



ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Jaarverslag 2017

INHOUDSOPGAVE

Beschouwing

1	Inleiding	5
2	In 2017 gepubliceerde onderzoeken	6
3	Lopende onderzoeken in 2017	12
4	Opvolging van de aanbevelingen	14

Verantwoording over 2017

1	Onderzoek en rapportages	18
2	Organisatie en personeel	19

Financieel overzicht 2017

1	Toelichting op de jaarrekening 2017	24
2	Begroting 2018	25
3	Balans per 31 december 2017	26
4	Staat van baten en lasten	27
5	Kosten onderzoek	28

Bijlagen

1	Overzicht publicaties 2017	31
2	Overzicht aanbevelingen	32

Beschouwing

1	Inleiding	5
2	In 2017 gepubliceerde onderzoeken	6
3	Lopende onderzoeken in 2017	12
4	Opvolging van de aanbevelingen	14



Eind 2016 en begin 2017 vonden drie ernstige overwegongevallen plaats in Winsum, Harlingen en Wouw. Deze drie ongevallen waren aanleiding om onderzoek te doen naar zowel beveiligde als onbeveiligde overwegen. Hierbij is gekeken naar het beveiligingsniveau van overwegen, de visie op overwegveiligheid en het leren van eerdere voorvallen op het spoor.

Bron: Onderzoeksraad voor Veiligheid

1 INLEIDING

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is in 2005 bij Rijkswet ingesteld met als taak onderzoek te doen naar ongevallen en incidenten. Het doel van de onderzoeken is om lessen te trekken voor de toekomst. Op die manier draagt de Onderzoeksraad bij aan het verbeteren van de veiligheid. De onderzoeken gaan niet in op schuld of aansprakelijkheid. De Raad is onafhankelijk en besluit zelf welke voorvallen onderzocht worden. De Onderzoeksraad richt zich in het bijzonder op situaties waarin mensen voor hun veiligheid afhankelijk zijn van derden, bijvoorbeeld van de overheid of bedrijven. In een aantal gevallen is de Raad verplicht onderzoek te doen.

In 2017 heeft de Onderzoeksraad acht uitgebreide rapporten en acht verkorte rapporten gepubliceerd. Deze rapporten behandelden uiteenlopende onderwerpen, waaronder ongevallen in de kleine luchtvaart, het mortierongeval in Mali, de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol en de veiligheidsrisico's rondom de jaarwisseling. Daarnaast zijn in 2017 diverse onderzoeken gestart, bijvoorbeeld naar de stuwaanvaring door een benzeentanker bij Grave. Ook is onderzoek gestart naar bredere veiligheidsthema's, zoals de veiligheid van spoorwegovergangen. De Raad heeft dit besluit genomen naar aanleiding van een aantal aanrijdingen op overwegen.

2 IN 2017 GEPUBLICEERDE ONDERZOEKEN

Hieronder volgt een samenvatting van de in 2017 gepubliceerde rapporten. Bijlage 1 geeft een overzicht van alle publicaties in 2017.

Veiligheid Brzo-bedrijven: Lessen na Odfjell (publicatie 2 maart 2017)

De Onderzoeksraad voor Veiligheid constateert nog tekortkomingen in de beheersing van de veiligheid bij bedrijven die op grote schaal werken met gevaarlijke stoffen. Odfjell Terminals Rotterdam heeft veel gedaan om de veiligheid te verbeteren en ook andere partijen in de chemiesector hebben afgelopen jaren diverse maatregelen genomen. Hiermee is een goede basis gelegd, maar er zijn nog veel inspanningen nodig om het gewenste veiligheidsniveau te behalen. In dit tweede onderzoek naar Odfjell Terminals Rotterdam is nagegaan welke acties partijen hebben ondernomen na de stillegging van de terminal in 2012 en de aanbevelingen van de Onderzoeksraad uit 2013. De tekortkomingen in de sector liggen met name op het vlak van samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheden.

De stillegging van Odfjell en het daaropvolgende onderzoek door de Onderzoeksraad leidde bij tankopslagbedrijven in Nederland tot meer bewustzijn van hun verantwoordelijkheid voor veiligheid. Er zijn verschillende initiatieven ontwikkeld in brancheverband. De Raad vindt het echter zorgelijk dat niet alle tankopslagbedrijven hieraan deelnemen en is van mening dat ketenpartijen meer kunnen doen om te controleren of de veiligheid bij bedrijven waar zij zaken mee doen, goed wordt beheerst. De Onderzoeksraad vindt het samenwerkingsplatform Brzo+ van toegevoegde waarde en het moet volgens de Raad dan ook een formele positie krijgen binnen het stelsel. Verder acht de Raad de coördinatie op het stelsel en het interbestuurlijk toezicht te beperkt. Volgens de Raad dient er één verantwoordelijke persoon of autoriteit te zijn die bindende beslissingen kan nemen als zich in de uitvoering van het Brzo-toezicht grote problemen of impasses voordoen.

Het feit dat de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (voormalig Arbeidsinspectie) niet altijd deelneemt aan de gezamenlijke Brzo-inspecties, ziet de Onderzoeksraad als bedreiging voor de kwaliteit van het toezicht. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid stelt echter andere prioriteiten, waardoor de Inspectie SZW te weinig capaciteit heeft voor volledige deelname.

Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol (publicatie 6 april 2017)

Voordat kan worden besloten over groei van luchthaven Schiphol, moeten de risico's voor het vliegverkeer op en rond de luchthaven worden aangepakt. Het ontwerp van de luchthaven en het systeem voor de afhandeling van het vliegverkeer zijn zo complex, dat dit structurele problemen oplevert. De grenzen van een veilige afhandeling van het vliegverkeer komen in zicht. Er zijn geen aanwijzingen dat de luchthaven op dit moment onveilig is, maar partijen moeten de veiligheidsrisico's structureel verminderen. De Raad constateert dat verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen. Er is een fundamentele discussie nodig over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de mogelijkheden en beperkingen van groei van Schiphol.

De maatschappelijke behoefte om te vliegen neemt steeds verder toe. In de Omgevingsraad Schiphol onderhandelen sectorpartijen, de overheid en omwonenden over het gebruik en de toekomst van de luchthaven. Veiligheid speelt hierbij impliciet een rol als randvoorwaarde; waarbij de partijen ervan uitgaan dat dit afdoende is geregeld. Het ontbreekt op Schiphol aan een partij die de verantwoordelijkheid neemt voor de integrale veiligheid van het vliegverkeer op en rond de luchthaven. De Onderzoeksraad is van mening dat de staat eindverantwoordelijk is. De sectorpartijen, waaronder luchthaven Schiphol, KLM als grootste maatschappij en de luchtverkeersleiding, slagen er niet in de veiligheid integraal en gezamenlijk te borgen. De Raad beveelt de betrokken partijen aan om de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol structureel te verbeteren. De complexiteit van de lay-out en vluchtafhandeling moet worden gereduceerd. Partijen moeten de effecten van eventuele toekomstige groei op veiligheid vooraf in kaart brengen en maatregelen nemen om die te structureel te beheersen en moeten een gezamenlijke visie op veiligheid ontwikkelen, waarin expliciete doelen zijn opgenomen en dit nader uitwerken in een veiligheidsmanagementsysteem.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat moet invulling geven aan de rol van eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegverkeer. Hierbij moet het ministerie onder meer aandacht besteden aan het opstellen van heldere en controleerbare criteria op het gebied van veiligheid, een betere informatiepositie verkrijgen en bij cruciale besluiten over (de groei van) Schiphol de gevolgen voor veiligheid in de volle breedte beoordelen. Verder moet er meer capaciteit beschikbaar komen voor de Inspectie Leefomgeving en Transport om de effectiviteit van het toezicht te vergroten. Een besluit over verdere groei van luchthaven Schiphol kan pas worden genomen als de maatregelen zijn getroffen en de veiligheidsrisico's structureel zijn verminderd.

