

College van Burgemeester en wethouders gemeente Alblasserdam
Dhr. P.M. Stortenbeker
Postbus 2
2950AA Alblasserdam
PER EMAIL: PM.Stortenbeker@Alblasserdam.nl

Postbus 97612
2509 GA Den Haag

Hendrik Zwaardercroonstraat 40
2593 XS Den Haag

+31 (0)70 74 48 788
+31 (0)6 319 341 25

oswald.jansen@resolucion.nl
www.resolucion.nl

KVK 68344392
BTW NL857402535B01
IBAN NL66 ABNA 0245792716

Onze referentie : Den Ouden Tanktransport BV - 20190007
Uw referentie : Rapportage Cauberg Huygen
Betreft : reactie op rapportage Cauberg Huygen OTT

Geacht College,

Den Haag, 7 juni 2019

Als advocaat en gemachtigde van Den Ouden Tanktransport B.V. (OTT) schrijf ik u het volgende.

U gaf in een emailbericht van 20 mei 2019 aan mijn cliënte OTT de gelegenheid om te reageren op een conceptrapportage van 26 april 2019 van het onderzoeksbureau Cauberg Huygen. De genoemde rapportage was bij die email gevoegd, en dat bericht was het eerste moment waarop cliënte de voorlopige bevindingen van dat bureau onder ogen kreeg.

OTT stelt het op prijs dat haar deze gelegenheid wordt geboden, en maakt daarvan bij deze gebruik.

1. Het rapport maakt terecht melding van het voorval op 9 februari 2019. De feitelijke weergave daarvan zou op een aantal punten dienen te worden aangevuld om een volledig en afgewogen beeld te geven, en gelet daarop zou een enkele onjuistheid dienen te worden weggenomen.

De onjuistheid is de volgende. Anders dan in het rapport gesteld, was er geen sprake van een lekkende tankwagen. Er was sprake van een *tankcontainer* waarvan het overdrukventiel op zaterdagmorgen 9 februari 2019 druk aan het afblazen was, en dat ging gepaard met geuroverlast.

Van belang is hier dat het ging om een tankcontainer die in opdracht van een klant van OTT werd opgewarmd met stoom aan de onderzijde van de tankcontainer. Er is daarbij geen contact tussen dat stoom en het product dat zich in de tankcontainer bevindt. Het ging hier om een product met de

productnaam Petrolad 2101. OTT heeft grote en jarenlange ervaring met het opwarmen van tankcontainers. Het gaat hier om een gebruikelijke activiteit bij het vervoer van bepaalde vloeistoffen, die regelmatig tot de dienstverlening van in dat vervoer gespecialiseerde transportondernemingen behoort.

OTT meent dat de rapportage zou moeten worden aangevuld met enige informatie over de gegevens waarover transporteurs van vloeistoffen op grond van internationale en nationale regelgeving kunnen (en behoren) beschikken.

Elke transportondernemer, en dus ook OTT, moet bij haar werkzaamheden afgaan op de in internationale en nationale wetgeving voorgeschreven informatie over het product in de te transporteren en te verwarmen tankcontainer. Deze informatie is opgenomen in het Material Safety Data Sheet (MSDS) (ook wel: Safety Data Sheet (SDS), het Veiligheidsinformatieblad (VIB)). Het opmaken van een dergelijk VIB is een verplichting die op grond van artikel 31 Verordening 1907/2006 geldt voor de leverancier van een stof, zoals hier Petrolad 2101. OTT is transporteur, geen leverancier.

In bijlage II van Verordening 1907/2006 is omschreven aan welk doel de gegeven informatie dient te beantwoorden:

“Het veiligheidsinformatieblad moet het gebruikers mogelijk maken de nodige maatregelen te nemen voor de bescherming van de gezondheid en de veiligheid op het werk en de bescherming van het milieu. De opsteller van het veiligheidsinformatieblad moet er rekening mee houden dat een veiligheidsinformatieblad zijn publiek moet voorlichten over de gevaren van een stof of mengsel en informatie moet verstrekken over hoe de stof of het mengsel veilig kan worden opgeslagen, gehanteerd en verwijderd.”

