0) 754 95 16

**Reception Office**

Email: [reception.MVII@apmterminals.com](mailto:reception.MVII@apmterminals.com)

Telefoon: +31 (0) 10 754 9500

**Security**

Email: [MVII.Security@apmterminals.com](mailto:MVII.Security@apmterminals.com)

Telefoon: +31 (0) 10 754 9773

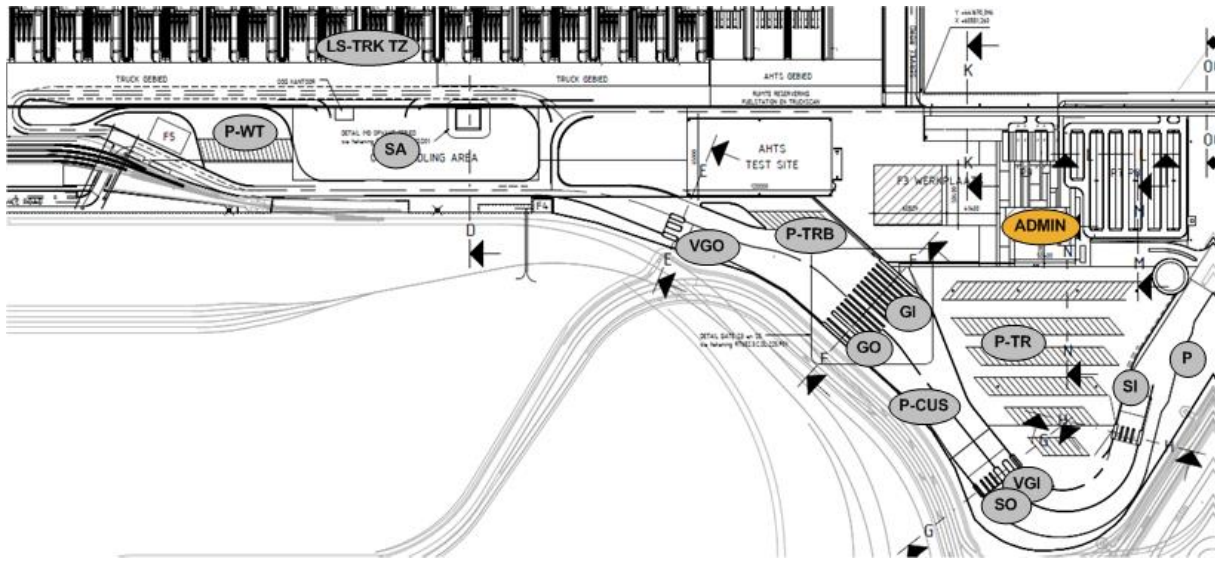


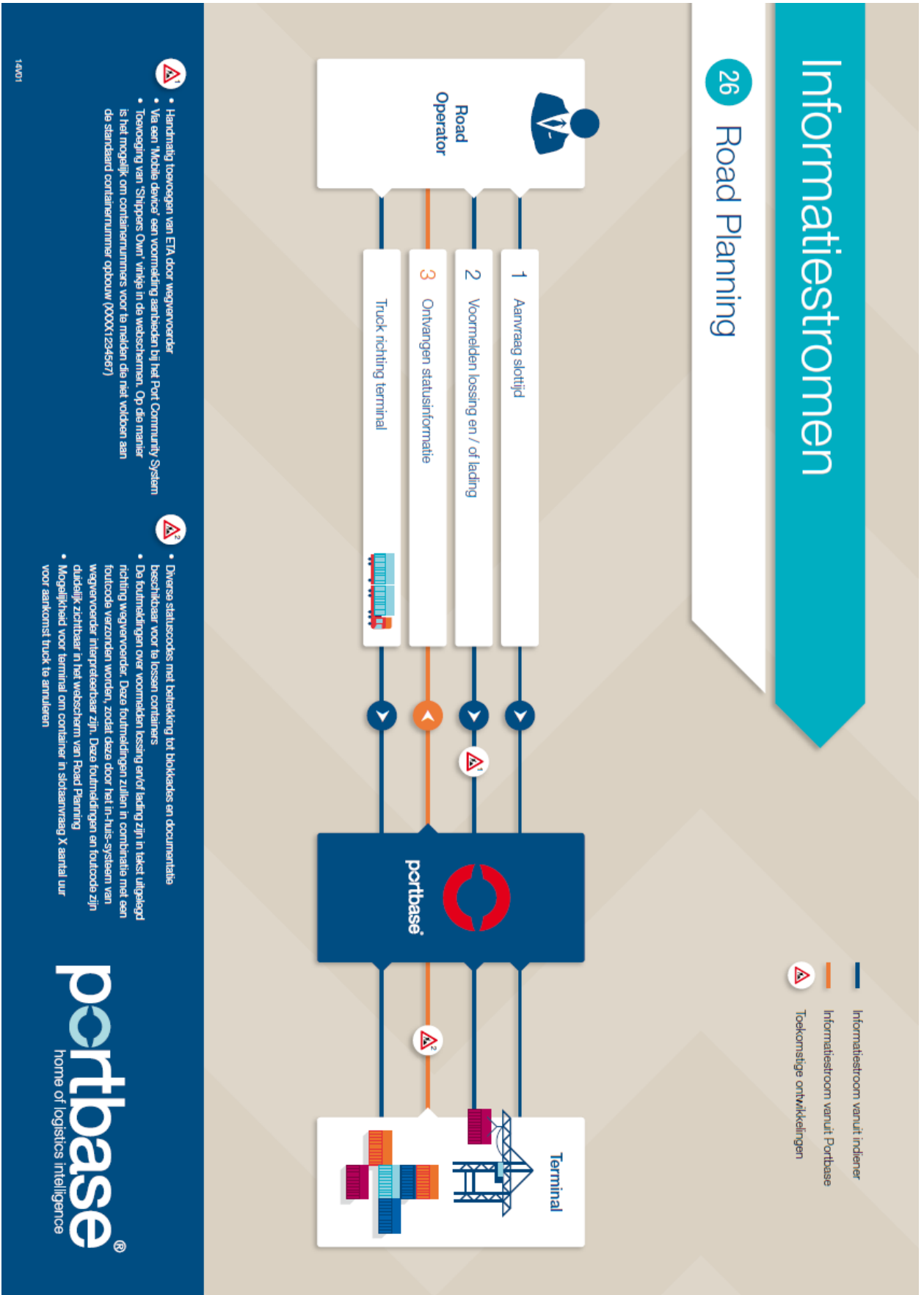
## Bijlage 2: Lijst met afkortingen

<b>Afkorting</b>	<b>Betekenis</b>
<b>AEO</b>	Authorised Economic Operator
<b>APMT MVII</b>	APM Terminals Maasvlakte II
<b>EDO</b>	Equipment Delivery order
<b>EIR</b>	Electronic Interchange Receipt
<b>ERO</b>	Equipment receive order
<b>ETA</b>	Estimated Time of Arrival
<b>Fifo</b>	First in First out
<b>GI</b>	Gate In
<b>GO</b>	Gate Out
<b>ID</b>	Identiteitsbewijs
<b>IMO</b>	International Maritime Organization
<b>ISPS</b>	International Ship and Port facility Security Code
<b>LS-TRK-TZ</b>	Land Side Truck Transfer Zone
<b>PA</b>	Pre-announcement
<b>PA NOK</b>	Pre-announcement Not OK
<b>PA OK</b>	Pre-announcement OK
<b>PBM</b>	Persoonlijk beschermingsmiddel
<b>P-Cus</b>	Douane Parking
<b>P-TR</b>	Truck Parking
<b>P-WT</b>	Waiting Area
<b>ROT</b>	Remain on Truck
<b>SA</b>	Specials Area
<b>SI</b>	Security in
<b>SO</b>	Security Out
<b>TAR</b>	Truck Appointment Reference
<b>TOS</b>	Terminal Operating System
<b>TP</b>	Transfer Point
<b>VGI</b>	Visual Gate In
<b>VGO</b>	Visual gate out
<b>YOT</b>	Yard Opening Time