Emissie van ethyleenoxide bij Shell Moerdijk (publicatie 20 april 2017)

Shell Moerdijk moet meer maatregelen nemen om de uitstoot van gevaarlijke stoffen te voorkomen, ongeacht de mogelijke effecten van de emissie. Hiermee kan Shell betere invulling geven aan zijn zorgplicht voor de omgeving en de wettelijke verplichting om uitstoot van 'zeer zorgwekkende stoffen' te voorkomen. De Onderzoeksraad heeft onderzocht hoe het mogelijk was dat er bij Shell Moerdijk ruim twee maanden een grote hoeveelheid van het kankerverwekkende ethyleenoxide onopgemerkt in de atmosfeer is vrijgekomen. Ethyleenoxide is geclassificeerd als 'zeer zorgwekkende stof' die bij directe blootstelling kan leiden tot ernstige gezondheidsschade. Brzo-bedrijven zoals Shell Moerdijk moeten daarom alle mogelijke maatregelen inzetten op het voorkomen van uitstoot en – indien dit onvermijdelijk is – op het beperken van de schadelijke effecten.

De Onderzoeksraad heeft een contra-expertise laten uitvoeren op het onderzoek van Shell Moerdijk en de GGD en heeft op basis hiervan geen aanwijzingen die leiden tot een andere conclusie. Het baart de Onderzoeksraad zorgen dat deze gevaarlijke stof ongemerkt en over langere periode kan vrijkomen in de buitenlucht. De emissie heeft kunnen plaatsvinden doordat een afsluiter die eerder was opengezet in verband met de stillegging van de fabriek, bij het opstarten niet weer is dichtgezet. Al die tijd was niemand zich hiervan bewust en wees niets in de productie op het weglekken van ethyleenoxide. Een storing elders in het systeem leidde uiteindelijk tot de ontdekking van de openstaande afsluiter.

Het onderzoek laat zien dat een focus op een veilig productieproces niet per definitie betekent dat de veiligheid van de omgeving is geborgd. Shell Moerdijk schatte vooraf het risico van een omvangrijke emissie van ethyleenoxide laag in. De maatregelen om een ongeplande uitstoot van ethyleenoxide uit de installatie te voorkomen en te detecteren, waren niet voldoende. De Raad doet Shell Moerdijk, maar ook andere bedrijven die zich bezighouden met productie en verwerking van gevaarlijke stoffen, de aanbeveling om ook veiligheid van de omgeving centraal te stellen bij het beheersen van de risico's.

Ongeval bouwplaats Rijnstraat (publicatie 26 april 2017)

Bij omvangrijke bouwprojecten in drukke binnensteden moeten gemeenten, opdrachtgevers en bouwers continu scherp blijven toetsen op de veiligheid van de omgeving. Wanneer zich een ongeval voordoet, is er een grotere kans dat dit ook gevolgen heeft buiten het bouwhek. Omgevingsveiligheid is bij dergelijke projecten daarom van cruciaal belang. Dit kan een lastige puzzel zijn omdat veiligheidsmaatregelen gevolgen hebben voor andere belangen, zoals de doorstroming van het verkeer en bereikbaarheid van winkels en gebouwen. De Onderzoeksraad heeft onderzoek gedaan naar een ongeval op de bouwplaats van het voormalige VROM-gebouw in het centrum van Den Haag. In de ochtend van 26 mei 2016 kwamen tijdens het hijsen van steigerdelen, twintig delen los. Deze vielen van ruim zestig meter hoogte naar beneden en kwamen deels buiten het bouwterrein terecht, middenin het voetgangers- en fietsverkeer. Een voorbijgangster werd geraakt en overleed.

Bij de voorbereidingen van de bouw hebben de betrokken partijen maandenlang overlegd over de inrichting van de situatie rondom de bouwplaats. De gemeente is een voorloper met beleidsregels, die beschrijven waar gehesen mag worden en hoever het bouwhek minimaal van de hijszone moet staan. Daarnaast nam de bouwer aanvullende maatregelen bij hijsacties die buiten de afgesproken hijszone zouden komen. Ondanks alle maatregelen, kon het toch gebeuren dat de steigerdelen buiten het bouwhek terecht kwamen. Enkele maanden later gebeurde een soortgelijk voorval bij een ander bouwproject. De Onderzoeksraad constateert dan ook dat de toepassing van de hijsregels onvoldoende garantie bood om de omgeving te beschermen tegen vallende onderdelen.

De Onderzoeksraad beveelt opdrachtgevers van bouwprojecten dan ook aan om voorafgaand aan de aanbesteding van een bouwproject, de omgeving in kaart te brengen en op basis hiervan een veilige en realistische opdracht op te stellen. Verder beveelt de Raad aan dat de minister voor Wonen en Rijksdienst samen met de bouwsector, de risico's van vallende objecten in beeld brengt. De Vereniging Bouw- en Woningtoezicht moet het onderzoek en het veiligheidsniveau vervolgens verwerken in een landelijke richtlijn.

Lessen uit schietongeval Ossendrecht (publicatie 21 juni 2017)

Ondanks de bestaande veiligheidsvoorschriften is de leiding van Defensie bij een schietoefening van het Korps Commandotroepen niet op professionele wijze omgegaan met de veiligheid van het eigen personeel. Diverse veiligheidsbarrières hebben niet gefunctioneerd, waardoor een schietoefening een fatale afloop kreeg. Zo komt uit het onderzoek naar voren dat voor de schietoefening een ongeschikt, niet gekeurd schiethuis werd gebruikt. En werd een instructeur in opleiding gevraagd om een gevechtsschietoefening te begeleiden zonder persoonlijke begeleiding tijdens de uitvoering, zonder gekwalificeerde instructeurs, zonder toezicht, zonder lesmateriaal en zonder adequate veiligheidsanalyse. De Raad maakt zich zorgen in hoeverre het ongeval in Ossendrecht kenmerkend is voor de veiligheidscultuur binnen de gehele defensieorganisatie. De fatale oefening is niet de eerste training waarbij militairen ernstig gewond zijn geraakt of zijn overleden.

Al in 2014 is binnen Defensie geconstateerd dat voorschriften voor het gebruik en de constructie van schiethuizen ontbreken. Wel is er een verplichting om schietbanen voor gebruik te laten keuren door de Militaire Commissie Gevaarlijke Stoffen. Deze keuring heeft echter niet plaatsgevonden. Indien dit wel was gebeurd, was het schiethuis afgekeurd voor trainingen met scherpe munitie. De Raad beveelt Defensie aan om op korte termijn de bouw van een eigen schiethuis te realiseren en maatregelen te treffen om de geconstateerde tekortkomingen op te heffen. Tot slot beveelt de Raad aan om te onderzoeken in hoeverre het wegvallen van meerdere veiligheidskritische barrières in dit schietincident indicatief is voor de veiligheidscultuur binnen Defensie. De Raad vraagt hierbij specifiek aandacht voor het veiligheidsbewustzijn op alle niveaus binnen de organisatie.

