

Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations

Rapport van VNPI mede namens BOVAG / BETA / NOVE

28 augustus 2014



Gemeente Breda

Bijlage 7 bij besluit
2018-008410-V1

V&L

Inhoudsopgave

Aanleiding.....	3
Wettelijk kader.....	4
Regelingen en praktijkervaring rondom afleveren door de tankauto	6
Afleveren door de tankauto - kwantitatief	6
Afleveren door de tankauto - kwalitatief.....	6
Raad van State uitspraak	9
Conclusie.....	10
 Bijlage 1 Foto-impressie lossen op een tankstation	 11
Bijlage 2 Brief Schenk Transport.....	15
Bijlage 3 Voorschriften PGS 28 met betrekking tot vullen van de tank	17
Bijlage 4 Branches gehanteerde losprocedure	20

Aanleiding

De vraag hoe het risico van het lossen van een tankauto op een tankstation beoordeeld wordt, in het kader van vergunningverlening, is recentelijk opnieuw opgebracht. In een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (28 augustus 2013, nr. 201200032/1/A4) wordt gesteld dat bij de beoordeling van de aanvraag tot een omgevingsvergunning voor de oprichting van een onbemand tankstation, het scenario van een incident met een tankwagen in de beoordeling betrokken had moeten worden.

Deze vraag is nimmer in voorgaande vergelijkbare situaties aan de orde gekomen en vraagt om een eenduidige beoordeling van bevoegd gezag. Een uniforme aanpak bespaart alle betrokkenen tijd en geld. In overleg met het Ministerie van I&M, Rijkswaterstaat, InfoMil, RIVM, Omgevingsdienst West Holland en de brancheorganisaties BOVAG, Beta, NOVE en VNPI is afgesproken alle informatie te bundelen en hieruit een conclusie te trekken, zodat een eenduidige en uniforme benadering mogelijk is.

De vraag die aan de orde is:

- Hoe dient de **kwantitatieve** beoordeling van het risico van de tankauto te verlopen gezien het wettelijke kader en regelingen;
- Hoe komen alle betrokkenen (bevoegde overheden en bedrijfsleven) tot een uniforme, eenduidige beoordeling ter bevordering van de rechtszekerheid.

In dit rapport worden de volgende punten uitgewerkt:

1. Overzicht en toelichting op tot stand gekomen wettelijk kader rondom het tankstation;
2. Overzicht van alle regelingen rondom de tankauto / tankautochauffeur om de risico's bij verladen te minimaliseren; Afwegingen ten aanzien van de risico's van de aflevering van de tankauto. Praktijk ervaringen (vereisten en regelgeving rondom transport, praktijkgegevens van transporteur(s));
3. Vraagpunten die in recente jurisprudentie uitspraken van de Raad van State aan de orde zijn gekomen (beoordeling tankauto meenemen).

Dit rapport, waarin alle facetten rondom de beleving van de tankauto zijn toegelicht, zal na afstemming met de betrokken overheden, ter onderbouwing dienen bij het beoordelen van de risico's van de tankauto in het kader van het afgeven van een omgevingsvergunning bij een onbemand tankstation.

Het uitgangspunt is hier dat het Activiteitenbesluit met bijbehorende Regeling geldt voor alle standaard activiteiten en slechts de afwijkende activiteit apart beoordeeld wordt.

Uitgangspunt bij het opstellen van het Activiteitenbesluit met bijbehorende Regeling is immers ook "Haalbaar en Betaalbaar", wat slechts met uniformiteit bereikt zal kunnen worden.

Wettelijk kader

Het afleveren van motorbrandstoffen op een tankstation valt onder de bepalingen van het Activiteitenbesluit.

Op grond van Bijlage 1 Art. 5.4 van het Besluit Omgevingsrecht is er een uitzondering voor tankstations zonder direct toezicht (een onbemand tankstation) waarbij binnen 20 meter van de afleverzuil een gevoelig object van derden is gelegen:

“5.4. Als categorieën vergunningplichtige inrichtingen als bedoeld in artikel 2.1, tweede lid, van dit besluit, worden inrichtingen aangewezen voor:

(...) e. het afleveren van vloeibare brandstoffen ten behoeve van openbare verkoop voor motorvoertuigen voor het wegverkeer door een afleverzuil waar aflevering zonder direct toezicht mogelijk is en er minder dan 20 meter afstand is tussen de afleverzuil en een woning van derden, sporthal, zwembad, winkel, hotel, restaurant, kantoorgebouw, bedrijfsgebouw, speeltuin, sportveld, camping, volkstuintencomplex, recreatieterrein, bejaardenoord, verpleeginrichting, ziekenhuis, sanatorium, zwakzinnigeninrichting, gezinsvervangend tehuis, school, telefooncentrale, gebouw met vluchtleidingsapparatuur, elektriciteitscentrale, hoofdschakelstation van de hoofdspoorweginfrastructuur, bedoeld in de Spoorwegwet, object met een hoge infrastructurele waarde, installatie en bovengrondse opslagtank voor brandbare, explosieve of giftige stoffen, en een plaats ten behoeve van de bewaring van gasflessen waarvan de gezamenlijke inhoud meer dan 2.500 liter (waterinhoud) bedraagt van derden(...).

Op grond van art 4.2 van de Regeling Omgevingsrecht verstrekt de aanvrager in of bij de aanvraag gegevens over:

- a. ongewone voorvallen als bedoeld in artikel 17.1 van de Wet milieubeheer, die redelijkerwijs mogelijk zijn te achten;
- b. de belasting van het milieu, die die voorvallen kunnen veroorzaken;
- c. de aard en de omvang van de bij die voorvallen te onderscheiden vormen van belasting van het milieu;
- d. de maatregelen die worden getroffen om de belasting van het milieu, die de inrichting ten gevolge van die voorvallen kan veroorzaken, te voorkomen of te beperken.

