



## ONDERZOEKRAAD VOOR VEILIGHEID

### Introductie

De giframp bij het Italiaanse plaatsje Seveso in 1976 is aanleiding geweest voor strenge Europese regels voor bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken, de Seveso-richtlijn. In Nederland is deze richtlijn uitgewerkt in het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo). Omwonenden en werknemers van grote chemische bedrijven moeten kunnen vertrouwen op een veilige woon- of werkomgeving. Bedrijven zoals Odfjell mogen daarom alleen werken met gevaarlijke stoffen als zij aan de strenge eisen voldoen. Om te controleren of deze bedrijven inderdaad veilig werken, moet er bovendien goed toezicht zijn.

In de zomer van 2012 kon Odfjell Rotterdam de veiligheid binnen en buiten het bedrijf niet meer waarborgen. Onder grote druk van de toezicht-houders maakte het bedrijf bekend alle werkzaamheden stil te leggen. Dit zorgde voor veel publieke onrust. Voor de Onderzoeksraad waren de stillegging, de ernstige incidenten die in de periode voorafgaand aan de stillegging plaatsvonden en de maatschappelijke impact ervan, aanleiding om een onderzoek te starten.

Doel van het onderzoek is om lessen te trekken voor de toekomst. In deze beknopte versie van het onderzoek leest u de bevindingen.

Tjibbe Joustra, voorzitter  
Onderzoeksraad voor Veiligheid



# Veiligheid Odfjell Terminals Rotterdam

periode 2000 - 2012

### Odfjell Rotterdam

Op 27 juli 2012 besloot Odfjell Rotterdam tot volledige stillegging van de bedrijfsactiviteiten op de locatie aan de oude Maasweg in de Botlek. De staat van de koel- en blusvoorzieningen was dusdanig dat Odfjell de veiligheid niet meer kon waarborgen. In de jaren voorafgaand aan de stillegging vonden twee ernstige voorvallen met gevaarlijke stoffen plaats (benzeenlekkage in 2003 en butaanemissie in 2011).

### Het onderzoek

De stillegging, de incidenten die daaraan voorafgingen en de maatschappelijke onrust daarover, vormen voor de Onderzoeksraad aanleiding een onderzoek te starten naar de veiligheids-situatie bij Odfjell Rotterdam. Ook is nagegaan welke rol de overheid en andere partijen hebben gespeeld. Doel van het onderzoek is inzicht te krijgen in de omstandigheden die hebben geleid tot de veiligheidstekorten, daar lessen uit te trekken en aanbevelingen te doen die de veiligheid van risicovolle bedrijven verbeteren. Het onderzoek bestrijkt de periode van 2000 – toen Odfjell de terminal aankocht – tot de stillegging in 2012.

### Bevindingen

Als bedrijf dat op grote schaal werkt met gevaarlijke stoffen heeft Odfjell Rotterdam de verantwoordelijkheid om medewerkers, omwonenden en milieu te beschermen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid toont aan dat Odfjell Rotterdam deze verantwoordelijkheid niet waarmaakte. In de onderzochte periode kende de bedrijfsvoering vele tekortkomingen, waaronder het tekortschietende onderhoudsmanagement van de installaties (inclusief blusvoorzieningen).

In de twaalf jaar dat Odfjell de terminal in Rotterdam in bedrijf had, is de veiligheid niet substantieel verbeterd. Het ontbrak binnen het bedrijf aan de wil en motivatie om de veiligheid zo goed mogelijk te waarborgen. Uit de interviews die de Onderzoeksraad heeft gehouden, blijkt dat bij Odfjell Rotterdam ad hoc en reactief met problemen werd omgegaan. Veiligheid vormde geen integraal onderdeel van de bedrijfsvoering en een gevoel van urgentie ontbrak. De Raad ziet hierin ook een gebrek aan professionaliteit: in een Brzo-bedrijf moet het zorgvuldig

Gebeurtenissen en situatie Odfjell Rotterdam	2
Vergunningverlening, toezicht en handhaving	4
Conclusies en aanbevelingen	6
De Onderzoeksraad voor Veiligheid in vier vragen	8
Colofon	8



Luchtfoto Odfjell Rotterdam

omgaan met gevaarlijke stoffen als het ware in het DNA van het management en de werknemers zitten.

