



VERANTWOORDELIJKHEDEN EN MAATREGELEN BIJ HET LOSSEN VAN TANKWAGENS MET GEVAARLIJKE STOFFEN

Het transporteren van chemicaliën van een afzender naar een ontvanger brengt bijna altijd met zich mee dat meerdere partijen in de keten betrokken zijn. Dit geldt ook voor het transport van gevaarlijke stoffen via tankwagens en tankcontainers. Bij dergelijke lossingen gelden daarnaast vele regels, onder andere voorschriften [vanuit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen](#), de [Wet milieubeheer](#) en de [Arbeidsomstandighedenwet](#). Daarnaast kunnen er voorschriften door het bevoegd gezag zijn opgelegd of vanwege aanvullende wetgeving van kracht zijn, zoals bijvoorbeeld de [Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen](#) (PGS).

TEKST Ronald de Nooijer

In de wetgeving zijn de verantwoordelijkheden redelijk duidelijk aangegeven. De werkgever van de chauffeur zal in principe in voldoende en geschikte beschermingsmiddelen en training moeten voorzien. De exploitant van de transporteenheid zorgt voor goedgekeurd materiaal dat geschikt is voor de opdracht. De loslocatie zal een veilige werkomgeving moeten garanderen en de lossing moeten laten plaatsvinden binnen de regels van de milieuvergunning of het Activiteitenbesluit.

Dat is in een paar zinnen snel

geschreven, maar is het allemaal wel zo duidelijk? Wat houdt dat nu in de praktijk in?

Verplichtingen vanuit het ADR

In bijlage 1 van de [Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen](#) (ADR) staat in hoofdstuk 1.4 een uitgebreidere opsomming van verplichtingen van de betrokkenen, waaronder afzender, vervoerder, exploitant transportmiddel, geadresseerde en lossier. Voor het lossen zelf zijn in hoofdstuk 7.5 van het ADR een aantal regels opgenomen. Voor het lossen op voor publiek toegankelijke locaties

kunnen aanvullende regels worden gesteld. Die regels maken het al wat duidelijker.

Zo is in het ADR opgenomen dat 'de transporteenheid en bemanning te allen tijde moeten voldoen aan de voorschriftmatige bepalingen (...) bij aankomst op (...) losplaatsen.' Het lossen mag niet plaatsvinden indien bij inspecties gebreken aan het licht worden gebracht die de veiligheid of de beveiliging van het lossen in gevaar kunnen brengen. De geadresseerde is verplicht de 'aanname van het goed' niet zonder dringende redenen uit te stellen.

Van veel regels is zo wel duidelijk(er) wie verantwoordelijkheid draagt voor welke stap van de loswerkzaamheden. Echter, vaak zal in de praktijk sprake zijn van een samenspel tussen alle betrokkenen. Als bijvoorbeeld een bepaalde brandbare stof moet worden gelost, zal een voorzorgsmaatregel tegen elektrostatische lading genomen moeten worden. Zowel de transporteenheid als de losinstallatie moeten hiervoor uitgerust zijn. Meestal zal de lossers/chauffeur de aardverbinding aanbrengen. Aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld aanwezigheid blusvoorziening, continu toezicht) kunnen vanuit de vergunning in het kader van de Wet milieubeheer zijn opgelegd.

Aanleveringsvoorwaarden

Een groot risico op incidenten, waaronder lekkages en persoonlijke ongevallen, ontstaat doordat bij het lossen van transporteenheden geen standaard materiaal en/of procedure kan worden gebruikt. Het is hiervoor belangrijk dat vooraf wordt vastgesteld welke aanleveringsvoorwaarden gewenst zijn. Deze voorwaarden worden met de leverancier en vervoerder gecommuniceerd als onderdeel van de leverovereenkomst. Lospersoneel krijgt de opdracht om, zodra een transporteenheid niet aan deze voorwaarden voldoet, de lossing niet te starten. Eerst wordt (eventueel met een groter team) een risicobeoordeling uitgevoerd om alsnog, wellicht onder afwijkende omstandigheden, een veilige lossing te uitvoeren. Een voorbeeld van een overeenkomst is het [Site \(Un\)Loading Information Document](#) (SULID) dat gezamenlijk door de Europese branchevereniging voor de chemische industrie (CEFIC) en de Europese vereniging voor transport van chemicaliën (ECTA) is opgesteld. Het voordeel van dit document is dat de opzet breed bekend is binnen ondernemingen die betrokken zijn bij het transport van chemicaliën. Maar

uiteeraard kan een onderneming ook een eigen formaat hiervoor opstellen. Het SULID is te downloaden via de [CEFIC-website](#).