OTT beschikte over een Veiligheidsinformatieblad gedateerd 13 april 2018 dat door de klant van OTT aan haar ter beschikking werd gesteld. Op dit blad staat als *flashpoint* vermeld “approx. 120°.” Onder de noemer ‘stability and reactivity’ is vermeld dat er geen gevaarlijke reacties mogelijk zijn, indien de vloeistof op normale wijze wordt behandeld. Onder de noemer ‘hazardous decomposition products’ is vermeld:

“Thermal decomposition can lead to release of irritating and toxic gases and vapours. Carbon dioxide (CO₂). Carbon monoxide. Nitrogen oxides (NO_x). Hydrogen sulphide (H₂S). Aldehydes. Phosphorus oxides. Sulphur oxides.***”

Op het moment dat OTT de opdracht van haar klant ontving om de tankcontainer te verwarmen en daartoe overging met de speciale daarvoor ontworpen installatie was dit de informatie die OTT tot haar beschikking had en moest hebben, en waarop zij kon en mocht afgaan.

Uit de rapportage van Xpertlab d.d. 24 mei 2019 over het onderzoek naar de samenstelling van het product Petrolad 2101 uit de tankcontainer komt naar voren dat de klant van OTT het Veiligheidsinformatieblad aan het laboratorium verstreekte met dezelfde hiervoor weergegeven informatie. Ik wijs erop dat in die rapportage daarover het volgende werd opgemerkt:

“Voorts bevat het veiligheidsblad relatief beperkte informatie met betrekking tot “Fysische en chemische eigenschappen” (zie Rubriek 7 van het Veiligheidsblad). (...) Een wat betreft de concentratie active ingredient met Petrolad 2101 vergelijkbaar product is het product met de naam Additin RC 3045. (...) Daar waar het veiligheidsblad van Petrolad 2101 bij de paragraaf 10.4 “Te vermijden omstandigheden” de woorden “geen bekend” hanteert, daar wordt in het veiligheidsblad van Additin RC 3045 bij de paragraaf “Conditions to avoid” de tekst **Extremes of temperature and direct sunlight** gebruikt. Dit is op zijn minst een opvallend verschil.” (p. 6-7)

Ruim na het voorval kreeg OTT de beschikking over het SDS over Petrolad 2101 van the Elco Corporation. Daar wordt in ‘section 10 – stability and reactivity’ onder het kopje ‘Hazardous decomposition products’ vermeld:

“Smoke, carbon monoxide, carbon dioxide, aldehydes and other products of incomplete combustion. Hydrogen sulfide, alkyl mercaptans, and sulfides may also be released. Under combustion conditions, oxides of the following elements will be formed: phosphorous, sulfur, zinc. Odorous and toxic fumes may form from decomposition of this product if heat sources in excess of 121°C / 250°C are used.”

In de zojuist genoemde rapportage van Xpertlab d.d. 24 mei 2019 is ook nog de informatie vermeld uit het REACH dossier¹ over de werkzame stof (*active ingredient*) van Petrolad 2101:

“Stability Material can become unstable at elevated temperatures and pressures. Decomposition Temperature 211 °C, 411.8 °F Incompatibility Acids. Oxidizing agents. Polymerization Will not occur. Thermal Decomposition Smoke, carbon monoxide, carbon dioxide, aldehydes and other products of incomplete combustion. Hydrogen sulfide and alkyl mercaptans and sulfides may also be released. Under combustion conditions, oxides of the following elements will be formed: phosphorus, sulfur, zinc. Odorous and toxic fumes may form from decomposition of this product if heat sources in excess of 250 deg F (121 deg C) are used. Conditions to Avoid High temperatures.” (p. 8)

OTT wijst er op dat de vermelding van het vlammpunt (*flashpoint*) van 121°C licht afwijkt van de informatie op het Veiligheidsinformatieblad dat OTT tot haar beschikking had (*approx., 120°C*). De website van de European Chemicals Agency (ECHA) geeft een flashpoint van 184 graden aan. Dit kunt u vinden op: <https://echa.europa.eu/registration-dossier/-/registered-dossier/14756/4/12>. Van belang is dat niet feitelijk vastgesteld is kunnen worden tot welke temperatuur het opwarmen daadwerkelijk heeft geleid. Hierover is eerder door OTT een standpunt ingenomen tegenover Gemeente/OZHZ.

