

DE VEILIGHEIDSADVISEUR

“De Veiligheidsadviseur”. Een functie die in Europa ontstaan is en in het jaar 2000 opgenomen is in het ADR. Later volgden het ADN en RID. Een belangrijke functie binnen een organisatie die zeker niet te licht opgevat moet worden.

De opzet van de functie veiligheidsadviseur is dat er door het beschikken over een veiligheidsadviseur als bedrijf of instelling een omgeving ontstaat waarbij de mogelijkheid van/de kans op een voorval of ongeval met gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer van deze stoffen verkleind of zelfs voorkomen wordt.

In de hoofdstukken ADR/ADN en RID 1.8.3 is opgenomen wat de taken zijn van een veiligheidsadviseur en tevens wat de eindtermen voor het examen veiligheidsadviseur zijn.

De adviseur heeft onder de verantwoording van de bedrijfsleider in de eerste plaats tot taak om er, binnen de grenzen van de betrokken activiteiten van de onderneming, met alle mogelijke middelen en maatregelen voor te zorgen dat deze activiteiten gemakkelijker en met inachtneming

van de toepasselijke regelgeving en onder optimale veiligheidsvoorwaarden kunnen plaats vinden. Deze taken hebben primair betrekking op:

- > nagaan of de voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen worden nageleefd;
- > de onderneming van advies dienen bij werkzaamheden die het vervoer van gevaarlijke goederen betreffen;
- > een voor de bedrijfsleiding of in voorkomend geval voor een plaatselijke overheid bestemd jaarverslag opstellen over de activiteiten van de onderneming met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen. Deze jaarverslagen worden vijf jaar bewaard en desgewenst ter beschikking gesteld aan de nationale autoriteiten.

De taken van de veiligheidsadviseur omvatten hiernaast het controleren van verschillende praktijken en procedures met betrekking tot de betrokken activiteiten. Dit betreft de controle van:

- > de werkwijzen die de naleving van de voorschriften betreffende het identificeren van de vervoerde gevaarlijke goederen ten doel hebben;
- > de praktijk van de onderneming betreffende het in aanmerking nemen, bij de aankoop van vervoermiddelen, van eventuele bijzondere vereisten met betrekking tot de vervoerde gevaarlijke goederen;
- > de werkwijzen om het voor het vervoer van gevaarlijke goederen of voor het verpakken, vullen, laden en lossen gebruikte materieel te controleren;



- > het feit dat de betrokken werknemers van de onderneming een passende opleiding hebben ontvangen, onder meer over de wijzigingen van de voorschriften, en dat deze opleiding in hun dossier is gedocumenteerd;
- > het opzetten van passende noodprocedures bij eventuele ongevallen of voorvallen die de veiligheid tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen of tijdens het verpakken, vullen, laden en het lossen in gevaar kunnen brengen;
- > het verrichten van analyses en zonodig het opstellen van rapporten over de ongevallen, voorvallen of tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen of tijdens het verpakken, vullen, laden en het lossen geconstateerde ernstige inbreuken;
- > het invoeren van passende maatregelen om herhaling van ongevallen, voorvallen of ernstige inbreuken te voorkomen;
- > het in aanmerking nemen van de wettelijke voorschriften en de bijzondere behoeften met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen, voor wat

betreft de keuze en het gebruik van onderaannemers of andere tussenpersonen;

- > het controleren of het personeel dat aangewezen is voor de verzending of het vervoer of het verpakken, vullen, laden en lossen van gevaarlijke goederen, beschikt over gedetailleerde uitvoeringsprocedures en instructies;
- > het invoeren van maatregelen voor de bewustmaking voor de gevaren die verbonden zijn aan het vervoer en aan het laden en lossen van gevaarlijke goederen;
- > het invoeren van controlemethoden om ervoor te zorgen dat de documenten en veiligheidsuitrusting die het vervoer moeten begeleiden, zich aan boord van de vervoermiddelen bevinden en conform de voorschriften zijn;
- > het invoeren van controlemethoden om ervoor te zorgen dat de voorschriften met betrekking tot het verpakken, vullen, laden en lossen worden nageleefd;
- > de aanwezigheid van een veiligheidsplan overeenkomstig ADR 1.10.3.2.1.