Mastbreuk zeilschip Harlingen (publicatie 26 juli 2017)

Om de veiligheid van passagiers te waarborgen, moet de bruinevlootsector van historische schepen professionaliseren. Bij de commerciële groei van de afgelopen decennia is een achterstand opgebouwd in kennis en kunde over veilig onderhoud van deze bijzondere schepen. Ook de certificering en het toezicht op de bruine vloot is onvoldoende: keuringsinstanties houden zich niet aan de wettelijke voorschriften en toezicht vanuit de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ontbreekt.

Op 21 augustus 2016, bij het binnenvaren van de haven van Harlingen, brak de mast van het historische zeilschip 'Amicitia' af, omdat deze grotendeels was doorgerot. Hierbij kwamen drie mensen om het leven. Het ongeval laat zien dat een houten mast in vier jaar tijd door kan rotten. Een periode waarin de mast bij meerdere partijen in beeld was, maar waarin niemand oog had voor het verregaande rottingsproces in de kern van de mast.

De ILT houdt namens de overheid toezicht op keuringsinstanties en voert steekproefsgewijs controles uit op schepen. Dit gebeurt echter niet bij (historische) zeilschepen. Vanwege capaciteitsgebrek, kennisachterstand en de wens voor een terugtrekkende overheid, blijft overheidstoezicht en handhaving hier achterwege. Doordat de verantwoordelijkheden herhaaldelijk zijn gemandateerd, is een complex systeem ontstaan waarmee de minister van Infrastructuur en Waterstaat het onafhankelijk toezicht niet op betrouwbare wijze kan waarmaken.

Om de veiligheid van de passagiers te garanderen, is het van groot belang dat de sector een professionele standaard ontwikkelt die aansluit bij het commerciële karakter van de branche. De Raad beveelt schippers en de vereniging voor beroepschartervaart BBZ daarom aan om kennis verder te ontwikkelen en branchenormen op te stellen. Geaccrediteerde keuringsinstanties worden gewezen op hun verantwoordelijkheid ten aanzien van de certificeringen en het correct toepassen van de wet. Verder krijgen zij de aanbeveling om alle communautaire binnenvaartcertificaten te controleren en een herinspectie uit te voeren op houten masten die langer dan 2,5 jaar geleden gekeurd zijn. Aan de Inspectie Leefomgeving en Transport, de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Economische Zaken wordt aanbevolen om zich te beraden op het overheidstoezicht op de bruinevlootsector en te zorgen voor afstemming tussen de betrokken ministeries.

Mortierongeval Mali (publicatie 28 september 2017)

Defensie is tijdens de missie in Mali ernstig tekortgeschoten in de zorg voor de veiligheid van uitgezonden Nederlandse militairen. Dit betrof zowel de veiligheid van de mortiergranaten als goede militaire gezondheidszorg. De Raad stelt dat het belang van munitieveil提高heid en goede medische voorzieningen ondergeschikt is geraakt aan de voortgang van de missie in Mali. Het onderzoek naar het mortierongeval in Mali is het derde defensieonderzoek dat de Onderzoeksraad in de afgelopen jaren heeft uitgevoerd. Hoewel de drie onderzoeken niet alle onderdelen van Defensie beslaan, valt het de Raad het op dat de hoge druk op de krijgsmacht in alle onderzochte voorvallen een rol speelt.

Tijdens het onderzoek bleek meerdere malen dat het munitiebeheer van Defensie niet op orde was. De Onderzoeksraad is in de zomer van 2017 – op uitdrukkelijk verzoek van het ministerie van Defensie - nogmaals afgereisd naar Mali voor aanvullend onderzoek naar de resterende granaten. Deze bleken ter plaatse niet beschikbaar, noch traceerbaar. Na enkele dagen zijn de onderzoekers onverrichter zake naar huis teruggekeerd. Het ministerie van Defensie verklaarde achteraf dat deze granaten reeds in het najaar van 2016 waren vernietigd.

Al bij het onderzoek uit 2014 naar het 336 Squadron van de Koninklijke Luchtmacht constateerde de Raad dat door de uitzenddruk in de afgelopen jaren de grenzen van veilig werken zijn opgezocht. Om een weloverwogen besluit over de inzet van Nederlandse militairen te kunnen nemen, is het noodzakelijk dat het ministerie van Defensie een stevige en kritische houding aanneemt ten opzichte van de risico's van - en voorwaarden waaronder - een (nieuwe) missie kan plaatsvinden. Dit vergt een actieve en open houding, waarbij kritische signalen opvolging krijgen, risico's in beeld worden gebracht en incidenten worden benut om van te leren.

Veiligheidsrisico's jaarwisseling (publicatie 1 december 2017)

Om de veiligheid tijdens de jaarwisseling te vergroten, moet vuurwerk worden verboden dat veel letsel veroorzaakt. Datzelfde geldt voor vuurwerk dat uitnodigt tot gevaarlijk gedrag en overlast geeft. Maatregelen die tot nu toe zijn genomen, hebben niet geleid tot een substantiële daling van slachtoffers, incidenten en schade die ontstaan als gevolg van het gebruik van vuurwerk. De Raad onderkent dat het afsteken van vuurwerk voor veel mensen sterk verbonden is aan de viering van oud en nieuw. Echter, het voortdurende patroon van veel letsel en de grote aantallen ordeverstoringen moet volgens de Onderzoeksraad worden doorbroken. Daarmee is het op veel plaatsen in Nederland het onveiligste feest van het jaar. Voor een veilige viering is het noodzakelijk om de huidige aanpak op gemeentelijk, landelijk en Europees niveau aan te scherpen.

Tijdens de jaarwisseling vinden op grote schaal verstoringen van de openbare orde plaats, variërend van brandstichting en vernieling tot openlijke geweldpleging. In totaal gaat het over een langere periode om zo'n 11.000 incidenten per jaar. De Onderzoeksraad constateert dat de lokale aanpak van de jaarwisseling de afgelopen tien jaar is uitgebreid. Toch is de problematiek hardnekkig en blijft het aantal incidenten landelijk gezien onverminderd hoog. De opsporing en vervolging van de handel in illegaal vuurwerk moet versterkt worden. Recente initiatieven van het OM en de politie dienen meerjarig te worden volgehouden. Op Europees niveau moet gewerkt worden aan een verbod op de productie van zwaar professioneel knalvuurwerk waar geen legale markt voor is.

Om van de jaarwisseling een veilig feest te maken voor iedereen beveelt de Onderzoeksraad burgemeesters aan te zorgen dat de viering een meer georganiseerd karakter krijgt. Het is van belang dat gemeenten meer inzicht krijgen in welke maatregelen effectief zijn bij het handhaven van de openbare orde en welke niet, zoals vuurwerkvrije zones en preventieve maatregelen op wijk- groeps- en persoonsniveau. Om te voorkomen dat gemeenten steeds afzonderlijk 'het wiel uitvinden', is een actieve opstelling van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het ministerie van Justitie en Veiligheid cruciaal.

