

1. Algemene richtlijnen

- De chauffeur meldt zich aan op de receptie in een lange broek (shorts zijn verboden) en draagt standaard veiligheidskledij, d.i. veiligheidsschoenen en –helm en fluorescerend vest. Indien de chauffeur niet over deze standaarduitrusting beschikt, kan hij/zij de toegang tot de site geweigerd worden. Het is niet mogelijk om veiligheidsuitrusting te lenen. In plaats daarvan zal het adres van de dichtstbijzijnde winkel, waar men veiligheidsuitrusting verkoopt, meegegeven worden zodanig dat de chauffeur er de nodige uitrusting kan kopen. Het gebruik van bijkomende veiligheidsuitrusting zoals een veiligheidsbril of veiligheidshandschoenen is niet verplicht maar wordt wel op prijs gesteld. (*)
- Bij aankomst op de receptie toont de chauffeur minstens zijn transportvergunning. Indien de chauffeur geen geldige transportvergunning heeft, zal hij/zij de toegang tot de fabriek geweigerd worden. Die chauffeurs die namens hun werkgever vervoer voor eigen rekening doen, moeten dit ook als dusdanig kunnen aantonen.
- De toegang tot de fabriek zal ook geweigerd worden indien een persoon, jonger dan 18 jaar, zich aan boord van de vrachtwagen bevindt.
- De chauffeur dient altijd bij zijn wagen te blijven. Hij/zij heeft geen toegang tot de site, uitgezonderd de laad-/losplaatsen en de wachtruimte voor chauffeurs.
- CRH heeft het recht om zowel het rijbewijs van de chauffeur als het technisch conformiteitsattest van de wagen steekproefsgewijs te controleren. Indien deze documenten niet conform zijn, zal de toegang tot de fabriek geweigerd worden.
- Roken en alcoholische dranken zijn **VERBODEN** op het fabrieksterrein (zelfs in de stuurhut van de vrachtwagens).
- De chauffeur wordt verondersteld om zowel de waarschuwings- als de verkeersborden te respecteren.
- De chauffeur dient iedere lekkage of bevuilding die hij/zij veroorzaakt te melden en ervoor te zorgen dat die wordt opgeruimd. Bovendien is hij/zij verplicht alle (potentiële) incidenten te melden, alsook alle schade die toegebracht wordt op het terrein, aan werktuigen, machines en uitrusting van CRH. De chauffeur mag **geen** gebruik maken van de vuilniscontainers in de fabriek (voor papier, plastic, metaal, ...enzovoort.).
- Vrachtwagens die ADR-goederen vervoerden vóór hun aankomst op de site en niet werden gereinigd, worden de toegang ontzegd.

2. Overlading en ladingveiligheid

- De vervoerder neemt kennis van de bepalingen van de Belgische wegcode, KB technische eisen, wegvervoerswet en Aslastendecreet met betrekking tot overlading en ladingveiligheid.
- Specifiek wat overlading betreft, geeft de vervoerder aan de beladers het MTM (maximale toegelaten massa) van zijn voertuig alsmede het tarragewicht op. In samenspraak wordt erover gewaakt dat het totale gewicht niet overschreden wordt.
- Nog steeds specifiek wat overlading betreft, is de vervoerder verantwoordelijk voor het geven van de juiste instructies voor de verdeling van het gewicht over de laadvloer in functie van de MTM's van de assen van zijn voertuig.
- Conform art. 45bis van de wegcode is de vervoerder zelf aansprakelijk voor minstens de volgende aspecten inzake ladingveiligheid:



- Gekwalificeerd personeel, dat zelfstandig de noodzakelijke ladingzekering (overeenkomstig de voorschriften van de Wegcode) voor zijn rekening kan nemen;
- Een geschikt voertuig om de betrokken goederen te transporteren met een voldoende aantal verankeringspunten;
- Een voertuig met een propere laadvloer (zandresten, steentjes, ijsvorming, enz. verminderen de wrijving en zorgen ervoor dat de lading sneller gaat schuiven);
- Voldoende aangepaste stuwingsmiddelen (spanbanden, hoekbeschermers, antislipmatten, opvulmateriaal, enz.) om de lading te zekeren tot de laatste losplaats;
- Stuwingsmiddelen die beantwoorden aan de Europese normen (voor spanbanden gaat het hier over de norm EN 12195-2);
- Stuwingsmiddelen die in goede staat zijn. Slijtage zoals rafels, scheuren, vervormde metalen delen, verlies van etiket, enz. maken een spanband ongeschikt voor ladingzekering.
- Het uitvoeren van een visuele controle om er zich van te vergewissen dat de achterste laaddeuren, de inklapbare laadklep, de deuren, de dekzeilen, het reservewiel en de andere uitrustingen die te maken hebben met het gebruik van het voertuig zijn vastgezet;
- Zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;
- Zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt van de lading zoveel als mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig