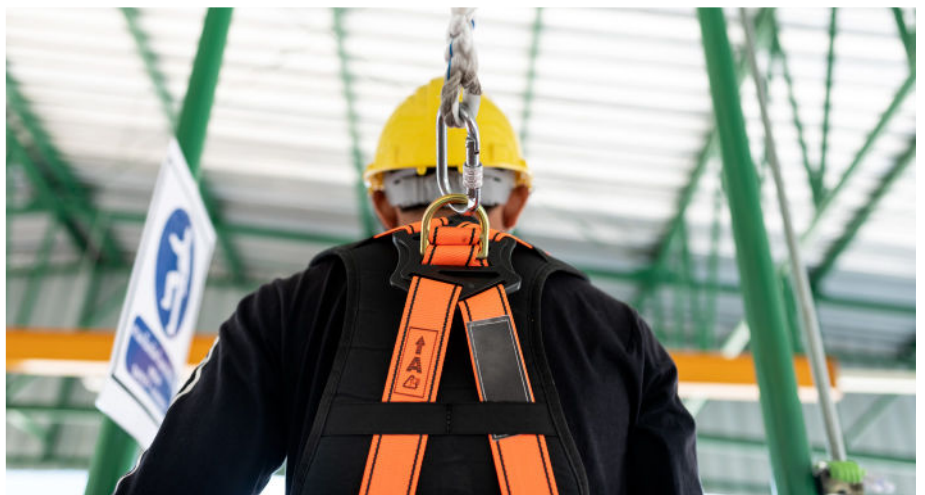
Transport (niet) terugsturen

Het ADR geeft in voorschrift 1.4.2.3 een aantal regels voor de geadresseerde. Daarom is het een goed gebruik dat beheerders van loslocaties bij het arriveren en vertrekken van voertuigen met gevaarlijke stoffen een controle uitvoeren op het voldoen aan alle regels. Zoals gemeld is het niet toegestaan het lossen te starten als niet aan alle voorschriften wordt voldaan. Maar anderzijds is het ook niet de bedoeling om 'de aanneming' van goederen onnodig uit te stellen. Reden hiervoor is uiteraard om te voorkomen dat gevaarlijke stoffen onnodig in het verkeer heen en weer vervoerd blijven worden. Het niet voldoen aan voorschriften van een dergelijk voertuig is al helemaal geen reden om het transport zonder meer te retourneren. Het is de geadresseerde namelijk niet toegestaan de goederen naar de afzender te retourneren zolang er sprake is van overtredingen van voorschriften van het ADR. En als echt niet gelost kan worden, dan zal met de Inspectie Leefomgeving en Transport contact moeten worden opgenomen. Desnoods zal het transport naar de afzender of reparatieafdeling met een ontheffing en onder bijzondere voorwaarden

moeten worden uitgevoerd.

Werken op hoogte

Het beladen van tankwagens en tankcontainers gebeurt vrijwel altijd via een mangat aan de bovenzijde van de transporteenheid. Maar ook bij het lossen zal meestal aan de bovenzijde van het voertuig werk moeten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld om voor aansluiting van dampretoursystemen te zorgen of voor ontluchting in het algemeen. Het Arbeidsomstandighedenbesluit geeft in artikel 3.16 aan dat moet worden voorkomen dat bij werkzaamheden gevaar voor vallen ontstaat. Veel tankwagens en -containers beschikken over een looprek met opklapbare leuning. Echter, indien een persoon geruime tijd boven op het voertuig verblijft is een dergelijke fragiele enkelzijdige leuning niet voldoende. Een laad/loslocatie kan daarom worden voorzien van een valbeveiligingssysteem, zoals een klaptrap met bordes dat over de bovenzijde van het voertuig kan worden neergelaten. Hierbij worden de mangaten en/of benodigde appendages veilig toegankelijk. Een andere manier is om een lijn boven de laad/loslocatie aan te brengen, waaraan de persoon zich met een valharnas kan bevestigen. Uiteraard hoort hier een duidelijke instructie aan de gebruiker bij. Het beschikbaar hebben van deze voorzieningen is een verantwoordelijkheid van de laad/loslocatie.



Het dragen van valbeveiliging op de loslocatie. (© VVA)

Slecht weer-regeling

In hoofdstuk 2, artikel 6 van de Regeling voor vervoer over land van gevaarlijke stoffen is de zogenaamde 'Slecht weer-regeling' opgenomen. Daarin is geregeld dat bij mist en gladheid dit vervoer wordt beperkt. Bekend is dat bedrijven deze transporten niet van hun terrein laten vertrekken bij slecht weer. Uiteindelijk is het besluit om al dan niet te gaan rijden de verantwoordelijkheid van de bestuurder zelf. Bij bijzondere omstandigheden kan een ontheffing worden verleend om toch te gaan rijden.

Training

Chauffeurs die met gevaarlijke stoffen rijden moeten in het bezit zijn van een geldig ADR vakbekwaamheidscertificaat Basis en Tankvervoer. Deze certificering moet iedere vijf jaar worden vernieuwd met een officieel examen bij het CBR. Bij de geadresseerde (en sinds 2023 ook bij de afzender) moet

een veiligheidsadviseur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn aangesteld. Ook het certificaat voor deze functionaris wordt na een officieel examen behaald en moet iedere vijf jaar worden verlengd. Daarnaast moeten alle medewerkers die bij het vervoer en lossen betrokken zijn minimaal een algemene opleiding hebben ontvangen gericht op de algemene bepalingen van de voorschriften. Personeel dat zelf handelingen uitvoert moet specifieke training ontvangen voor

die specifieke taken. De opleiding moet tot doel hebben het personeel bewust te maken van de veilige behandelings- en noodprocedures. Opleidingen voor het personeel moeten periodiek worden herhaald met een bijscholingscursus, waarbij ook rekening wordt gehouden met de tweejaarlijkse wijzigingen in de voorschriften.



E-LEARNING DEPOTHOUDER KLEIN CHEMISCH AFVAL (KCA)

KLEIN CHEMISCH AFVAL OP
KCA-DEPOTS INZAMELEN,
SORTEREN EN VERVOERSKLAAR
MAKEN IN ALLE VEILIGHEID



WWW.KLEIN-CHEMISCH-AFVAL.NL