3 LOPENDE ONDERZOEKEN IN 2017

Hieronder volgt een overzicht van de onderzoeken waaraan de Onderzoeksraad voor Veiligheid in 2017 heeft gewerkt, maar die op 31 december 2017 nog niet waren afgerond. De onderzoeken gemarkeerd met een * zijn bij het verschijnen van dit jaarverslag inmiddels gepubliceerd.

Instorting parkeergarage Eindhoven

Op 27 mei 2017 is een parkeergarage in aanbouw vlakbij Eindhoven Airport gedeeltelijk ingestort. Hierbij zijn geen gewonden gevallen. De parkeergarage was bijna gereed voor oplevering. Naast parkeren zou de garage ook ruimte bieden voor horeca en een openbaar vervoerterminal.

Onderzoek naar veiligheid bij reïntegratie van gedetineerden en tbs-gestelden

De Onderzoeksraad doet onderzoek naar de wijze waarop tijdens de van gedetineerden en van tbs-gestelden rekening wordt gehouden met de veiligheid van de samenleving. Het gaat om gedetineerden die vanwege een ernstige psychiatrische aandoening worden behandeld. De Onderzoeksraad zal daarbij ook kijken naar de informatiepositie van onder anderen de burgemeester en de politie.

Onderzoek voedselveiligheid

Naar aanleiding van de aanwezigheid van het bestrijdingsmiddel fipronil in de voedselketen is de Onderzoeksraad een onderzoek begonnen. Het onderzoek zal zich onder meer richten op:

- de instituten en organisaties (publiek en privaat) die betrokken zijn bij voedselveiligheid en wat hun rol is bij incidenten;
- de rol en het functioneren van de NVWA;
- de eigen verantwoordelijkheid en functioneren van partijen in de voedselketen, inclusief certificering en zelfregulering.

De Onderzoeksraad zal de bevindingen en aanbevelingen uit eerder onderzoek naar risico's in de vleesketen en salmonella in gerookte zalm meenemen in dit onderzoek.

Veiligheid industriecomplex Chemelot*

Directe aanleiding voor het starten van een onderzoek is de brand bij chemiebedrijf Sabic op 28 december 2016, waarbij één medewerker om het leven kwam en één zeer zwaar gewond raakte. Omdat de Raad de afgelopen twee jaar ook zes andere voorvallen op het terrein heeft onderzocht, wil de Raad deze zeven voorvallen in samenhang bezien.

Overwegveiligheid*

De Raad is een themaonderzoek gestart naar de veiligheid van spoorwegovergangen in Nederland. De Raad heeft dit besluit genomen naar aanleiding van een aantal aanrijdingen op overwegen, waaronder het ongeval op een spoorwegovergang in

Harlingen waarbij op maandag 27 maart 2017 twee mensen om het leven kwamen. De Raad wil met het onderzoek achterhalen of en hoe de veiligheid op spoorwegovergangen verbeterd kan worden en hoe de aangekondigde sanering van onbewaakte overwegen verloopt.

Veiligheid van bestuurdersondersteunende systemen in auto's

Er is een onderzoek gestart naar bewaking van de verkeersveiligheid bij de invoering van bestuurdersondersteunende systemen in auto's. De Raad heeft hiertoe besloten naar aanleiding van een aantal incidenten. Het onderzoek richt zich op systemen die door verschillende autofabrikanten worden gebruikt. In het onderzoek wordt onder meer gekeken naar de toelatingseisen van bestuurdersondersteunende systemen, de instructie aan bestuurders over die systemen en de toegankelijkheid van de door deze systemen geregistreerde ongevalsdata. De Onderzoeksraad zal in zijn onderzoek een aantal ongevallen inventariseren en analyseren.

Stuwaanvaring door benzeentanker bij Grave*

Op 29 december 2016 voer een met 2.000 ton benzeen beladen binnenvaartschip in dichte mist door de gesloten stuw bij Grave. Bij dit voorval vielen geen slachtoffers. Wel ontstond aan dek van het schip zware schade en kwam een geringe hoeveelheid van de giftige stof benzeen vrij. Daarnaast raakte de stuw zwaar beschadigd, waardoor het waterpeil tussen Grave en Sambeek drie meter daalde. Dit had grote gevolgen voor de scheepvaart en de woonboten in de omgeving. Mede door de dichte mist hadden de hulpdiensten grote moeite om de volle omvang van het incident te overzien. De locatie van het ongeval ligt precies op de grens van twee gemeenten en drie veiligheidsregio's. Het lukte de verschillende betrokken partijen niet om een gezamenlijk beeld te vormen en hun acties op elkaar af te stemmen.

Omgevingsveiligheid hennepwekerijen*

In Nederland is hennep teelt niet toegestaan. Toch zijn er naar schatting 10.000 tot 30.000 hennepwekerijen. Een groot deel van deze hennepwekerijen bevindt zich in woningen en veroorzaakt veiligheidsrisico's voor omwonenden. Jaarlijks wordt bij 4.500 van de 6.000 ontmantelde hennepwekerijen een gevaarlijke situatie aangetroffen door overbelasting van de elektriciteit. Per jaar wordt er € 200 miljoen aan energie illegaal afgetapt en zijn er ten minste 65 woningbranden als gevolg van hennep teelt. De Onderzoeksraad vindt dit zorgwekkend en heeft daarom onderzoek gedaan naar de veiligheidsrisico's voor omwonenden van hennepwekerijen.

Samenwerken aan nucleaire veiligheid*

De Onderzoeksraad heeft onderzocht hoe Nederland met België en met Duitsland samenwerkt om een kernongeval te voorkomen en de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken. Ook is onderzocht hoe de informatievoorziening aan burgers verloopt. De Raad is zijn onderzoek gestart naar aanleiding van onrust onder de bevolking over incidenten in de Belgische kerncentrales Doel en Tihange. De Raad heeft niet alleen deze kerncentrales, maar ook de kerncentrales Borssele (in Nederland) en Emsland (in Duitsland) in zijn onderzoek betrokken.

De kans op een ernstig kernongeval bij één van de genoemde kerncentrales is klein. Maar als zich een kernongeval voordoet, dan is het van belang dat de crisisbeheersing van de landen goed op elkaar is afgestemd.

4 OPVOLGING VAN DE AANBEVELINGEN

In veel van zijn rapporten formuleert de Onderzoeksraad aanbevelingen aan betrokken partijen met als doel de veiligheid structureel te verbeteren. De Onderzoeksraad bepaalt zelf of aanbevelingen opportuun zijn en aan welke partij deze gericht worden. Bestuursorganen moeten binnen een half jaar reageren op aan hen gerichte aanbevelingen. Voor niet-bestuursorganen geldt een termijn van een jaar. Voor de sector Luchtvaart geldt een termijn van maximale 90 dagen.¹ De reacties op de aanbevelingen worden gericht aan de betreffende minister met een afschrift aan de Onderzoeksraad.