In het proces van vergunningverlening, toezicht en handhaving werd Odfjell Rotterdam welwillend tegemoet getreden door de toezichthouders. De toezichthouders hielden lang het vertrouwen dat het bedrijf de tekortkomingen zou corrigeren. De Onderzoeksraad concludeert echter dat de toezichthouders te lang genoeg namen met loze beloftes. De aanpak van het Brzo-toezicht met deels systeemtoezicht gaat uit van de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven. Deze aanpak werkt niet bij een bedrijf dat de installaties niet op orde heeft en andere prioriteiten stelt dan veiligheid. De drie betrokken toezichthouders kennen fundamentele verschillen in de visie op de inzet van handhavingsacties. Pas na de ontdekking van ernstige emissies in de zomer van 2011 traden zij doortastend op. Fragmentatie in de handhaving, het vertrouwen dat het bedrijf lang kreeg en onvoldoende controle verklaren waardoor Odfjell zo lang heeft kunnen doorgaan.

# Gebeurtenissen

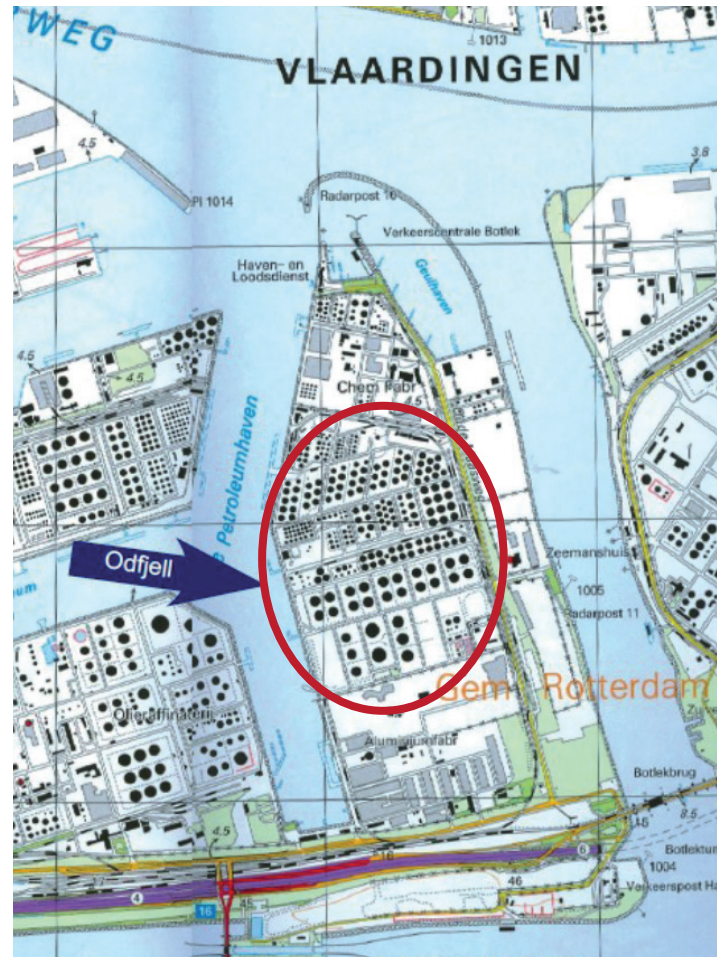
Tijdens een onaangekondigde inspectie op het terrein van Odfjell Rotterdam in maart 2012 kwamen vele tekortkomingen aan het licht. De inspecteurs constateerden achterstanden in het onderhoud aan drijvende daken en drukventielen van opslagtanks. Odfjell Rotterdam bleek niet te kunnen aantonen dat de staat van de tanks in orde was. Ook stelden de inspecteurs vast dat ongeschikte elektronische apparatuur werd gebruikt in een omgeving met explosiegevaar en dat de koel- en blussystemen van tanks jarenlang niet aantoonbaar waren getest.