Afdeling: Operations

**Bijlage 3: Plattegrond APM Terminals Maasvlakte II**





**Bijlage 5: Voorwaarden containerstatus OK**

	<b>Afhalen bij terminal volle container</b>	<b>Afhalen bij terminal lege container</b>	<b>Aanleveren bij terminal volle container</b>	<b>Aanleveren bij terminal lege container</b>
Container aanwezig	X (nummer)	X (type of nummer)		
Douane-documenten elektronisch door terminal ontvangen	X		X	
Vrijstelling	X			
Boekingsnummer bekend bij terminal		X	X	X
Zegelnummer doorgeven aan terminal			X	
Mogelijke blokkades	X	X	X	

**Bijlage 6: Error codes**

Code	Amount	Texts in TOS	Meaning
CDM:	1	CUSTOMS DOCUMENTS MISSING	The export document is missing in Portbase. Please contact the forwarding agent.
CDM:	2	CUSTOMS DOCUMENTS MISSING	The import document is missing in Portbase. Please contact the forwarding agent.
BLT:	1	BLOCKED BY TERMINAL	The container is blocked by the terminal. Please contact the liner agent.
BLC:	1	BLOCKED BY CUSTOMS DLV.	The container is blocked by the customs. Please contact the liner agent.
COA:	1	CONTAINER IS IN THE YARD	The container is in the APM Terminals MVII yard. Please contact the liner agent.
COA:	2	CONTAINER NOT IN YARD	The container is not in the APM Terminals MVII yard. Please contact the liner agent.
COA:	3	CONTAINER NOT IN YARD	The container is released but not yet expected. Please contact the liner agent.
COR:	1	PREAN LINE OPR DOESNT MATCH UNIT LINE OPR	The container is released by a different liner. Please contact the liner agent
COR:	2	PIN DOESNT MATCH OR EXPIRED	No (correct) release found. Please contact the liner agent.
COR:	3	PIN DOESNT MATCH OR EXPIRED	The pin doesn't match or is expired. Please contact the liner agent.
COR:	4	UNIT SIZE/TYPE DOES NOT MATCH PREAN ORDER SIZE/TYPE	A different ISO type is known in the booking. Please contact the liner agent.
COR:	5	PREAN LINE OPR DOESNT MATCH UNIT LINE OPR	The booking is unknown for this liner. Please contact the liner agent.
COU:	1	CONTAINER IS UNKOWN	The container is unknown. Please contact the liner agent.
CTV:	1	UNIT WAS RE-ROUTED TO A DIFFERENT OUTBOUND CARRIER	The outbound carrier/modality has changed. Please contact the liner agent.
ORN:	1	PREAN ORDER (OR ORDER FOR LINE) NOT FOUND	The booking is unknown for this liner. Please contact the liner agent.
ORN:	2	UNIT SIZE/TYPE DOES NOT MATCH PREAN ORDER SIZE/TYPE	A different ISO type is known in the booking. Please contact the liner agent.
BCO:	1	CARGO OPENING TIME HAS NOT PASSED YET	The cargo opening time is still closed. Please contact the liner agent.
BLA:	1	ACTIVE H/P IN PREAN LINE DELIVER GROUP	The container is blocked. Please contact the liner agent.
BLC:	1	BLOCKED BY CUSTOMS DLV	The container is blocked. Please contact the customs.
OTH:	2	TRUCKING COMPANY 8713755270895 HAS BEEN DELETED AND CANNOT HAVE APPOI'	The trucking company is unknown. Please contact the Data EDI Center of APM Terminals MVII.
OTH:	3	CUSTOM COPINOS NOT ACCEPTED FOR CARRIER VISIT'	The pre-announcement is stopped by APM Terminals MVII for this carrier. Please contact the liner agent.
OTH:	4	PAST GENERAL CARGO CUTOFF 2014-09-30 06 00 00 0	The cargo opening for this vessel is passed. Please contact the liner agent.
OTH:	5	NO TRANSACTION TYPE DE EXISTS FOR THE STAGE PREAN	The pre-announced unit has not been stacked yet, please contact the liner agent.
OTH:	6	ERROR FOR SAWI2410128 FOR AN IMPORT, THE DISCHARGE PORT MUST BE THE	The used port of destination is not configured at APM Terminals MVII. Please contact the Data EDI Center Of APM Terminals MVII.
OTH:	8	NO LINE RELEASE FOR OUTBOUND TRUCK	The unit is not released for the modality truck. Please contact the liner agent.
OTH:	9	NO LINE RELEASE FOR OUTBOUND BARGE	The unit is not released for the modality barge. Please contact the liner agent.
OTH:	10	NO LINE RELEASE FOR OUTBOUND RAIL	The unit is not released for the modality rail. Please contact the liner agent.