De vakminister heeft de verantwoordelijkheid te beoordelen of de reactie van de betrokken partijen adequaat was.² Verder dient de minister van Justitie en Veiligheid jaarlijks een overzicht aan de Staten-Generaal aan te bieden van alle aanbevelingen die de Onderzoeksraad heeft geformuleerd en van de wijze waarop aan de aanbevelingen vervolg is gegeven.³

De Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid kent de Raad geen wettelijke bevoegdheden toe om de opvolging van zijn aanbevelingen af te dwingen. Wel heeft de Onderzoeksraad de wettelijke bevoegdheid vervolgonderzoek te verrichten naar de uitvoering van aanbevelingen die de Raad in eerder onderzoek heeft gedaan.⁴

Tabel 1 biedt een overzicht van het aantal opgevolgde aanbevelingen welke in 2017 door de Raad zijn besproken. In de bijlage staat een uitgebreid overzicht waarin wordt ingegaan op de aanbevelingen die niet zijn opgevolgd, waarvan de opvolging onduidelijk is en waarvan de aanbevelingen deels zijn opgevolgd. De volledige reacties staan op de website van de Raad (www.onderzoeksraad.nl).

1 EU Verordening nr. 996/2010, artikel 18.

2 Artikel 74 Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

3 Artikel 75 Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

4 Artikel 76 Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

Onderzoek	Jaar van publicatie	Opgevolgd	Deels opgevolgd / onduidelijk	Niet opgevolgd
Kapseizen beunschepen	2016	1		
Veilig oefenen, lessen uit schietongeval Ossendrecht	2017	2	1	
Hijsongeval Alphen aan den Rijn	2016	2	1	4
Runway excursion als gevolg van lekkage in het hydraulisch systeem, Saab 340B.	2016	3		
Biogasemissie bij Ecoson	2016	1		
Zorg tussen wal en schip	2016	5	2	
Risicobeheersing spoorvervoer gevaarlijke stoffen	2016	2	4	

Tabel 1: Overzicht aantal opgevolgde aanbevelingen.

Verantwoording over 2017

1	Onderzoek en rapportages	18
2	Organisatie en personeel	19



Donderdag 29 december 2016 voer een met 2.000 ton benzeen beladen binnenvaartschip in dichte mist door de gesloten stuw bij Grave. Bij dit voorval vielen geen slachtoffers. Wel ontstond aan dek van het schip zware schade en kwam een geringe hoeveelheid van de giftige stof benzeen vrij. Daarnaast raakte de stuw zwaar beschadigd, waardoor het waterpeil tussen Grave en Sambeek drie meter daalde. Dit had grote gevolgen voor de scheepvaart en de woonboten in de omgeving. Mede door de dichte mist hadden de hulpdiensten grote moeite om de volle omvang van het incident te overzien.

Bron: Onderzoeksraad voor Veiligheid

1 ONDERZOEK EN RAPPORTAGES

In 2017 zijn er 21 onderzoeken afgerond. Deze hebben geresulteerd in acht rapporten en acht verkorte rapporten, vier kwartaalrapportages luchtvaart en een rapportage ongevallen scheepvaart. De verkorte rapporten betreffen voorvallen in de sectoren waarvoor een onderzoeksverplichting geldt: luchtvaart, scheepvaart en industrie. Er wordt geen uitgebreid onderzoek ingesteld indien uit deze voorvallen naar het oordeel van de Raad beperkt lering is te trekken. Tabel 1 geeft een overzicht van de verkorte rapporten in 2017.

Specificatie korte onderzoeken	Lopend op 1 januari 2017 aantal	Gestart in 2017 aantal	Afgesloten in 2017 aantal	Lopend op 31 december 2017 aantal
Industrie onderzoeken	6	2	4	4
Luchtvaart onderzoeken	18	34	28	24
Scheepvaart onderzoeken	4	3	4	3
Totaal aantal korte onderzoeken	28	39	36	31

Tabel 2: Verkorte onderzoeken in 2017.

2 ORGANISATIE EN PERSONEEL

(inclusief het sociaal jaarverslag van de Onderzoeksraad)

Raad

De Raad kent in 2017 de volgende permanente leden:

- mr. T.H.J. Joustra (voorzitter)
- prof. mr. dr. E.R. Muller (vice-voorzitter)
- prof. dr. ir. M.B.A. van Asselt

Verder zijn eind 2017 de volgende zeven buitengewone raadsleden verbonden aan de Onderzoeksraad:

- Schout-bij-nacht b.d. P. Bindt
- dr. ir. A.A. Dijkhuizen
- prof. dr. P.L. Meurs
- ir. H.L.J. Noy
- mr. A.P.J.M. Rutten
- ir. J. van der Vlist
- drs. B.J.A.M. Welten

Bureau

De Raad wordt ondersteund door een bureau dat onder leiding staat van de secretaris directeur mevrouw mr. C. Verheij. Het bureau bestaat uit een algemene leiding, onderzoeksclusters en ondersteunende afdelingen. In de onderzoeksclusters zijn diverse sectoren te onderscheiden, zoals luchtvaart, railverkeer en scheepvaart.

Er zijn twee ondersteunende afdelingen, namelijk de afdeling Bedrijfsvoering en de afdeling Bestuurlijke zaken, Advies en Communicatie en Onderzoek en ontwikkeling. Daarnaast is er een bestuurssecretariaat ter ondersteuning van de raadsleden.

Organisatieontwikkeling

Om invulling te geven aan de missie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid is in 2017 een traject gestart onder de naam 'uitvoeringsagenda'. Dit traject heeft tot doel dat de organisatie snel kan inspelen op nieuwe maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Dit heeft gevolgen voor de zaken waarnaar we onderzoek doen (bijv. digitale veiligheid) en voor de wijze waarop we het onderzoek zelf inrichten.

Personele in- en uitstroom en bezetting

De Onderzoeksraad heeft een formatie van 75,3 fte, waarvan 4 fte voor medewerkers van het ministerie van Defensie die op detacheringbasis bij de Onderzoeksraad werkzaam zijn. In 2017 zijn 9 nieuwe medewerkers aangesteld en hebben 3 medewerkers het bureau verlaten. Op 31 december 2017 waren er 69 medewerkers in dienst (zie tabel).

	Man	Vrouw	Totaal
Aantal medewerkers per 31-12-2016	31	32	63
Instroom 2017	6	3	9
Uitstroom 2017	1	2	3
Aantal medewerkers per 31-12-2017	36	33	69

Tabel 3: Aantal medewerkers.

Bezwaar en beroep

Het Centrum Arbeidsverhoudingen Overheidspersoneel (CAOP) voert het secretariaat van de Bezwarenadviescommissie personele aangelegenheden Onderzoeksraad voor Veiligheid. In 2017 zijn bij dit secretariaat geen zaken ter behandeling ingebracht.

Het CAOP verzorgt tevens de secretariële ondersteuning van de Klachtencommissie ongewenste omgangsvormen Onderzoeksraad voor Veiligheid. Op grond van het Reglement Ongewenste Omgangsvormen Onderzoeksraad voor Veiligheid kan een medewerker een klacht indienen over ongewenste omgangsvormen, zoals (seksuele) intimidatie, agressie en geweld en discriminatie. De Klachtencommissie adviseert over de klachten die aan haar worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. In 2017 is geen klacht op grond van genoemd reglement ontvangen.

Arbeidsomstandigheden en veiligheid

In 2017 hebben zich twee kleine incidenten voorgedaan. Het was niet noodzakelijk deze te melden bij de arbeidsinspectie.

