

In het kort

- De VNCI constateert onduidelijkheden bij wijzigingen transportclassificaties
- Classificaties binnen ECHA-database kunnen afwijken van classificatiecriteria van transport
- Vergelijk voor producten met UN-nummer de CLP-indeling goed met de indeling volgens de transportregelgeving

Onduidelijkheden bij wijziging transportclassificatie

‘Vergelijk nog eens goed’

Afgelopen jaar heeft de VNCI casussen voorgelegd gekregen over onduidelijkheden bij wijzigingen van transportclassificaties. ‘Als de etiketten wijzigen maar de vervoersvoorwaarden niet, ontstaat er een ongelijk speelveld en zijn de implicaties van een wijziging niet meer duidelijk’, zegt Yasmijn van der Knaap van het RIVM.

TEKST: IGOR ZNIDARSIĆ

Gevaarlijke stoffen moeten over de weg vervoerd worden volgens regels van het ADR, een pan-Europees verdrag voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg. Het ADR bepaalt dat gevaarlijke stoffen en goederen worden ingedeeld op basis van hun gevaarseigenschappen. De criteria voor die indeling zijn gebaseerd op de ‘Model Regulations on the transport of dangerous goods’ van de Verenigde Naties. De verantwoordelijkheid of de indeling nog voldoet aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang ligt bij de verlader of afzender. Als blijkt dat de transportclassificatie naar aanleiding van nieuwe inzichten en informatie niet meer correct is, kan een verzoek worden ingediend tot het wijzigen van de classificatie. Dit proces loopt via het UN Sub-Committee

of Experts on the Transport of Dangerous Goods. Dit Sub-Comité beheert en bediscussieert aanpassingen aan de hand van de ‘Model Regulations on the transport of dangerous goods’.

De classificatie van stoffen en producten vindt plaats in dit Sub-Comité. “Het afgelopen jaar heeft de VNCI een drietal concrete casussen voorgelegd gekregen die aanleiding gaven om dit issue nog eens breed onder de aandacht van onze leden te brengen”, zegt Macco Korteweg Maris, beleidsmedewerker (transport) veiligheid bij de VNCI. “Een foutieve indeling geeft weliswaar niet direct aanleiding tot gevaarlijke situaties, omdat het vervoer al tientallen jaren op een veilige manier plaatsvindt, maar door een onjuiste indeling ontstaat er wel een verschil met het CLP, de Europese verordening, over de indeling (Classification), etikettering (Labelling) en verpak-

Als de transportclassificatie door nieuwe inzichten en informatie niet meer correct is, kan een verzoek worden ingediend tot het wijzigen van de classificatie.

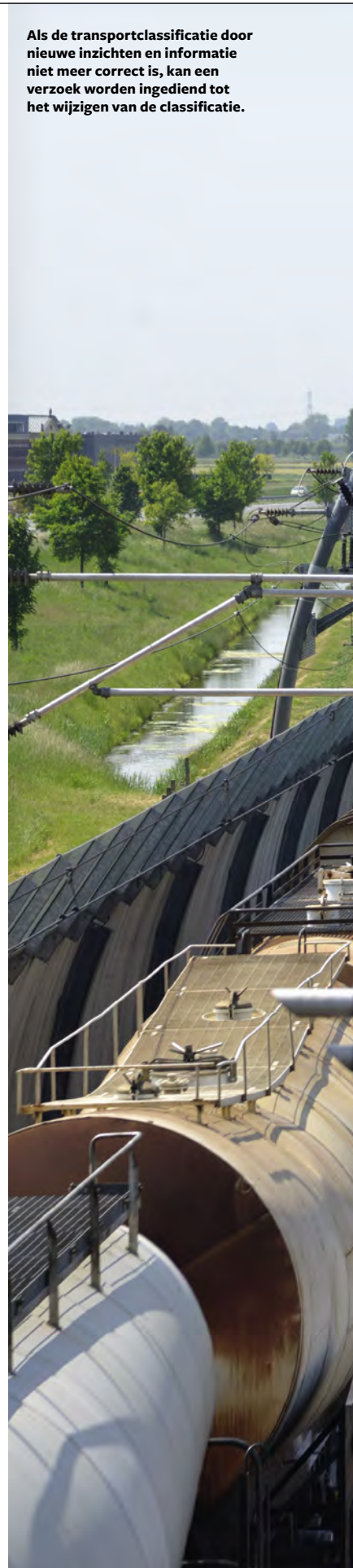




FOTO: ANP



Yasmijn van der Knaap:

‘Hoe hoger het tonnage, hoe groter het aantal aan te leveren gegevens’

king (Packaging) van chemische stoffen en mengsels. De genoemde casussen werden bijvoorbeeld veroorzaakt door nieuwe REACH-data, maar de oorzaak kan ook liggen bij gegevens die zijn verkregen via andere bronnen, zoals informatie vanuit GESAMP (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection).

Working Document

Indien wijziging van indeling aan de orde is, kan de Nederlandse overheid (het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) hierbij helpen. “De overheid kan informatie en advies verschaffen over het proces en over welke route het beste gekozen kan worden”, vertelt Yasmijn van der Knaap, beleidsadviseur Transport gevaarlijke stoffen bij het RIVM. “Daarnaast kan de overheid meelesen met het voorstel en aangeven wat erin moet staan om aangenomen te kunnen worden bij het Sub-Comité.”