De drie toezichthouders - de Milieudienst Rijnmond (DCMR), de Inspectie SZW en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) – treden, in tegenstelling tot de periode voor de zomer van 2011, nu wel

op tegen het bedrijf. Zo worden diverse dwangsommen opgelegd en dreigt stillegging van alle activiteiten. Aanleiding hiervoor waren twee incidenten: in augustus 2011 ontsnapt in twee weken tijd circa 219 ton van het zeer licht ontvlambare butaan in de buitenlucht. In diezelfde periode blijkt ook dat er emissies met hoge concentraties benzeen plaatsvinden. In juli 2012 wordt bovendien geconstateerd dat de koel- en blusvoorzieningen van opslagtanks niet werken. Uiteindelijk besluit Odfjell Rotterdam op 27 juli 2012 tot volledige stillegging van de activiteiten. De kwestie leidt tot onrust onder de bevolking en veel aandacht in politiek en media.

## Odfjell Terminal

Odfjell Rotterdam is onderdeel van Odfjell SE, een Noors concern dat zich wereldwijd



De inrichting van Odfjell Rotterdam gelegen aan de Oude Maasweg 6 te Botlek Rotterdam.

bezighoudt met transport en opslag van veelal gevaarlijke stoffen. Odfjell Rotterdam behoort tot de zwaarste categorie van risicobedrijven in Nederland waar op grote schaal gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, verwerkt of opgeslagen. Hiervoor geldt een speciaal regime: het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo).

In 2000 nam Odfjell de tank-terminal over waar sprake was van achterstallig onderhoud en waarvan bekend was dat diverse installaties (tanks, aanlegkades en steigers) aan vervanging toe waren. Op de terminal was de focus van de bedrijfsvoering gericht op de dagelijkse werkzaamheden, uitbreidingen en het verhelpen van

oppervlakkige gebreken om een zo groot mogelijke omzet te realiseren. Signalen van de toezichthouders dat Odfjell Rotterdam problemen had op het gebied van veiligheid, leidden niet tot structurele verbeteringen.

### Veiligheidsaanpak

Op basis van het Brzo is Odfjell Rotterdam wettelijk verplicht een veiligheidsmanagementsysteem (VMS) in te voeren om ongevallen met gevaarlijke stoffen te voorkomen en de gevolgen van eventuele ongevallen te beheersen. Het VMS van Odfjell Rotterdam is echter ontstaan uit gestelde eisen vanuit wet- en regelgeving en overheidsinspecties en niet gebaseerd op een veiligheidsfilosofie van het bedrijf zelf.

De prioriteit om te voldoen aan wet- en regelgeving was bij Odfjell Rotterdam niet hoog. In de praktijk werd vaak onderhandeld met de toezichthouders. Zo leidden geconstateerde overtredingen in veel gevallen tot een plan van aanpak, maar werd dit niet in alle gevallen uitgevoerd. Ook constateerden de toezichthouders dat gevraagde informatie regelmatig onvoldoende gegevens en onderbouwing bevatte.

In de onderzochte periode bleek Odfjell Rotterdam niet in staat zijn veiligheidsaanpak continu aan te scherpen. Ook de omgang met incidenten, bijna-ongevallen en ongevallen zorgde niet voor een verdere aanscherping van de veiligheidsaanpak. Op de werkvloer werden problemen ad-hoc

opgelost. Daarnaast ontbrak in het veiligheidsmanagementsysteem een duidelijke en actieve coördinatie van veiligheidstaken en was kennis en competenties van medewerkers niet geborgd.

### Bedrijfscultuur

Binnen de terminal werkten afdelingen en ploegen op eilanden, wat samenwerking, coördinatie en intervisie bemoeilijkte. Verschillende medewerkers ervoeren bovendien een beschuldigingscultuur die hen beperkte in hun vrijheid om open en kritisch te zijn over