In 2017 is de Onderzoeksraad verhuisd. De werkcondities op het gebied van arbeidsomstandigheden zijn daarmee in 2017 aanzienlijk gewijzigd. 2017 is voor de medewerkers van de Onderzoeksraad een jaar geweest van veel veranderingen. Het aanpassen van het arbobeleid is in 2017 na de verhuizing gestart en bevindt zich momenteel in een afrondende fase.

Persoonlijke beschermingsmiddelen

In 2017 heeft geen verandering plaatsgevonden in de pakketsamenstelling van persoonlijke beschermingsmiddelen. Dit geldt eveneens voor de samenstelling en het gebruik van de gasdetectoren en reddingsvesten.

Bedrijfshulpverlening (BHV)

De BHV-organisatie bestond in 2017 uit een Coördinator/Hoofd BHV-organisatie en acht BHV-medewerkers, waaronder een Beheerder Brandmeldinstallatie. In december is de BHV-organisatie aangevuld met twee nieuwe BHV-medewerkers. Het BHV-plan is aangepast aan het gebouw van de Onderzoeksraad aan het Lange Voorhout.

Er hebben zich in 2017 geen calamiteiten voorgedaan waarbij de inzet van de BHV-organisatie vereist was. De BHV-medewerkers hebben in april en juli de jaarlijkse BHV-herhalingscursus gevolgd. In oktober vond een onaangekondigde oefenontruiming van het gebouw plaats.

Traumaopvang

Traumaopvang is een voorziening in het geval medewerkers van de Onderzoeksraad als gevolg van onderzoek naar voorvallen psychologische hulp nodig hebben. De traumaopvang wordt verzorgd door een externe deskundige partij. In 2017 is geen beroep gaan op de traumaopvang.

In 2017 is een team van collega's getraind om op te treden als TCO (team collegiale opvang). In 2018 zijn zij daadwerkelijk gestart.

Vertrouwenspersoon

De Onderzoeksraad werkte in 2017 met een externe vertrouwenspersoon van de arbodienst. In 2017 is er geen beroep gedaan op de vertrouwenspersoon.

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuimpercentage in 2017 is 5,11%. Een stijging ten opzichte van 2016 (4,5%).

Een deel van dit verzuim werd veroorzaakt door langdurig zieken, van wie het verzuim in 2018 is beëindigd.

Ondernemingsraad

In mei 2017 is naar aanleiding van OR-verkiezingen een nieuwe OR samengesteld. De OR heeft zijn visie en speerpunten voor de zittingsperiode tot 2020 bepaald.

De OR vindt het belangrijk dat de Onderzoeksraad in al zijn geledingen werkt met betrokken en professionele medewerkers, die binnen de kaders van een goed georganiseerde organisatie verantwoordelijk zijn voor het vormgeven van gezaghebbend onderzoek in lijn met de visie van de organisatie. De OR neemt zijn positie om op basis van informatie en het vertrouwen van organisatie en bestuurder de uitvoering van de organisatieontwikkeling te kunnen beoordelen. Speerpunten voor de ondernemingsraad zijn hierbij:

- een heldere en samenhangende organisatiestructuur;
- een heldere en samenhangende sturing door het MT;
- samenwerking waarbij afspraak ook afspraak is;
- een verbindende visie;
- onafhankelijk, transparant en deskundige (mede)zeggenschap.

De Ondernemingsraad heeft in 2017 zevenmaal formeel overleg gevoerd met de bestuurder. In de formele overleggen is onder meer gesproken over de verhuizing, de financiële situatie, functie en optimalisering van eerstelijns onderzoek (piket), de doorontwikkeling van de sector luchtvaart, het ontwikkel- en opleidingsbeleid, formatie en vacature-invulling, het herijken van het Arbobeleidsplan, het opstarten van de Risico Inventarisatie en Evaluatie voor onderzoek, piketwerk en het werken in het nieuwe pand, de doorontwikkeling en herinrichting van de organisatie (uitvoeringsagenda), de opbouw van het Bedrijfs Opvang Team (BOT), opstellen van een reglement cameratoezicht, het informatiebeveiligingsplan en het formuleren van een informatie- en ICT-visie.

De Ondernemingsraad heeft daarnaast bijgedragen aan de totstandkoming van de Risico Inventarisatie en Evaluatie. De Ondernemingsraad heeft de organisatie periodiek met een nieuwsbrief geïnformeerd over zijn werkzaamheden.

Overige publicatie

Jaaroverzicht 2017

Vooruitlopend op het jaarverslag heeft de Raad met een korte video het afgelopen jaar in beeld gebracht. Deze video heeft onder meer aandacht voor de onderzoeken vliegveiligheid luchthaven Schiphol en het mortierongeval in Mali. De video is te bekijken via het YouTube-kanaal van de Onderzoeksraad.

Financieel overzicht 2017

1	Toelichting op de jaarrekening 2017	24
2	Begroting 2018	25
3	Balans per 31 december 2017	26
4	Staat van baten en lasten	27
5	Kosten onderzoek	28

1 TOELICHTING OP DE JAARREKENING 2017

De bijdrage voor 2017 is door het ministerie van Justitie en Veiligheid vastgesteld op € 12.349.000, conform begroting van € 12.327.000 plus een looncompensatie van € 22.000. Dit bedrag is goedgekeurd op 23 december 2016 bij brief 2031488 voor € 11.369.000, op 22 juni 2017 bij brief OvO/BSG 2017 voor € 675.000 en op 21 november 2017 bij brief BSG/OvO voor € 305.000.

De rekening baten en lasten sluit met een negatief resultaat van -/- € 1.617.761. Dit wordt veroorzaakt door verschillende positieve en negatieve resultaten in de diverse begrotingsrubrieken: er is een tekort gerealiseerd op de onderzoekslasten (-/- € 1.739.000) en de algemene lasten (-/- € 795.000). Er is een overschot gerealiseerd op de overige baten (€ 449.000), de personeelslasten (€ 338.000), de kosten kwaliteitsontwikkeling (€ 83.000), de lasten Raad (€ 24.000) en de Rijksbijdrage (€ 22.000). In de onderstaande tabel is de realisatie 2017 afgezet tegen de begroting 2017 en de realisatie over 2016.

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2017	Begroting 2017	Realisatie 2016
Bijdrage rijksbegroting	12.349	11.369	11.239
Incidentele bijdrage	0	0	0
Overige baten	449	0	234
Personeelslasten	6.736	7.075	6.095
Lasten Raad	611	635	591
Onderzoekskosten	3.089	1.350	1.665
Kosten kwaliteitsontwikkeling	445	528	457
Algemene lasten	3.282	2.487	2.356
Afschrijvingen	252	252	222
Saldo baten en lasten rekening	-1.617	-958	87

Tabel 4: Rekening baten en lasten.

Het resultaat van -/- 1.617.761 is afgeboekt van de reserves en deze worden daarmee negatief. Deze bedragen per 31 december 2017 -/- 596.343.

2 BEGROTING 2018

De Onderzoeksraad signaleert nieuwe en toenemende typen van veiligheidsrisico's in de Nederlandse samenleving. Dit heeft onder andere tot gevolg dat er meer en complexere onderzoeken nodig zijn en uitgevoerd worden. Hiertoe heeft de Onderzoeksraad een claim voor extra structurele bijdrage ingediend in 2016 van € 958.000. In de loop van 2017 is dit bedrag toegekend. Voor 2018 en volgende jaren is de claim besproken met het ministerie van Justitie en Veiligheid. In mei 2018 is deze structurele claim toegekend. In de begroting van 2018 en volgende jaren is rekening gehouden met de ophoging van deze bijdrage.