Gelet op het voorgaande is het vrij duidelijk dat de aansprakelijkheid inzake ladingveiligheid en overlading wettelijk bij de vervoerder ligt, die dan ook moet zorgen voor de nodige maatregelen om dienaangaande in orde te zijn. CRH wenst echt als verlader/opdrachtgever zo veel mogelijk informatie te verschaffen nopens veilige manieren van laden, dit om incidenten en boetes uit te sluiten. Hiernavolgend worden dan ook verdere laadinstructies gegeven als hulpmiddel voor de chauffeur bij het beladen. Het geven van deze instructies brengt echter op geen enkel ogenblik met zich mee dat de aansprakelijkheid zou verschuiven naar CRH. CRH behoudt zich wel het recht voor om voertuigen die niet wettelijk beladen of gestuwd zijn niet te laten vertrekken.

3. Instructies ladingveiligheid – algemeen

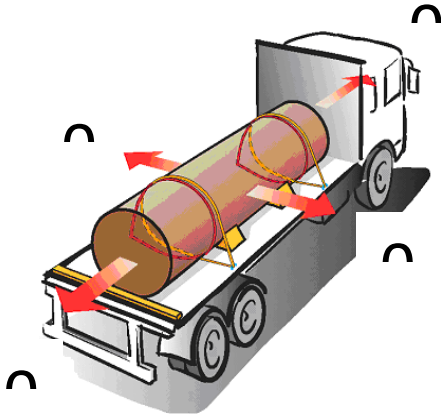
Goed stuwen en op de juiste wijze vastzetten van de lading zijn een essentieel onderdeel van een goed en veilig transport. De meest aangehaalde excuses om de veiligheidsinstructies tijdens het laden te verwaarlozen, zijn meestal dezelfde : gebrek aan tijd en geld, gemakzucht en onwetendheid. Veel vervoerders denken nog steeds dat een zware lading als gevolg van het hoge eigen gewicht wel op zijn plaats blijft en dus niet aanvullend gezekerd moet worden. Dit is een hardnekkig misverstand, zeker bij degenen die er zich op beroepen al jarenlang rond te rijden zonder dat er ooit iets is misgelopen. Dat ze in feite al die jaren geluk gehad hebben, kost veel overtuigingskracht.



Ook de Belgische wetgever heeft dit ingezien en legt strenge regels op voor het stuwen van ladingen op vrachtwagen. Wettelijk wordt bepaald dat ladingen voor een voldoende kracht, zowel voorwaarts als zijdelings als achterwaarts moeten gezekerd worden. Dit kan door kracht of vormsluiting op deze lading toe te passen. De navolgende laadinstructie is op deze 2 mogelijkheden gebaseerd.

Het ladingzekeringsysteem moet daarbij de volgende krachten kunnen weerstaan voor wegvervoer:

- vertraging van 0,8 g in voorwaartse richting
- vertraging van 0,5 g in achterwaartse richting
- versnelling van 0,5 g in zijdelingse richting, aan beide zijden



In het licht hiervan kunnen al de volgende algemene tips worden gegeven aan de vervoerder:

- Tracht de lading zoveel mogelijk in blok te plaatsen. Vormsluitend laden vergemakkelijkt de ladingzekering aanzienlijk. Indien dit problemen schept met de aslasten, tracht dan twee blokken te maken. Elk nieuw blok begin je met een kopsjorring die je maakt met behulp van paletten of aangepaste stuwingsmiddelen.
- Bij een stalen of houten vloer, deze zo proper mogelijk maken en antislipmatten plaatsen onder iedere stapelblok. Zorg ervoor bij het plaatsen dat er geen contact meer is tussen de laadvloer van de vrachtwagen en de stapelblok(ken).
- Zeker uw lading. Er zijn voldoende plaatsen voorzien op onze sites, waar het mogelijk is om te zekeren.
- Gebruik enkel spanbanden die geen knopen of scheuren bevatten en die voorzien zijn van een duidelijk leesbaar etiket dat de conformiteit met de norm EN 12195-2 aangeeft.
- We raden aan om ergonomische ratels te gebruiken met een terugslagbeveiliging zodat de spanband op een veilige manier kan ontspannen worden.
- Gebruik hoekbeschermers !
- Maak enkel gebruik van de blokkeringskracht van voor-en/of zijwanden indien u over de nodige certificaten beschikt die deze garanderen.



- Indien de open ruimtes cumulatief groter zijn dan 15 cm, dan mogen de zijborden, zijpalen, kopschoten ook al zijn ze gekeurd, niet meer beschouwd worden als effectief voor de ladingzekering. Deze speling kan eventueel opgevuld worden met aangepaste stuwingsmiddelen.
!