De inhoud van een veiligheidsinformatieblad en de indeling en beschrijving van gevaarlijke stoffen grijpt terug op het Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS) dat door de Verenigde Naties is vastgesteld. Dit systeem van gevaarsindeling van stoffen is opgenomen in

¹ REACH staat voor Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals, en dat is geregeld op grond van Verordening 1907/2006.

internationale transportregelgeving, waaronder de unierechtelijke transportregelgeving. Naast de zojuist genoemde verordening is dat vooral Verordening 1272/2008 (de CLP-verordening).²

Een belangrijk voorbeeld van internationale regelgeving over het vervoer van gevaarlijke stoffen is het Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par route (ADR) (Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg), in Nederland geïmplementeerd met de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

OTT handelt in overeenstemming met vergunningvoorschrift 2.1.9 indien zij afgaat op de informatie die is opgenomen in het Veiligheidsinformatieblad (Material Safety Data Sheet (MSDS); Safety Data Sheet (SDS)). Dat voorschrift luidt als volgt:

“Voordat met de inwendige reiniging en /of het opwarmen van vervoerseenheden begonnen wordt, moeten bij de vergunninghouder van de als laatste hierin vervoerde ADR geclassificeerde stoffen, de volgende eigenschappen (indien bekend) geregistreerd zijn in het digitale reinigingsprogramma zoals beschreven in de aanvraag:

- a. vlampunt;
- b. ontledingstemperatuur (indien lager dan vlampunt);
- c. de onderste en bovenste explosiegrens;
- d. MAC waarde;
- e. de dampspanning bij 20°C.

De verantwoordelijke voor de reiniging of opwarming moet aantoonbaar deze eigenschappen vóór de daadwerkelijke handeling hebben geraadpleegd.”

OTT hanteert voor het opwarmen het ‘Protocol veilig opwarmen van vervoerseenheden’ dat door het bevoegd gezag is goedgekeurd (bij emailbericht van 3 oktober 2018). Bij het voorval is overeenkomstig dit protocol gehandeld, zij het dat verzuimd werd het vlampunt in te vullen dat in het Veiligheidsinformatieblad was vermeld.

2. Het ontwerprapport heeft zo nu en dan nog het karakter van een zoektocht naar het antwoord op een aantal vragen. De betrokken passages zouden dienen te worden herschreven en toegemeten op de antwoorden die vervolgens zijn ontvangen. Op deze manier wordt niet de zoektocht, maar het resultaat beschreven, en daarmee het gevraagde neutrale feitenrelaas in plaats van de aanvankelijke gedachten van de betrokken onderzoeker. Daar wordt zo nu en dan helaas kleuring gegeven of worden feiten gesuggereerd zonder vaststelling daarvan ten nadele van OTT, terwijl de bedoeling een neutraal feitenrelaas is. Hierna worden twee voorbeelden uitgewerkt. Daarna wordt een aantal passages die naar het oordeel van OTT zouden moeten worden gewijzigd, aangegeven.