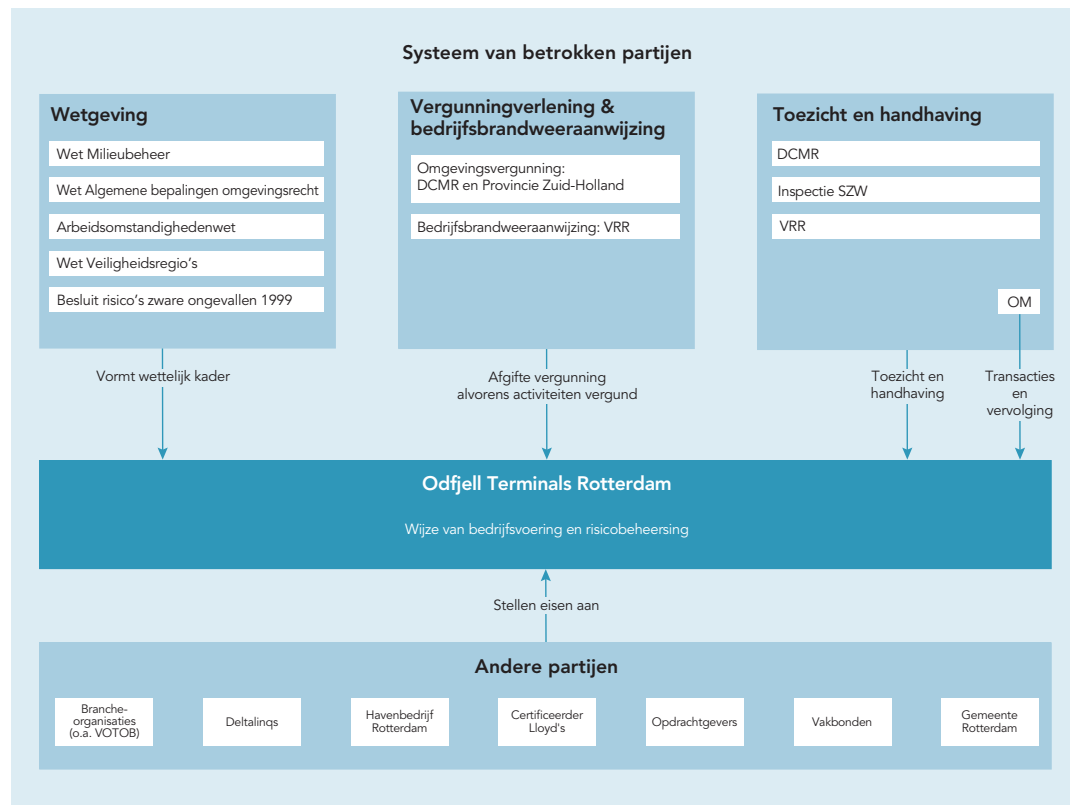
veiligheidsproblemen. Ook de communicatie over veiligheid op de werkvloer liet te wensen over: als er feedback werd gegeven, was deze meestal negatief. De beheersing van veiligheid werd niet als een gezamenlijk belang gezien.

### Intern toezicht

Odfjell Rotterdam voldeed jarenlang niet aan de wettelijke regels en de voorschriften uit de vergunningen. Het werkte evenmin volgens de normen die het bedrijf hanteert ten aanzien van veiligheid en milieu. Het moederbedrijf stond op grote

afstand en vertrouwde op het management van het bedrijf en de partijen daaromheen (toezichthouders, opdrachtgevers en de certificeerder).

Ook binnen Odfjell Rotterdam schoot het interne veiligheids-toezicht tekort. De raad van commissarissen heeft tot taak toezicht te houden op het beleid van de directie en op de algemene gang van zaken. De nadruk van het interne toezicht lag op de financiële resultaten, niet op veiligheid en milieu.



# Vergunningverlening, toezicht en handhaving

## Vergunningverlening

De Milieudienst Rijnmond (DCMR) verleent, namens de provincie Zuid-Holland, de omgevingsvergunningen aan Odfjell Rotterdam. Begin 2000,

al vóór de overname door Odfjell, constateerde de DCMR dat de vergunningensituatie complex en onoverzichtelijk was. De DCMR wilde toe naar een (deel)revisievergunning

voor het onderdeel van de inrichting waar tankopslag plaatsvindt.

