

Van den Anker voelde gevolgen 'Enschede'

Logistiek in dienst van de veiligheid

Een duidelijke trend in de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen van de laatste jaren is de toename van regelgeving en de gedwongen samenwerking tussen brandweer en gemeenten waar je als logistiek dienstverlener een dc hebt staan en de eisen die verladers stellen. De jubilerende specialist in gevaarlijke stoffen Van den Anker is een bedrijf dat zegt niet alleen de voorschriften te respecteren maar er nog een schepje bovenop te doen.

Sinds in Enschede een vuurwerkopslagplaats de lucht in vloog zijn de voorschriften voor de handling van gevaarlijke stoffen flink toegenomen. Tot die tijd volstonden in negen van de tien gevallen circulaire waarmee het ministerie de gemeenten aanstuurde en waar-



Veiligheid

Marketing- en salesdirecteur Hans Tetteroo (l) en directeur operations Bas Vostenbosch: "Alles moet veiliger"

mee de gemeenten de bedrijven lieten zien dat ze wisten wat er gaande was. Maar in 2004 is de wettelijke basis verbreed door het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen waarin een wettelijke verplichting is geregeld voor alle partijen die zich bezig houden met de ruimte waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen, zowel Ruimtelijke Ordening als het bedrijfsleven. Een en ander vindt zijn weerslag in de aangescherpte CPR 15 normen (CPR=Commissie Preventie Rampen), waarbij diverse eisen zijn geïntegreerd, en die gelden als richtlijn voor de sector van gevaarlijkstoffehandling. "Wij proberen ons te onderscheiden in deze niche van de logistieke markt door onszelf normen op te leggen die verder gaan dan CPR 15", zegt marketing- en salesdirecteur Hans Tetteroo. "Daar waar voorheen werd volstaan met gedoogsituaties, is dat sinds 'Enschede' en in mindere mate sinds 'Volendam' nu volstrekt uit den boze."

Uitbesteden

De nieuwe wettelijke situatie heeft er volgens Tetteroo toe geleid dat bedrij-

ven eerder bereid zijn de logistiek van hun gevaarlijke stoffen uit te besteden aan een specialist als Van den Anker. Het aanscherpen van de voorschriften heeft het bedrijf aan den lijve ondervonden. "Binnen de kortste keren werd er geïnspecteerd en extra geïnspecteerd. Heel begrijpelijk allemaal en nee, er was niets mis bij ons. Maar de relatie met de controlerende instanties is flink verbeterd, door het veel frequentere contact. Ik kan zelfs wel stellen dat we elkaar nu informeren en goed op de hoogte houden bij nieuwe ontwikkelingen", zegt operations directeur Bas Vostenbosch.

Onderscheid

Van den Anker is een bedrijf dat zijn oorsprong heeft in Son. Daar staat de hoofdvestiging en daar bevindt zich ook de werkplaats waar het wagenpark van circa honderd eigen voertuigen, meest DAF's, in onderhoud is. Van den Anker heeft verder nog vestigingen in het Belgische Charleroi en in Roosendaal. Recentelijk werd een vestiging geopend in Meppel, om de noordelijke provincies ook een 24-uurs levering te kunnen garanderen. "Roosendaal bevindt zich tussen Rotterdam en Antwerpen en we kunnen daar nu beter voldoen aan de 24-uurs leveringseis.



Specialist

Van den Anker bestaat dit jaar veertig jaar. Aanvankelijk hield men zich ook met andere typen lading bezig dan gevaarlijke stoffen, maar toen in de jaren tachtig de vraag naar gewasbescherming steeg, speelde Van den Anker daar op in. Er wed bewust gekozen voor een koers van een netwerk van distributiecentra waarbij Van den Anker ook zelf trucks in eigendom hield.

Het bedrijf slaat vooral chemische handelsproducten op, oliën en koelvloeistoffen voor de auto-industrie, verfproducten, farmaceutische producten, cosmetica en schoonmaakartikelen. Bij Van den Anker werken 215 mensen. Het wagenpark bestaat uit circa honderd trucks die in eigen beheer worden onderhouden.



Lekvrije bodem

Daar waar de trucks laden en lossen heeft Van den Anker ook een lek-vrije bodem aan laten brengen.

Hetzelfde geldt voor Charleroi. Roosendaal, Meppel en Charleroi zijn echte zogeheten 'crossdockvestigingen', legt Tetteroo uit. "Met de aanwezige hubstructuur zijn we in staat om de gehele Benelux binnen 24 uur te beleveren na bestelling. Het aanleveren bij de crossdockvestigingen gebeurt 's avonds en 's nachts."