Voorbeeld 1

Een belangrijk voorbeeld is de beschrijving van de bestemmingsplansituatie op het perceel van OTT. De onderzoeker stelt aan de hand van de Staat van Bedrijfsactiviteiten uit bijlage 1 van de planregels vast dat OTT een bedrijf is dat gelet op zijn hoofdactiviteit is ingedeeld in milieucategorie 3.2. Ook stelt de onderzoeker vast dat dit op basis van het milieuaspect geluid is gebeurd, én dat uit de vigerende

² CLP staat voor classification, labelling and packaging.

omgevingsvergunning blijkt dat de activiteiten gelet op dat aspect vergunbaar zijn beoordeeld. Dan dient de conclusie eenvoudigweg te zijn dat de activiteiten van OTT geheel in overeenstemming zijn met de voor haar geldende voorschriften uit het bestemmingsplan. Deze interpretatie dient dan ook in het feitelijke te worden onderbouwd, en geen opvattingen die over een andere situatie gaan dan de feitelijk van toepassing zijnde bestemmingsplansituatie. De ‘zoektocht’-redenering van bestemmingsplanvoorschrift (artikel 7.1), via overgangsrecht naar het dragende argument is dan ook onnodig verwarrend, en dient te worden vermeden met een herschreven pagina 10 (paragraaf 3.1).

Overigens dient te worden vastgesteld dat het voorval met de tankcontainer zich voordeed op het gedeelte van het perceel dat in het bestemmingsplan is gekoppeld aan milieucategorie 3.2. Dit is terecht door de onderzoeker vastgesteld:

“Volledigheidshalve merken we op dat de calamiteit met de tankwagen plaatsvond op het gedeelte van het bedrijfsterrein van OTT dat aangemerkt is als milieucategorie 3.2, waarvan het gebruik in overeenstemming is met de regels van het bestemmingsplan.”

Voorbeeld 2

De onderzoeker stelt vast dat de omgevingsvergunning het voorschrift bevat dat OTT wordt verplicht om binnen 3 maanden na het van kracht worden van de vergunning het Acceptatie- en Verwerkingsbeleid (AV-beleid) en de Administratieve Organisatie en Intern Controle (AO/IC) aan te vullen. Dit voorschrift 2.2.1 luidt als volgt:

“Binnen 3 maanden na het in werking treden van deze vergunning, doch uiterlijk voor in gebruik name van de WZI, moet de vergunninghouder een aangepast acceptatie- en verwerkingsbeleid ter goedkeuring aan het bevoegd gezag overleggen. Daarnaast dient te worden aangetoond dat de vergunninghouder over toereikende procedures voor de administratieve Organisatie en interne controle (AO/IC) beschikt.

Het acceptatie en verwerkingsbeleid moet worden aangepast aan de in verband met deze beschikking aangevraagde situatie, waarbij tenminste invulling wordt gegeven aan het gestelde in bijlage VI van de 'Integrale bedrijfstakstudie tankautoreiniging' en de volgende punten:

- a. alvorens de te reinigen vervoerseenheid voor reiniging wordt geaccepteerd dient te worden nagegaan of de door de chauffeur verstrekte informatie juist is. Hierbij dient tenminste te worden geverifieerd of de op de vervoerseenheid aanwezige gegevens (unieke code, gevarenidentificatie e.d.) overeenkomen met de door de chauffeur verstrekte informatie;
- b. een risicoanalyse voor het onjuist verwerken en/of behandelen van de restladingen of productrestanten. De uit deze risicoanalyse voortvloeiende beheersmaatregelen moeten deel uitmaken van de verplichte handelwijze binnen de inrichting en het interne noodplan;
- c. het acceptatiebeleid (en -procedure) ingeval de stoffen stankverwekkend zijn en niet volgens de in de NieR beschreven VOS maatregelen gereinigd kunnen worden. Het acceptatiebeleid moet zodanig effectief zijn dat de bepalingen in voorschrift 11. 1.1 worden nageleefd;
- d. werkafspraken betreffende het scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke stoffen, de aanwezigheid van opslagvoorzieningen, de etikettering en de opstelplaats daarvan alsmede de wijze van afgifte aan erkende verwerkers;

- e. het nemen van good-housekeeping maatregelen. Onderdeel hiervan is onder meer het regelmatig inspecteren van de bestrating en afdichtingen en het opstellen van procedures voor onderhoud en inspectie;
- f. beschrijving van de veiligheidsvoorzieningen en/of -procedures ter voorkoming van oververhitting van de op te warmen vervoerseenheden;
- g. een procedure ten aanzien van het accepteren van op te warmen tanks alsmede het opwarmen van restladingen door middel van elektriciteit, stoom of warm water;
- h. een procedure ten aanzien registratie, melding en controle van de uitgaande afval(water)stromen.”