In de praktijk werkt dit als volgt:

- Indien een tankstation voor en na ombouw naar een onbemand station niet onder bovengenoemde uitzondering valt, geldt het Activiteitenbesluit met bijbehorende regeling zowel voor de bemande als de onbemande situatie;
- Indien er geen sprake is van een oprichtingsvergunning doordat het tankstation reeds vergunningplichtig is, dan heeft de aanvraag alleen betrekking op de te wijzigen onderdelen en blijft de beoordeling beperkt tot de afleverzuil. (en hoeft het lossen van de tankwagen niet te worden meegenomen in een risicobeoordeling);
- Indien een tankstation na de ombouw valt onder Bijlage 1 Art. 5.4 van het Besluit Omgevingsrecht, moet een (oprichtings-) vergunning aangevraagd worden.

Het criterium in bijlage 1 art. 5.4 Besluit Omgevingsrecht voor vergunningplicht voor onbemande tankstations is de aanwezigheid van gevoelige objecten (bijvoorbeeld woningen) van derden binnen 20 meter van de afleverzuil. De afstand tot de afleverzuil wordt hier specifiek genoemd omdat de activiteit rond de afleverzuil, tankende klant zonder toezicht, het verschil maakt (kan maken). De 20 meter is gebaseerd op een vroegere studie, waarbij de risico's van onbemand tanken in kaart gebracht zijn (Creditcard Benzinstations, Minimum afstanden tot externe objecten, Deel II Veiligheidsaspect, Comprimio, 1989).

Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations

Door Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Centrum Externe Veiligheid (de heer Timmers) is hierop aanvullend aangegeven:

"In het verleden is ten aanzien van onbemande benzinestations vastgesteld dat de afleverzuil het meest risicovolle punt is. Ten aanzien van deze afleverzuil geldt dat bij onbemande benzinestations het risico op een plasbrand door vandalisme, baldadigheid of ondeskundig gebruik aanwezig is en de afleverzuil dus als meest gevaarlijke punt moet worden beschouwd. Indien hier 20 meter zit tussen de afleverzuil en een woning is er sprake van een voldoende veilige situatie. In dat geval is de warmtestraling bij een incident kleiner dan 10 KW/m² en acceptabel. Wordt die afstand kleiner dan 20 meter dan zijn er twee mogelijkheden:

- * óf er kunnen maatregelen c.q. technische voorzieningen (bv. brandwerende muur; brand rechtstreeks melden aan brandweer) worden getroffen om de warmtebelasting en de risico's te verkleinen;
- * óf er wordt besloten om geen vergunning af te geven voor de betreffende inrichting."

Het risico van de tankauto is meegenomen als onderdeel van de activiteit tankstations voor het wegverkeer in het Activiteitenbesluit en bijbehorende regelingen (zoals PGS 28 en BRL-K903). Voor de voorschriften uit PGS 28 met betrekking tot vullen van de tank wordt verwezen naar bijlage 3. Eisen aan de truck worden gesteld door ADR* en NEN-EN* normen met betrekking tot de tank, de het voertuig, de losslangen en appendages. Door de specifieke voorschriften en normdocumenten toe te passen heeft men uniformiteit gecreëerd kon men voldoen aan het beleid van "haalbaar en betaalbaar".

Met het stellen van de eis dat het risico van de tankwagen opnieuw beoordeeld zou moeten worden voor ieder vergunningplichtig onbemand tankstation, wordt het Activiteitenbesluit gediskwalificeerd indien opgenomen activiteiten van het besluit telkens opnieuw beoordeeld zouden moeten worden.

* ADR & VLG

- o Hoofdstuk 4.3. Eisen gesteld aan gebruik van vaste tanks op tankauto's
- o Hoofdstuk 6.8 Eisen gesteld aan tank en appendages op tankauto's
- o Hoofdstuk 9 Eisen gesteld aan voertuigen
- o VLG bijlage 4: keuringsvoorschriften tankwagens

* NEN

- o NEN 1765 2004 en; Rubber hose assemblies for oil suction and discharge service

Regelingen en praktijkervaring rondom afleveren door de tankauto

Afleveren door de tankauto - kwantitatief

Door de maatregelen en voorschriften van het Activiteitenbesluit worden alle risico's in relatie met de beschreven activiteit tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht.

Voor werkwijze van afleveren van brandstoffen door de tankwagen wordt verwezen naar de standaard procedures (zoals ook verwoord in PGS 28) en voor beschikbare (nood)voorzieningen wordt verwezen naar de foto's in bijlage 1.

Tot op heden wordt de activiteit rond de tankwagen niet apart mee genomen in beoordelingen van risico's naar de omgeving. De reden hiervoor is dat alleen de operatie rond afleverzuil verandert en dus als meest risicovol wordt beoordeeld.

De kans op een slangbreuk bij een tankwagen is zeer gering vanwege het ontwerp en keuringsregime van de slangen. De slangen worden gekeurd conform NEN-EN 1765:2004. In de door de branche gehanteerde losprocedure is een meldingsplicht opgenomen voor het melden en rapporteren van problemen tijdens het lossen en/of tekortkomingen aan de installatie gerelateerd aan het lossen. Er zijn geen ongevallen door slangbreuk met lossende tankwagens motorbrandstoffen bekend.