## Bijlage 7: Fysieke documenten

### Fysieke documenten export

Document type	Douane document
ICT	T2L, factuur/CMR bestemming EU landen. Document om aan te tonen dat het vrije goederen zijn, en waarvoor geen invoerechten, accijnzen, etc. meer hoeft worden voldaan.
RAR	TCBD, Army documenten
REX	Nood procedure EX-A die uit NL is opgemaakt. Document voor goederen uit het vrije verkeer van de EU die naar een land buiten de EU worden geëxporteerd, een zogenaamd derde land.
RT1	Document voor Douanegoederen (uit een derde land, waarvoor geen invoerrechten, accijnzen, etc. voor is voldaan) die worden geëxporteerd naar een derde land.
TNK	Residu verklaring (tank restlading). Ongereinigde tankcontainer, waarin restlading zit, die geëxporteerd wordt.
RCA	Carnet TIR
T5	Formulier bij "hoofddocument" voor landbouw-goederen waar restitutie voor aangevraagd is.
RTA	ATA Carnet

### Fysieke documenten import

Document type	Douane document
FWV	Fiat Wegvoering
IM7	Opslagdocument voor containers > 45 dagen op terminal (regeling 7100 voor B-block)
ICT	T2L, factuur/CMR bestemming EU landen
NAR	Army documenten
NCA	Carnet TIR
GDB	Gemeenschappelijk Veterinair Document van Binnenkomst
NTA	ATA Carnet

### NCTS NT1 documenten (import)

NT1 documenten moeten door de Douane worden omgezet van IE28 naar IE29 voor douane vrijgave. Voor wegtransport dienen chauffeurs een scanbare barcode te overleggen bij de Douanebalie op de terminal. Voor binnenvaart en spoor wordt dit uitgevoerd door de terminal. Voor deze modaliteiten kan het document opgevraagd worden per e-mail, bijvoorbeeld omdat deze benodigd is voor vervoer of lossing. Hiervoor kan de Data EDI afdeling benaderd worden (e-mail: [MVII.datacenter@apmterminals.com](mailto:MVII.datacenter@apmterminals.com)).

**Bijlage 8: Type douane blokkades**

Code	Description	Type	Origin	Inspection	Scan	Cancelled
1	Geen documentatie	IB	C	N	N	N
2	CCP/NDP fase 3	IB	C	N	N	N
2i	CCP/NDP Fase 2 Handmatige meting inspectievak	IB	C	Y	N	N
2s	CCP/NDP fase 1 Risico analyse inslag en uitslag barge	IB	C	N	Y	N
3	VGEM	IB	C	N	N	N
4	FIOD/ CSI	IB	C	N	N	N
5	Controle invoer	IB	C	N	N	N
6	Controle uitvoer	IB	C	N	N	N
7	Inspectie zonder verplaatsing naar inspectie vak/ inspectie reeferstack	IB	C	N	N	N
7d	Inspectie externe locatie/ scan DCL	IB	C	N	N	N
7i	Inspectie met verplaatsing naar inspectie vak	IB	C	Y	N	N
7s	Inspectie met verplaatsing naar inspectie vak via scan	IB	C	Y	Y	N
8	Do not use	IB	C	N	Y	N
8s	Interne scan	IB	C	N	Y	N
9	NVWA ( EX RVV)	IB	C	N	N	N
B	Overschrijding opslag termijn	CB	C	N	N	N
R	Status wijziging	CB	C	N	N	N
S	Automatische blokkade zee in (Import) of domestiek	CB	C	N	N	N
X	Automatische blokkade land in Zee uit (Export) en lege containers	CB	C	N	N	N

**Afkortingen**

CCP/NDP	Nucleaire detectie
VGEM	Afdeling van de douane mvt tot oa veiligheid en milieu etc
IB	Inspectie blokkade
CB	Customs blokkade
FIOD /CSI	Afdeling van de douane
DCL	Externe loods van de douane
NVWA	Afdeling van de douane Nederlandse voedsel en waren autoriteit