

VEILIG VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN IN CORONATIJD: EEN UITDAGING OF ‘BUSINESS AS USUAL’?

Net als alle andere bedrijvigheden raakt de coronacrisis ook het vervoer van gevaarlijke stoffen. De vraag is of de veiligheid hierdoor ook in het geding is.

TEKST Ronald de Nooijer & Cor Schaatsbergen (VVA)



Digitalisering van taken veiligheidsadviseurs

Een belangrijke spil in het vervoer is de veiligheidsadviseur. Deze functie komt voort uit de wetgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen en is nodig op het moment dat de werkzaamheden van de onderneming onder de reikwijdte van artikel 2 van de [WVGS](#) vallen. De veiligheidsadviseur heeft onder andere als taak om na te gaan of de voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen worden nageleefd en om

de bedrijfsleiding advies te geven en voor haar een jaarverslag op te stellen. In veel situaties is de veiligheidsadviseur een werknemer van het bedrijf, maar er is ook de mogelijkheid om een externe veiligheidsadviseur aan te stellen, die dus geen binding heeft in een dienstverband.

We constateren naar aanleiding van vragen en opmerkingen die bij ons binnengekomen zijn dat de meeste veiligheidsadviseurs zich redelijk goed hebben kunnen aanpassen aan de huidige situatie. Zoals bij

zoveel beroepsgroepen is thuiswerken meestal de norm geworden en zijn anderhalve meter afstand en overige beschermende maatregelen de standaard. Echter, er zijn ook veiligheidsadviseurs die voor uitdagingen hebben gestaan en nog steeds staan. Uitdagingen waarvoor toch ook steeds weer een oplossing gevonden wordt, zo blijkt.

Uit angst om de productie te moeten stilleggen bij een corona-uitbraak onder werknemers, hebben veel bedrijven strikte

regels opgesteld m.b.t. toegang tot de werkvloer voor personen die niet direct bij de productie zijn betrokken. Direct toezicht op aspecten met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen komt hiermee echter in de knel. Ook het in het geheel niet kunnen bezoeken van een bedrijf voor het uitvoeren van de taken is in deze tijd een veel gehoord probleem. Vele veiligheidsadviseurs (zowel intern als extern) voeren gedurende het jaar één of meer audits uit om de adviserende en uitvoerende taak te kunnen uitvoeren. Hoewel dit nu meestal digitaal of telefonisch wordt uitgevoerd, wordt dit wel vaak als ongewenst ervaren. Een veiligheidsadviseur wil juist persoonlijk contact en op de werkvloer de werkzaamheden kunnen observeren om zo de verplichte taken goed te kunnen uitvoeren. Diverse veiligheidsadviseurs geven aan dat het niet fysiek kunnen afleggen van het bezoek aan de bedrijven vorm krijgt in opmerkingen hierover in het jaarverslag.

Uit het merendeel van de verkregen reacties blijkt dat de veiligheidsadviseur niet van mening is dat de veiligheid er onder lijdt met alternatieve methodieken van voering van de taken en plichten. De persoonlijke interactie wordt door velen wel gemist.