Daarnaast zal door een wetswijziging per 1 januari 2019 naar verwachting de restrictie op onderzoeken op het gebied van Openbare Orde wegvallen, en in 2018 zal hier reeds op ingespeeld moeten worden om deze nieuwe sector op 1 januari 2019 te kunnen laten draaien. Er is in de begroting 2018 rekening gehouden met € 51.000 extra bijdrage voor het werven en aannemen van nieuwe medewerkers op deze sector en met € 50.000 voor het opstarten van nieuwe onderzoeken. De toevoeging van openbare orde als onderzoeksdomein betekent dat structureel vanaf 2020 € 395.000 extra budget nodig is. Dit is evenals de eerder gememoreerde claim aangevraagd bij het ministerie van Justitie en Veiligheid.

In de volgende tabel wordt een samenvatting van de ingediende begroting over 2018 weergegeven. De begroting is op 22 december 2017 goedgekeurd tot een bedrag van € 11.506.000. In mei 2018 is de structurele claim van € 958.000 goedgekeurd.

Bedragen x € 1.000	Begroting 2018
Totale baten	€ 12.565
Totale lasten	€ 12.565
Saldo	€ 0
Baten	€ 12.565
Rijksbijdrage	€ 12.565
Lasten	€ 12.565
Personeelslasten	€ 7.312
Lasten Raad	€ 598
Onderzoekslasten	€ 1.500
Kwaliteitsontwikkeling	€ 476
Algemene lasten	€ 2.079
Afschrijvingen	€ 600

Tabel 5: Samenvatting ingediende begroting over 2018.

3 BALANS PER 31 DECEMBER 2017

Activa	31 december 2017	31 december 2016
Vaste activa		
<i>Immateriale vaste activa</i>		
Software	<u>61.486</u>	<u>0</u>
	61.486	0
<i>Materiële vaste activa</i>		
Computerapparatuur	270.781	136.951
Inventaris	<u>1.148.435</u>	<u>68.597</u>
	1.419.216	205.548
Vlottende activa		
<i>Vorderingen</i>		
Debiteuren	204.593	30.973
Overlopende activa	<u>251.682</u>	<u>489.453</u>
	456.275	520.426
<i>Liquide middelen</i>	<u>1.341.109</u>	<u>2.703.650</u>
Totaal activazijde	3.278.086	3.429.624

Passiva	31 december 2017	31 december 2016
Eigen vermogen		
Reserves	-596.343	1.021.418
Voorzieningen	563.956	447.198
Langlopende schulden		
Overige schulden	<u>389.665</u>	<u>0</u>
	389.665	0
Kortlopende schulden		
Crediteuren	894.807	734.822
Belastingen en premies sociale verzekeringen	286.620	221.434
Overlopende passiva	<u>1.739.381</u>	<u>1.004.752</u>
	2.920.808	1.961.008
Totaal passivazijde	3.278.086	3.429.624

4 STAAT VAN BATEN EN LASTEN

(over de periode 1 januari tot en met 31 december 2017)

	2017	Begroting 2017	2016
Rijksbijdrage	12.349.000	11.369.000	11.239.000
Subsidiebaten	81.058	-	-
Overige baten	<u>368.121</u>	<u>-</u>	<u>233.574</u>
Baten	12.798.179	11.369.000	11.472.574
Som der baten	12.798.179	11.369.000	11.472.574
Personeelslasten	6.736.312	7.075.000	6.095.246
Lasten Raad	611.154	635.000	590.847
Onderzoekskosten	3.089.459	1.350.000	1.665.023
Kosten kwaliteitsontwikkeling	445.140	528.000	456.655
Algemene lasten	3.281.895	2.487.000	2.355.672
Afschrijvingen	251.980	252.000	221.604
Som der lasten	<u>14.415.940</u>	<u>12.327.000</u>	<u>11.385.047</u>
Saldo	<u>-1.617.761</u>	<u>-958.000</u>	<u>87.527</u>
Bestemming resultaat:			
Egalisatiereserve bedrijfsvoering	-1.155.043	-	-1.300
Egalisatiereserve programma's	<u>-462.718</u>	<u>-</u>	<u>88.872</u>
	-1.617.761	-	87.527

5 KOSTEN ONDERZOEK

	2017	Begroting 2017	2016
Onderzoekslasten	€ 3.089.459	€ 1.350.000	€ 1.665.023

De Onderzoeksraad is een compacte organisatie met een breed onderzoeksgebied en pieken in de werkbelasting. Daarom is een budget voor externe inhuur van specifieke expertise of extra onderzoekscapaciteit noodzakelijk. Het gaat hierbij om technisch onderzoek, inhuur, opslag en aanschaf van materiaal, vertalingen en andere kosten.

De onderzoekskosten zijn € 1.739.459 hoger dan begroot. Dit komt doordat er complexere onderzoeken (bijvoorbeeld Mortieroefening Mali en Kerncentrales) en verkenningen onderhanden waren in 2017 dan voorheen. Hierdoor is voor de onderzoeken een langere verkenningsperiode nodig en de doorlooptijden zijn langer. Ook moet om deze reden meer capaciteit worden ingehuurd op diverse vakgebieden.

Gedurende het verslagjaar is gewerkt aan 20 uitgebreide onderzoeken, waarvan er 8 zijn afgerond in 2017. Er is in 2017 gewerkt aan 78 verkorte onderzoeken in de sectoren Industrie, Luchtvaart en Scheepvaart. Hiervan zijn 33 verkorte onderzoeken afgerond in het verslagjaar. Gemiddeld is er de afgelopen periode aan 16 tot 17 uitgebreide onderzoeken per jaar gewerkt, en gemiddeld aan ongeveer 65 verkorte onderzoeken.

Naar kostensoort wordt het meeste uitgegeven aan het inhuren van onderzoekers en onderzoekswerkzaamheden (€ 1.939.042), inhuur projectondersteuning (€ 449.466), animaties (€ 250.562), drukkosten rapporten (€ 91.350), inhuur meldkamer (€ 82.500) en vertaalkosten (€ 60.582).



Tijdens de jaarwisseling eindigen jaarlijks bijna 500 mensen op de spoedeisende hulp, raken 200 ogen beschadigd, valt gemiddeld één dode per jaar en worden zo'n 11.000 incidenten geregistreerd. Daarmee is het op veel plaatsen in Nederland het onveiligste feest van het jaar. Voor een veilige viering is het noodzakelijk om de huidige aanpak op gemeentelijk, landelijk en Europees niveau aan te scherpen.