Om ook kwalitatief naar de risico's van de lossende tankwagen te kijken is deze activiteit nog eens beoordeeld, zie paragraaf hieronder, met als conclusie dat het huidige systeem van maatregelen volgend uit Activiteitenbesluit en aanverwante regelgeving voldoende waarborg geeft en dus een aparte beoordeling van de tankwagen bij een tankstation zonder toezicht niet nodig is. Voor de beoordeling van de risico's omtrent de veiligheid van tankautoverladingen bij tankstations wordt korthedshalve verwezen naar de brief van Schenk Transport d.d. 28 mei 2014. Zie bijlage 2. Schenk Transport bedient ca. 75% van de totale markt voor tankstations. Schenk Transport heeft ervaring met een aantal lossingen van ca. 268.000 op jaarbasis. Schenk Transport is al ruim 30 jaar in deze markt actief en heeft slangbreuk tot nu toe niet meegemaakt (geen slangbreuken over meer dan 10.000.000 lossingen).

Als reden voor het niet voorkomen van slangbreuken geeft de transporteur aan dat de slangen en koppelingen zwaar zijn over-gedimensioneerd en voldoen aan EN 1765. In deze norm zijn de ontwerp en keuringscriteria van de slangen en koppelingen opgenomen. De slangen hebben een ontwerpdruk van 10 bar, worden jaarlijks getest op 6 bar en hebben een maximale werkdruk tijdens het lossen op het tankstation van 0.35 bar. Van de jaarlijkse keuring van de slangen wordt per slang een keuringscertificaat afgegeven. Indien een slang wordt afgekeurd wordt deze vervangen.

In de praktijk worden de slangen en koppelingen, naast bovengenoemde jaarlijkse keuring, dagelijks visueel geïnspecteerd als onderdeel van de losprocedure middels een checklist welke in de "board computer" van de tankauto danwel in "hardcopy" wordt opgeslagen. Vervanging van slangen of koppelingen vindt in de praktijk plaats bij uitharding (waardoor deze vrij onhandelbaar worden voor de chauffeur) en bij het waarnemen van mechanische beschadiging zoals slijtage plekken. De slangen worden in deze gevallen vervangen. Er is dan nog steeds geen sprake van slangbreuk. Zie het bericht van Schenk in bijlage 2.

Afleveren door de tankauto - kwalitatief

Het risico van het afleveren van motorbrandstoffen door de tankauto is gelijk bij bemande en onbemande stations, aangezien onbemande stations op dezelfde wijze beoordeeld worden en aan dezelfde eisen moeten voldoen in relatie tot de bevoorrading.

Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations

In de vorm van de chauffeur van de tankwagen is bij het afleveren van vloeistoffen steeds deskundig toezicht aanwezig op een dussdanige manier dat pompen, afsluiters en/of noodstopsystemen indien noodzakelijk direct kunnen worden bediend. Dit conform de eisen en voorschriften opgenomen in de door de branches gehanteerde losprocedure welke is opgenomen als bijlage 4. In het geval van breuk of lekkage van de slang zal door de chauffeur dan ook direct handelend worden opgetreden.

Een tankwagenaanvoerder beschikt over een certificaat van vakbekwaamheid voor de te vervoeren stoffen (zie art. 8.2.1 ADR) en een actuele medische verklaring. De chauffeur van de tankwagen is in staat snel op te treden en is deskundig.

Aan tanktransportbedrijven worden (contractueel) strenge eisen op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu gesteld. Tanktransportbedrijven zijn mede daardoor SQAS gecertificeerd. Door middel van dit beoordelingssysteem wordt inzichtelijk gemaakt of en hoe het vervoersbedrijf aan deze strenge eisen voldoet. Door te werken conform de SQAS kwaliteitsnorm worden de bedrijfsrisico's en gevaren geminimaliseerd. Tanktransportbedrijven worden op regelmatige basis door hun opdrachtgevers ge-audit en de dagelijkse operaties worden in het veld gevolgd. Tegelijkertijd wordt veiligheid en de kwaliteit van het uit te voeren werk geoptimaliseerd en gewaarborgd.

Een eventueel optredend incident wordt direct door de gediplomeerde chauffeur opgemerkt en gerapporteerd en kan hiermee worden voorkomen of beperkt.

Het gebruik van tankauto's ontworpen en gebouwd volgens vaststaande normen in combinatie met jaarlijkse keuringen door een bevoegde instantie verkleint de kans op gebreken en instantaan falen van de voorzieningen.

Het vulpunt van een ondergrondse tank is boven een vloeistofdichte voorziening geplaatst. Bij een eventuele onjuiste bevestigde koppeling van de losslang dan wel breuk van de losslang ter hoogte van het aansluitsysteem van de tankwagen op een van de vulpunten, wordt een eventuele beperkte morsing van het product direct opgevangen.

De bergingscapaciteit van 65 liter voor een stalen dicht vulpuntenbak op is daarop gebaseerd. Dit is gelijk aan de inhoud van een losslang van 6m met een diameter van 4 inch (10cm).

De losslangen die worden gebruikt voor het vullen van de ondergrondse tank zijn opgenomen in een bedrijfsintern onderhoudsprogramma van de gecontracteerde transporteurs wat voorziet in een keuring van de slangen en een controle op eventuele tussentijdse gebreken.

Slangkeuringen gebeuren jaarlijks. Dit gebeurt jaarlijks in eigen beheer met een geijkte persinstallatie, er zijn certificaten per slang aanwezig.

Voorts wordt in dit kader opgemerkt dat de visuele inspecties van de losslangen dagelijks plaats vindt, waardoor de kans op breuk of lekkage minimaal is. Hierdoor wordt ten aanzien van de losslangen de kans op een lekkage of breuk in de slang geminimaliseerd.