Om de diverse taken naar behoren te kunnen uitvoeren, dient een veiligheidsadviseur tenminste een technisch en analytisch

denkvermogen op MBO-niveau te hebben.

Voor het examen 'Veiligheidsadviseur', dat iedere 5 jaar opnieuw afgenomen moet worden, wordt geen vooropleiding gevraagd. De examenstof heeft betrekking op de tekst van het ADR/ADN/RID. M.a.w.: als een kandidaat bekwaam is in het snel zoeken in de wetgeving, is het niet onmogelijk om te voldoen aan de exameneisen.

Op de huidige manier kan echter niet zeker gesteld worden dat de veiligheidsadviseur capabel genoeg is om de taken zoals beschreven naar behoren uit te voeren.

Daarnaast: omdat het examen zich beperkt tot de kennis van het ADR, is niet duidelijk of de kandidaat de benodigde kennis en kunde heeft om bijv. een interne audit uit te voeren, een jaarverslag te maken, een ongeval/onderzoek uit te voeren en te rapporteren, of beleidsvoorstellen op te stellen.

Bedrijven hebben behoefte aan mensen die een bijdrage kunnen leveren aan het goed (rendabel) laten verlopen van het primaire proces. Om aan de wettelijke verplichting te kunnen voldoen, moet er een medewerker worden gevonden die veiligheidsadviseur wil/kan



zijn. Dit zal vaak iemand van bijvoorbeeld een afdeling QHSE zijn, die de functie van veiligheidsadviseur aanvullend op zijn reeds vastgelegde werkzaamheden mag invullen.



Een punt dat eveneens speelt is dat veiligheid niet altijd (op korte termijn) te vertalen is naar economisch belang.

Gebleken is dat sinds de invoering van de functie van veiligheidsadviseur (01-01-2000) niet alleen bij het ADR, maar ook bij het ADN en het RID, er een fors aantal veiligheidsadviseurs actief zijn.

Bij veel bedrijven wordt de functie echter ingevuld op basis van de in het bedrijf aanwezige gevaarlijke stoffen, waarbij in een groot aantal gevallen toch een grote beperking blijkt te gaan ontstaan vanwege het beperkte assortiment. Een voorbeeld: een bedrijf dat verf opslaat en laat vervoeren, vervoert naast de verf ook oplosmiddelen en primer, waarbij in het gunstigste geval, de gevarenklassen 3, 8 en 9 mee zullen zijn gemoeid. Enige vorm van tankvervoer is in het geheel niet aan de orde. Van een veiligheidsadviseur werkzaam bij zo'n bedrijf wordt echter wel verwacht dat hij/zij tijdens een herexamen ook alle niet op de werkzaamheden in zijn bedrijf betrekking hebbende gevarenklassen en vervoersvormen kan vertalen

naar een juiste beantwoording van de examenvragen.

Er zijn natuurlijk ook veiligheidsadviseurs, die niet werkzaam zijn bij een enkel bedrijf, maar die al naar gelang hun interesse of mogelijkheden, zich aanbieden bij bedrijven als externe veiligheidsadviseur.

Deze adviseurs zijn dan vaak niet alleen op de hoogte van de wetgevingen die voor een veiligheidsadviseur wettelijk vereist zijn, maar beheersen tevens de aanvullende vervoersmodaliteiten, zoals IMDG, IATA en ook de opslag regelgeving vastgelegd in de PGS-richtlijnen.

Een aardige bijkomstigheid is dat voor deze vervoersmodaliteiten, en ook voor de opslag richtlijnen, GEEN veiligheidsadviseur met de daaraan verbonden opleiding c.q. weteskennis is vereist. Wat we zien is dat er toch van een veiligheidsadviseur een advies kan worden gevraagd, dat stoelt op de vigerende wetgeving aangaande.

