

5 AANBEVELINGEN

De Onderzoeksraad voor Veiligheid komt tot de volgende aanbevelingen:

Odfjell

Odfjell Rotterdam is primair verantwoordelijk voor de eigen veiligheid. Odfjell Rotterdam heeft de veiligheidssituatie op het bedrijf jarenlang niet onder controle gehad. Veiligheid vormde geen integraal onderdeel van de bedrijfsvoering. Hierdoor liepen werknemers en de omgeving een verhoogd risico en is het vertrouwen van burgers in het bedrijf geschaad. Na de stillegging van Odfjell Rotterdam heeft het bedrijf maatregelen aangekondigd en getroffen. De verbeteringen bij Odfjell sinds de zomer van 2012 richten zich op de technische integriteit van de terminal, de veiligheidscultuur, het primaire proces en het veiligheidsmanagementsysteem.¹⁷² Aanvullend op deze maatregelen door het bedrijf doet de Onderzoeksraad de volgende aanbeveling aan Odfjell.

Aan de raad van commissarissen verantwoordelijk voor Odfjell Terminals Rotterdam B.V.:

1. 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 Rijnmond

In het rapport over de brand bij Chemie-Pack in Moerdijk beval de Onderzoeksraad de verschillende brancheverenigingen¹⁷³ aan om te bevorderen dat leveranciers en afnemers eisen stellen aan het veiligheidsniveau van ondernemingen met wie zij zaken doen. In dit onderzoek constateert de Onderzoeksraad opnieuw dat opdrachtgevers meer kunnen doen om de veiligheid van de bedrijven met wie zij zaken doen, te bevorderen.

De Raad constateert ook dat binnen de branche nog onvoldoende duidelijk is wat ketensamenwerking inhoudt en hoe ketenverantwoordelijkheid verbeterd en versterkt kan worden. Om dit proces verder te stimuleren, adviseert de Onderzoeksraad chemiebedrijven om hier snel meer werk van te maken. Hierbij verwacht de Onderzoeksraad van de opdrachtgevers van bedrijven zoals Odfjell Terminals Rotterdam en van het Havenbedrijf Rotterdam, dat zij het voortouw nemen.

¹⁷² Zie bijlage M.

¹⁷³ VNO-NCW, VNCI, VHCP, CNPI en de VOTOB.

*Aan de voorzitters van de raden van bestuur van de opdrachtgevers van Odfjell Terminals Rotterdam:*¹⁷⁴

2. 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 bedrijfsvisitaties 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:

3. 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 het Rijnmondgebied

De vergunningverleningstaak is de verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland. Voor de toezichts- en handhavingstaken zijn de provincie Zuid-Holland, de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de Inspectie SZW verantwoordelijk. De provincie Zuid-Holland heeft de genoemde taken gemandateerd aan de DCMR. De wijze waarop de overheid invulling heeft gegeven aan haar vergunningverlenings-, toezichts- en handhavingstaken voor Brzo heeft tot de zomer van 2012 niet geleid tot structurele beheersing van de veiligheid bij Odfjell Terminals Rotterdam. Hierdoor is het vertrouwen in het overheidstoezicht op Brzo-bedrijven geschaad. Na de stillegging van Odfjell Terminals Rotterdam hebben de bevoegde gezagen en hun uitvoeringsdiensten verbeteringen aangekondigd.¹⁷⁵ Aanvullend komt de Onderzoeksraad tot de volgende maatregelen.

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland en de DCMR:

4. a. Zorg dat informatie over het veiligheidsniveau van Brzo-bedrijven gedeeld wordt met belanghebbenden. Denk daarbij aan toezicht- en handhavingsinformatie, informatie van certificeerders, auditverslagen van opdrachtgevers en andere informatie.
b. 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.

¹⁷⁴ De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft de betreffende Brzo-bedrijven in Nederland hierover aangeschreven.

¹⁷⁵ Zie bijlage M.

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland, het algemeen bestuur van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid:

5. Informeer burgers periodiek en op een voor hen inzichtelijke wijze over toezichts- en handhavingsactiviteiten en de resultaten van deze activiteiten bij Brzo-bedrijven.

Stelsel Brzo-toezicht en handhaving

In Nederland is geen sprake van een helder institutioneel kader voor Brzo-toezicht en – handhaving als gevolg van gedeelde verantwoordelijkheid, fragmentatie in het toezicht en overlappende bevoegdheden. Dat dit effectieve handhaving in de weg staat, is eerder geconstateerd. In de afgelopen tijd zijn diverse initiatieven genomen om deze situatie te verbeteren. Recent zijn 28 regionale omgevingsdiensten of uitvoeringsdiensten (RUD's) gevormd. Zes van deze RUD's zijn Brzo-RUD's, waarvan de DCMR de landelijke coördinator is. De Raad vraagt zich af of de Brzo-RUD's voldoende kennis, expertise, bevoegdheden en middelen hebben om hun taken waar te maken en of de DCMR in staat wordt gesteld haar rol als coördinator waar te maken. Vanwege de recente wijziging in het interbestuurlijk toezicht heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu geen duidelijke positie in het VTH-stelsel. De informatiepositie van de staatssecretaris staat onder druk en de bewindspersoon is beperkt in de mogelijkheden om in te grijpen. In hoeverre hiermee op de lange termijn een houdbaar Brzo-stelsel ontstaat, moet nog blijken. Op basis van het onderzoek naar Odfjell Terminals Rotterdam, het eerdere onderzoek naar de brand bij Chemie-Pack in Moerdijk en analyse van andere onderzoeken komt de Raad tot de volgende aanbevelingen voor het stelsel van Brzo-toezicht en -handhaving.

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als verantwoordelijke bewindspersoon voor het Brzo-stelsel:

6. a. Regel wettelijk dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu doorzettingmacht krijgt om in te grijpen bij de Brzo-toezichthouders en -bevoegde gezagen als dat nodig is in het belang van een doeltreffende handhaving.
 - b. Borg dat de Brzo-toezichthouders hun handhavingsbeleid en de sanctionering onderling en met het Openbaar Ministerie afstemmen.

Bestuursorganen waaraan een aanbeveling is gericht, dienen een standpunt over de opvolging van deze aanbeveling binnen een halfjaar na verschijning van deze rapportage aan de betrokken minister of staatssecretaris kenbaar te maken. Niet-bestuursorganen of personen aan wie een aanbeveling is gericht, dienen hun standpunt over de opvolging van de aanbeveling binnen een jaar kenbaar te maken aan de betrokken minister of staatssecretaris. Een afschrift van deze reactie dient gelijktijdig aan de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de minister van Veiligheid en Justitie verstuurd te worden.