Een tankwagen wordt jaarlijks gekeurd. De voertuigen worden jaarlijks gekeurd conform de wetgeving betreffende wegvoertuigen en de ADR richtlijn betreffende voertuigen voor gevaarlijke stoffen. De tanks van de wagen worden om de 3 en 6 jaar gekeurd op dichtheid. Bij de 6-jaarlijkse keuring vindt een uitgebreide test op dichtheid plaats waarbij de tank onder druk wordt gezet. Bij onderhoud worden alle relevante inspecties uitgevoerd.

In het kader van de nascholingsrichtlijn (Code 95) dienen beroepschauffeurs iedere 5 jaar voldoende nascholingscursussen te volgen (puntensysteem).

Daarnaast dienen chauffeurs volgens de ADR 5 jaarlijks te worden opgeleid.

Op de tankwagen zijn meerdere noodstopvoorzieningen en een snelafsluiter aanwezig (bij manifold, achter- en voor op de tankwagen). Nabij het punt van bevestiging van de

Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations

afleverslang aan de tankwagen, de locatie waar diegene die de motorbrandstoffen aflevert zich opstelt, is een noodknop aanwezig (zie foto's in bijlage 1). Ingeval de noodknop of de snelafsluiter wordt geactiveerd, zal het lossen van brandstof direct worden gestaakt. De totale reactiesnelheid van activeren noodstop tot stoppen uitstroom zal slechts enkele seconden duren aangezien de chauffeur reeds terplekke aanwezig is. Deze noodstopvoorzieningen grijpen in op de luchtdruk van de luchtgestuurde kleppen (de zogeheten KIP-klep). Zodra de luchtdruk wegvalt sluiten de kleppen direct. Dit is een systeem dat altijd werkt (fail safe Systeem).

Raad van State uitspraak

Op 28 augustus 2013, nr. 201200032/1/A4, heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (vanaf nu: de Afdeling) uitspraak gedaan in een beroepszaak die tegen afgeven van een omgevingsvergunning van het ombouwen naar een onbemand tankstation was aangespannen. De uitspraak was als volgt:

14. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] en anderen betogen dat bij de beoordeling van de vergunningaanvraag ten onrechte slechts het scenario van een ongeval van een tankende bezoeker bij een afleverzuil is onderzocht. Volgens hen had tevens het scenario van een incident met een tankwagen moeten worden onderzocht, omdat een dergelijk scenario grote gevolgen met zich kan brengen.

14.1. Het college stelt zich op het standpunt dat het achterwege laten van de beoordeling van het scenario van een incident met een tankwagen in overeenstemming is met de lijn die het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu hanteert. Het college wijst erop dat de afleverzuil binnen de inrichting het meest risicovolle punt is. Verder stelt het dat de wijziging binnen de inrichting van bemand naar onbemand tankstation geen gevolgen heeft voor de risico's bij het lossen van brandstof door een tankwagen, zodat op deze activiteit, net als voorheen, de in het Barim opgenomen regels van toepassing zijn.

14.2. Volgens het deskundigenbericht had het scenario van een incident met de tankwagen in de beoordeling moeten worden betrokken, nu de gevolgen van dit scenario groter kunnen zijn dan de gevolgen van een ongeval van een tankende bezoeker bij een afleverzuil. In het deskundigenbericht wordt er in dit kader op gewezen dat bij een breuk of lek van de losslang of een onmiddellijk falen van de tankwagen of een compartiment hiervan meer brandstof kan vrijkomen dan bij een ongeval tijdens het tanken van een bezoeker bij een afleverzuil. Geen aanleiding bestaat om aan deze conclusie in het deskundigenbericht te twifelen.

14.3. Bij de beoordeling van de aanvraag om een oprichtingsvergunning dient de gehele inrichting te worden betrokken en niet slechts onderdelen hiervan. Nu de effecten van een incident met een tankwagen groter kunnen zijn dan de effecten van een ongeval van een bezoeker bij een afleverzuil, had het college dit scenario in zijn beoordeling moeten betrekken. Het in het kader van de vergunningverlening niet beoordelen van het scenario van een incident met een tankwagen heeft tot gevolg dat het bestreden besluit in zoverre in strijd met artikel 3:2 van de Algemene bestuursrecht (hierna: de Awb) is genomen.

Uit de uitspraak blijkt dat de Afdeling van oordeel is (14.3) dat in de beoordeling van de aanvraag het scenario van een incident met een tankwagen had moeten betrekken.