In Roosendaal is duidelijk te zien in welke mate Van den Anker zich in positieve zin wat de voorschriften betreffende onderscheidt. Bas Vorstenbosch legt uit: "Het dc in Roosendaal is onderverdeeld in tien compartimenten die elk afzonderlijk afsluitbaar zijn. Vanwege de opslag van diverse gevaarlijke stoffen, zijn er diverse brandbestrijdingssystemen aanwezig. Zo is het merendeel van de hallen voorzien van Hi Ex inside air systeem ('lichtschuim'). Bij brand wordt een opslaghal binnen drie minuten 'volgezet' met schuim. Andere hallen zijn uitgerust met het ESFR sprinklersysteem additioneel op ieder liggerniveau van de stellingen inrack-sprinklers. Deze systemen zijn geïnstalleerd in verband met aerosolen. Daarnaast is het hele dc voorzien van een gasdetectiesysteem, zowel dicht bij de grond als bij het plafond, dat is gekoppeld aan het luchtbehandelingssysteem. Standaard wordt om het uur alle lucht in de hal ververs. Zou er nu een

gas gedetecteerd worden, dan kan het systeem de lucht in de hal vier keer verversen."

Explosievrij

Voorts zijn de overige installaties explosievrij uitgevoerd zoals intern transportmaterieel, lampenarmaturen en zelfs de luidsprekers van het geluidssysteem. Hetzelfde geldt voor de putdeksels in de vloeren van het dc die zijn aangesloten op de opvangkelders. En deze maatregel blijft niet tot de opslaghallen beperkt: "Daarnaast zijn de opstelplaatsen voor trucks uitgevoerd met een vloeistofdichte vloer en zijn de afvoergoten voorzien van kleppen die voorkomen dat in geval van incidenten gevaarlijke stoffen in het riool komen. Alle distributiecentra van Van den Anker staan ook rechtstreeks in verbinding met het dichtstbijzijnde brandweerkorps. Bij een calamiteit is de brandweer altijd binnen tien minuten ter plekke. "De factor mens speelt natuurlijk een voorname rol. Daarom hebben we nu zeven veiligheidsadviseurs in het bedrijf en hebben alle chauffeurs bij ons een ADR-diploma. Alle systemen worden wekelijks getest, er worden logboeken van het testen bijgehouden, en elk half jaar worden de veiligheidsvoorzieningen geïnspecteerd", somt Vorstenbosch op.



Aanpassingen

Ook een reachtruck bij Van den Anker is met behulp van enkele aanpassingen explosievrij gemaakt.



Explosievrij

Deze lichtarmatuur is explosievrij, wat hem geschikt maakt voor toepassing in dit dc.



Gasdetectie

Op twee niveaus past Van den Anker gasdetectoren toe. Daarmee doet het bedrijf meer dan CPR voorschrijft.



PDA

Dankzij deze boordcomputer weten back-office en verlader precies de status van de betreffende lading.



Apart

In Roosendaal is het dc verdeeld in tien delen, voor verschillende types gevaarlijke stoffen.



Lichtschuim

Het hele dc van Van den Anker is vergeven van de veiligheidsmaatregelen. Zoals hier een bak die schuim uitstort in geval van nood.



Duidelijkheid

Er is geen twijfel over dat hier sprake is van gevaarlijkstoffenslag.



Putdeksel

Hier geen gewoon putdeksel, maar een explosievrije versie die afwatert naar een compleet ondergronds systeem.



Oogdouche

Dit vreemd ogende apparaat is een oogdouche, ook weer een voorbeeld van voldoen aan speciale eisen.

Van den Anker heeft moderne telematica in de trucks geïnstalleerd die het de verlader mogelijk maken altijd te zien waar zijn zending zich bevindt. "Alle vrachtwagens hebben een Personal Data Administrator (PDA) die via GPRS communiceert en die direct is verbonden met internet. Chauffeurs, back-office en klanten zijn hierdoor continu online", legt Tetteroo uit. "Chauffeurs beschikken over een navigatiesysteem dat ze automatisch naar het volgende

adres leidt. De planning kan de truck in kwestie volgen, wat eventueel bijsturen erg eenvoudig maakt, en wat voorkomt dat er nutteloze kilometers worden gereden. In het geval van een calamiteit, kan de planning de autoriteiten nauwkeurig informeren over de positie van de truck waar het om gaat, zodat eventueel benodigde hulp snel ter plaatse is."

Tetteroo en Vorstenbosch merken op dat de nieuwe systematiek tot een forse

reductie van telefoonverkeer op de planning heeft geleid. "Klanten kunnen zien waar hun zending zich bevindt. Ze vinden dat belangrijk omdat ze vaak zelf niet tot nauwelijks gevaarlijke stoffen op voorraad mogen houden. Zie hier een van de typische services die wij met onze voorzieningen aan verladers kunnen bieden." ■

Tim de Jong