Van belang is nog voorschrift 2.2.2. Dit luidt als volgt:

“De vergunninghouder dient te allen tijde te handelen conform het goedgekeurde AV-AO/IC inclusief de goedgekeurde wijzigingen. Totdat het AV-AO/IC is goedgekeurd (voorschrift 2.2.1) dient vergunninghouder te handelen conform het gestelde in bijlage 3 van de aanvraag.”

Het betrokken acceptatiebeleid dat in bijlage 3 was opgenomen ziet uitsluitend op het reinigen van containers, het lozen van gezuiverd reinigingswater en de registratie van afvalstromen. Het ziet niet op het opwarmen van containers.

Het is opmerkelijk dat de onderzoeker geen melding maakt van de zienswijze en de reactie daarop op p. 10, randnummer 5 en p. 12/13 en randnummer 13 van het besluit vergunningverlening dd. 14 maart 2014. Deze hebben betrekking op voorschrift 2.1.1, waarin is voorgeschreven dat een te reinigen vervoerseenheid of verpakking slechts na positieve acceptatie mag worden toegelaten tot het bebouwde deel van de inrichting van OTT. Daaruit komt naar voren dat het gesprek over het acceptatiebeleid en het vervolgens opnemen van de verplichting om een aangepast acceptatie- en verwerkingsbeleid ter goedkeuring voor te leggen, met name is gerelateerd aan de Waterzuiveringsinstallatie (WZI). Ik wijs er op dat bij brief van 5 juli 2017 door de OZH naar aanleiding van de beoordeling waterzuivering werd aangegeven:

“Op basis van de door u aangeleverde informatie concluderen wij dat de bij u aanwezige waterzuiveringsinstallatie voldoet aan de voorschriften zoals deze zijn opgenomen in de omgevingsvergunning van 14 maart 2014 met kenmerk 2014007508/DRE.”

De genoemde brief van 5 juli 2017 volgde op brief- en emailwisseling tussen onder meer OTT en de omgevingsdienst waarin desgevraagd werd verduidelijkt welke toelichting en nadere informatie nog nodig was in relatie tot het betrokken vergunningvoorschrift. Uit die brief- en emailwisseling komt naar voren dat een toelichting van de waterzuivering door de installatie werd verlangd aan de hand waarvan door de omgevingsdienst kon worden beoordeeld dat de in de omgevingsvergunning gestelde lozings-eisen haalbaar zijn. Dat blijkt uiteindelijk het geval te zijn, zoals uit de genoemde brief van 5 juli 2017 blijkt.

De onderzoeker vermeldt niet dat door OTT in de zienswijze naar voren werd gebracht dat zij over een intern kwaliteit- en controlesysteem beschikt dat destijds bij de laatste beoordeling door de

omgevingsdienst een hoge score (77%) had behaald, en dat dit kwaliteitssysteem op de locatie aanwezig is en daar in te zien. Dit werd door het bevoegd gezag positief beoordeeld, en dat gezag gaf bovendien aan dat dit vertrouwen geeft voor een adequate naleving van de (eigen) procedures. (p. 10 van de vergunning van 14 maart 2014). Naar inschatting van OTT bedraagt de naleving inmiddels nagenoeg 100%.

Dit is in lijn met de vaststelling door de onderzoeker (p. 20 van hun concept-rapportage):

“In het verslag van toezicht en (her)controle dat plaatsgevonden heeft tussen november 2017 en voorjaar 2018 is melding gemaakt van het feit dat het AV-beleid en AO/IC is getoond en in orde is bevonden.”