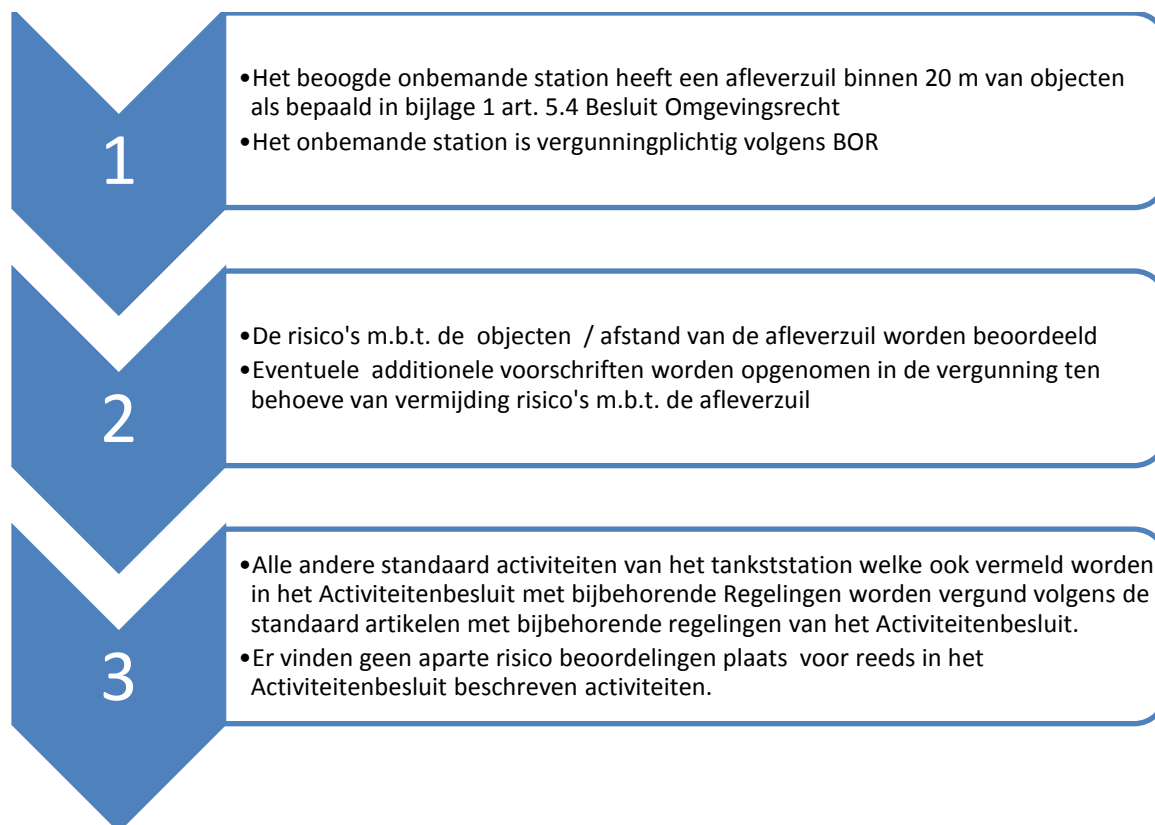
Er staat "betrekken in de beoordeling". Dit rapport, waarin alle facetten rondom de beleving van de tankauto zijn toegelicht, is opgesteld zodat dit bij de beoordeling kan worden meegenomen. Een kwantitatieve berekening (een QRA) is in deze niet nodig gezien alle randvoorwaarden die reeds in de wet- en regelgeving zijn opgenomen ter minimalisering van de risico's van de tankauto. Omdat een tankstation niet onder het Bevi valt is een QRA niet nodig. Het Activiteitenbesluit is van toepassing op de inrichting.

Conclusie

Bij een uitbreiding van Activiteitenbesluit naar omgevingsvergunning is sprake van een oprichtingsvergunning, waarbij de gehele inrichting moet worden beoordeeld. Aangezien de afstand van de afleverzuil tot een gevoelig object van derden maatgevend is voor de vergunningplicht, is de afleverzuil het meest risicovolle punt van de inrichting.

Dit rapport, waarin alle facetten rondom de beleving van de tankauto zijn toegelicht, toont aan dat de maatregelen ter beperking van risico's rond het lossen van tankwagens op tankstations reeds voldoende zijn afgedekt door de bestaande wet- en regelgeving. Dus de voorschriften volgend uit het Activiteitenbesluit en ADR (wetgeving rondom vervoer gevaarlijke stoffen over de weg) zijn toereikend en is een aparte beoordeling van het risico rond de activiteit lossen van de tankwagens niet nodig indien een onbemand station vergunningplichtig is volgend uit bijlage 1 art. 5.4 Besluit Omgevingsrecht.

De procedure welke dan doorlopen zal worden is als volgt:



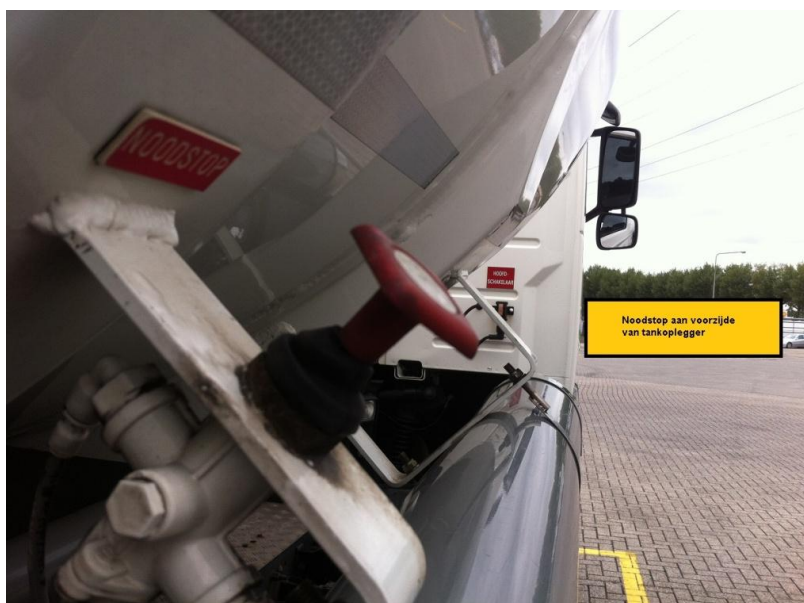
Bijlage 1 Foto-impressie lossen op een tankstation



Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations



Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations



Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations



Bijlage 2 Brief Schenk Transport



SCHENK PAPENDRECHT B.V.
BURGEMEESTER KEIJZERWEG 6
3352 AR PAPENDRECHT - HOLLAND
POSTBUS 1165 - 3350 CD PAPENDRECHT
TEL. +31 (0)78 644 21 50
FAX +31 (0)78 644 21 55
E-MAIL INFO@SCHENKBV.NL
WWW.SCHENK-TANKTRANSPORT.COM
ABN-AMRO BANK ROTTERDAM
IBAN NL68ABNA0443070601
BIC ABNANL2A
KVK ROTTERDAM 23054967
BTW NR. NL00.76.69.343.B01

Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI)
T.a.v. de directie: mevrouw Drs. H. Hol
Prinses Margrietplantsoen 86
2595 BR DEN HAAG

Ref.: EM/ac/2014.015

Papendrecht, 28 mei 2014

Betreft: Vragen omtrent de veiligheid van tankautoverladingen bij tankstations

Geachte mevrouw Hol,

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State is ons gevraagd om gegevens aan te leveren ter onderbouwing van de veiligheid van de tankauto ter plekke van het tankstation ten tijde van het lossen van brandstofproducten. We hebben het in dit geval over het lossen van benzine- en/of dieselproducten.