Op dit moment wordt dus de veiligheidsadviseur, die beperkt wordt door slecht één wetgeving c.q. vervoersmodaliteit, gelijk geschaald met een adviseur die meerdere wetgevingen c.q. modaliteiten beheerst.

Natuurlijk zal gesteld kunnen worden, dat als een bedrijf niet meer aan kennis nodig heeft dan datgene wat betrekking heeft op de eigen bedrijfsvoering, men voldoende heeft aan die beperkte kennis van de interne veiligheidsadviseur.

Echter, er gaan ook stemmen op die voorstellen om tegemoet te komen aan die "beperkte" veiligheidsadviseur. Dit door de exameneisen aan te passen aan de behoefte van het bedrijf waar deze adviseur werkzaam is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een veiligheidsadviseur in een ziekenhuis.

Wat men dus voorstelt is om te

komen tot een vorm van een kwaliteitsnorm ten aanzien van de bekwaamheden van een veiligheidsadviseur. Op zich een verdedigbaar initiatief. De adviseur die beperkt wordt door het assortiment van het bedrijf waar hij/zij werkt, kan echter op dit gebied uitstekend werk leveren, wat misschien wel meer invloed kan hebben op de bedrijfsvoering dan het werk van een adviseur die op een breder vlak met meerdere modaliteiten werkt.

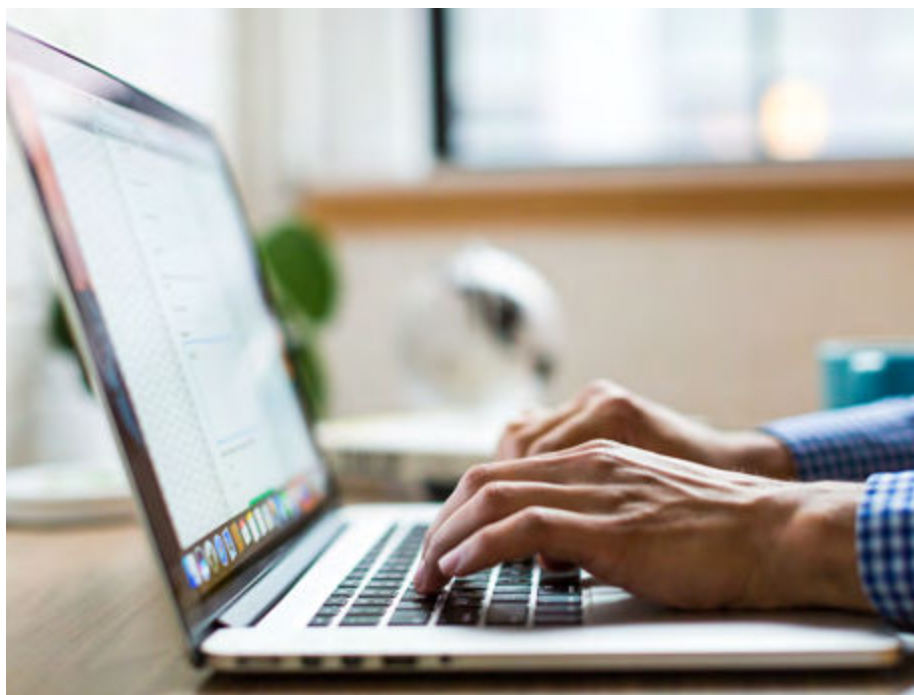
De vervoerswetgevingen hebben hier niet in voorzien. Een beperking, die ook kan worden uitgelegd als een "uitholling" van de functie van een veiligheidsadviseur, behoort dan ook niet tot de mogelijkheden.

Wat wel een mogelijkheid is, is om eens een keer niet toe te geven aan beperkingen en tekortkomingen, zoals in onze maatschappij zo vaak gebeurt, maar de kwestie om te keren.

Veiligheidsadviseur +

Na het succesvol afleggen van het examen Veiligheidsadviseur, is de adviseur voor een periode van 5 jaar bevoegd om op te treden als veiligheidsadviseur. Gedurende deze 5 jaar wordt geen enkele maal getoetst wat het kennisniveau of de kwaliteit van de door de veiligheidsadviseur geleverde werkzaamheden inhoud.