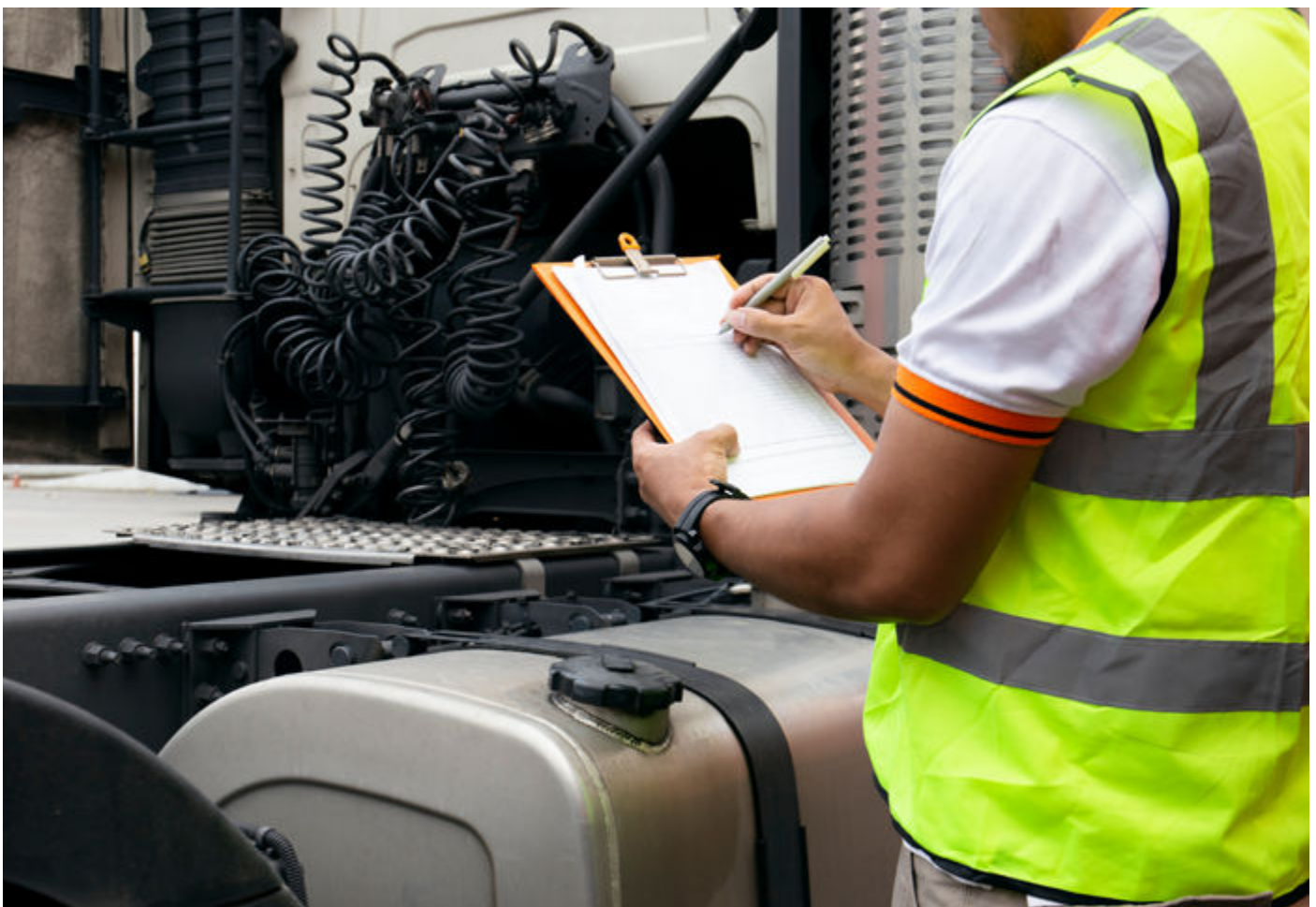
Uitdagingen met opleidingen

Een punt van zorg is het opleiden op het gebied van omgaan met gevaarlijke stoffen. Vanuit de internationale regelgevingen wordt geëist dat alle werknemers die handelingen met dergelijke stoffen verrichten een bepaalde opleiding krijgen. Veel bedrijven laten deze voorgeschreven bewustwording geheel over aan hun veiligheidsadviseur. Ook hierbij wordt direct ondervonden dat het lastig is om dit coronaproof te doen. Er worden alternatieven bedacht om de opleiding toch vorm te kunnen geven.