De onderzoeker geeft aan niet over de informatie te beschikken die door OTT in overeenstemming met dit voorschrift is aangeleverd. Voor OTT volstaat dat door toezichthouders van de OZHZ is vastgesteld dat AV-beleid en AO/IC is getoond en in orde is bevonden.

Gelet op deze bevindingen uit een handhavingsonderzoek is de volgende conclusie van de onderzoekers onbegrijpelijk:

“Het incident van februari 2019 is (mede) veroorzaakt door het opwarmen van de inhoud van een tankwagen. Niet, althans onvoldoende, duidelijk is of het feit dat voorschrift 2.2.1 van de vigerende omgevingsvergunning niet is nageleefd hieraan mede debet is.”

Ook de beleidsadviseur milieu van de OZHZ wijst op deze passage, en heeft gevraagd om de tweede volzin te schrappen. Ook OTT meent dat deze passage moet worden geschrapt. OTT wijst er daarenboven op dat door de onderzoeker, noch een ander is vastgesteld dat de druk in de tank waardoor het overdrukventiel openging en de geuroverlast ontstond, werd veroorzaakt door het opwarmen door OTT. Op dit moment staat uitsluitend vast dat het voorval heeft plaatsgevonden, maar het is nog geheel onduidelijk hoe de drukopbouw in de tankcontainer kon ontstaan, die maakte dat het overdrukventiel zich opende om druk af te blazen. OTT wijst er nogmaals op dat niet feitelijk vastgesteld is kunnen worden tot welke temperatuur het opwarmen daadwerkelijk heeft geleid. De precieze oorzaak van het voorval staat evenmin feitelijk vast. Hierover is eerder door OTT een standpunt ingenomen tegenover Gemeente/OZHZ.

Passages uit de rapportage die zouden dienen te worden gewijzigd

- a. De inleiding zou moeten worden herschreven, waarbij de passage waarin het voorval is samengevat (p. 3: “Op 9 februari 2019 ... strafrechtelijk onderzoek” dient te worden geschrapt. Niet alleen was er – zoals hiervoor al naar voren gebracht - geen sprake van een lekkende tankwagen, maar van een tankcontainer waarvan het overdrukventiel openging waardoor geuroverlast ontstond. Ook was er geen sprake van een gaswolk. Voorts kan niet worden vastgesteld dat de geuroverlast werd veroorzaakt door het te hoog verhitten van de stof Petrolad. Anders dan in het rapport gesteld, heeft OTT niet verklaard dat de stankhinder werd veroorzaakt door het te hoog verhitten van die stof. Niet kan worden vastgesteld tot welke temperatuur het verwarmen door OTT daadwerkelijk heeft geleid.