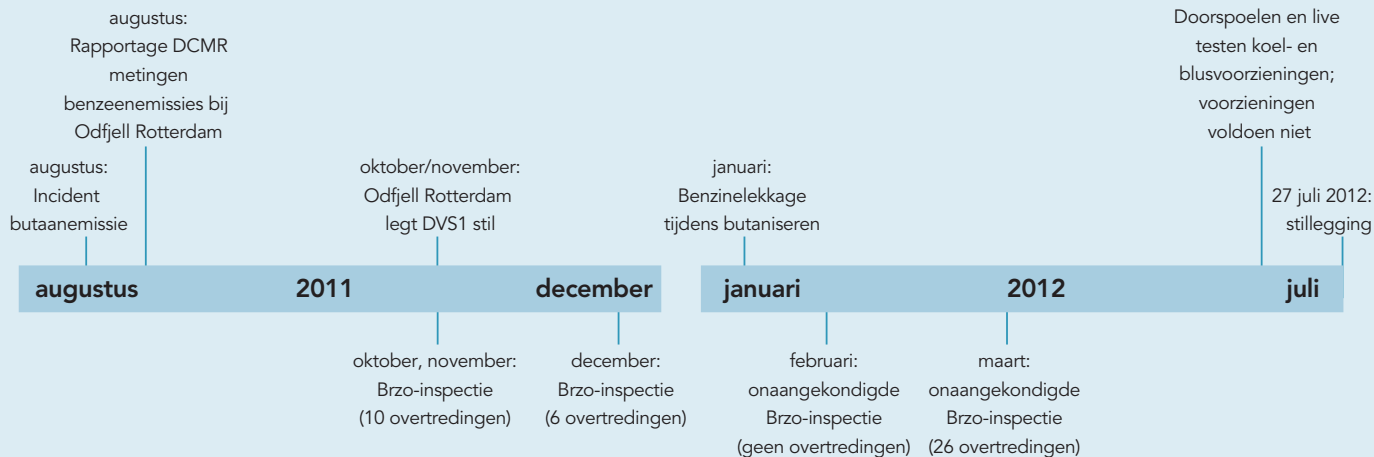
Onder druk van de DCMR diende Odfjell in mei 2003 een aanvraag in voor een veranderingsvergunning. Deze deelrevisievergunning voor de opslag in tanks werd eind 2004 verleend. De vergunning verving alle eerdere vergunningen die betrekking hadden op de tankopslag. Voor de DCMR was de vergunning van groot belang, omdat de dienst hiermee eisen kon stellen om de omgeving te beschermen.

In het proces van aanvraag en afhandeling van vergunningen was de DCMR meedenkend en meegaand. Zo ging Odfjell Rotterdam tegen de deelrevisievergunning in beroep en kwam de DCMR tegemoet aan het grootste deel van

de bezwaren van Odfjell Rotterdam. Ook werden veel veranderingen op het terrein niet met een wijziging van de vergunning afgehandeld, maar met lichtere procedures. Dit beperkte de mogelijkheden om te handhaven en verhinderde dat belanghebbenden, zoals omwonenden en wettelijke adviseurs, werden betrokken bij de besluitvorming.

De vergunningen bevatten termen die niet consequent of onduidelijk zijn, wat kan leiden tot verschillen in interpretatie. Uit een vergelijking tussen de bedrijfsbrandweeraanwijzing en de deelrevisievergunning uit 2004 blijkt bovendien dat er overlap en tegenstrijdigheden bestaan tussen de eisen uit de vergunning en de aanwijzing.

## Toezicht (augustus) 2011 - 2012



Zo ging de bedrijfsbrandweer-aanwijzing uit van een jaarlijkse test, terwijl in de vergunning een frequentie van eens in de drie jaar werd genoemd. Dit leverde onduidelijkheid op over de bevoegdheid om handhavend op te treden.

In het vergunningverleningsproces was geen sprake van een continue verbetercyclus. Constateringen en adviezen van inspecteurs leidden niet tot aanpassing van de vergunning. Daarnaast had de DCMR de vergunning nog niet geactualiseerd naar aanleiding van de nieuwe inzichten uit de Publicatiereeks Gevaarlijke Grondstoffen (PGS 29).

### **Toezicht en handhaving**

Odfjell Rotterdam stond vanaf de oprichting in 2000 bij de toezichthouders DCMR, Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) en Inspectie SZW bekend als een bedrijf met problemen op het gebied van veilige bedrijfsvoering. In 2006 kwalificeerde de Stuurgroep Handhaving Probleembedrijven Rijnmond Odfjell Rotterdam als 'probleembedrijf'. De toezichthouders gaven Odfjell Rotterdam begin 2009 de status van aandachtsbedrijf en de toezichthouders stelden een zogeheten achterblijverstraject in. In dit traject werden verbeteringen doorgevoerd op basis van een plan van aanpak dat door Odfjell Rotterdam was opgesteld in overleg met de toezichthouders. Overtredingen die binnen dit plan van aanpak vielen, werden niet gesanctioneerd. De ogenschijnlijk constructieve houding van

Odfjell Rotterdam tijdens het achterblijverstraject leidde tot vertrouwen in de eigen verantwoordelijkheid en geloof in de verbeterkracht van het bedrijf. Signalen die duiden op het tegendeel werden door de toezichthouders niet opgepakt.