Schenk Papendrecht B.V.

Voor Nederland bedienen wij circa 75% van de totale belevingen aan tankstations voor diverse oliemaatschappijen en brandstofhandelaren. Schenk Tanktransport is een gespecialiseerd internationaal tanktransportbedrijf. De bedrijfsactiviteiten bestaan uit (internationaal) transport van brandstoffen, smeeroliën, LPG, industriële gassen, bitumen, chemicaliën en vloeibare meststoffen. De producten die worden vervoerd vereisen veelal dedicated transportmaterieel. Hiermee onderscheiden wij ons binnen de branche.

Het bedrijfsbeleid is erop gericht om op efficiënte wijze veilige en kwalitatief hoogstaande diensten aan te bieden aan onze opdrachtgevers. Om deze doelstelling te bereiken richten wij onze aandacht met name op het kwaliteits- en veiligheidsbeleid, het personeelsbeleid, de voertuigtechniek en een op maat gesneden aanpak van de specifieke wensen van onze opdrachtgevers. Met vestigingen in Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Polen en Oostenrijk is ons bedrijf goed vertegenwoordigd in Noordwest en Centraal Europa.



Tankwagenchauffeur

Er zijn omstreeks 450 chauffeurs bij Schenk Papendrecht B.V. werkzaam in de brandstoffendistributie. Allen hebben een interne Schenk opleiding genoten die veel verder gaat dan de minimaal gestelde eisen in de wetgeving. De werkinstructies voor deze chauffeurs staan beschreven in het Handboek Chauffeur. Schenk Papendrecht B.V. beschikt over eigen inspecteurs om naleving te controleren. In geval van non conformiteit kan terug gevallen worden op een disciplinaire matrix.

Graag zijn wij bereid om, indien gewenst, de betreffende ambtenaren een lossing te laten bijwonen, om zo in de praktijk te kunnen laten zien welke barrières er zijn om een dergelijke lossing veilig te laten verlopen.

Ik ga er van uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u nog vragen hebben, dan verneem ik dat graag van u.

Met vriendelijke groet,

Schenk Papendrecht B.V.



Ewout Mol
Manager QHSSE Europe

Bijlage 3 Voorschriften PGS 28 met betrekking tot vullen van de tank

Vulpunt

Voorschrift 2.3.6 Bij elk vulpunt moet duidelijk zijn aangegeven wat de netto-inhoud van de tank is evenals voor welk product die tank is bestemd. Indien er meer dan één tank is, moet op duidelijke wijze zijn aangegeven welk vulpunt en welke peilopening van de tank bij elkaar horen. Bij het vulpunt is het noodzakelijk om aan te geven welk type overvulbeveiliging is gemonteerd in verband met de instructie aan de tankwagenauffeur

Voorschrift 2.3.7 De vulleiding mag niet elektrisch geïsoleerd zijn van de tank. Bij een kunststof vulleiding moet het vulpunt apart geaard zijn.

Verschillende aansluiting van vulleiding, zuigleiding, enz.

Voorschrift 3.3.1 De uitmonding van een peilleiding, een vulleiding en een leegzuigleiding moeten zodanig in uitvoering en afmetingen verschillen, dat het niet mogelijk is de slang van een tankauto op de verkeerde leiding aan te sluiten.

Mate van vulling, peilen, peilstok

Voorschrift 3.3.2 Een tank mag voor ten hoogste 97 % met vloeistof worden gevuld. Alvorens met het vullen wordt begonnen moet de mate van vulling nauwkeurig worden gepeild. Het peilen van de vloeistofinhoud moet handmatig kunnen geschieden in de peilleiding, die behoudens tijdens het peilen gesloten moet zijn, of kan door automatische peilinrichtingen worden uitgelezen.

Toelichting:

Voor bestaande tanks geldt een vulling van ten hoogste 98 %. Vulling van een bestaande tank tot 98 % is alleen toegelaten, indien dit in de regelgeving het vastgestelde niveau was bij de aanleg van de tankinstallatie.

Voorschrift 3.3.3 Peilstokken moeten zijn vervaardigd van kunststof of van een metaal dat onedeler is dan het materiaal waarvan de tank is gemaakt, zodat vonkvorming en galvanische en/of elektrostatische corrosie zo veel mogelijk wordt tegengegaan. Peilstokken voor stalen tanks mogen niet van aluminium zijn. Tevens moeten peilstokken die worden gebruikt in een aan de binnenkant gecoate tank zijn voorzien van een elastisch uiteinde om te voorkomen dat de tankcoating wordt beschadigd door het peilen.

Het (bij)vullen

Voorschrift 3.3.4 Nadat de mate van vulling is gepeild, moet de bij te vullen hoeveelheid worden bepaald. Bij het vullen van de tank moet zijn gewaarborgd, dat niet méér wordt afgeleverd dan de tevoren vastgestelde hoeveelheid.