Ook externe opleiders hebben te maken met de gevolgen van de

beperkingen. Daar waar er binnen de corona-richtlijnen mogelijkheden zijn, worden de opleidingen nog wel aangeboden. Veel opleiders hebben gezorgd voor een aanbod van e-learning of bieden een gemixte vorm van opleiden aan, vaak in aangepaste of verbouwde trainingsruimten. Voor die opleidingen, waarbij er geen verplicht landelijk examen is, heeft dit voor een (tijdelijke) oplossing kunnen zorgdragen.

Bij die opleidingen waarbij wel een landelijk examen bij het CBR/CCV dient te worden afgelegd, zoals bij ADR Chauffeur, VBGS en veiligheidsadviseur, ontstond echter een probleem. Aan het begin van de coronacrisis werden in het geheel geen examens afgenomen en nu tijdens de lockdown is dat weer het geval. De certificaten die nodig zijn voor deze functies zijn maar vijf jaar geldig en begonnen te verlopen. In internationaal verband is wel gekeken naar het verlopen van



certificaten en zijn er door middel van multilaterale overeenkomsten afspraken gemaakt over het langer geldig blijven van deze certificaten.

Ideaal is deze situatie niet. De certificaten moeten uiteindelijk alsnog met een certificering verlengd worden en voorafgaand aan het examen is een opleiding meestal verplicht. Dit zorgt voor een grote logistieke uitdaging op het moment dat er wél weer examens afgenomen mogen worden bij het CBR/CCV. Deze organisatie moet eerst alle uitgestelde examens inhalen en kan daarna pas nieuwe examens laten inplannen. Dit heeft ook gevolgen voor het inplannen en geven van opleidingen.

Na de eerste lockdown hebben we gezien dat er door opleiders en het CBR/CCV met man en macht aan werd gewerkt om dit stuwmeer zo glad mogelijk te laten doorstromen. De tweede lockdown heeft echter voor een nieuw stuwmeer gezorgd, terwijl de gevolgen van de eerste lockdown nog niet volledig zijn verwerkt. Dit zal uiteindelijk ook weer opgelost worden, maar opleiders weten nu al dat het boeken van deze examens ook voor de planning een uitdaging wordt.

Chauffeurs en uitrusting

Naast het niet tijdig kunnen vernieuwen van een het ADR-certificaat ondervinden veel chauffeurs ook beperkingen op de laad- en loslocaties. Juist voor een goede overdracht van de gevaarlijke lading is direct contact erg belangrijk. Maar door het houden van afstand of toepassing van een fysieke afscherming staat dit contact onder druk. Daarnaast wordt zo het gewaardeerde sociale contactmomentje voor de bestuurders gemeden en naast het niet kunnen nuttigen van een warme kop koffie, zijn sanitaire voorzieningen op veel locaties nu niet in gebruik. Ook dit zorgt voor een uitdaging voor de chauffeurs,



zeker als men bedenkt dat nu ook de wegrestaurants gesloten zijn.

Ook voor vervoersmiddelen die gebruikt worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn in de regelgeving voorschriften opgenomen. Eén daarvan is om bepaalde tanks en voertuigen met regelmaat te laten controleren en hercertificeren. Echter, er is in de praktijk een achterstand ontstaan bij de controle instanties doordat minder medewerkers beschikbaar zijn. Ook voor de certificaten van deze transportmiddelen zijn multilaterale overeenkomsten opgesteld om de geldigheid tijdelijk te verlengen.

Voorzichtige conclusie

Op basis van de gekregen reacties kunnen we wel voorzichtig stellen dat er de nodige uitdagingen zijn ontstaan tijdens deze coronapandemie. Veel veiligheidsadviseurs en trainingsinstanties geven aan hier nieuwe wegen voor te hebben gevonden en op andere manieren toch hun taken te kunnen uitvoeren. De vraag is echter of deze nieuwe manier van werken blijvend zal zijn als de pandemie over is, of dat er weer “business as previously usual” gaat plaatsvinden.

Vragen?

Heb je zelf ervaringen die aansluiten op dit artikel en heb je hier vragen over?

Laat het ons weten via redactie@chemische-logistiek.nl