In de visie van de DCMR was de relatie met het bedrijf van belang voor effectief toezicht. De ervaring van de DCMR was dat het vanuit een constructieve relatie met een bedrijf mogelijk was het bedrijf aan te spreken op gedrag. Het opleggen van sancties beïnvloedde de relatie negatief en werd in deze visie pas toegepast als andere middelen niet werkten. Ook de VRR trad niet handhavend op. Alleen bij de Inspectie SZW was de goede relatie met het bedrijf niet het uitgangspunt en werd een strengere handhavingsaanpak voorgestaan. Zowel de VRR als de Inspectie SZW sloten zich aan bij de werkwijze van de DCMR.

Binnen het Brzo-toezicht moesten de drie toezichthouders samenwerken met betrekking tot inspecteren van Odfjell. Het coördineren van deze samenwerking was tijdrovend, maar goed georganiseerd. De contacten tussen de inspecteurs waren doorgaans goed. Bij handhaving daarentegen werkten de toezichthouders apart en vooral op dit vlak liepen hun visies uiteen.

De bestuurlijke betrokkenheid bij de veiligheid van Odfjell Rotterdam was tot najaar 2011 gering. Omdat de toezichthouders het achterblijverstraject

## Onderhandelingstoezicht

De term onderhandelingstoezicht is een begrip van de Onderzoeksraad. Hiermee wordt bedoeld dat er geen sprake is van strikte bestuursrechtelijke of strafrechtelijke sanctionering, maar veel meer van overleg en afstemming tussen toezichthouder en het bedrijf over de wijze waarop de overtreding ongedaan kan worden gemaakt. Door deze werkwijze bemoeilijkt de toezichthouder voor zichzelf de mogelijkheid om sanctionerend op te treden.

hadden ingezet, zagen de Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland, het Algemeen Bestuur van de VRR en de staatssecretaris van SZW geen reden om bestuurlijk een andere aanpak in te zetten. De verantwoordelijke bestuurders kwamen feitelijk te laat tot het besef dat ingrijpen noodzakelijk was.

Ook de bijdrage van de overige partijen rondom Odfjell Rotterdam heeft niet geresulteerd in structurele beheersing van de veiligheid. De certificeerder

Lloyd's Register Nederland heeft een certificaat afgegeven voor het milieumanagementsysteem, terwijl Odfjell Rotterdam op een belangrijk onderdeel, het voldoen aan wet- en regelgeving, regelmatig niet voldeed. De grootste opdrachtgever Shell heeft vanuit de ketenverantwoordelijkheid en eigen ambities voor veiligheid niet aan zijn plicht voldaan. Ook het Havenbedrijf Rotterdam heeft tot kort voor de stillegging geen invloed uitgeoefend op de beheersing van de veiligheid bij Odfjell Rotterdam.



# Conclusies en aanbevelingen

De Onderzoeksraad komt tot de volgende conclusies en aanbevelingen.

## Odfjell Rotterdam

Bij Odfjell Rotterdam was sprake van een langdurig onbeheerste veiligheidssituatie en werd niet voldaan aan wet- en regelgeving. Hierdoor liepen werknemers en de omgeving een verhoogd risico.

In de onderzochte periode van 2000 tot aan de stillegging in 2012 bleek het management van Odfjell Rotterdam niet in staat om de gewenste veiligheidsstandaard te bereiken voor de structurele beheersing van de veiligheidskritische processen. Odfjell Rotterdam gaf geen prioriteit aan veiligheid en het bedrijf had geen volledig inzicht in zijn bedrijfsprocessen, installaties en bijbehorende risico's. Daarmee is het management tekortgeschoten in zijn

verantwoordelijkheid voor veiligheid. Daarnaast bestond er geen dwingend controlemechanisme vanuit het Odfjell-concern en de raad van commissarissen om ervoor te zorgen dat Odfjell Rotterdam werkte volgens de Odfjell corporate normen en waarden ten aanzien van veiligheid en milieu.