- b. Op p. 4 wordt vermeld dat gebruik is gemaakt van de zienswijze d.d. 31 januari 2014 tegen het besluit van 14 maart 2014. Het gaat hier niet om een zienswijze tegen een besluit, maar om een zienswijze tegen een *ontwerpbesluit*. Bovendien komt uit het voorgaande naar voren dat deze zienswijze niet (juist) is gebruikt. Het gaat daarbij niet alleen om de op voorschrift 2.2.1 betrekking hebbende zienswijze en de reactie daarop op p. 10, randnummer 5 en p. 12/13 en randnummer 13 van het besluit vergunningverlening dd. 14 maart 2014. Deze informatie zou alsnog op de juiste wijze in het rapport moeten worden opgenomen. Ook is geen gebruik gemaakt van de informatie uit de zienswijzeprocedure over de hoge nalevingsgraad van het interne kwaliteit en controlesysteem. In het rapport dient naar het oordeel van OTT te worden vermeld dat uit een laatste controle door de omgevingsdienst voorafgaand aan de omgevingsvergunning naar voren kwam dat OTT een hoge nalevingsgraad had van het intern kwaliteits- en controlesysteem waarover zij beschikt.
- c. De passage op p. 10 “Dit betekent dat de hoofdactiviteiten op het paarse gedeelte van het terrein van OTT in beginsel niet is toegestaan (i.e. tanktransportbedrijf en uitvoeren van onderhoud en reparaties). Echter, er zijn twee argumenten aan te voeren op grond waarvan de vergunde activiteiten wel zijn toegestaan” dient te worden verwijderd. In plaats daarvan dient naar het oordeel van OTT voorop te worden gesteld dat het voorval met de tankcontainer geheel in overeenstemming met de regels van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden. Daaraan kan worden toegevoegd dat de hoofdactiviteiten van OTT in milieucategorie 3.2 vallen en toelaatbaar zijn.
- Op p. 12 dient de passage “cruciaal onderdeel van de aanvraag ... ontbrekende stukken” te worden geschrapt. In plaats daarvan zou kunnen worden toegelicht dat OTT in de gelegenheid werd gesteld om binnen drie maanden na het van kracht worden van de vergunning het Acceptatie- en Verwerkingsbeleid (AV-beleid) en de Administratieve Organisatie en Intern Controle (AO/IC) aan te vullen, omdat er nog nadere toelichting nodig werd geacht. Vermeld dient dan te worden dat dit geen betrekking had op het verwarmen van een tankcontainer. Voorts dient te worden vermeld dat bij in het verslag van toezicht en (her)controle die plaatsgevonden hebben tussen november 2017 en voorjaar 2018 werd vastgesteld dat het AV-beleid en de AO/IV in orde waren. De passage op p. 20 “Het incident van februari 2019 is (mede) veroorzaakt door het opwarmen van de inhoud van een tankwagen. Niet, althans onvoldoende, duidelijk is of het feit dat voorschrift 2.2.1 van de vigerende omgevingsvergunning niet is nageleefd hieraan mede debet is.” dient te worden geschrapt.

3. De onderzoekers hebben zo nu en dan de neiging om hun bevindingen al te zeer gekleurd samen te vatten of weer te geven, en daarbij uit het oog te verliezen welke feiten daadwerkelijk in het onderzoek zijn vastgesteld. OTT heeft daarvan twee voorbeelden:

Voorbeeld 1. Conclusies toezicht en handhaving (p. 19)

De onderzoeker concludeert in § 6.7 (p.19):

“Het dossieronderzoek getuigt van een bedrijf (OTT) dat met grote regelmaat problemen heeft om te voldoen aan wet- en regelgeving.”

Vaststellingen bij controles in een verleden (zoals die van zo'n twintig jaar geleden rond de eeuwwisseling) zijn hier niet relevant. De samenvatting daarvan op p. 14-15 zou naar het oordeel van OTT gelet daarop dienen te worden verwijderd.

De weergave van de controles en (her-)controles door de onderzoeker laat voorts zien, dat indien er bij een controle op een bepaald punt van de complexe set voorschriften een verbeterpunt wordt vastgesteld, OTT de afspraken om het geconstateerde item te verbeteren naleeft. Ook is er door OTT een medewerker aangesteld die speciaal is belast met de kwaliteit van de bedrijfsprocessen van OTT. Dat is in een emailbericht van 4 december 2017 aan een medewerker van de OZHZ toegelicht.

Er hebben talloze controles plaatsgevonden waarbij geen afwijkingen werden geconstateerd. Daarover wordt echter niet gerapporteerd, en dat maakt het rapport onevenwichtig.

Relevant zijn de twee controles geweest na de nieuwe vergunning (van 14 maart 2014). Bij de periodieke integrale controle van 22 december 2015 werd een drietal verbeterpunten vastgesteld, en op 3 juli 2017 werd geconstateerd dat aan alle verplichtingen werd voldaan. Bij een periodieke integrale controle van 20 november 2017 werd een aantal tekortkomingen geconstateerd, en op 25 september 2018 en 1 oktober 2018 werd vastgesteld dat alle punten in orde waren gemaakt.