Toelichting:

Dit kan worden bereikt door de af te leveren hoeveelheid in te stellen op een hoeveelheidsmeter, die het vullen automatisch stopt indien de ingestelde hoeveelheid is afgeleverd. Een andere mogelijkheid is het beladen van de tankwagen met de tevoren vastgestelde afleverhoeveelheid.

Voorschrift 3.3.5 Bij het vullen van gekoppelde tanks moet altijd het niveau in beide tanks worden gepeild.

Het vullen van een tank vanuit een tankwagen

Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations

Voorschrift 3.3.6 Het vullen van een tank uit een tankwagen moet geschieden door een zowel aan de aanvoerende tankwagen als aan de vulleiding gekoppelde slang. De tankwagen moet tijdens het lossen in de open lucht zijn opgesteld. Het vullen van een tank moet zonder lekken of morsen van vloeistof geschieden. Tijdens het vullen mag de peilleiding niet zijn geopend.

Voorschrift 3.3.7 De tankwagen moet tijdens het lossen in de open lucht zijn opgesteld. De motor van de tankwagen mag gedurende het aan- en afkoppelen van de losslang(en) niet in werking zijn. Indien het nodig is om de motor te laten draaien in verband met het doelmatig functioneren van de tot het voertuig behorende afleverpomp moet de motor na aankoppelen weer worden gestart en voor afkoppelen weer worden afgezet.

Toelichting:

Bij bijzondere omstandigheden kan worden overwogen om verlading van niet toxische producten van PGS-klassen 3 of 4 te laten plaatsvinden in gesloten ruimten met mechanische ventilatie die in bedrijf moet zijn gedurende de tijd dat de verlading plaatsvindt en de afleverpomp in werking is. Verlading van extreem gevaarlijke stoffen valt niet onder deze richtlijn.

Voorschrift 3.3.8 Het vullen van een tank bestemd voor de opslag van vloeistof van PGS-klasse 1 of PGS-klasse 2 uit een tankwagen mag slechts door vrije val geschieden, tenzij dit technisch niet mogelijk is.

Toelichting:

Het vullen met behulp van een pomp, compressor of perslucht is gevaarlijk in verband met statische elektriciteit en overvulgevaar. Omdat bij het vullen van de tank onder vrije val minder kans op overvullen aanwezig is, verdient het aanbeveling om ook de vloeistoffen van PGS-klassen 3 en 4 onder vrije val te doen geschieden. Het vullen van een hoger gelegen tank door vrije val van vloeistof is technisch niet mogelijk

Afvoeren van statische elektriciteit

Voorschrift 3.3.9 Bij het vullen van een tank met een vloeistof van voldoende hoge specifieke weerstand kan door statische oplading vonkvorming optreden. Indien de vloeistof een temperatuur heeft, die zich boven het vlampunt bevindt kan dit een brand of explosie tot gevolg hebben (bijvoorbeeld bij producten van PGS-klasse 1). In deze gevallen moeten afdoende maatregelen worden getroffen om statische elektriciteit af te voeren.

Voorschrift 3.3.10 Bij het vullen van een tank bestemd voor de opslag van vloeistof van PGS-klasse 1 of PGS-klasse 2 uit een tankwagen moeten maatregelen tot het afvoeren van statische elektriciteit worden getroffen. Hiertoe moet de tankwagen elektrisch geleidend worden verbonden met de ondergrondse tank of met de aarding van het vulpunt. De aardingsverbinding of potentiaalvereffening moet als eerste verbinding worden gemaakt ter voorkoming van vonkvorming bij het koppelen van de vul- en/of dampretourleiding. De werkvolgorde hierbij is:

1. aarding/potentiaalvereffening aanbrengen;
2. vul- of losslang aankoppelen, eerst aan de tankwagen daarna aan de installatie;
3. dampretourleiding aankoppelen, eerst aan de tankwagen daarna aan de installatie.

Afkoppelen gebeurt in omgekeerde volgorde.

De dampretouraansluitingen moeten eveneens zijn geaard. Bij aansluiten aan de tankwagen moet potentiaalvereffening zijn gewaarborgd.

Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations

Toelichting:

Voor de aarding/potentiaalvereffing is er een aardleiding aanwezig op de tankwagen, welke blijvend met het voertuig is verbonden, tegen weersinvloeden is beschermd en van een verende roestvaste aansluitklem is voorzien. De lengte van deze aardleiding bedraagt ten minste 15 m en de middellijn is ten minste 4 mm of aantoonbaar gelijkwaardig.

Voorschrift 3.3.11 Lossende voertuigen mogen zich tijdens deze handelingen bij voorkeur niet op de openbare weg bevinden.

Afsluiting vulpunt of vulleiding

Voorschrift 3.3.12 Onmiddellijk nadat de vloeistof in een tank is overgebracht en de slang is losgekoppeld, moet de vulleiding met een goed sluitende dop worden gesloten.

Voorschrift 3.3.13 Een vulpunt dat vrij toegankelijk is voor derden moet zijn vergrendeld met een slot.

BIJLAGE 4: Losprocedure Tankwagens Benzine Stations

In deze procedure wordt aangegeven welke handelingen moeten worden verricht bij het lossen van (motorbrandstoffen) tankwagens.

Algemeen:

Dagelijks zal de chauffeur het voertuig en uitrusting controleren m.b.v. een checklijst, het visueel controleren van de loslangen en koppelingen is onderdeel van de checklijst. De checklijst wordt of elektronisch (in boardcomputer van de truck), of in "hard-copy" gearcheveerd.