Om te beginnen moeten de benodigde gegevens op een rijtje worden gezet waarmee een nieuwe classificatie kan worden aangetoond. Deze informatie, samen met een onderbouwing en een voorstel voor de nieuwe classificatie, worden gebundeld in een officieel document, het zogenaamde Working Document. Individuele bedrijven kunnen geen documenten met nieuwe classificaties voorleggen aan het Sub-Comité, de internationale



Henk Bril:

‘Veelal zullen de eisen aan het vervoermiddel zélf niet behoeven te worden aangepast’

brancheorganisaties zoals Cefic en nationale overheden van landen die vertegenwoordigd zijn in het Sub-Comité kunnen dat wel. Als het Sub-Comité het eens is met de nieuwe classificatie, wordt het voorstel aangenomen, waarna de gewijzigde classificatie wordt opgenomen in de nieuwe versie van de Model Aanbevelingen.

Daarna zijn de wijzigingen nog niet direct van kracht, omdat dit via een tweejaarlijkse cyclus gaat. Daarnaast zijn de aangenomen wijzigingen aanbevelingen en geen regelgeving. Aansluitend worden deze wijzigingen daarom nog per modaliteit besproken en al met al kan het een aantal jaren duren voor die wijziging ook daadwerkelijk is geïmplementeerd in de regelgeving.

Tonnage

Gegevens over gevaarlijke stoffen zijn onder andere terug te vinden in de ECHA (European Chemicals Agency)-database (<https://echa.europa.eu/nl/home>). De industrie is verplicht om de informatie over gevaarlijke stoffen actueel te houden. In de REACH-verordening staat hoeveel informatie er nodig is per stof. Dit is afhankelijk van het tonnage dat jaarlijks wordt geproduceerd of geïmporteerd. Deze gegevens kunnen worden gebruikt om gevaarlijke stoffen te classificeren volgens de transportcriteria. Voor bijvoorbeeld de gevaarrenclassificatie 9, ‘Diverse gevaarlijke stoffen en voorwerpen, inclusief milieugevaarlijke stoffen’, is informatie nodig over de acute en chronische aquatische toxiciteit van een stof. Van der Knaap: “Vanwege de verschillende eisen die gesteld worden aan de te leveren informatie, kan het voorkomen dat voor de ene stof meer informatie beschikbaar is dan voor de andere. Afhankelijk van het tonnage kan het dus voorkomen dat deze informatie niet in de ECHA-database staat. Kort gezegd:

hoe hoger het tonnage, hoe groter het aantal aan te leveren gegevens, omdat de kans op blootstelling van mens en milieu toeneemt. Basisinformatie is beschikbaar vanaf de laagste tonnageband, gedetailleerdere informatie pas vanaf hogere tonnagebanden.”

De classificaties binnen de ECHA-database zijn gebaseerd op de methoden en criteria volgens CLP. Deze kunnen afwijken van de classificatiecriteria van transport. Transport gebruikt bijvoorbeeld voor stoffen die toxisch zijn via inademing de verzadigde dampconcentratie van vloeistoffen, om de vloeistof in te delen in een verpakkingsgroep. Bij CLP is dat niet het geval. Daarnaast wordt er in transport uitgegaan van 1 uur blootstelling en bij CLP (en GHS) van 4 uur. Deze waarden kunnen echter makkelijk worden omgerekend van 1 naar 4 uur en vice versa.

Modaliteit

Classificatie is gelinkt aan bepaalde vervoersvoorwaarden per modaliteit (weg, water, spoor), zodat het vervoer op een veilige manier kan plaatsvinden en het speelveld tussen de modaliteiten gelijk blijft. “Als door een wijziging in classificatie de etiketten wel wijzigen maar de vervoersvoorwaarden niet – terwijl dit wel zou moeten, ontstaat er een ongelijk speelveld en zijn de implicaties van

een wijziging ook niet meer duidelijk”, zegt Van der Knaap. “Het is juist belangrijk voor het speelveld dat er wordt vastgehouden aan de vervoersvoorwaarden die horen bij een bepaalde classificatie, zodat iedereen aan dezelfde voorwaarden voldoet. Daarnaast is het belangrijk voor de industrie om op voorhand te weten wat de implicaties zijn van een wijziging van classificatie. Door vast te houden aan de vervoersvoorwaarden die horen bij een bepaalde classificatie, voldoet iedereen aan dezelfde voorwaarden.”

Henk Bril, Distribution Safety Ambassador bij SABIC en voorzitter van de VNCl-werkgroep Duurzame Logistiek, raadt de industrie aan om voor producten die een eigen UN-nummer hebben de indeling van CLP nog eens goed te vergelijken met de huidige indeling volgens de transportregelgeving. “Bij verschillen die duiden op een andere transportclassificatie dient dit onder de aandacht gebracht te worden van het RIVM, die het dan kan meenemen naar de UN. Veelal zullen de eisen aan het vervoermiddel zélf niet behoeven te worden aangepast, maar denk bijvoorbeeld aan hulpverleners die bij een incident onvoldoende beschermingsmaatregelen nemen, omdat de etiketten op de verpakking of tank de lading niet meer volledig dekken.”

Meer info

Macco Korteweg Maris,
070 337 87 21,
kortewegmaris@vncl.nl