## Vergunningverlening, toezicht en handhaving

De complexiteit van het wettelijk kader voor de vergunning en de invulling die DCMR heeft gegeven aan zijn vergunningverleningstaak belemmerden de handhaving bij Odfjell Rotterdam. De vergunningensituatie van Odfjell was onoverzichtelijk en de vergunning bevatte inconsequent gebruikte termen en vage begrippen. Ook werden de mogelijkheden om te handhaven beperkt, omdat veel veranderingen op het terrein zich niet vertaalden in



een wijziging van de vergunning maar met zogeheten meldingen of mededelingen werden afgehandeld.

De wijze waarop de DCMR, de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR), de Inspectie SZW en het Openbaar Ministerie invulling hebben gegeven aan toezichts- en handhavingstaken heeft niet geleid tot structurele beheersing van de veiligheid bij Odfjell Rotterdam. De Raad constateert dat hierdoor het vertrouwen in het overheids-toezicht op Brzo-bedrijven is geschaad. De toezichthouders werkten in de casus-Odfjell doorgaans goed samen bij de uitvoering van de Brzo-inspecties. Bij de handhaving daarentegen hadden de drie verschillende toezichthouders fundamenteel verschillende visies. De DCMR verkoos een aanpak waarbij een goede relatie met Odfjell voorop stond

en er ruimte was voor onderhandeling. Ook de VRR koos voor onderhandelings-toezicht. De Inspectie SZW hanteerde een strengere handhavingsaanpak, maar schaarde zich achter de aanpak van de DCMR.

In het Brzo-toezicht is sprake van gedeelde verantwoordelijkheid, gefragmenteerd toezicht, overlap in taken en bevoegdheden en onduidelijke wettelijke verplichtingen. Hierdoor is geen van de toezichthouders eindverantwoordelijk en is veel afstemming en intensieve samenwerking noodzakelijk. Bovendien wordt gezamenlijk handhaven door de fragmentatie bemoeilijkt.

## Stelselverantwoordelijkheid

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is politiek verantwoordelijk voor het Brzo-stelsel in Nederland.



De activiteiten in het kader van vergunningverlening, toezicht en handhaving bij Brzo-bedrijven worden echter door andere nationale, provinciale en lokale bestuursorganen uitgevoerd. Vanwege de recente wijziging in het interbestuurlijk toezicht staat de informatiepositie van de staatssecretaris onder druk en is de bewindspersoon beperkt in de mogelijkheden om in te grijpen.

### **Ketenverantwoordelijkheid**

Bedrijven zijn zelf primair verantwoordelijk voor een veilige uitvoering van hun activiteiten. De overheid dient daarop adequaat toezicht te houden. Daarmee stopt het echter niet. De Raad acht het van belang dat zakenpartners (leveranciers, opdrachtgevers) zelf een eigenstandige verantwoordelijkheid krijgen en nemen. Zo dient een bedrijf dat

opdracht verleent tot het uitvoeren van risicovolle activiteiten (en risico's als het ware uitbesteedt) zich ervan te verzekeren dat de opdrachtnemer de opdracht ook inderdaad veilig zal uitvoeren. In dit verband wordt ook wel gesproken van 'ketenverantwoordelijkheid'.

### **Aanbevelingen**

Op basis van het onderzoek komt de Raad tot de volgende aanbevelingen:

#### **Odfjell**

Aan de raad van commissarissen verantwoordelijk voor Odfjell Rotterdam:  
Stel duidelijke veiligheidsdoelstellingen en -taken op voor het managementteam van Odfjell Rotterdam en beoordeel structureel de prestaties van het managementteam ten aanzien van veiligheid. Zorg dat veiligheidsincidenten door het

management van Odfjell Rotterdam direct worden gemeld en door u beoordeeld.

### **Ketenverantwoordelijkheid chemiebedrijven**

Aan de opdrachtgevers van Odfjell Rotterdam:  
Geef concrete betekenis en invulling aan ketensamenwerking en ketenverantwoordelijkheid. Maak hiervoor onder meer gebruik van gezamenlijk vastgestelde veiligheidsprestaties, gezamenlijk ontwikkelde indicatoren en standaarden om het veiligheidsniveau van een bedrijf vast te stellen en te beoordelen, onderlinge bedrijfsvisites en reguliere informatie-inwinning bij toezichthouders. Bepaal de gevolgen wanneer bedrijven (zowel opdrachtgever als opdrachtnemer) niet aan deze veiligheidsprestaties voldoen. Bezie op welke wijze certificering hierbij een effectieve rol kan spelen.