Bron: Jan Lankveld/Hollandse Hoogte

Bijlagen

1	Overzicht publicaties 2017	31
2	Overzicht aanbevelingen	32

1 OVERZICHT PUBLICATIES 2017

Gepubliceerde rapporten in 2017

02 mrt. 2017	Veiligheid Brzo-bedrijven: Lessen na Odfjell
06 apr. 2017	Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol
20 apr. 2017	Emissie van ethyleenoxide bij Shell Moerdijk
26 apr. 2017	Ongeval bouwplaats Rijnstraat
21 jun. 2017	Lessen uit schietongeval Ossendrecht
26 jul. 2017	Mastbreuk zeilschip Harlingen
28 sep. 2017	Mortierongeval Mali
01 dec. 2017	Veiligheidsrisico's jaarwisseling

Gepubliceerde verkorte rapporten in 2017

Industrie, buisleidingen en netwerken

10 feb. 2017	Emissie van nikkelstof, BASF Nederland
03 okt. 2017	Formaldehyde emissie

Zeescheepvaart

28 feb. 2017	Aanvaring in ankergebied
22 jun. 2017	Dodelijk ongeval door beknelling tussen twee containers
24 aug. 2017	Elektrocutie in tank
14 sep. 2017	Digitaal navigeren: oude vaardigheden in nieuwe techniek

Luchtvaart

11 mei 2017	Twee gevallen van vleugelbrand in Apex DR400 vliegtuigen
11 mei 2017	Vleugelbrand na taxiën

Rapportages

Rapportage ongevallen scheepvaart

30 apr. 2017	Rapportage Ongevallen Scheepvaart – november 2016 – april 2017
--------------	--

Kwartaalrapportage Luchtvaart

03 feb. 2017	Kwartaalrapportage Luchtvaart 4e kwartaal 2016
15 mei 2017	Kwartaalrapportage Luchtvaart 1e kwartaal 2017
15 aug. 2017	Kwartaalrapportage Luchtvaart 2e kwartaal 2017
12 dec. 2017	Kwartaalrapportage Luchtvaart 3e kwartaal 2017

2 OVERZICHT AANBEVELINGEN

Onderzoek	Opgevolgd	Deels opgevolgd / onduidelijk	Niet opgevolgd	Toelichting
Kapseizen beunschepen	1			De Raad deed een aanbeveling aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Uit de reactie van deze minister blijkt dat de aanbeveling is opgevolgd. De Raad merkt daarbij wel op dat het in het verdere proces nog aandacht verdient om ook de technische conditie van deze schepen bij de ombouw en verbouw niet uit het oog te verliezen.
Veilig oefenen, lessen uit schietongeval Ossendrecht	2	1		De Onderzoeksraad heeft drie aanbevelingen gedaan aan de minister van Defensie. De minister kondigt aan dat het Korps Commandotroepen een nieuw schiethuis krijgt dat voldoet aan de geldende veiligheidseisen en waar tactische schietoefeningen met scherpe munitie kunnen worden uitgevoerd. Tot het gereedkomen van dit schiethuis is er een tussentijdse oplossing. Verder neemt de minister diverse maatregelen om de in het onderzoek geconstateerde hiaten in veiligheidskritische voorschriften en de tekortkomingen bij de uitvoering van deze voorschriften op te heffen. Een reactie van de minister op de derde aanbeveling (het onderzoeken van de veiligheidscultuur binnen defensie) volgt in 2018, nadat de commissie Van der Veer – ingesteld n.a.v. het onderzoek Mortierongeval Mali – verslag heeft uitgebracht.
Hijsongeval Alphen aan den Rijn	2	1	4	De opvolging van de aanbevelingen levert een wisselend beeld op. Het is zeer zorgelijk dat twee direct betrokken bedrijven slechts gedeeltelijk (Mourik) of zelfs in het geheel niet (Van der Wees) de aanbeveling opvolgen. Ze wekken hiermee de indruk weinig of geen lering te willen trekken uit dit ernstige voorval. Kraanbedrijf Peinemann en BSB Staalbouw laten zien dat ze juist wel lessen willen trekken uit het voorval en volgen de aan hen gerichte aanbevelingen op. De minister spreekt wel zijn intenties uit, maar heeft feitelijk nog weinig concrete actie op de opvolging van de aanbevelingen ondernomen. Naar aanleiding van een ernstig voorval zoals in Alphen aan den Rijn, is een meer voortvarende opstelling nodig met betrekking tot het bijdragen aan de bouwveiligheid.

Onderzoek	Opgevolgd	Deels opgevolgd / onduidelijk	Niet opgevolgd	Toelichting
Runway excursion als gevolg van lekkage in het hydraulisch systeem, Saab 340B.	3			<p>De Raad richt twee aanbevelingen aan Saab Aircraft en een aan de operator. Saab Aircraft heeft de Aircraft Operation Manual – in lijn met de aanbeveling – op meerdere punten aangevuld met extra informatie en instructies. De aangevulde paragraaf is beschikbaar voor alle opleidingsinstituten die Saab 340 piloten opleiden.</p> <p>De operator neemt de onderwerpen zoals genoemd in de aanbeveling op in de recurrent training. Daarnaast brengt de operator de onderwerpen onder de aandacht van al zijn Saab 340 piloten.</p>
Biogasemissie bij Ecoson	1			<p>De Raad heeft een aanbeveling gedaan aan Ecoson B.V. Het bedrijf geeft in zijn reactie aan dat diverse technische en organisatorische maatregelen zijn getroffen. Installatiescenario's worden gedocumenteerd en periodiek geëvalueerd. Ecoson zal de gegevens ook gebruiken voor trainingsdoeleinden voor de operators van het bedrijf en de bedrijfshulpverlening.</p>
Zorg tussen wal en schip	5	2		<p>De aan het ministerie van I&W gerichte aanbevelingen (1 en 2) worden op minimale wijze opgevolgd. Desondanks nemen (en krijgen) de ketenpartners (aanbeveling 6 en 7) de ruimte waardoor zij, gesteund door het ministerie van VWS (aanbevelingen 3, 4 en 5), beter op elkaar en op het proces op het land zijn afgestemd. Ook kennis die niet aanwezig was, wordt op een goede manier gemobiliseerd zodat het proces van medische hulpverlening op zee kan voldoen aan de uitgangspunten voor medische zorg in Nederland. Hiermee worden de aanbevelingen uiteindelijk opgevolgd.</p>
Risicobeheersing spoorvervoer gevaarlijke stoffen	2	4		<p>Uit de reacties blijkt dat partijen weliswaar al diverse maatregelen hebben getroffen (of bezig zijn te treffen) om de aanbevelingen op te volgen, maar ook dat er ruim twee jaar na het voorval nog veel moet gebeuren om alle aanbevelingen – waar mogelijk – helemaal op te volgen zoals de Raad voor ogen heeft. In het bijzonder de aanpassing van internationale regelgeving (RID) is niet kansrijk.</p> <p>Algemeen valt op dat de betrokken partijen hun reactie op de aanbevelingen in expertsessies samen hebben besproken. Dit is, los van de precieze opvolging van de aanbevelingen, positief, juist omdat de Raad in het rapport het belang van ketenverantwoordelijkheid benadrukt.</p> <p>De ILT rapporteert met ingang van 2016 jaarlijks over de nog lopende uitvoering van aanbevelingen uit de onderzoeken van de Onderzoeksraad op spoorgebied.</p>



ONDERZOEKRAAD
VOOR VEILIGHEID

Bezoekadres

Lange Voorhout 9
2514 EA Den Haag
T 070 333 70 00
F 070 333 70 77

Postadres

Postbus 95404
2509 CK Den Haag

www.onderzoeksraad.nl