Dit kennisniveau zou een extra impuls kunnen krijgen door een veiligheidsadviseur in de periode van vijf jaar bijscholing te laten volgen of hem/haar workshops te laten bijwonen en proeven van bekwaamheid in te leveren. Bij de proeven van bekwaamheid kunnen we denken aan een auditrapport een adviesverslag of een jaarverslag. De verslaglegging moet aan een aantal vastgelegde eisen ten aanzien van de onderdelen waar zo'n verslag uit moet zijn opgebouwd voldoen. Ook kan de kwaliteit van het verstrekte



advies beoordeeld worden bij vaststelling van verbeterpunten. Hiertoe moet een commissie van “wijze mannen” het materiaal in volledige neutraliteit kunnen beoordelen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan vertegenwoordigers van de VVA / CTGG, waarin van alle modaliteiten in beide organisaties de drie transport modaliteiten goed zijn vertegenwoordigd. Ook afgevaardigden van Evofenedex en TLN zou een mogelijkheid kunnen vormen.

Met neutraliteit bedoel ik dat na ontvangst door bijvoorbeeld het secretariaat van de commissie, de rapportage “neutraal” wordt gemaakt en daarna pas met een vooraf vast te stellen code aan de commissie wordt voorgelegd. Aan deze beoordeling kan dan een waarderingssysteem worden gekoppeld. Zo kan een veiligheidsadviseur zich door de kwaliteit van de door hem/haar geleverde rapportage een aantal “punten” verzamelen, die gekoppeld kunnen worden aan een waarderingsstandaard. Deze standaard kan dan door de betreffende veiligheidsadviseur worden gebruikt op visitekaartjes, briefpapier etc.

De opzet is natuurlijk om te komen tot een volwaardige allround

veiligheidsadviseur, die niet alleen gefocust is op zijn/haar bedrijf, maar ook een bredere visie zal gaan ontwikkelen ten opzichte van diverse transport modaliteiten. Hierbij mogen de richtlijnen ten aanzien van de opslag van gevaarlijke stoffen zeker niet worden vergeten.



Er is in de afgelopen jaren, door een samenwerking tussen de VVA en Evofenedex (toen nog EVO) getracht om tot een verkiezing van de veiligheidsadviseur van het jaar te komen. Op zich een loffelijk streven, echter de gehoopte belangstelling bleef sterk achter bij de verwachtingen. Tevens was al

de beperking opgelegd, dat men alleen een adviseur kon kiezen die in loondienst van een bedrijf is. Dit omdat men van mening is dat een niet gebonden veiligheidsadviseur, die vaak in aanraking komt met meer dan één wetgeving of vervoersmodaliteit in het voordeel zou zijn omdat deze meer kwaliteit zou hebben. Deze benadering bleek niet aan te slaan en is/was redelijk arbitrair te noemen. Zij gaf dan ook mijns inziens geen objectief beeld van de veiligheidsadviseur in zijn algemeenheid.

De wijze waarop we zouden kunnen komen tot een benadering van de “Veiligheidsadviseur +” zoals in dit voorstel is opgenomen, zorgt in ieder geval voor een neutrale benadering, waarbij het al dan niet beheersen van meerdere modaliteiten en de daaraan gekoppelde wetgevingen niet van invloed hoeft te zijn op de beoordeling ten aanzien van de door de veiligheidsadviseur aangeleverde documentatie ter beoordeling, versterkt door het bijwonen van workshops, bijscholingen etc.

Het is nu alleen nog wachten op een volgende stap of men de meerwaarde van het verbreden van de kennis en het vaak alleen maar theoretisch toepassen van de wetgeving in de beperking van het bedrijf, wil inzien. En dat er een aantal mensen zullen opstaan, die mee willen werken aan de opzet van de “certificering van de Veiligheidsadviseur +”.

Auteur: Hans M. Advocaat (ACE Consultancy)