De Chauffeur zal altijd rekening houden met:

- de aanwezigheid van overig verkeer;
- de mogelijke aanwezigheid van kinderen of huisdieren;
- moeilijke toegankelijkheid van de tank;

De Chauffeur dient bij aankomst allereerst een beoordeling te maken van de veiligheid en uitvoerbaarheid van de opdracht.
"We doen het veilig of we doen het niet"

Heeft de chauffeur **enige twijfel** om de opdracht veilig te kunnen uitvoeren, **dan moet de chauffeur altijd contact opnemen** met de Werkgever en de Opdrachtgever.

Controleer voor en tijdens het lossen de omgeving op mogelijke gevaren (ontstekingsbronnen), zoals klanten die roken, open vuur, laswerkzaamheden, knipperende (neon-)verlichting, etc. Tevens dient de chauffeur op de hoogte te zijn van de noodstopprocedures van de locatie. Rapporteer via de beschikbare meldingsformulieren alle problemen tijdens het afleveren of tekortkomingen aan de installaties. Uw inbreng is van essentieel belang om de veiligheidssituatie bij de klant te verbeteren. Het is ten strengste verboden om de overvulbeveiliging voor het bewust maximaal vullen van de opslagtank te gebruiken.

Losprocedure motorbrandstoffen (benzine, diesel en gasolie)

Indien u niet kunt peilen door dat de putten of ATG (automatische tankpeiling) niet bereikbaar zijn of de identificatie van de tanks niet of onvoldoende is aangebracht, mag u uitsluitend lossen nadat u hiervoor toestemming heeft gekregen van de verantwoordelijke persoon ter plaatse. Als de verantwoordelijke persoon ter plaatse medewerking weigert, dient u zich altijd in verbinding te stellen met de planning van Werkgever en Opdrachtgever over de te nemen acties. Het lossen van product is uitsluitend toegestaan in een gesloten systeem: **NOOIT** lossen met open peilputten of overige vulaansluitingen en indien aanwezig altijd de dampretourinstallatie gebruiken.

PEILEN IS VERPLICHT.

De losprocedure bestaat uit de volgende stappen:

- stel de tankwagen zodanig op dat u veilig kunt werken en dat het overige verkeer zo min mogelijk last heeft van uw werkzaamheden;
- parkeer de tankwagen in de loszone, trek de handrem aan en zet de motor uit;
- stap uit de cabine volgens de 3-punts methode en sluit alle portieren van de cabine;
- draag altijd de voorgeschreven PBM's en een reflecterend vest voor uw persoonlijke veiligheid;
- plaats altijd pylonen voor uw persoonlijke veiligheid;
- meld u bij de klant (dit geldt niet voor gesloten of onbemande benzinestations) en geef door welke producten en het volume dat u komt lossen;
- peil de inhoud van de tanks waarin u moet lossen; bepaal of u de opgedragen hoeveelheid kunt storten (tanks tot maximaal 95% vullen; minder indien voorgeschreven). Gebruik tijdens het peilen van de tanks waterdetectiepasta. Indien meer dan 1 centimeter water is aangetroffen, dient u de planning van de Opdrachtgever of de planning van Werkgever te informeren. "Water gepeild" op de losbon noteren;

Risicobeoordeling Brandstof Bevoorrading Tankstations

- controleer de losplaats op reinheid: opmerkingen dient u te vermelden op het meldingsformulier van de opdrachtgever;
- sluit de aardkabel(s) aan;
- controleer of de etiketten en de productaanduiding overeenstemmen;
- sluit de slangen op de juiste tanks aan;
- sluit de dampretourslang aan, eerst met de "open" aansluiting aan de kant van het station, daarna met de "gesloten" aansluiting op de tankwagen;
- **vóór het starten van het lossen, opnieuw controleren door middel van de methode "aanwijzen en zeggen" of de slangen juist zijn aangesloten;**
- indien u moet pompen: start de motor en schakel de PTO in;
- stel de presetmeter in op het te leveren aantal liters;
- open de juiste bodemklep en voer opnieuw een bewuste zelfcontrole uit;
- indien u zeker bent van uw zaak: open de losafsluiter van de tankwagen;
- blijf altijd bij de afsluiters van de tankwagen, houd de ogen op het werk gericht en de risico's in de omgeving tijdens het lossen. Indien u de auto toch moet verlaten, stop dan de lossing;
- na de lossing slangen afblazen/leegmaken en opruimen. Indien een product uit de gasolieklasse of smeerolie is gelost, de slangen door middel van blindkappen (geen doeken!) afsluiten;
- de vulbak altijd schoon achterlaten, dus leeg van product, poetslappen of ander afval!
- tanks afsluiten, koppelstukken verwijderen en opbergen;
- dampretourslang loskoppelen en opbergen in de tankwagen
- aardkabel losmaken en inrollen;
- sluit de luiken nadat u goed heeft rondgekeken of alles schoon, afgesloten en opgeruimd is;
- administratie verwerken, voorraden en leveringen nauwkeurig noteren op de ritpapieren.

NAPEILEN IS VERPLICHT.

- losbonnen, vrachtbrieven, CMR, leegverklaring laten tekenen, indien nodig na vermelding van de lostijd;
- maak een rondgang om de tankwagen en locatie om een veiligheidsinspectie uit te voeren:
 - controleer of niets meer is aangesloten
 - controleer of alle uitrusting is opgeborgen
 - controleer of de juiste etikettering en markering wordt gevoerd
 - controleer op zichtbare gebreken
- stap in de cabine volgens de 3-punts methode en maak de veiligheidsgordel vast, rijd langzaam weg en kijk constant aan weerskanten in de spiegels om te zien of er zich geen voertuigen van derden dicht bij de zijkanten van de tankwagen bevinden.