In het rapport zou dienen te worden vermeld dat in 2016-2017 de OZHZ het initiatief nam om samen met OTT naar buiten te treden om de samenleving te tonen wat voor een prachtig bedrijf OTT en OZHZ samen hadden opgebouwd. De OZHZ was zeer te spreken over het niveau van naleving door OTT in 2017.

Voorbeeld 2. OTT maakt groot bezwaar tegen de conclusie op p. 23:

“Op basis van de dossier onderzoek en het door OZHZ verrichte toezicht blijkt dat OTT met regelmaat niet voldoet aan wet- en regelgeving. De door OTT verrichte werkzaamheden zijn weliswaar toegestaan echter de wijze waarop OTT in meerdere gevallen opereert niet. Het incident van 9 februari is aantoonbaar veroorzaakt door het opwarmen van een vrachtwagen die beladen is met Petrolad. De beantwoording van de vraag of OTT voor deze specifieke situatie de juiste acceptatie en cleaning procedure heeft gevolgd valt buiten de context van onze opdracht.”

De bezwaren van OTT zijn de volgende.

Methodologisch:

De onderzoekers geven uitdrukkelijk aan dat de beantwoording van de vraag of de juiste acceptatie en cleaning procedure is gevolgd buiten de opdracht valt. Toch hebben de onderzoekers daarover tendentieuze althans eenzijdig gekleurde opmerkingen opgenomen, en dat terwijl zij niet eens beschikten over documenten aan de hand waarvan zij feitelijk tot deze conclusie zouden hebben kunnen komen. Zoals hiervoor bleek, is nu juist door deze onderzoeker vastgesteld:

“In het verslag van toezicht en (her)controle dat plaatsgevonden heeft tussen november 2017 en voorjaar 2018 is melding gemaakt van het feit dat het AV-beleid en AO/IC is getoond en in orde is bevonden.”

Alleen al gelet op de opdracht en deze bevinding uit het toezichtverslag zouden die alle hier bedoelde eenzijdig gekleurde en niet op feitenvaststelling gebaseerde opmerkingen dienen te worden verwijderd om de rapportage methodologisch zuiver te houden. OTT wijst er bovendien nog op dat er tot tweemaal toe in deze alinea wordt gesproken over (tank)cleaning, terwijl er bij het voorval in het geheel geen sprake was van cleaning, maar uitsluitend van verwarming.

Oorzaak en gevolg:

De onderzoekers hebben geen onderzoek gedaan naar de vraag of opwarming door OTT daadwerkelijk de oorzaak was van het voorval op 9 februari 2019. Op dit moment staat uitsluitend vast dat het voorval heeft plaatsgevonden, maar het is nog geheel onduidelijk hoe de drukopbouw in de tankcontainer kon ontstaan, die maakte dat het overdrukventiel zich opende om druk af te blazen, en of dat overdrukventiel wel correct heeft gefunctioneerd. Van belang is bovendien dat niet feitelijk vastgesteld is kunnen worden tot welke temperatuur het opwarmen daadwerkelijk heeft geleid, noch welke maximum opwarmtemperatuur hier gold. Hierover is eerder door OTT een standpunt ingenomen tegenover Gemeente/OZHZ.

Werkzaamheden toegestaan of niet

De onderzoekers schrijven:

“De door OTT verrichte werkzaamheden zijn weliswaar toegestaan echter de wijze waarop OTT in meerdere gevallen opereert niet.”

Deze stelling dat de wijze waarop OTT opereert in meerdere gevallen niet zou zijn toegestaan wordt nergens in het rapport feitelijk onderbouwd, en is ook onjuist. Deze conclusie dient dan ook te worden verwijderd.

OTT gaat ervan uit dat de rapportage van Cauberg Huygen wordt aangepast, en niet verder zal worden verspreid of openbaar gemaakt dan nadat de gevraagde aanpassingen zijn doorgevoerd.

Met vriendelijke groet,



Prof. mr. Oswald Jansen