Aan het Havenbedrijf Rotterdam:  
Bezie in hoeverre - bij de pacht van grond of anderszins - kan worden vereist dat ondernemingen die zich op gronden van het Havenbedrijf Rotterdam vestigen voldoen aan het voor hen geldende veiligheidsniveau.

### **Vergunningverlening, toezicht en handhaving in Rijnmond**

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland en de DCMR:  
Zorg dat informatie over het veiligheidsniveau van Brzo-bedrijven gedeeld wordt met belanghebbenden. Denk daarbij aan toezicht- en

handhavinginformatie, informatie van certificeerders, auditverslagen van opdrachtgevers en andere informatie.

Zorg voor één geconsolideerd overzicht (document of anderszins) van de vigerende vergunningen per Brzo-bedrijf zodat op elk moment alle verplichtingen van het bedrijf inzichtelijk zijn.

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland, het algemeen bestuur van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid:  
Informeer burgers periodiek en op een voor hen inzichtelijke wijze over toezichts- en handhavingactiviteiten en de resultaten van deze activiteiten bij Brzo-bedrijven.

### **Stelsel Brzo-toezicht en handhaving**

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als stelselverantwoordelijke:  
Regel wettelijk dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu doorzettingsmacht krijgt om in te grijpen bij de Brzo-toezichthouders en -bevoegde gezagen als dat nodig is in het belang van een doeltreffende handhaving.

Borg dat de Brzo-toezichthouders hun handhavingbeleid en de sanctionering onderling en met het Openbaar Ministerie afstemmen.

# Onderzoeksraad voor Veiligheid in vier vragen

1

## Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

In Nederland wordt ernaar gestreefd om de kans op ongevallen en incidenten zoveel mogelijk te beperken. Wanneer het toch (bijna) misgaat, kan herhaling worden voorkomen door, los van de schuldvraag, goed onderzoek te doen naar de oorzaak. Het is dan van belang dat het onderzoek onafhankelijk van de betrokken partijen plaatsvindt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid kiest daarom zelf zijn onderzoeken en houdt daarbij rekening met de afhankelijkheidspositie van burgers ten opzichte van overheden en bedrijven.

In 2012 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn rapport over de brand bij Chemie-Pack in Moerdijk.

Ook hier was de conclusie dat de overheid traag optrad tegen veiligheidsgebreken bij een Brzo-bedrijf.

2

## Wat is de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad is een zogeheten 'zelfstandig bestuursorgaan' en is bij wet bevoegd voorvallen te onderzoeken op alle denkbare terreinen. In de praktijk is de Onderzoeksraad nu actief binnen de volgende sectoren: luchtvaart, scheepvaart, railverkeer, wegverkeer, defensie, gezondheid van mens en dier, industrie, buisleidingen en netwerken, bouw en dienstverlening, water en crisisbeheersing en hulpverlening.

3

## Wie werken er bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad bestaat uit drie permanente raadsleden. De voorzitter is Tjibbe Joustra. De raadsleden zijn het gezicht van de Onderzoeksraad naar de samenleving. Zij hebben brede kennis van veiligheidsvraagstukken. Daarnaast beschikken zij over ruime bestuurlijke en maatschappelijk ervaring in verschillende functies. Het bureau van de Onderzoeksraad circa zeventig medewerkers, waarvan tweederde onderzoekers.

4

## Hoe kom ik in contact met de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Kijk voor meer informatie en het volledige rapport op de website:

[www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)

[info@onderzoeksraad.nl](mailto:info@onderzoeksraad.nl)

Telefoon: 070 - 333 70 00

### Postadres

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
Postbus 95404  
2509 CK Den Haag

### Bezoekadres

Anna van Saksenlaan 50  
2593 HT Den Haag



ONDERZOEKSRaad  
VOOR VEILIGHEID

## Colofon

Dit is een uitgave van de  
Onderzoeksraad voor Veiligheid  
Juni 2013

## Tekstbijdragen

Maters & Hermsen

## Vormgeving en druk

Grapefish

## Foto cover

Luchtvaartpolitie